

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961COMPTE RENDU INTEGRAL — 20^e SEANCE3^e Séance du Jeudi 27 Octobre 1960.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1961 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2888).

Art. 24 à 26 (états G et H) (suite).

Travaux publics et transports.

III. — Marine marchande.

MM. Trellu, Nader, Christian Bonnet, rapporteur spécial de la commission des finances, des affaires économiques et du plan; le président, de Poulpiquet, Godefroy, Bourdellès, Cassagne, Larue, Marquaire, Buron, ministre des travaux publics et des transports; Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, Fraissinet.

Adoption crédits des titres III et IV de l'état G, des titres V et VI de l'état H et de l'article 49.

Renvoi de la suite de la discussion.

2. — Retrait d'une proposition de loi (p. 2897).

3. — Dépôt de propositions de loi (p. 2898).

4. — Dépôt d'avis (p. 2898).

5. — Ordre du jour (p. 2898).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,

Vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.
M. le président. La séance est ouverte.

LOI DE FINANCES POUR 1961
(DEUXIEME 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 1961 (deuxième partie) (n^{os} 886, 886, 892).

[Articles 24, 25 et 26 (états G et H) (suite).]

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a abordé l'examen du budget des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande).

Je rappelle les chiffres des états G et H :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

ETAT G

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III. — 2.030.888 NF ;
« Titre IV. — 8.252.335 NF. »

ETAT H

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

(Mesures nouvelles.)

« Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat ;
« Autorisation de programme, 7.850.000 NF ;
« Crédit de paiement, 4.500.000 NF. »
« Titre VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat :

« Autorisation de programme, 239.400.000 NF ;
« Crédit de paiement, 135.818.000 NF. »

La parole est à M. Trellu.

M. Xavier Trellu. Mes chers collègues, vous me pardonnerez — mais à cette heure tardive vous en serez heureux — de ne présenter qu'une remarque; peut-être la trouverez-vous, cependant, de quelque importance.

Quand je considère le déroulement, l'évolution et les incidences de la guerre d'Algérie, j'ai quelque droit de m'étonner que, dans le domaine de la marine marchande, les risques que nous courons n'aient pas été plus clairement, plus officiellement si je puis dire, exposés à la nation et analysés. Il me semble que ce serait loin d'être inutile et ce ne sont pas les édiles, les représentants des grands ports français, et singulièrement des grands ports méditerranéens, qui m'en voudront de l'affirmer, eux dont les liaisons normales, centaines, avec l'Algérie constituent, je pense, la vie même.

Si l'Algérie venait à nous quitter — ce qu'à Dieu ne plaise ! — il conviendrait que la population française, qui désire la fin de la guerre — nous la souhaitons tous ardemment — fût bien consciente de ce que nous devrions abandonner.

C'est pour nous un devoir de conscience qu'elle le sache, que le sachent les marins, les dockers, les ouvriers des constructions navales, les innombrables services des ports.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Très bien !

M. Xavier Trellu. Pour moi, représentant d'une région de France qui fournit à nos flottes — commerce, pêche, marine militaire — le plus grand nombre de marins, j'ai cru que je devais attirer votre attention, mes chers collègues, sur ce point important.

Notre trafic avec l'Algérie nous assure le monopole du pavillon, on l'a souligné cet après-midi éloquemment. Je souhaite que cette primauté soit maintenue. L'Angleterre, songez-y, n'a rien cédé dans ce domaine malgré l'octroi de l'indépendance à ses anciennes possessions d'outre-mer. *Rule Britannia* est restée sa devise. C'est là sa grandeur. Sachons maintenir la nôtre. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

M. le président. La parole est à M. Nader. (Applaudissements au centre et à gauche.)

M. Hervé Nader. Bien que je sache qu'au ministère des « trois T » accueillir c'est sourire, j'hésite toujours, monsieur le ministre, à vous déranger en raison même de la multiplicité et du poids de vos charges.

La discussion budgétaire, qui est par excellence l'occasion d'intervenir pour les parlementaires, va me permettre de vous présenter quelques observations qui seront faites, vous le constaterez, dans l'esprit de collaboration qui m'anime.

Je le disais déjà en 1936 — car je suis un ancien de la III^e — et je le répète aujourd'hui, je déplore que n'existe pas en France une manière de *shipping board* comme en Angleterre, c'est-à-dire une sorte de bien immeuble par destination, par conséquent inamovible, au lieu de services voués aux vicissitudes et aux aléas des gouvernements et des majorités politiques, un jour ministère, le lendemain secrétariat d'Etat, sous-secrétariat d'Etat, moins encore. Ma remarque, bien entendu, n'enlève rien aux qualités éminentes des brillants personnalités du secrétariat général et des directions qui entourent ce soir le ministre.

Ma tâche est facilitée par les deux rapporteurs qui m'ont précédé ainsi que par mes autres collègues bretons. M. Michaud m'excusera de l'englober parmi eux : il y a peu de nuances entre Vendéens et Bretons, tous fils de pays de souvenir et de fidélité. J'aurai garde d'oublier M. Fraissinet, à qui j'adresserai tout à l'heure quelques mots. Il nous a fait un bon discours, brillant, et je l'ai applaudi ; mais nous sommes séparés par une divergence importante, comme j'aurai l'occasion de le rappeler dans un instant.

Le premier de nos rapporteurs, M. Christian Bonnet, a dit de ce budget qu'il était un travail honnête. J'en suis d'accord et je pense, mon cher collègue, que vous attribuez à cet adjectif le sens qu'on lui donnait au grand siècle.

M. le rapporteur spécial. Mais nous y sommes !

M. Hervé Nader. « Je veux qu'on soit honnête », disait Alceste. Votre travail et celui de M. Bergasse sont, eux aussi, honnêtes et, je le pense, un peu plus.

Je m'en tiendrai, mesdames, messieurs, aux sujets qui me sont les plus familiers, confirmant l'affirmation de M. Bergasse que « les membres de la commission de la production et des échanges développeront dans le débat des éléments de leurs convictions ».

J'ai d'abord constaté, dans le budget, un effort de 10 p. 160 en faveur de l'apprentissage et de l'enseignement maritimes. Ce n'est que justice et clairvoyance.

Il faut persévérer dans une voie trop récemment abordée, monsieur le ministre. Certains administrateurs, qui ont connu la modeste école de pêche de Concarneau dont je fus le président, peuvent constater avec satisfaction les progrès énormes qui ont été accomplis en ce domaine. De nombreuses et belles écoles d'apprentissage maritime essaient le long du littoral finistérien, singulièrement de la Cornouaille, et donnent des résultats immédiats.

L'Assemblée sera certainement unanime sur ce point. Il est vrai que nous sommes peu nombreux ce soir ; c'est une manière de réunion de famille. Rassurez-vous, mes chers collègues, sous la III^e République nous étions logés à la même enseigne et le budget de la marine marchande se discutait toujours soit le matin, soit la nuit devant des auditoires confidentiels. Constatons que rien n'est changé ; les Républiques se suivent, les habitudes demeurent.

M. le rapporteur spécial. Mais il y a beaucoup plus de monde !

M. Hervé Nader. Vous ne pouvez comparer avec la III^e République, mon cher collègue : vous êtes trop jeune pour vous en souvenir. (Sourires.)

M. François Grussenmeyer. C'est heureux pour lui !

M. Hervé Nader. Nous sommes donc tous d'accord, monsieur le ministre, pour que, persévérant dans cette voie, vous fassiez un effort constant de promotion sociale en faveur de nos jeunes marins.

Toutefois la pêche maritime, je ne vous sers pas un vouloir suffisamment affirmé ; telle est également l'opinion de M. le

rapporteur spécial. Et puisque nous discutons le budget de la marine marchande et des pêches, je dirai que les crédits en faveur de la pêche sont maigres comme des sardines de dérive qui manqueraient de roque et de tourteaux d'arachide ! (Sourires.)

Je regrette aussi, monsieur Fraissinet, que vous ayez avoué en toute simplicité ne pas très bien connaître les questions de pêche. Je traiterai ces problèmes dans un instant, notamment celui des marins-pêcheurs. Je vous en ai informé dans le courant de l'après-midi.

Je m'associe au vœu de M. le rapporteur spécial qui demande qu'une plus grande collaboration s'établisse entre les savants et les professionnels. Il est excellent que le grand public soit initié aux mystères de ce domaine merveilleux qu'on a appelé le monde du silence ; je souhaiterais toutefois que l'on tirât de ces explorations sous-marines des renseignements pratiques et des avantages matériels.

Afin d'éviter toute répétition, je ne reviendrai pas sur ce qu'ont dit les orateurs qui m'ont précédé. Aucun — je suis prêt à rectifier si je me trompe — n'a évoqué le problème de la taxe sur les carburants et je regrette, monsieur le ministre, que M. le secrétaire d'Etat aux finances ne soit pas à votre côté car c'est à lui, s'il vous plaît, que ce discours s'adresse. (Sourires.)

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Je lui transmettrai vos observations.

M. Hervé Nader. Je souhaiterais que disparaisse cette taxe sur les carburants qui, vous le savez, grève la petite pêche, la pêche hauturière en étant dispensée. Il y a là une injustice qu'il importe de réparer.

M. le rapporteur spécial. M. Michaud a évoqué le problème à la tribune et je l'ai traité dans le rapport.

M. Hervé Nader. Rendons à César ce qui est à César et à M. Michaud ce qui lui revient. (Sourires.)

Je voudrais, mes chers collègues, vous intéresser à la vente du poisson. C'est encore M. Michaud qui a rappelé que le Français n'est guère piscivore. Notre collègue a cité des chiffres. Mais les pays nordiques, l'Allemagne, l'Angleterre ne sont pas les seuls à consommer du poisson. Des pays chauds également, comme l'Espagne, nous montrent l'exemple.

Il faut rappeler — c'est votre tâche, monsieur le ministre — que le poisson est une nourriture saine, excellente pour la croissance et le développement des enfants, et recommandée aux adultes qui connaissent les vertus et la tonicité du phosphore alimentaire et qui y croient.

Croyez-moi, monsieur le ministre des trois « T » et de la marine marchande, la partie serait partiellement gagnée auprès des ménagères et singulièrement des Parisiennes si vous pouviez leur offrir, en quelque sorte, des biftecks de poisson. (Rires.)

Mais oui, mes chers collègues : des plats tout préparés et prêts à être braisés, rôtis ou poêlés.

Nous avons pu remarquer, ces jours-ci, que les producteurs de viande donnent le bon exemple et nous invitent, les uns et les autres, à « suivre le bœuf ».

Prenez le slogan à votre compte, monsieur le ministre, et faites « suivre le poisson », ...

M. Edmond Bricout. Ce sera plus difficile !

M. Hervé Nader. ... celui-ci étant, bien entendu, étêté, écaillé et sans arêtes.

Vous constatez, mes chers collègues, que l'actualité du problème de la distribution, dont on a traité dans cet hémicycle et dans nos commissions, que le Gouvernement a aussi évoqué, se vérifie chaque jour dans tous les secteurs des produits alimentaires.

Il est un chapitre dont on a beaucoup parlé. C'est l'enfant chéri de M. Fraissinet : il concerne l'aide aux compagnies nationales.

Vous pouvez constater, mon cher confrère, qu'il y a déjà un progrès parce qu'on ne les appelle plus les « compagnies nationalisées ». Je regrette que mon ami M. Vidal ne soit pas là — et je lui en aurais demandé pardon — parce que j'avoue que je n'en suis pas fâché.

J'observe, du reste, que M. le rapporteur spécial marquait pour s'en féliciter, que le mode d'exploitation des compagnies « nationales » se rapproche de plus en plus de celui des compagnies privées.

Je suivrai donc M. Christian Bonnet dans ses conclusions, parce qu'il nous assure que la gestion est bonne, ensuite parce qu'il nous dit également avoir eu en mains des documents de vérification que je regrette de n'avoir jamais obtenus.

Je crois, mon cher collègue, que quelqu'un vous a, tout à l'heure, prêtés des lettres. J'en conviens et je crois que l'Assemblée a apprécié votre talent. Votre style est classique. Il vaut, à mon sens, celui de M. Merveilleux du Vignaux, ce qui n'est pas peu dire.

M. Henri Caillera. Très bien !

M. Hervé Nader. Voici donc ce que je lis dans le rapport : « Le rapport de la Compagnie générale transatlantique peut être considéré comme un modèle du genre, tant en ce qui concerne la présentation que le nombre et l'intérêt des indications fournies. »

M. Arthur Moulin. Et la qualité du papier !

M. Hervé Nader. M. Christian Bonnet poursuit :

« Les Messageries maritimes, pour la première fois en 1960, sont entrées dans la voie d'un document substantiel et attrayant. » Ah ! qu'en termes élégants ces choses-là sont dites, mon cher collègue !

J'ai toujours été curieux de m'instruire, mesdames, messieurs, surtout lorsqu'il s'est agi de mon édification, et je ne serais pas fâché de lire ce texte qui est un modèle du genre. J'espère qu'il sera fait droit à ma requête. Elle est facile à satisfaire. Et M. Fraissinet dut constater avec plaisir qu'il n'est plus le prophète prêchant dans le désert et que les observations des parlementaires servent à quelque chose, car j'ai l'impression que ses enseignements ont porté leurs fruits.

On nous dit que, pour la seule Compagnie générale transatlantique, un crédit de 1.810.037.952 anciens francs est dégaé — on ne nous fait grâce d'aucun franc — et qui a été économisé sur les crédits votés l'an passé.

Comme dit Molière, c'est « une somme qui ne se trouve pas dans le pas d'un cheval ».

Ces chiffres confirment donc l'affirmation du rapport et j'ajoute que vous avez fort bien fait, mon cher collègue, de rappeler les crédits d'avant la guerre de 1939. Il se trouve que je les ai votés. J. est exact qu'ils étaient supérieurs à l'époque aux crédits actuels. Je crois que pour la seule Compagnie générale transatlantique ils étaient de l'ordre de 500 millions de francs de 1918, 1937 et 1938.

Je n'ai donc aucune raison de m'abstenir aujourd'hui.

Ligne de prestige, cette « french line », comme on l'appelle depuis déjà longtemps, mérite toujours notre estime et notre considération.

Et, puisque je parle de prestige, monsieur le ministre, qu'il me soit permis de déplorer les grèves un peu trop fréquentes qui se produisent à la Compagnie générale transatlantique.

Tandis que l'ensemble des compagnies privées, régies par le même code maritime, s'arrangent pour entretenir avec leurs états-majors et leurs équipages des relations confiantes, ces arrêts de travail sont souvent voulus et organisés sous des prétextes futiles. Je les désapprouve. (*Interruptions sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

Il y a bien d'autres choses à dire, mes chers collègues de l'extrême gauche. Je répondrai tout à l'heure à M. Cermolacce qui a cité des chiffres qui appellent rectification.

Je maintiens que trop souvent ces grèves se répètent pour des motifs futiles : une observation méritée d'un chef à un homme d'équipage, par exemple.

M. Paul Cermolacce. Allons, soyez sérieux !

M. Hervé Nader. Soyez-le ! En tout cas, nous avons tous été extrêmement courtols ; nous avons tous écouté M. Cermolacce avec une grande politesse et nous y avions un certain mérite ! Alors, je vous en prie ! (*Applaudissements.*)

Dernièrement, *Liberté* a subi un retard de vingt-quatre heures au Havre, à l'appareillage, tous passagers à bord, pour une histoire de petite chaudière — c'était le moment d'être sérieux — qui intéressait quelques grasseurs. Je suis autant que vous (*l'orateur s'adresse à l'extrême gauche*) le défenseur des travailleurs, singulièrement des marins, et je suis toujours intéressé par l'amélioration de leur situation ; je favorise quand je le peux leur promotion sociale, mais je n'admets pas les grèves, parce qu'elles sont l'expression du désordre, d'un désordre préjudiciable à tous. *Liberté* en grève au Havre avec sa cargaison et ses passagers, ce sont des millions de francs perdus chaque vingt-quatre heures, sans profit pour personne.

De plus, il s'agit là d'un service public qui coûte cher, 5, 6, 7 milliards de francs chaque année. Avant que France ne soit mis en service, il en aura coûté aux contribuables ! Tout à l'heure, sur ces bancs de l'Assemblée, (*l'orateur désigne l'extrême gauche*) on s'est intéressé aux contribuables.

Eh bien ! France leur a coûté au moins 7 milliards, peut-être 10, et je crois que nous sommes plus près de 10 que de 7. Il faut rappeler certaines vérités à des hommes qui sont capables de les comprendre : ou ceux qui font grève ont raison et il faut leur donner satisfaction en blâmant les chefs pour leur carence, ou ils ont tort et il faut les remercier et les inviter à chercher embauche dans des compagnies plus agréables que la Compagnie générale transatlantique. Nous sommes en régime de liberté, mais la liberté n'est pas la licence. Quel effet déplorable, monsieur le ministre du tourisme, quelle contre-propagande fâcheuse que ces grèves qui efféctent et troublent considérablement les étrangers qui font confiance à nos couleurs et nous donnent la préférence !

Je voudrais, monsieur le ministre, que le sourire de M. Sainteny se retrouve également à la gare maritime du Havre et aussi — permettez-moi d'ouvrir cette parenthèse — à Orly ou Air France, contrairement aux compagnies privées, donne trop souvent la réplique à la Compagnie générale transatlantique. (*Applaudissements au centre, à gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

Les rapporteurs ont oublié cet aspect moral et national du problème. Qu'ils veuillent bien me permettre d'en prendre le rappel à mon compte !

L'aide à l'armement ? On y a insisté. M. Michaud l'a dit et les orateurs qui l'ont suivi l'ont répété : Il faut accorder cette aide d'abord au petit cabotage, celui qui est visé à l'article 49.

Je la dis tout net comme je le pense : je regrette qu'on ait réduit de 20 millions cette faible dotation de 160 millions, mes chers collègues, 160 millions de francs légers.

Je viens de vous dire que j'appréciais les subventions aux compagnies nationales, ou nationalisées, ou d'économie mixte, comme on l'entendra. Je suis donc à l'aise pour souligner la différence des traitements : 7 milliards à ces compagnies, 140 millions au petit cabotage.

Ensuite, l'article 49, dont on a parlé et que je rappelle, n'est prorogé que pour un an, alors qu'il devrait l'être pour cinq ans, pour des raisons trop faciles à comprendre, il s'agit de favoriser les commandes à la construction dont on s'est préoccupé. Comment voulez-vous que des petits armateurs prennent le risque de passer des commandes s'ils ne sont assurés du ballon d'oxygène qui leur est nécessaire pour leur exploitation que pour un an, alors que cinq ans représentent le terme du nécessaire prêt à moyen terme ? C'est le bon sens.

Vous savez de quoi il s'agit, mesdames, messieurs. Il s'agit de ces petits navires d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux, qui luttent avec une double vaillance méritoire : celle de leur armateur, doublée par le courage et les efforts de leur équipage à effectif réduit, c'est-à-dire travaillant de longues heures, chaque jour, pour que l'entreprise puisse étaler. Leurs capitaines courageux luttent obscurément à longueur de marées dans les courants de la Manche et dans les remous du raz de Sein, et ils le font parfois avec éclat : vous l'avez appris dernièrement par les comptes-rendus de presse.

A l'occasion de votre récente audition par la commission de la production et des échanges, monsieur le ministre, vous avez senti l'élan de sympathie des membres de cette commission unanimes à l'égard de cet armement plus artisanal qu'industriel.

Je vous ai suggéré d'accroître le nombre de ces petites unités qui ne demandent qu'à lutter contre la concurrence déloyale — on l'a rappelé — qui leur est faite sur le plan international, par les flottes hollandaise, allemande, danoise et scandinave. Donnez-leur en les moyens nécessaires ; il en coûtera peu.

Vous avez d'ailleurs à chercher des solutions de remplacement ; c'est votre rôle. Le cimetière des navires désarmés en baie de Roscanvel — certains orateurs l'oublient, qui prétendent que « tout va très bien madame la marquise » ! — est en train de devenir trop étroit. Il faut trouver de nouveaux embarquements pour les équipages débarqués, ou les inscrire au chômage, ce qui est une solution détestable.

M. Rochereau, ministre de l'agriculture, lorsqu'il est venu dans le Finistère pour la recherche de débouchés aux produits agricoles, nous a rappelé la vocation maritime de la Bretagne et de la Vendée, sa petite patrie et la vôtre, mon cher collègue monseigneur Michaud. C'est peut-être la solution du cabotage national et international qu'il est bon de faire revivre. Elle va retrouver son heure. Vous savez qu'elle a été contrée par le porte-à-porte des poids lourds. Mais il y a peut-être là une conjoncture nouvelle et favorable qu'il ne faut pas négliger. Il y a là de la vie pour tous les ports secondaires et des voies nouvelles pour le Marché commun. Il faut y penser sérieusement.

Je regrette que les rédacteurs du budget s'en soient tenus à leur routine antérieure, pour reprendre une expression qui a déjà été employée aujourd'hui même à cette tribune.

L'avant-dernière partie de mon intervention concernera l'aide à l'armement.

L'armement a connu des années fastes. On a cité tout à l'heure des statistiques portant sur la période comprise entre 1957 et 1960. Nous sommes bien entendu d'accord. Cela appartient au passé, à un passé révolu, car les liberty-ships qui sont en rade de Brest ne seront plus réarmés pour aller charger les charbons américains à Hampton Road et ailleurs.

Le carreau de nos mines du Nord est encombré, mes chers collègues, et pour longtemps sans doute. Les pétroliers, construits grands et en grande série après les incidents de Suez, n'auront plus à accomplir le périple de la mer Rouge pour aller charger au fond du golfe Persique ; ils sont déjà à Bougie où ils chargent le pétrole d'Hassi-Messaoud et en Tunisie où ils évacuent les produits d'Edjelé.

Le Havre-Koweït ou Bahrein et retour : quarante jours ; Algérie-Marseille-Lavers et retour : moins d'une semaine. Je vous laisse le soin de faire le calcul et la division. Notre flotte pétrolière est déjà pléthorique et l'on construit toujours de plus fortes unités.

Un pipe-line va bientôt relier l'étang de Berre à Strasbourg, à la Sarre et à toute l'Allemagne de l'Ouest.

Que pouvons-nous faire et que pouvez-vous faire, monsieur le ministre ? Ralentir la pose des gazoducs en Méditerranée ? Il est difficile d'aller contre le progrès.

Faut-il recourir aux navires méthaniers ? Vous avez sans doute le droit de rappeler les impératifs de la défense nationale et qu'il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier.

Quelques coups de pioche dans un Moyen-Orient toujours en effervescence suffisent pour crever les canalisations alimentant les ports. Et, vous vous en souvenez, ce fut la disette.

Il faut pouvoir aller prendre le pétrole là où il coule et disposer de solutions de rechange, c'est-à-dire de moyens de transports et de transfert variés. C'est un argument valable.

Telles sont les raisons du marasme et d'un avenir sombre de l'armement.

Je suis heureux que M. Bergasse soit monté à cette tribune, parce qu'il est plein de bonhomie et qu'il est infiniment sympathique, mais je vous avoue que quand j'ai lu son rapport, j'ai ressenti comme le coup d'une catastrophe : je voyais ce rapport entouré de noir comme un faire-part de deuil, mes chers collègues. *(Rires.)*

Mais vous êtes venu à la tribune, monsieur Bergasse, et fort heureusement, et M. Christian Bonnet nous a mis un peu de baume dans le cœur.

L'armement tient en raison de son passé florissant, de ses réserves, de ses navires amortis. Et là encore, je regrette l'absence de M. Giscard d'Estaing, car je déplore que M. Antoine Pinay, qui fut souvent mieux inspiré, ait réduit d'une façon quelque peu excessive le taux des amortissements. Le Trésor, monsieur Marc Jacquet, ne perd jamais ses droits. *(Sourires.)*

Les amortissements accélérés obligent les entreprises à réinvestir sans cesse pour toujours disposer d'un aliment amortissable, et c'est un heureux travail, une sorte de travail forcé profitable à la communauté des employeurs et des salariés.

Et, si de leur vivant, des hommes d'action ont su, grâce à leur initiative et à leur courage audacieux, capitaliser un patrimoine important, on peut être tranquille, on le retrouvera à leur décès et en cette matière, contrairement à ce que disent les notaires, ce n'est pas le mort qui saisira le vif, c'est le fisc. *(Sourires.)*

Je l'ai dit, les années de vaches grasses sont passées et l'armement, industrie nationale, rencontre sur les mers du globe de redoutables concurrents. Il n'étale pas, parce qu'il est grevé de charges ignorées des autres pavillons, dont ceux, notamment, dits de complaisance et contre lesquels toutes les nations civilisées devraient faire front. Que les Grands le veuillent vraiment et je crois que le scandale peut prendre fin.

Sommes-nous, monsieur le ministre — et quel que soit l'orateur qui a posé cette question avant moi, je partage sa curiosité — à ce point démunis de moyens ? J'apprécierai de votre part une explication sur ce sujet, car le problème du pavillon de complaisance est particulièrement angoissant pour les nations civilisées, les nations de progrès qui sont justement intéressées à la promotion sociale.

En attendant, il faut aider la flotte française. Je n'entre pas dans l'analyse des mécanismes et des solutions proposées. D'autres l'ont fait. Je confirme également mes préférences pour un régime généralisé — c'est le terme qui a été employé — mais je ne voudrais pas que mes paroles soient mal interprétées ou qu'il y ait confusion et, contrairement à un passage du rapport de M. Bergasse, je fais des réserves expresses pour ce qu'il est convenu d'appeler le pavillon protégé, qui, pour l'instant, ne manque de rien. J'ai même le sentiment que les bénéficiaires du pavillon protégé se font une guerre qui ne leur profite sûrement pas. Il serait donc anormal de demander aux contribuables de faire les frais de cette concurrence commerciale.

J'exprime simplement mes préférences pour des solutions simples et généralisées. La sélectivité me paraît dangereuse comme tous les systèmes discriminatoires.

On a rappelé tout à l'heure que si François I^{er} était feu depuis longtemps, le régime du bon plaisir subsiste tout de même. *(Rires.)*

Ce n'est pas vous, monsieur le ministre, qui me faites penser à François I^{er}. Vous avez au moins la bonne humeur et c'est beaucoup par les temps qui courent. *(Nouveaux rires.)*

Voulez-vous me permettre de vous donner un exemple simple tiré de l'actualité : les bonifications d'intérêt pour les emprunts contractés par les armateurs ?

On engage l'armateur à construire, à contracter des emprunts en lui faisant miroiter les avantages des bonifications. Malheureusement, les bonifications sont sélectives également.

Je n'irai pas jusqu'à dire qu'on les accorde « à la tête du client ». Non ! Ce n'est pas tout à fait exact. Mais, le moment venu, je dois avouer qu'on a recours à toutes les astuces de la bureaucratie et de l'inertie pour éluder le problème et éconduire l'importun qu'on demande.

Je pourrais vous citer de nombreux exemples ; mais, je ne vous parlerai que d'un seul cas.

On a dit à un armateur que j'ai des raisons de connaître qu'il n'a pas droit aux bonifications parce qu'il gère trop bien ses navires. Vous me répondez que c'est l'application du règlement. Mais cette application, je la trouve un peu stricte et un peu étroite.

Vous vous souvenez qu'un homme célèbre a dénoncé « la politique du chien crevé au fil de l'eau ». On peut en dire autant de l'économie et s'étonner que l'Etat ne désire aider que les partisans de la facilité, de la nonchalance ou du laisser-faire ou encore les malchanceux.

Est-ce qu'il y a des malchanceux ?

Voulez-vous me permettre, puisque nous sommes en famille, de vous rappeler le mot de Louis XIII.

M. Michel Boscher. La famille s'agrandit.

M. Hervé Nader. Je vois avec joie qu'elle s'agrandit à chaque minute, monsieur Boscher. *(Sourires.)*

Lorsqu'on proposait un grand commis de l'Etat à Louis XIII, il examinait toutes ses qualités et disait : Fort bien ! il est très sérieux et très dévoué. Mais, dites-moi, a-t-il de la chance ?

Bien sûr ! il y a des industries, des entreprises qui n'ont jamais de chance.

Monsieur le ministre, du temps que j'étais écolier, les récompenses étaient pour les bons élèves et non pas pour les cancre et les paresseux.

Voilà ce que j'ai à dire.

En ce qui concerne la sélectivité, on parle beaucoup de promotion sociale. Mais, dites-moi, mes chers collègues, pourquoi ne parlerait-on pas de la promotion patronale ? Favorisez donc les vocations de chefs d'entreprise.

Nous en avons grand besoin. Les Louis Renault, André Citroën, les Cognacq-Jay ont été les bienfaiteurs de leur temps. Je n'hésite pas à le rappeler du haut de cette tribune.

M. René Cassagne. Leurs fils sont dégénérés !

M. Hervé Nader. Je ne vous donnerai pas le conseil, monsieur le ministre, de vous entourer de techniciens. Je les vois près de vous. *(Sourires.)* Persévérez dans cette voie-là. Ayez des techniciens. Vous en avez grand besoin et nous aussi. *(Applaudissements.)* Mais, je vous en prie, éloignez les technocrates : nous en mourrons. *(Applaudissements et rires à gauche et au centre.)*

Je m'excuse, mesdames, messieurs, d'avoir été un peu long. Je ne vais pas boulevard Saint-Germain, ni place Fontenoy. C'est pourquoi je me permets de vous retenir ce soir. Nous n'avons pas tellement souvent l'occasion de parler de la marine marchande. Avec le propos suivant, j'en aurai presque terminé et je vais mettre fin à la bienveillante attention que vous avez bien voulu me prêter.

Il s'agit de la question plus qu'importante, je dirai capitale, du régime de prévoyance des inscrits maritimes.

Je crois que tout le monde sait que l'inscription maritime fut fondée par Colbert, « grand commis » selon l'expression de Louis XIII. Vous savez qu'au XVII^e siècle un saint prêtre, Monsieur Vincent, fut le fondateur de l'assistance publique, les enfants abandonnés trouvant désormais, grâce à lui, des tuteurs et des parents. Dans le même temps, un grand commis de l'Etat donnait aux marins un régime de prévoyance sociale. Les siècles passés n'ont pas toujours été des siècles d'obscurantisme comme on se plaît à le répéter trop souvent.

L'établissement a donc trois siècles d'existence. C'est la preuve, pour les plus incrédules, qu'il a fait ses preuves. V-t-on, monsieur Fraissinet, porter une main sacrilège sur cet établissement national ?

Si la France est toujours le pays du bon sens et un foyer d'humanité, si les technocrates qui ne sont pas très prisés dans cette assemblée ne deviennent pas des dictateurs absolus, je pense qu'il est inutile de poser la question.

Je me permettrai de dire un mot de l'inscription maritime, non pas à ceux que je vois assis sur les premières banquettes de cet hémicycle et qui connaissent bien le problème, mais — je le dis après M. Bonnet — pour ceux de nos collègues, nombreux, qui ont besoin d'être instruits, ne fût-ce que pour devenir des propagandistes de la marine et de l'idée maritime.

M. le rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Nader ?

M. Hervé Nader. Volontiers.

M. le rapporteur spécial. Ce que vous déclarez est très exact, mon cher collègue.

Un jour où j'avais le plaisir d'être reçu au ministère des finances — et je ne dirai pas sous quel règne — avec certains collègues, notamment avec M. Bergasse, nous avons eu l'occasion de parler d'une subvention de quelque 15 milliards pour les invalides de la marine. Et le ministre des finances de l'époque de nous répondre: « Comment! il y a tant d'invalides dans la marine? » (Rires.)

Je crois, en vérité, que votre petite leçon n'est pas superflue.

M. Hervé Nader. Certes, mon cher collègue.

Le drame, c'est que la France n'est pas « maritime »; elle ne l'était pas sous la III^e République et le peuple souverain ne l'était pas non plus. Je tiens, et cela fera plaisir au rapporteur, à lui dire qu'elle l'est aujourd'hui un peu plus et que c'est heureux.

Je souhaiterais que vous fassiez de vos électeurs des « maritimes », même s'ils habitent le Massif Central. (Rires.)

Il faut rappeler, monsieur le ministre, que l'inscription maritime est un corps d'élite, le futur marin étant pris en charge dès son enfance et quelquefois au berceau parce qu'il est l'orphelin d'un pétri en mer. Mousse, novice, il est déjà inscrit sur les rôles. On l'embarque pour qu'il vérifie son goût et ses aptitudes pour la mer. On le guide vers les écoles qui lui conviennent. Il servira sur le pont ou à la machine. Matelot breveté, pourvu du certificat d'aptitude, il sera poussé vers les études supérieures et, s'il possède les aptitudes requises et la volonté, il deviendra lieutenant, capitaine, commandant, officier mécanicien, chef, et dans les délais les plus courts. Il n'y a, je crois, aucune profession où la promotion soit aussi rapide que dans la marine marchande. Enfin, au terme de sa carrière, il prendra une retraite bien méritée.

J'ai tenu — et je m'en excuse, mesdames, messieurs — à évoquer rapidement le cadre où se meuvent ceux qu'on appelle les « gens de mer », les administrateurs de la marine et les inspecteurs de la navigation étant leurs tuteurs attentifs et très éclairés, je tiens à le dire ici.

Une cervelle aberrante pourrait-elle imaginer de bouleverser un ordre de choses si bien établi? On ne peut le croire. Il faut tout de même se méfier et veiller au grain. Des précédents fâcheux nous conseillent la vigilance.

Un seul exemple, mesdames, messieurs: la suppression de la retraite des anciens combattants, suppression maintenue — c'est le cas de le dire — contre vents et marées (Rires), contre la volonté unanime du Parlement et contre l'opinion publique unanime.

Il faut en parler, parce que c'est une mesure qui a fait beaucoup de mal au pays. (Applaudissements à gauche et au centre.)

S'apprête-t-on à renouveler des erreurs aussi monumentales, aussi tragiques pour le pays?

Comme les prétextes budgétaires sont faciles à invoquer, monsieur le ministre!

L'année dernière, il manquait 6 milliards de francs pour les « poilus » de 1914-1918. On trouve cette année 40 milliards de plus pour le budget de M. Triboulet.

Eh bien! monsieur le ministre, on peut beaucoup demander à un gouvernement qui opère de si miraculeux redressements. (Rires.)

M. le président. Monsieur Nader, je vais vous demander de conclure pour deux raisons.

La première, c'est que le temps de parole que vous avez sollicité est épuisé.

La seconde, c'est que nous devons achever ce soir la discussion du budget de la marine marchande étant donné que M. le ministre des travaux publics ne sera pas disponible demain en raison d'obligations impérieuses.

M. Hervé Nader. J'espère, monsieur le président, que vous ne vous associez pas aux mains sacrilèges qui veulent porter le bistouri dans le fonctionnement de l'établissement des Invalides.

Je suis un peu effrayé en constatant qu'on entend porter la main sur une fondation qui a trois siècles. Dans cette maison, on n'évoque pas très souvent les problèmes qui intéressent la marine marchande.

Par respect pour vous, monsieur le président, je vais abréger.

M. le président. Monsieur Nader, vous avez demandé quarante minutes pour votre intervention.

Ce temps de parole est épuisé.

Je m'en tiens au temps que vous m'avez demandé et ne fais que vous rappeler vos engagements.

M. Hervé Nader. Monsieur le président, d'autres orateurs que moi sont intervenus à cette tribune et, au surplus, j'ai eu la courtoisie d'accepter les interruptions. Je souhaiterais que vous en teniez compte. (Rires et applaudissements à gauche et au centre.)

Je n'apprécie pas du tout, monsieur Fraissinet, votre offensive pour établir une discrimination entre les marins-pêcheurs et ceux

du commerce. Pourquoi une telle discrimination? Ne pêche-t-on plus la rascasse à Marseille? (Rires.)

De même que les nobles se recrutent chez les roturiers et les militaires chez les civils, les marins de notre marine marchande se recrutent chez les marins-pêcheurs.

Vous savez que nos ports bretons sont une pépinière pour les trois marines: la royale, la marchande et celle des pêches.

J'ajoute que les matelots passent fréquemment d'une marine à une autre.

Comment voulez-vous tenir cette comptabilité compliquée? Egaux dans le danger et les périls de chaque jour, qu'ils le soient aussi dans les avantages accordés à un métier dangereux.

Je pense que c'est cela le vrai problème.

M. Jean Fraissinet. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue?

M. Hervé Nader. Vous avez la parole. (Rires sur de nombreux bancs.)

M. le président. Je vous en prie, messieurs, c'est le président qui donne la parole.

M. Hervé Nader. Avec votre permission, monsieur le président... (Rires.)

M. le président. Non, monsieur Nader, je vous demande de conclure.

M. Hervé Nader. Je conclus, monsieur le président en regrettant de devoir abréger ma péroraison. (Rires.)

Puisqu'on est sans pitié pour les marins-pêcheurs, je vous demande à tous de méditer sur leur vie pénible, sur leur métier spécial. Ces hommes restent éloignés de leur foyer pendant des mois, une année quelquefois. Les marins-pêcheurs bourlinguent sur des bâtiments qui sont parfois des rafiots, exposant chaque jour leur vie.

Monsieur le ministre, en 1936 ou 1937, j'étais à cette même tribune et je rappelais qu'une marine de guerre sans marine marchande est une locomotive sans tender.

La guerre, toute proche alors, a confirmé le bien-fondé de mon propos.

Toutes les marines doivent être soignées et entretenues parce que, dans un conflit armé, ceux qui détiennent la maîtrise de la mer gagnent la guerre.

Voyez l'exemple séculaire de l'Angleterre, qui a le culte de ses marines et on la comprend. Il a fallu gagner la bataille de l'Atlantique pour gagner les suivantes et finalement vaincre.

Monsieur le ministre, vous êtes le grand amiral d'une flotte marchande de plus de quatre millions de tonneaux: c'est un patrimoine. Eh bien! en mer du Nord, dans la Manche, dans l'Atlantique et dans la Méditerranée, vous avez encore de nombreuses batailles à gagner. (Applaudissements à gauche, au centre et sur de nombreux bancs à droite.)

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

M. Gabriel de Poulpiquet. Mesdames, messieurs, mon propos sera bref et je me bornerai simplement à poser deux questions précises à M. le ministre.

La première concerne le chapitre 56-47. A ce chapitre sont inscrites les autorisations de programme de construction d'établissements d'enseignement maritime pour 1961. Or, j'ai eu la déception de ne pas trouver parmi les projets qui y figurent celui de l'école d'apprentissage maritime de l'Aber Wrach, à Landéda, Finistère.

Je me suis permis de signaler à votre ministère les conditions dans lesquelles fonctionne cette école dont les bâtiments sont constitués de baraquements vétustes qu'il est urgent de remplacer par des bâtiments en dur. Vous avez bien voulu me faire savoir que la construction de cette école figurerait au programme de 1961.

Ce projet de construction n'avait pas été inscrit à un programme parce qu'il était subordonné à l'adduction d'eau dans la commune de Landéda. Cette affaire ayant été réglée, j'espérais voir figurer la construction de l'école de Landéda au programme de 1961. Cette école, située en plein milieu maritime, est très utile à la formation de la nombreuse jeunesse maritime de nos régions côtières du Nord-Finistère. Je serais très heureux si vous pouviez me donner les raisons qui ont retardé encore l'inscription de ce projet et me donner des assurances pour l'avenir.

En second lieu, vous n'ignorez pas les difficultés que rencontrent beaucoup de marins de commerce pour trouver des embarquements par suite du chômage partiel actuel. Cela est encore plus pénible pour les populations des îles de la région que je représente. Ils ne peuvent trouver d'emploi dans d'autres professions ou dans d'autres entreprises. Vous en connaissez comme moi-même certaines raisons. Mais j'aimerais que l'on m'explique pourquoi plusieurs compagnies de transport maritimes françaises nationalisées font effectuer certains de leurs trafics par des navires étrangers montés par des équipages étrangers,

alors que les propres bateaux de ces compagnies sont désarmés. Ne serait-il pas possible d'éviter ces anomalies gravement préjudiciables à nos populations maritimes ?

Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous voudrez bien examiner mes observations avec la plus grande bienveillance. (Applaudissements à gauche et au centre.)

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

M. Pierre Godefroy. Mesdames, messieurs, à l'occasion du débat budgétaire sur la marine marchande, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre des travaux publics, sur la question des filets de haut parc. Leur emploi a été interdit par décret pour deux raisons.

La première répond au souci de ménager des zones de repeuplement pour le poisson.

La seconde tient à la commodité des estivants.

Tout au moins, dans la baie de Saint-Vaast-la-Hougue et dans la baie des Veys que vous avez récemment survolées, il n'y a, à l'automne, que du poisson de passage, à savoir des anguilles et des mulets.

Il en est ainsi jusque vers le mois de février au plus tard de telle sorte qu'une levée de l'interdiction dans les limites que je viens d'indiquer ne causerait pas de destructions de frai et ne causerait pas davantage d'inconvénients aux estivants.

Ce faisant vous défendriez la cause de la petite pêche des artisans de la mer qui, tout autant que d'autres en France, ont droit à la sollicitude des pouvoirs publics. (Applaudissements.)

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

M. Pierre Bourdellès. Monsieur le président, je voudrais, en quelques mots, souligner devant M. le ministre des travaux publics et M. le secrétaire général de la marine marchande les graves problèmes que soulèvent certains développements d'une pêche sous-marine qui échappe à tout contrôle et les soucis qu'elle occasionne aux marins-pêcheurs quant à l'avenir de leur profession.

Seul un arrêté du ministre de la marine marchande, datant du 4 juin 1951, réglemente l'exercice de cette pêche. Bien sûr, cet arrêté défend de pratiquer la pêche sous-marine à moins de cent mètres des casiers et filets. Bien sûr, il exige une autorisation spéciale du directeur de l'inscription maritime dont la compétence s'étend sur le littoral où l'intéressé entreprend ladite pêche. Bien sûr, l'arrêté ajoute qu'on peut nommer des gardes-jurés spéciaux, non rémunérés par l'administration, pour la police de la pêche.

Mais vous ne pouvez ignorer, monsieur le ministre, que les dispositions de cet arrêté sont actuellement lettre morte.

Loin de moi l'idée de vouloir nuire aux sportifs désireux de se livrer à la nage sous-marine, à l'exploration des fonds, à la photographie, à la recherche des reliques du passé ensevelies dans les coques de navires naufragés. Mais il est indispensable que votre administration arrête rapidement la réglementation et les mesures de nature à mettre de l'ordre dans la pratique de ce qui doit rester un sport et ne pas devenir un moyen de régulariser des pêches lucratives au détriment des marins-pêcheurs.

Tous les vrais amateurs de plongée sous-marine pensent de même. Ils déplorent les abus notoires dont se rendent coupables les soi-disant sportifs qui ne respectent pas le gagne-pain du travailleur de la mer et compromettent l'avenir en saccageant les fonds.

Chaque jour, pendant l'été, j'ai entendu les plaintes des pêcheurs dont les filets et les casiers reçoivent la visite de plongeurs sous-marins. Il est certain — j'en ai la preuve personnelle — que les champs de crustacés et de mollusques, à quelques dizaines de mètres au-dessous du niveau des eaux les plus basses, sont toujours des proies faciles au moment des grandes marées.

Il est un autre résultat du manque de réglementation en matière de pêche sous-marine : certains marins-pêcheurs professionnels, équipés du matériel moderne de pêcheur sous-marins, réalisent des bénéfices substantiels, pendant que leurs collègues réduits à la pratique de la pêche traditionnelle ont de plus en plus de difficultés à vivre.

Je connais sur les côtes bretonnes de jeunes inscrits maritimes qui parcourent de longues distances en voiture automobile pour se livrer à la pêche sous-marine des oursins et des ormeaux ; ce procédé de pêche s'avère très rentable, mais dévaste les fonds, et les pêcheurs se plaignent de voir ainsi disparaître leur gagne-pain.

Savez-vous que des centaines de familles, pendant les mois d'hiver, vivent uniquement de la pêche aux oursins ?

Aucun texte ne peut actuellement interdire la pêche sous-marine. Monsieur le ministre, il est urgent que vous remédiez à cette carence.

Je me permets, en terminant, de vous suggérer quelques principes dont pourrait s'inspirer votre texte nouveau :

Premièrement, institution d'un contrôle véritablement assuré par un marin-pêcheur professionnel assermenté dans chaque

port, ainsi que par les agents de police de la navigation, les agents de la surveillance des pêches et les gendarmes maritimes ;

Deuxièmement, détermination d'une zone propre à chaque station touristique, en accord avec l'inscription maritime et les municipalités, où les baigneurs pourraient pratiquer la nage sous-marine ;

Troisièmement, retrait définitif de l'autorisation exigée par l'arrêté du 4 juin 1951 à tout plongeur sous-marin qui se rendrait coupable d'infraction aux dispositions concernant la pêche et la protection des ressources des fonds.

Il existe d'ailleurs d'excellents clubs, dirigés par de véritables sportifs ; leur concours devrait être obtenu pour l'éducation de leurs membres à la répression des abus.

Monsieur le ministre, tous les pêcheurs du littoral français sont intéressés par la réponse que vous voudrez bien faire à mon intervention. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. le président. La parole est à M. Cassagne. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. René Cassagne. Monsieur le ministre, je devais, intervenant au nom des amis, évoquer le problème de la construction navale, que tous les orateurs ont plus ou moins abordé avant moi. J'avais, dans cette intention, préparé un exposé qui aurait résumé la question et m'aurait sans doute permis de vous présenter quelques suggestions.

Je représente, en effet, vous le savez, une région qui risque d'être très touchée par quelques-unes de vos décisions.

Je suis intervenu l'an dernier dans la discussion budgétaire.

J'ai eu l'honneur de vous adresser de nombreuses lettres auxquelles vous avez toujours répondu. J'ai accompagné une délégation de parlementaires de notre département dans votre bureau, où vous avez bien voulu nous accorder une audience et nous présenter votre plan d'action.

Au dernier moment, je dois changer complètement ce que j'avais l'intention de vous dire, car le dernier courrier m'a apporté une réponse à une lettre que je vous avais adressée le 20 septembre.

Il y a un an, dans le même débat concernant le budget de la marine marchande, vous déclariez, monsieur le ministre, que j'avais tort de vous accuser de vouloir « imposer » votre point de vue. Vous refusiez, disiez-vous, la méthode autoritaire et j'apparaissais incontestablement comme étant, non pas de mauvaise foi, mais peut-être un peu abusé par la passion qui m'habitait.

Mais la lettre que j'ai aujourd'hui sous les yeux est claire. Il est possible que, l'an dernier, vous ayez désiré agir par persuasion ; mais il est clair, pour moi, que votre décision est prise maintenant, et bien prise, et que vous irez jusqu'au bout de ce que vous croyez être la vérité.

Alors permettez-moi, monsieur le ministre, de discuter aussi vos convictions.

Le 15 juillet, à la suite d'un conseil interministériel, vous avez exclu du bénéfice de l'aide de l'Etat pour les futures constructions de grands navires un certain nombre de chantiers. Ces chantiers sont ainsi frappés à mort. Mais vous ne considérez cela que comme un premier pas et, au début de 1961, c'est-à-dire dans deux ou trois mois, vous voulez reconsidérer une nouvelle fois le problème.

Vous allez, dites-vous, « déterminer de nouvelles mesures de concentration de l'aide aux grands navires » — c'est votre lettre qui me l'indique — et cela pour une raison préemptoire : « c'est que la capacité de production des huit principaux chantiers français est supérieure aux possibilités de vente à l'armement français et à l'exportation » — je vous cite.

Il y a en effet là de fortes présomptions pour que vous ayez raison, surtout si l'on considère que les indications de vos services traduisent la vérité.

Cependant, des avis différents et fortement motivés nous ont été aussi présentés.

C'est ainsi que, dans une communication de M. Norguet, président de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines, je trouve la déclaration suivante : « La construction navale a toujours été une industrie à activité variable. Mais ce qui est certain, sauf bouleversements mondiaux tels que toute conjecture dans un domaine économique quelconque devienne vaine, c'est qu'un jour, dans un nombre d'années restreint, il y aura encore beaucoup de navires à construire ».

Cela est vrai pour tous les pays qui veulent faire de la construction navale, c'est vrai même pour un pays qui s'appelle l'Espagne et qui veut porter sa construction navale à 400.000 tonnes, exactement ce que vous nous proposez pour la construction navale française.

Vous direz peut-être aussi, monsieur le ministre, que vous êtes convaincu que d'ici quelque temps cela ira mieux, que vous désirez que la construction navale française puisse à ce moment précis être équipée et modernisée et que, dans ce but, vous désirez une politique de concentration.

Je crois que je ne me suis pas trompé.

Cependant, il y a des choses qui sont extrêmement graves. La publicité que l'on a donnée depuis un an à ces problèmes a nuï à la position commerciale et au crédit non seulement des chantiers menacés, mais encore, par ricochet, de l'ensemble de la profession. C'est ainsi que, dans cette brochure *La construction navale* qui a été éditée par la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines, on lit que dans la presse britannique « la politique du Gouvernement français constitue un secours pour les chantiers britanniques en leur permettant à l'avenir d'obtenir non seulement des commandes étrangères placées en France mais encore quelques-unes des commandes françaises qui sont actuellement exécutées dans les chantiers nationaux ».

Sur le papier, votre raisonnement ne souffre aucune discussion, mais les difficultés commencent au moment précis où vous voulez faire un choix.

M. Norguet vous le dit : « Si on prétendait interdire brutalement des constructions de navires possibles, on créerait à coup sûr des difficultés économiques et sociales. Aucune illusion ne doit prendre corps sur ces deux points ».

Il s'agit là de l'opinion d'un industriel, que l'on peut discuter, c'est vrai. Mais, depuis l'an dernier, nous avons eu un petit progrès, notre Conseil économique a été enfin consulté et celui-ci a pris également position, il parle de votre *Livre blanc* et il indique :

« Premièrement, qu'il est impossible dans le délai fixé par le *Livre blanc* sur l'industrie de la construction navale, c'est-à-dire avant la fin de 1961, de réussir des opérations de conversion importantes de certains chantiers propres à assurer tout à la fois le respect de la qualification et le plein emploi de la main-d'œuvre pour les années 1962 et 1963. »

« Deuxièmement, les discriminations énoncées par le *Livre blanc* doivent être reconsidérées par les pouvoirs publics en raison de la gravité de leurs conséquences sociales dans les chantiers menacés, de la fragilité de leurs bases techniques et juridiques. »

Monsieur le ministre, tout se passe — et la lettre que j'ai reçue semble le prouver — comme si toutes ces considérations n'avaient à vos yeux aucune valeur.

Et vous voulez mener votre affaire tambour battant. Pour montrer la justesse de votre politique, vous m'apportez deux arguments qui vous semblent, bien sûr, déterminants.

D'abord, vous me dites que vous étudiez au début de 1961 les résultats obtenus notamment dans les reconversions internes et les implantations d'industries nouvelles pour Nantes et pour Bordeaux et que vous en tiendrez compte.

Ensuite, vous êtes particulièrement inquiet de ne pas voir se concrétiser davantage les reconversions internes et externes. D'où votre conclusion : Il est donc logique qu'une pause soit marquée dans l'admission de commandes. Et un chantier ayant trouvé une commande, vous l'ayant offerte, vous dites : Dans quelque temps nous y répondrons. Pour le moment, nous n'y répondons pas.

C'est ainsi trois ou quatre mois de travail pour 2.000 ouvriers qui sont mis en cause.

Je voudrais, monsieur le ministre, que nous traitions ce problème de la manière la plus honnête.

Il est possible que votre esprit de méfiance vous fasse observer la situation avec prudence. Mais je vous pose les questions suivantes :

Croyez-vous qu'il soit si facile de faire la reconversion dans certaines zones ?

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Non !

M. René Cassagne. Quels sont les faits précis qui peuvent vous faire croire qu'il y aurait de la part de certains chefs d'entreprise ou de certains syndicats une volonté délibérée de ne pas faire le maximum pour sauver l'entreprise et leur travail ?

La vérité — je peux vous en porter témoignage — c'est que du dernier des ouvriers jusqu'au directeur général, appuyés, soutenus par toute la population, le plus grand effort d'adaptation et de modernisation est fait à l'heure actuelle. Mais la vérité, aussi, c'est que la conversion d'un grand chantier naval comme celui que je connais bien, comme celui de Nantes, risque de faire disparaître toutes les petites industries métallurgiques périphériques, si bien que les chômeurs ne seront plus dans la grande usine, mais dans les petites entreprises voisines.

La vérité m'oblige aussi à dire que le Gouvernement n'aide pas comme il a promis de le faire. La preuve, je la trouve dans le bulletin d'entreprise d'un grand chantier naval où il est indiqué « que la construction navale est critique ». On ajoute : « Notre situation au point de vue de la reconversion ne l'est pas moins. Nous avons présenté deux dossiers de reconversion, l'un pour les tubes, l'autre pour les maisons préfabriquées. Nous n'avons obtenu encore aucune décision pour aucun de ces deux

dossiers, les ministères invoquant le manque de crédits pour payer la prime de reconversion de 20 p. 100. Quant aux 80 p. 100, dit-on, ils doivent être financés par l'emprunt, mais il nous a été impossible d'obtenir jusqu'ici les garanties nécessaires permettant de faire cet emprunt ».

Ce qui est dramatique, monsieur le ministre, c'est que de votre côté, avec l'équipe qui constitue le *brain trust*, vous essayez bien de déterminer une politique, mais que, malheureusement, la coordination avec d'autres ministères ne se fait pas aussi facilement que nous le souhaiterions.

Alors, lorsque, avec vos services, vous refusez de prendre en compte une commande comme celle qui vous a été présentée, quand, mieux, on explique à l'armateur qu'il n'est pas possible pour certaines entreprises de donner satisfaction, mais que peut-être d'autres chantiers seraient en mesure de le faire, je prétends que le jeu est faussé. A partir de ce moment, il nous appartient à nous d'intervenir, car tout se passe en effet comme si on voulait accélérer une situation, la rendre irréversible, alors même qu'on est incapable d'appliquer un plan pour empêcher que la mutation se fasse dans la douleur et dans la misère.

Notre Conseil économique avait prévu cela ; il vous a présenté un certain nombre de suggestions ; je les trouve dans son rapport. Il indique :

« Cependant, dès maintenant l'attention des pouvoirs publics doit être attirée sur l'intérêt de résoudre rapidement les problèmes suivants :

« Ferrailage de navires anciens ou périmés ;

« Autorisations de vente à l'étranger de navires inadaptés ;

« Aide à la modernisation et à la transformation des navires existants ; consultation obligatoire des autorités de tutelle pour les accords commerciaux ouvrant la possibilité d'importations et d'exportations de navires ; utilisation préférentielle du pavillon pour les exportations et les importations ; conséquences des accords économiques avec la Communauté ; incidences de la politique pétrolière sur l'emploi de la flotte spécialisée. »

Voulez-vous nous dire ce que vous avez pu faire pour tenir le plus grand compte de ces recommandations ?

Voulez-vous encore vous souvenir que la région que je représente — je regrette de le rappeler — est en pleine récession économique, qu'au nom du Gouvernement elle a été classée comme zone critique et qu'il ne se passe pas de semaine qu'il n'y ait à apprendre la fermeture d'une usine ou une perte d'activité d'une entreprise qui, jusque-là, était florissante ?

Pourquoi faut-il que votre politique alourdisse encore l'atmosphère, alors que vous-même vous êtes pris dans une contradiction terrible ? Vous pouvez, en effet, arrêter nos activités navales en nous refusant l'aide à la construction que vous accordez à d'autres, mais qu'est-ce que vous pouvez faire pour nous apporter des industries nouvelles ? Rien. C'est sans doute pour cela que vous vous bornez, dans vos réponses, à recommander des reconversions.

Si nos industries navales avaient été incapables de se moderniser, de s'équiper, si elles avaient été dans l'impossibilité d'avoir un carnet de commandes, si elles avaient refusé de faire une ou même plusieurs reconversions ; si, sur le plan financier ou industriel, elles n'avaient pas réalisé un certain nombre d'ententes permettant précisément des regroupements que vous semblez désirer, je comprendrais votre rigueur et je vous assure que, dans une certaine mesure, je vous approuverais.

Mais vous avez affaire, chez nous, à une entreprise de réputation mondiale, à une direction qui sait se battre, à un personnel dont la très haute qualification est reconnue de tous les vrais techniciens.

Votre intervention ne pourrait se justifier que dans la mesure où il vous serait possible d'apporter vous-même quelque chose en échange.

Si vous ne le pouvez pas, si vous êtes impuissant à construire, permettez-moi de vous demander alors de vous abstenir d'intervenir, monsieur le ministre, car votre intervention ne pourrait qu'être génératrice de chômage et de pertes de richesses. Ou bien alors obtenez du Gouvernement qu'il fasse quelque chose, apportez des activités nouvelles.

Il y a vaine, très vieille activité, il y a du travail de deux mille ouvriers. Il y a aussi de la vie d'une très grande entreprise et de la vie d'une multitude de petites entreprises qui vivent dans son ombre.

Je suis bien persuadé, monsieur le ministre, que cela méritait que je vienne vous le dire à cette tribune. Jusqu'à la dernière minute, jusqu'à la dernière seconde, nous essaierons de nous battre pour qu'une mauvaise action ne soit pas accomplie. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. le président. La parole est à M. Tony Larue.

M. Tony Larue. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur le propos de mon ami M. Cassagne, afin de ne pas retenir plus longtemps votre attention.

Je voudrais simplement vous rappeler quel a été l'essentiel de l'intervention que je me suis permis de faire devant nos collègues de la commission des finances et qui précisément se rapporte aux crédits de la loi d'aide.

Vous m'avez, monsieur le ministre, confirmé il y a quelques jours que six chantiers sur quatorze ne bénéficieraient plus de la loi d'aide que dans la mesure où ils ne construiront plus que des navires dont le tonnage sera inférieur à 3 000 tonnes.

C'est à propos de cette communication que je me suis permis d'appeler votre attention sur le fait que les chantiers de Loire-Normandie — et j'apprends maintenant de la bouche de mon collègue M. Cassagne qu'un autre chantier va être touché — vont être particulièrement affectés par cette mesure.

En effet quatre de ces chantiers sur les sept — il n'y en a plus que six maintenant qui sont visés — construisent d'une manière générale des navires dont le déplacement est inférieur à 3 000 tonnes. La décision que vous avez prise ne les concerne donc pas. Mais elle intéresse, en revanche, les deux autres chantiers, dont celui de Grand-Quevilly, puisqu'il construit et est équipé pour construire des navires d'un tonnage variant de 15 000 à 40 000 tonnes.

Vous comprendrez, j'en suis sûr, monsieur le ministre, que je me fasse l'écho non seulement de la gêne qui résulte de cette décision — un certain nombre de familles sont en effet d'ores et déjà aux prises avec des difficultés quotidiennes et certains ouvriers ne travaillent plus que quarante heures par semaine — mais aussi de l'anxiété qui étirent la plupart des 1 100 familles intéressées qui se demandent si le chantier ne va pas fermer ses portes dans quelques mois, car quelques mois seulement les séparent de la livraison du navire de 37 000 tonnes actuellement sur cale.

Des mesures s'imposent qui devraient être, à mon avis, d'initiative gouvernementale si vous ne voulez pas avoir dans quelques mois un problème infiniment plus grave à résoudre, celui de procurer du travail à des centaines d'ouvriers brusquement mis en chômage.

Dans l'état actuel des textes, il serait en effet, vous n'en doutez pas, monsieur le ministre, très dangereux de laisser croire à cette main-d'œuvre spécialisée que les conversations se poursuivent, que les choses vont s'arranger, pour finalement leur annoncer du jour au lendemain, dans quelques mois, leur mise en chômage.

J'attire votre attention sur ce point, monsieur le ministre.

Si les décisions que nous déplorons, mon ami Cassagne et moi, ne peuvent pas être amendées et si elles sont définitives, il n'est pas possible, je le répète, de laisser croire à cette main-d'œuvre spécialisée que les choses vont peut-être s'arranger, alors qu'en définitive, si j'en crois les techniciens qui m'ont parlé très sérieusement de cette question, 800 ouvriers du chantier dont je parle peuvent être brutalement mis en chômage en l'espace de trois semaines.

Il serait — permettez-moi cette expression — criminel de laisser croire cela. Aussi, comme rien ne paraît avoir été fait pour éviter que cette redoutable perspective ne devienne réalité, je vous prie, monsieur le ministre, de m'indiquer si le Gouvernement est prêt à éviter le pire par la mise au point de mesures qui permettront — je veux encore espérer que les chantiers en cause auront la possibilité de construire des navires d'un tonnage supérieur à 3 000 tonnes — d'étudier, car c'est là la question, les activités de conversion possibles, les moyens de les réaliser et le passage progressif d'ouvriers et professionnels des constructions navales à une autre activité. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Louis Marquaire. Mesdames, messieurs, les orateurs qui m'ont précédé ont évoqué les différentes façons d'aider la flotte marchande et de ne pas plonger dans le chômage de nombreux ouvriers, marins et officiers. La meilleure façon, et la principale, c'est de ne pas poursuivre une politique qui, peu à peu, prive la France de ses territoires d'outre-mer où les flottes étrangères s'empressent de la suppléer.

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

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs les députés, je voudrais souligner que, malgré les regrets que quelques-uns d'entre vous ont exprimés, le nombre et la qualité des interventions qui ont eu lieu montrent que les problèmes de la marine marchande intéressent l'ensemble des Français. Je remercie donc tous ceux qui sont intervenus aujourd'hui.

« Elève consciencieux », a-t-on dit du ministre. Je remercie ceux qui ont eu la gentillesse de m'adresser un tel qualificatif. « Budget de routine », a dit aussi M. le rapporteur. Je ne prétends pas, en effet, avoir innové à une époque difficile où chacun de ceux qui sont intervenus a souligné combien elle posait de problèmes pour la marine marchande. Comme l'a dit M. le rappor-

teur, ce n'est pas forcément aux époques les plus difficiles qu'il est plus commode de prendre des mesures révolutionnaires, car il y a un certain nombre d'orientations nouvelles à prendre. Ce n'est pas dans le budget de cette année que ces orientations se marqueront ; je voudrais du moins qu'à partir de ce budget nous puissions esquisser certains efforts.

Je vais m'efforcer de répondre à toutes les questions, en m'excusant à l'avance, si faute de temps, je ne puis répondre à toutes. Je grouperai mes réponses en deux parties : celles qui touchent aux interventions traditionnelles et — malgré M. le rapporteur — celles qui touchent aux interventions nouvelles.

Interventions traditionnelles d'abord. Dans ce domaine, une partie importante du budget est constituée par la subvention à l'Établissement national des invalides de la marine : 205 millions de nouveaux francs en 1961 contre 188 millions de nouveaux francs en 1960.

Les questions qui ont été posées à ce sujet sont nombreuses, mais j'en viens tout de suite au problème essentiel, celui que M. Fraissinet, avec une très grande ténacité qui est bien dans son caractère, pose depuis plusieurs années, c'est-à-dire le point de savoir avec précision comment se répartissent les charges entre la marine de commerce et la marine de pêche. M. Fraissinet a bien voulu reconnaître, avec cette courtoisie qui l'honore et que j'apprécie particulièrement que, de question en question et de réponse en réponse, la réponse à sa question se faisait plus précise.

Si je n'y ai pas répondu encore avec autant de précision qu'il le souhaitait, c'est que j'attendais que la Cour des comptes elle-même et le magistrat chargé de l'enquête puissent dégager un certain nombre de conclusions.

À l'heure actuelle, ces conclusions sont les suivantes : les inégalités de situation entre la pêche et le commerce s'annulent par compensation : il y a d'une part, un prélèvement de 251 millions sur les ressources de l'Établissement national qui résulte de l'exonération des « quatre mois » — que M. Fraissinet a souligné — en faveur du petit armement à la pêche qui se trouve donc favorisé par rapport à l'armement du commerce.

Il y a d'autre part, à l'inverse, l'apport des cotisations des retraités conservant une activité de pêche. Je veux parler de ces anciens marins du commerce qui continuent à verser des cotisations parce qu'ils poursuivent leur activité dans le domaine de la pêche.

J'espère être en mesure, cette fois, de clore un débat de la plus grande importance — que M. Fraissinet a eu raison de soulever — en citant des chiffres précis, qui montreront que les points qu'il avait soulignés étaient certes justifiés mais qu'ils devaient être complétés.

S'il est vrai que la marine de commerce supporte de lourdes charges, la carrière plus longue et moins diverse du marin à la pêche fait, qu'en définitive, les charges se répartissent équitablement, à peu de chose près, entre la pêche et le commerce. Mais je voudrais que ce « à peu de chose près » se traduise par des chiffres exacts, car il y a trop longtemps que nous entretenons un dialogue, M. Fraissinet et moi, pour que je n'éprouve pas une certaine satisfaction à lui donner enfin satisfaction ! En attendant donc de lui citer ces chiffres exacts, je puis lui dire que la compensation est certainement beaucoup plus proche de l'équilibre qu'il ne le croit. (Applaudissements.)

Autre question classique, celle du plan d'investissement scolaire résultant de la loi du 7 février 1953 et qui est en voie d'achèvement. Une part notable des crédits de personnels, de matériel et d'entretien intéresse l'enseignement maritime. Il est prévu au Havre l'ouverture d'une école de 500 élèves dont 400 internes. L'effectif total des écoles de la marine marchande passera, en 1961, de 1 900 à 2 100. Il convient toutefois de réfléchir à une observation présentée par l'un des orateurs : il ne faudrait pas développer par trop l'enseignement maritime si l'on n'est pas à même d'offrir des débouchés aux élèves.

M. Michaud a évoqué la situation de l'école d'apprentissage maritime de Saint-Gilles-sur-Vie.

Il est vrai que nous l'avons fermée à titre provisoire pour tenir compte de la diminution du nombre des embarquements au commerce constatée au cours des derniers mois.

À la fin de l'année scolaire 1960-1961 une décision pourra être prise, quand nous saurons si cette diminution est momentanée, accidentelle ou si le nombre des embarquements tend à se stabiliser. Toutefois, je ne suis pas sûr de pouvoir donner une réponse favorable à M. Michaud, car il a souligné lui-même, tout en souhaitant le maintien de l'école, que le recrutement devenait de plus en plus difficile.

M. de Poulpique a traité des écoles d'apprentissage maritime. La réalisation du plan scolaire se poursuit puisque une école d'apprentissage maritime a été ouverte en 1959-1960 à Boulogne ; une autre sera ouverte en 1961-1962 à Audierne et en 1961 sera achevée celle de Guillyneq. Ce n'est donc qu'à partir de 1962 que de nouvelles écoles pourront être ouvertes.

Là encore, je comprends son appel. Mais je lui demande aussi de comprendre non seulement la réaction du ministère des finances, mais également le problème que nous pose la situation de la marine et que je vais évoquer dans un instant.

M. Cermolacce s'est inquiété de savoir si le nombre et le taux des bourses d'enseignement correspondaient au nombre et au taux de celles qui sont accordées par le ministère de l'éducation nationale. Je peux lui dire qu'il est, effectivement, il a pu constater des difficultés et des hausses de prix dans les écoles d'apprentissage maritime, et si le nombre des bourses est inférieur en pourcentage à ce qu'il est dans les centres de l'enseignement technique, le taux d'internat, le prix de pension, est lui-même inférieur à ce qu'il est dans l'enseignement technique. Si le nombre des bourses augmente, comme il a commencé à le faire cette année, le prix de pension risquera, vu le nombre croissant des élèves, de se rapprocher de ce qu'il est dans les centres d'apprentissage de l'enseignement technique.

Mesdames, messieurs, je m'aperçois que j'ai oublié de traiter quelques questions pourtant fort importantes et qui concernent les personnels.

Je n'ai pu m'empêcher d'interrompre M. Michaud à propos de la question des syndicats des gens de mer. Excusez la vanité d'un ministre qui devrait être cependant plus habitué aux problèmes et à la difficulté de les résoudre. C'est que j'ai trop longtemps entendu traiter cette question dans cette Assemblée. Je puis dire qu'un accord a été conclu avec le ministère des finances, permettant que les dix-sept agents de la catégorie supérieure du corps des syndicats des gens de mer passent de l'indice net 295 à l'indice net 310. Ainsi, les mesures réclamées depuis si longtemps, et déjà acceptées depuis un certain temps par le conseil supérieur de la fonction publique, pourront enfin entrer en application.

Je ne prétends pas que ce soit là une bien grande décision, mais un corps aussi digne que celui des gens de mer reçoit ainsi un début de satisfaction auquel je sais que sont attachés tous les représentants des départements côtiers.

M. Cermolacce a demandé également un relèvement d'indices pour les agents de gardiennage des services extérieurs de la marine marchande. J'ai vérifié cet après-midi que ces agents sont payés au même taux que les agents de gardiennage des autres administrations. J'ai cru comprendre qu'à Marseille ces agents demandaient à être assimilés à des vague-mestres. C'est un problème, en effet, dont j'ai été saisi déjà un certain nombre de fois. Mais il s'agit là d'une situation différente de celle des syndicats de gens de mer, pour plusieurs raisons, notamment parce que ces derniers ont une qualification très particulière tandis que les agents de gardiennage, qu'ils appartiennent à la marine marchande ou à d'autres administrations, exercent le même métier et qu'il est, de ce fait, infiniment plus difficile d'obtenir la satisfaction que demande M. Cermolacce.

Toujours parmi les chapitres des interventions traditionnelles de la marine marchande — M. Fraissinet m'excusera si je me tourne vers lui, mais je sais l'intérêt soutenu qu'il porte à cette question et si je ne me tournais pas vers lui, c'est toute l'Assemblée qui le ferait — figure celui des subventions aux services maritimes d'intérêt général qui apparaissent dans ce budget, comme l'a fait remarquer M. Christian Bonnet, en atténuation de deux millions de nouveaux francs : 71 millions de nouveaux francs en 1961 contre 73 millions de nouveaux francs en 1960.

Dans son rapport, M. Christian Bonnet — et peut-être M. Fraissinet a-t-il estimé qu'il était un peu trop optimiste sur ce point — a cru déceler une amélioration de la gestion des sociétés d'économie mixte qui aboutit à rapprocher les normes de gestion de ces sociétés de celles qui sont en vigueur dans les entreprises privées : instauration d'un strict contrôle budgétaire, réduction systématique des dépenses d'entretien et de réparation des navires, réduction du niveau des stocks, compression du personnel sédentaire. Tout cela a été rappelé en termes généraux tout à l'heure par M. Hervé Nader, mais je voudrais compléter son propos par des chiffres précis...

J'ai traduit en francs constants, je veux dire en francs de 1959, les chiffres de subvention de 1938. Ces chiffres montrent que la subvention à la Compagnie générale transatlantique évaluée pour 1938 à 91 millions de nouveaux francs est tombée à 20 millions de nouveaux francs en 1959, et celle qui est versée aux Messageries maritimes de 113 à 30 millions. Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas comprimer encore davantage les subventions.

Compte tenu de la perturbation des frets qui frappe les lignes des Messageries maritimes sur le trafic de l'Extrême-Orient, compte tenu de la crise générale de l'armement, nous pouvons dire que petit à petit la subvention, contestable dans son principe, comme l'a dit M. Fraissinet, est malgré tout de plus en plus réduite.

M. Nader a eu raison de dire que mon budget de routine était dans une certaine mesure un budget trop étroit, dans la mesure

où l'aide en faveur de l'armement au cabotage a été réduite de 1.600.000 nouveaux francs à 1.400.000 nouveaux francs.

La discussion du budget avec le ministère des finances a abouti à une certaine réduction de l'aide. Je pense que dans les conditions présentes les choses étant engagées comme elles le sont, à ce niveau, j'arriverai à reconduire l'aide au cabotage au cours des prochaines années.

Je remercie M. Nader ainsi que tous ceux qui sont intervenus dans ce sens de penser que l'aide au cabotage permet à une forme de l'armement français, peut-être mineure au regard de la grande navigation, de se développer. Quand nous voyons ce qui a été réalisé dans d'autres pays d'Europe, nous pensons que nous avons le devoir de développer l'aide au cabotage.

Je suis reconnaissant à ceux qui ont souligné cet aspect du problème et si grâce à eux j'ai pu obtenir la reconduction des crédits pour un an, j'espère obtenir davantage de crédits et pour plusieurs années l'an prochain.

J'en viens au grand problème que M. Cassagne et M. Tony-Larue ont traité au fond et que naturellement les rapporteurs avaient étudié dans leurs rapports.

Je ne voudrais pas revenir, à cette heure, sur le fond du problème de la construction navale ; je me bornerai à rappeler les discussions qui ont eu lieu dans cette Assemblée l'an dernier. M. Cassagne me reproche très amicalement et très courtoisement, car telle est sa manière, d'avoir été un peu imprécis dans ma réponse l'an dernier. Mais c'est que n'était pas encore publié le livre blanc qui devait dégager les normes à partir desquelles les décisions seraient prises. Je ne pouvais tout de même pas dire à l'époque que j'avais déjà décidé ce qu'une commission désignée pour ce faire n'avait pas encore proposé. Sinon de quoi n'accuserait-on pas le Gouvernement, monsieur Cassagne !

M. Tony Larue. On ne prête qu'aux riches !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais que M. Cassagne, M. Tony-Larue et les rapporteurs comprennent ce que j'ai expliqué trop rapidement devant la commission des finances il y a quelques jours et ce que j'ai eu l'occasion d'expliquer trois fois au Sénat.

On considère que c'est le Gouvernement qui frappe de mort certains chantiers. Il faut que ce soit parfaitement clair : l'aide à la construction navale aide à vivre des chantiers qui, en vérité n'arriveraient pas à survivre. Par conséquent, ce dont on pourrait accuser le Gouvernement, serait de ne pas continuer à soutenir des chantiers en difficulté. On ne peut donc pas l'accuser de les frapper à mort, car après tout le Gouvernement pourrait, comme dans d'autres États, ne rien faire du tout et se borner à constater l'état des choses.

J'ai eu l'occasion de le répéter plusieurs fois, la loi de 1957 oblige le Gouvernement à prévoir, chaque année, un crédit de 16 milliards pour l'aide à la construction navale. Mes efforts ont eu pour objet et pour résultat de porter ce crédit à 28,5 milliards en 1959 et 1960 et de le maintenir encore à 25,5 milliards en 1961, alors qu'aux termes des textes en vigueur le Gouvernement n'était tenu qu'à réserver 16 milliards de francs, ce qui était insuffisant. Le Gouvernement a donc donné plus que ses prédécesseurs, et pour parler vulgairement, il a accordé une « rallonge » importante.

Je souligne, en second lieu, que la loi d'aide à la construction navale, à propos de laquelle M. Bergasse rappelait les réserves qu'il avait faites à ce sujet il y a plusieurs années, a pour but de faciliter la reconstruction de la flotte française. Je peux dire qu'à l'heure actuelle le carnet de commandes de nos chantiers navals comporte beaucoup plus de navires étrangers que de navires français.

Quand on me dit : « Vous n'aidez pas suffisamment à construire de navires étrangers », je me dois de répondre : Non, au contraire, notre aide, monsieur Cassagne, et vous me dispenserez d'en dire davantage, a permis de relayer par des commandes étrangères la défaillance des commandes françaises. Et croyez le bien, cette situation n'est possible qu'à la faveur des efforts considérables qui sont consentis par le Gouvernement.

Nous assistons à un renversement complet de la situation antérieure. Il y a trois ans, il y avait une proportion écrasante de navires français en construction et une faible proportion de navires étrangers. Aujourd'hui, grâce à la loi d'aide, c'est le contraire.

Le vrai problème est celui de savoir quand nous pourrions reconstruire à un rythme suffisant des navires français. Nous ne pouvons pas prétendre faire de notre industrie de constructions navales une activité purement exportatrice.

En bref, la situation est la suivante : la France a fait un effort et avec MM. Tony Larue, Cassagne et d'autres encore je veux rendre hommage à l'effort de nos ouvriers qui ont permis que, dans le cadre de la loi d'aide à la construction navale, nos chantiers, avec moins d'ouvriers, construisent le double de tonneaux de jauge brute.

C'est une position nécessaire dans la compétition internationale. A l'heure actuelle survivent les chantiers qui sont capables de construire le maximum de tonneaux de jauge brute dans le minimum d'heures de travail. C'est la dure loi de la compétition, mais c'est aussi la loi du progrès.

Dans les conditions actuelles de productivité, les chantiers français sont capables de construire l'équivalent de plus de 700.000 tonneaux de jauge brute. Or les commandes de l'armement français n'atteignent pas 70.000 tonneaux de jauge brute. Peut-on croire que nous sommes capables de maintenir une activité aussi déséquilibrée ?

Il me semble d'ailleurs avoir entendu, sur certains bancs de l'Assemblée, une critique concernant une entreprise nationale d'automobiles qui avait équilibré sa production grâce, essentiellement, à l'exportation. Je ne voudrais pas encourir le même reproche en ce qui concerne nos chantiers navals !

M. Cassagne m'a dit courtoisement : si vous n'êtes pas capable d'agir, je ne vous en veux pas, mais au moins laissez les choses se décider d'elles-mêmes et ne compliquez pas le problème par vos interventions.

Je voudrais bien que chacun comprit que, compte tenu du niveau des crédits et de l'état du carnet de commandes, deux solutions étaient possibles. Je l'ai déjà dit, la première consistait à laisser s'exercer sans limite la loi de la concurrence. C'est d'ailleurs le cas, puisque tous les crédits sont déjà affectés. Mais, même en dehors de cela, compte tenu de l'état du carnet de commandes, certains chantiers auraient survécu tandis que d'autres auraient disparu. Mais la différence, monsieur Cassagne, comme vous l'avez fort bien dit et comme M. Tony Larue l'a exprimé en termes émouvants, c'est que les ouvriers n'auraient connu la situation qu'à la dernière minute.

J'entendais les deux derniers orateurs me dire : si les choses vont dans ce sens, vous voyez ce qui va se passer. Et l'un d'eux — c'était M. Tony Larue — ajoutait : dans trois semaines, huit cents ouvriers risquent de se trouver condamnés au chômage.

Si le Gouvernement n'avait pas tiré la sonnette d'alarme qui retentit plus d'un an à l'avance — c'est peut-être trop peu — ce n'est pas dans trois semaines, mais il y a un an que les choses se seraient passées.

Certes, le Gouvernement se trouve dans une position difficile. Ce que vous demandez, c'est qu'à partir du moment où la difficulté est soulignée, la conversion soit faite.

Le problème est toujours le même et, je le répète, il n'appelle que deux solutions. La première consiste à laisser les choses évoluer et à constater l'événement. En ce cas, aucune responsabilité n'est engagée et c'est trop tardivement qu'on demande au Gouvernement de prendre les mesures de sauvegarde. L'autre solution consiste à prévoir, à prévenir : très normalement, comme vous l'avez fait après tant d'autres, on se tourne vers le Gouvernement-Cassandre en lui disant : puisque vous prévoyez le malheur, prévoyez aussi les conséquences et les mesures pour parer au malheur !

Ce sont précisément ces mesures que nous essayons de mettre au point.

Vous l'avez souligné vous-même, dans le cas qui vous intéresse, monsieur Cassagne, nous avons favorisé la concentration et les accords entre chantiers de régions différentes pour que des ajustements puissent permettre la recherche d'une solution. Si le Gouvernement n'avait pas tiré la sonnette d'alarme, cette concentration, qui peut apporter une amorce de solution, n'aurait pas eu lieu. Le Gouvernement n'encourt donc aucun reproche.

M. Tony Larue a évoqué le grave problème du Grand-Quévilly. Sur ce point encore, les solutions sont peut-être moins nettes que dans le cas de Bordeaux. Mais étant donné que nous avons tiré la sonnette d'alarme, vous avez justement protesté et c'est ensemble que nous rechercherons la solution.

Mesdames, messieurs, je ne veux pas m'attarder davantage sur ce problème de la construction navale dont nous connaissons trop l'importance et la gravité. Je voudrais en quelques mots répondre à M. Christian Bonnet qui a évoqué dans son rapport le problème de la construction sur le plan de la propulsion nucléaire.

Je lui dirai d'abord que la réalisation du projet purement français, celui qui ne fait aucun emprunt à la technique américaine, va pouvoir être poursuivie grâce à l'octroi d'un crédit d'étude de cinq millions de nouveaux francs. Les pourparlers actuels avec Euratom nous permettent, en effet, d'assurer que l'étude du projet de réacteurs français va être continuée.

M. Christian Bonnet a également posé une question touchant la construction d'un navire français doté d'un réacteur américain, dont l'équivalent est donc déjà réalisé, et qui permettrait d'éviter toute perte de temps. Sur ce point, les discussions se poursuivent sur le plan international.

Je comprends votre désir d'aboutir à une solution purement française qui permette d'obtenir une réalisation sans nous laisser dépasser.

Or, rechercher la solution la plus satisfaisante du point de vue national tout en évitant de perdre les avantages d'une solution plus prochaine, c'est non pas viser deux lièvres à la fois, mais se livrer à deux recherches à la fois. Tout le problème est de décider dans un sens ou dans l'autre. Je n'oublierai pas les observations que vous avez formulées à cet égard.

Telles sont, mesdames, messieurs, les explications que je voulais donner rapidement sur le budget de routine. Mais sur deux points au moins, ce budget comporte des innovations. Le premier point — c'est même un pointillé, car il ne figure pas vraiment au budget ; mais il est tellement inclus en filigrane dans le budget que tous les orateurs l'ont évoqué — le premier point, dis-je, concerne le problème de l'aide à l'armement. Il est, en effet, très probable que si une telle aide est consentie, elle fera l'objet d'une disposition dans une loi de finances complémentaire.

Le problème se pose de plusieurs façons que M. Fraissinet a fort bien analysées. Il me permettra de synthétiser mes observations en reprenant les siennes. D'autres orateurs, inspirés d'idées différentes, ont conclu à peu près dans le même sens.

Dans la compétition actuelle, la situation de l'armement français est difficile, d'abord parce que tous les armements du monde subissent la crise, ensuite parce que notre armement a des causes propres de crise que M. Bergasse a analysées pour les transports par paquebots et que d'autres ont relevées en ce qui concerne les transports pétroliers.

Il est clair que cette situation va s'aggraver. Le Gouvernement a pris conscience de ce problème et il recherche des solutions globales quant à certains aspects sociaux qui ont été soulignés, notamment le recours au principe des quatre mois que tous les techniciens connaissent bien. Il examine en même temps la question de savoir si l'aide doit être à la fois globale et sélective.

M. Fraissinet nous a mis en garde, non sans raison d'ailleurs, contre les formes sélectives d'aide qui consisteraient à aider les canards boiteux à voler et à empêcher de voler ceux qui ont encore des ailes. J'entends bien que ce ne sont pas forcément les plus malades qui se rétabliront le plus facilement. Mais on peut concevoir une aide sélective et différentielle, conjoncturelle disait M. Fraissinet, reprenant une expression de M. Merveilleux du Vignaux, qui ne soit pas uniquement destinée aux canards boiteux, mais qui tienne compte des circonstances propres à chaque catégorie de trafic ou de navires. Le problème des pétroliers, par exemple, est différent de celui des paquebots, lequel n'est pas le même que celui de la navigation sur la Méditerranée, à l'heure où pour des raisons qu'ont soulignées plusieurs orateurs le trafic France-Algérie est particulièrement important.

Je songe aussi au tramping international. La solution doit-elle être globale ou, compte tenu de la mesure de l'aide, faut-il envisager une aide spécifique à chaque secteur d'activité ?

Tel est le problème que le Gouvernement n'a pas encore résolu. Les études se poursuivent. Mais une chose est de prendre conscience d'une crise, autre chose d'apporter des remèdes particulièrement efficaces et opportuns, c'est-à-dire n'engageant qu'au minimum les finances publiques tout en obtenant le maximum de résultats.

M. Nader a soulevé le problème des bonifications d'intérêt. Il nous reproche, là aussi, toujours dans le même esprit, semble-t-il de ne bonifier que les emprunts qui se révèlent nécessaires.

Le bon élève, me permettra-t-il de lui répondre, a suffisamment de disponibilités pour ne pas avoir besoin d'emprunter. Il s'autofinance et si, malgré tout, il contracte un emprunt, pourquoi bénéficierait-il d'un intérêt inutile ? Pour faire gagner de l'argent aux banques ?

Un « malchanceux » qui veut lutter contre la malchance en réalisant un investissement utile à notre marine doit emprunter. Pour pouvoir lui permettre d'emprunter au taux international, qui est de règle en matière d'armement maritime, il est logique que l'Etat intervienne pour bonifier l'intérêt.

Le deuxième point novateur, timidement novateur observait M. Christian Bonnet, est le plan de rénovation des activités de la pêche.

Parlant en présence de son ami M. le secrétaire d'Etat aux finances — qui, tel la statue du Commandeur, apparaît au moment où je le cite (*Souires*) — je ne voudrais pas insister — il le ferait mieux que moi — sur le fait que l'inscription d'une ligne dans un budget, obtenue grâce à sa compréhension, prouve à elle seule que le ministère des finances s'intéresse au problème et considère qu'effectivement la rénovation des activités de la pêche méritait attention et appui.

Ce seul fait méritait un coup de chapeau, peut-être un peu plus accentué que le coup de bonnet, pardon ! que le coup de chapeau que M. Bonnet a donné précédemment ! (*Rires*.)

Mais parlons sérieusement. Je reconnais que mes crédits sont faibles ; M. le secrétaire d'Etat aux finances le dirait cer-

tainement beaucoup mieux que moi. Mais enfin, il s'agit d'un programme de six millions de nouveaux francs, soit trois cents millions d'anciens francs de subventions et trois cents millions au titre du Fonds de développement économique et social, qui doit permettre de moderniser la flotte et de perfectionner les techniques de pêche.

N'oubliez pas que les subventions ne constituent pas l'essentiel de l'effort à faire : elles représentent le supplément qui doit animer les efforts de l'industrie privée. En effet, comme les orateurs qui sont intervenus cet après-midi, je pense que la pêche peut et doit rester une activité française essentielle. Ce que nous voulons, c'est qu'elle s'organise, c'est qu'on prenne conscience du marché. Ce n'est pas l'Etat qui paiera pour cela. Mais l'Etat aidera ceux qui comprennent. Nous voulons que dans ce domaine, comme dans d'autres, les subventions de l'Etat récompensent l'effort de ceux qui ont compris. (Applaudissements.)

La dernière question soulevée concernait la promotion sociale des marins. Il est vrai que les chiffres actuellement prévus représentent peu de chose et qu'il faudrait faire davantage. Mais c'est une question que je suis tout spécialement et j'espère pouvoir donner prochainement une réponse plus satisfaisante à ceux qu'intéresse le problème.

Je m'excuse, monsieur le président, d'avoir dépassé mon temps de parole.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Vous venez de parler de l'aide à l'armement. Je voudrais qu'à cet égard il n'y ait aucune confusion dans les esprits.

J'ai écrit dans mon rapport, traduisant sur ce point la pensée générale, qu'il y avait des causes permanentes de difficultés pour la marine marchande, nées de charges particulièrement lourdes qui accentuent ce handicap. Mais il est une autre question sur laquelle, monsieur le ministre, je veux insister : c'est celle qui concerne l'aide à ce que j'appelle les lignes.

Il ne faudrait pas perdre de vue que le budget est, avant tout, au service de l'intérêt général. Il ne s'agit point de telle ou telle compagnie mais de l'intérêt de la France. Ce que j'attends de vous, monsieur le ministre — et beaucoup l'attendent avec moi — c'est qu'en raison de la situation actuellement confuse du trafic, vous la réexaminiez sur la base des changements politiques ou économiques intervenus depuis ces dernières années. La flotte assurait autrefois des services et des destinations qui ont changé. Vous devez procéder à une refonte générale de la navigation, en envisageant l'intérêt général du pays, pour nous relier par exemple à l'Amérique du Nord, à l'Amérique du Sud ou à d'autres régions utiles plutôt que de considérer l'intérêt des compagnies, si valables soient-elles.

C'est de ce point de vue qu'il faut se placer, car il n'y a pas de raison que les contribuables payent autre chose que ce que commande l'intérêt général. (Applaudissements.)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie M. Bergasse car dans son amitié il m'a montré, avec courtoisie et gentillesse, que je n'avais pas su me faire comprendre. Mais comme il a exprimé ce que j'allais dire, il a pallié l'insuffisance de mon exposé. (Sourires.)

Je vais donc redire, beaucoup moins bien que lui, que je n'ai pas parlé, même spécialement, des lignes mais sûrement pas des problèmes se traitant différemment. Le secteur pétrolier connaît, par exemple, une crise grave. Il y a, d'autre part, le secteur des paquebots, dont lui-même avait marqué la situation. Il y a encore le trafic avec l'Algérie ainsi que le tramping international, lignes sur lesquelles la présence française est essentielle.

Ce qui importe, ce sont les résultats et non pas ceux qui les font, c'est la présence française quel que soit le Français qui l'incarne. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Fraissinet, pour répondre au Gouvernement.

M. Jean Fraissinet. Mon sympathique et distrayant collègue et confrère Nader (Sourires.) m'a reproché de porter une main sacrilège sur l'établissement national des invalides de la marine et il a paru me soupçonner de sombres desseins tendant à opposer les marins de commerce aux marins de pêche.

De telles intentions sont fort éloignées de ma pensée. Ma position est celle que M. le ministre des travaux publics a définie. Je constate l'existence d'un problème grave au sein de l'établissement national des invalides de la marine. Je constate que ce problème s'aggrave d'année en année. Eh bien ! je demande qu'on y voie clair.

Monsieur le ministre, vous avez bien voulu me dire que nous allons y voir clair bientôt. J'attends les chiffres pour reconnaître que vos promesses ont été tenues.

M. Hervé Nader. Je vous remercie des apaisements que vous me donnez.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je m'aperçois, avec regret, que j'avais omis de répondre aux questions touchant les liaisons avec les îles. Ce sont, d'ailleurs, des questions traditionnelles et il serait contraire à la tradition que je n'y réponde point ce soir. (Sourires.)

Ce problème est effectivement délicat et difficile et comme toujours, lorsque des îles sont éloignées du continent — je pense en particulier à la Corse à laquelle nous portons tous un intérêt particulier — l'Etat doit se pencher attentivement sur leur situation.

De nombreuses îles, beaucoup plus proches, sont disséminées le long du littoral. Il est plus difficile d'obtenir pour elles un effort d'ensemble et une politique générale de l'Etat.

Pourtant, je rends hommage aux efforts déployés par les représentants de ces îles, efforts qui ont conduit le ministre de l'intérieur à rechercher avec moi une solution à ce problème. Je n'ose faire, comme à M. Fraissinet, de promesses précises, mais j'indique aux orateurs qui sont intervenus sur ce point, depuis M. le rapporteur jusqu'à M. Michaud, en passant par tous les représentants des îles — et Dieu sait que nous avons la chance qu'elles soient nombreuses le long du littoral français — que nous recherchons une solution à ce problème. J'espère, l'an prochain, que nous n'aurons pas à le considérer sous la même forme. (Applaudissements.)

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

Je mets aux voix le titre III de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), au chiffre de 2.030.888 NF.

(Le titre III de l'état G, mis aux voix, est adopté.)

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

Je mets aux voix le titre IV de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), au chiffre de 8.252.335 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 7.850.000 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 4.500.000 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 259 millions 400.000 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 135.818.000 NF.

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

[Article 49.]

M. le président. « Art. 49. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1961 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955 relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 49.

(L'article 49, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'étude du budget de la marine marchande.

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

— 2 —

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Guillon déclare retirer la proposition de loi tendant à interdire la vente des salmonidés sauvages (n° 417) qu'il avait déposée dans la séance du 27 novembre 1959.

Acte est donné de ce retrait.

— 3 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Lepidi une proposition de loi tendant à assurer le droit au travail par l'élimination des clauses arbitraires d'âge dans le marché de l'embauche.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 898, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Laudrin et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi portant réforme de l'organisation sportive.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 899, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. André Beauguitte une proposition de loi tendant à faciliter la perception de la « taxe de circulation sur les viandes » à l'importation des produits carnés.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 900, distribuée et renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Jean Albert-Sorel une proposition de loi tendant à assurer la récupération des matières radioactives dangereuses qui auraient été déroboées.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 901, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. Guillon et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à interdire la vente des salmonidés sauvages.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 902, distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 4 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Fréville un avis présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi de finances pour 1961 (santé publique et population) (n° 866).

L'avis sera imprimé sous le n° 897, et distribué.

J'ai reçu un avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi de finances pour 1961 (n° 866), par M. Pasquini (tome I. — Justice), et M. Juot (tome II. — Intérieur).

L'avis sera imprimé sous le n° 903, et distribué.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, vendredi 28 octobre, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (n° 866) (rapport n° 888 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan (deuxième partie) :

Postes et télécommunications et article 83 (Annexe n° 32. — M. Tony Larue, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. de Gracia, au nom de la commission de la production et des échanges).

Santé publique et population et article 79 (Annexe n° 25. — M. Bisson, rapporteur spécial ; avis n° 897 de M. Fréville, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Justice (Annexe n° 18. — M. Tardieu, rapporteur spécial ; avis n° 903 de M. Pasquini, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions orales sans débat :

Question n° 2467. — M. Jean-Paul David demande à M. le ministre d'Etat si le Gouvernement compte tirer toutes les conséquences utiles relatives à l'avance technique de certaines puissances ; et si, en particulier, il ne considère pas comme vitale, pour la position que devrait avoir la Communauté européenne, la création avec nos associés et voisins de centres communs de recherches capables d'assigner encore à notre civilisation une place honorable dans tous les domaines scientifiques.

Question n° 3593. — M. Jouaui demande à M. le ministre des travaux publics et des transports pourquoi les cheminots anciens combattants n'ont pas été compris, à l'instar des agents des autres entreprises publiques ou nationalisées, parmi les bénéficiaires des bonifications de campagne de guerre, valables pour la retraite.

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

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

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

Nomination de rapporteurs.

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

Ont été nommés, en remplacement de M. Sammarcelli :

M. Crouan, rapporteur de la proposition de loi de M. Denis tendant à modifier la loi du 30 juin 1938 sur le statut juridique des aliénés (n° 102) ;

M. Pleven, rapporteur de la proposition de loi de M. Roulland modifiant la loi du 16 novembre 1940 relative aux sociétés anonymes (n° 221) ;

M. Pleven, rapporteur de la proposition de loi de M. Fanton modifiant certaines dispositions relatives à la responsabilité des gérants et associés de S. A. R. L. dans le cas de faillite ou de liquidation judiciaire (n° 286) ;

M. Villedieu, rapporteur du projet de loi autorisant la ratification de diverses conventions de droit privé (n° 333) ;

M. Delachenal, rapporteur de la proposition de loi de M. Bourgoin modifiant l'ordonnance du 5 janvier 1959 réglementant l'accès des mineurs à certains établissements (n° 343) ;

M. Boulin, rapporteur de la proposition de loi de M. de Broglie portant institution de communes associées (n° 418).

M. Pigeot a été nommé rapporteur du projet de loi relatif à la constitution de l'état civil des Français des départements algériens et des départements des Oases et de la Saoura qui ont conservé leur statut personnel israélite et à leur accession au statut civil de droit commun (n° 862).

M. Meziol a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Frédéric-Dupont tendant à déterminer les mesures régularisant la situation des personnels des ex-concessions françaises en Chine (n° 871).

Nomination de membre de commission.

Dans sa première séance du 27 octobre 1960, l'Assemblée nationale a nommé M. Rey membre de la commission chargée d'examiner une demande de suspension de la détention d'un membre de l'Assemblée (n° 883), en remplacement de M. Sammarcelli.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

7634. — 27 octobre 1960. — **M. Antoine Guillon** expose à **M. le ministre de la justice** qu'un quotidien parisien du soir, dans son numéro du 23 octobre, relate une conversation de deux de ses enquêteurs avec des gardiens de la prison de Versailles après l'évasion de six membres du F. L. N. Il est dit notamment dans cet article: « Comment tous ces objets ont-ils pu échapper jusque-là à la vigilance des gardiens? Ce sont les gardiens eux-mêmes qui l'expliquent: Les Algériens du F. L. N., disent-ils, bénéficient d'un régime spécial qui les rend pratiquement intouchables. Au parlour ils s'expriment en arabe, langue que n'entend aucun d'entre nous. Nous n'avons pas le droit de visiter leurs cellules. Ils font ce qu'ils veulent. Ceux qui se sont évadés mercredi matin avaient entouré leur lavabo d'une couverture. Parce que cette vue les gênait, disaient-ils. En fait, c'était pour cacher le trou qui ils étaient en train de percer dans le mur avec un montant de lit. » Et les gardiens ajoutent: « Même lorsqu'il y a fouille générale, comme ce fut le cas le 14 août dernier, après l'évasion de Millicmann et Grinon, on ne visite pas les cellules du quartier nord-africain. » Il lui demande si le « régime spécial » dont il est parlé dans la citation ci-dessus existe, et, dans l'affirmative, s'il résulte d'instructions données par son département, par quelles personnes ou services, pour quels motifs et en vertu de quels pouvoirs, et dans la négative: 1° quelles sanctions ont été ou seront prises à l'égard de la direction et du personnel de la prison de Versailles qui auraient donc répandu des fausses nouvelles de nature à nuire au moral de l'armée, de la police et des populations; 2° pour quelles raisons autres que celles exposées dans l'article de presse ci-dessus reproduit, l'évasion a pu être organisée et réussir.

QUESTION ORALE SANS DEBAT

7615. — 27 octobre 1960. — **M. Le Theule** expose à **M. le ministre du travail** la situation regrettable à laquelle on a abouti à la Régie nationale des usines Renault du Mans. En effet, depuis ce jour, les 8.500 ouvriers de cette usine sont l'objet d'un lock-out qui lui paraît avoir été décidé sans que les formalités légales aient été observées. Il lui demande s'il a été consulté avant que n'intervienne cette décision et quel a été son avis sur la question. Il lui signale qu'en raison de l'articulation des usines du Mans, de Billancourt et de Flins, ce n'est plus 8.500 ouvriers qui vont être victimes du lock-out mais bien 65.000 puisque, au bout de quelques jours seulement, les pièces essentielles fourues par l'usine du Mans à celles de Billancourt et de Flins feront défaut. Il lui demande également quelles mesures il compte prendre d'urgence pour éviter un conflit regrettable qui ne manquera pas de se généraliser et qui sera, à la fois, très préjudiciable au monde du travail et à l'intérêt général du pays.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement:

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

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

7616. — 27 octobre 1960. — **M. Battesti** demande à **M. le Premier ministre**, à propos des accords qui viennent d'être signés entre les gouvernements français et tunisien pour le rachat des terres appartenant à des ressortissants français: 1° si lesdits accords sont conformes aux indications qu'en donne la presse, et notamment le « Courrier du Maroc » en date du 15 octobre 1960; 2° dans ce cas, et nonobstant toutes les réserves qui pourraient être formulées par la suite par les intéressés, si la forme d'indemnisation indiquée doit être considérée comme définitive et privative de ce fait les agriculteurs français de tout recours ultérieur au droit légitime à la réparation intégrale du préjudice subi; 3° s'il est exact qu'un accord du même genre, et portant sur environ 280.000 hectares de terres appartenant à des ressortissants français installés au Maroc serait prochainement signé entre les gouvernements français et marocain.

7617. — 27 octobre 1960. — **M. Jean Le Duc** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** comment il entend concilier le respect de la loi du 11 janvier 1951 sur l'enseignement des langues régionales avec les dispositions de la nouvelle réglementation du baccalauréat qui entraîne, semble-t-il, la disparition de l'épreuve facultative de langue régionale.

7618. — 27 octobre 1960. — **M. Peretti**, expose à **M. le Premier ministre** qu'à la suite d'une correspondance échangée avec **M. le ministre des postes et télécommunications**, il a obtenu de ce dernier l'assurance que son administration s'efforçait d'accélérer la modernisation du réseau téléphonique et notamment de l'automatique rural; que cependant ces efforts pourraient aboutir plus rapidement si les collectivités locales intéressées effectuaient les avances qu'elles s'étaient engagées à faire; que c'est avec beaucoup d'étonnement qu'il a reçu alors le texte d'une note émanant d'une préfecture et destinée au président du conseil général du département où étaient justement prévus les aménagements souhaités par le ministère des postes et télécommunications; cette note déclarait textuellement que la caisse des dépôts et consignations saisie par le département d'une demande de réalisation de prêt, avait refusé son concours, arguant d'une part « que ses disponibilités ne lui permettaient pas de répondre favorablement », d'autre part « qu'elle s'inquiétait de savoir dans quelle mesure les collectivités locales pouvaient contracter des emprunts en vue de consentir des avances à l'Etat ». Il lui semble qu'il y a, pour le moins, manque de coordination entre deux ministères. Il lui demande s'il compte faire en sorte qu'il soit répondu favorablement aux demandes de l'administration des postes et télécommunications, qui a su comprendre tout l'intérêt que présente l'installation de l'automatique rural.

7619. — 27 octobre 1960. — **M. Mocquiaux** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de lui faire connaître: 1° le montant total, au titre du dernier exercice budgétaire des subventions accordées, par son département, aux communes ou syndicats des communes, pour l'exécution des travaux d'assainissement, intéressant des projets d'un montant unitaire supérieur à un million de nouveaux francs (ou 100 millions d'anciens francs); et le montant correspondant des projets, ou tranches de projets, ainsi subventionnés; 2° le montant total des projets de même nature, déposés en attente de subventions.

7620. — 27 octobre 1960. — **M. Miriot** rappelle à **M. le ministre de la justice** la question n° 6526 par laquelle il a été saisi du problème des Arméniens apatrides installés à demeure en France, en ce qui concerne le régime matrimonial sous lequel ils sont reconnus des pouvoirs publics en France, à défaut de contrat; par sa réponse du 4 octobre 1960, il a été précisé ce qu'il en est lorsqu'il s'agit d'un mariage purement religieux dans une église turque. Il lui demande si cette réponse reste valable pour le cas où il s'agit d'un mariage entre Arméniens célébré à l'église arménienne et sans intervention des autorités turques ou de la législation turque.

7621. — 27 octobre 1960. — **M. Roulland** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quels sont le but et la portée du décret n° 60-724 du 25 juillet 1960 relatif aux marchés passés au nom des départements, des communes, des syndicats de communes, des établissements publics départementaux et communaux et si cette nouvelle réglementation est de nature à assurer, à la fois, un contrôle plus rigoureux sur la passation des marchés et une expédition plus rapide des formalités à accomplir.

7622. — 27 octobre 1960. — **M. Jacson** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la situation faite aux fonctionnaires des cadres « C » et « D » du service du cadastre semble particulièrement défavorisée malgré les connaissances qui leur sont demandées. Il lui demande: 1° quelle est sa politique en la matière et, en particulier, s'il envisage de revaloriser les traitements actuellement dérisoires et d'ouvrir plus largement les concours pour ces deux cadres; 2° quel est le nombre actuel de ces fonctionnaires et à quel chiffre il sentit opportun de porter ce nombre pour la bonne marche du service.

7623. — 27 octobre 1960. — **M. Vaschetti** rappelle à **M. le ministre des anciens combattants** que l'ordonnance n° 58-1230 du 16 décembre 1958 prévoit notamment que toutes décisions prises par les autorités habilitées, pour l'attribution des titres prévus par les textes portant statut des F.F.I., et reconnues ultérieurement mal fondées, peuvent être retirées ou révisées après avis motivé d'une commission spéciale dont les conditions et modalités de fonctionnement seront fixées par un décret portant règlement d'administration publique. Depuis 1958, ce décret n'étant jamais paru, les intéressés se trouvent privés de leur droit à pension, tandis qu'il est répondu à toutes leurs demandes qu'ils ne peuvent rien entreprendre tant que le décret prévu n'aura pas été publié. Il lui demande, étant donné le préjudice très grave qui en résulte pour les intéressés, où en est la préparation de ce décret et à quelle date celui-ci sera publié.

7624. — 27 octobre 1960. — **M. Vaschetti** rappelle à **M. le ministre des armées** que l'ordonnance n° 58-1230 du 16 décembre 1958 prévoit notamment que toutes décisions prises par les autorités habilitées, pour l'attribution des titres prévus par les textes portant statut des F.F.I., et reconnues ultérieurement mal fondées, peuvent être retirées ou révisées après avis motivé d'une commission spéciale dont les conditions et modalités de fonctionnement seront fixées par un décret portant règlement d'administration publique. Depuis 1958, ce décret n'étant jamais paru, les intéressés se trouvent privés de leur droit à pension, tandis qu'il est répondu à toutes leurs demandes qu'ils ne peuvent rien entreprendre tant que le décret prévu n'aura pas été publié. Il lui demande, étant donné le préjudice très grave qui en résulte pour les intéressés, où en est la préparation de ce décret et à quelle date celui-ci sera publié.

7625. — 27 octobre 1960. — **M. Le Tac** expose à **M. le ministre des armées** que la récente fusion du bataillon de Corée avec le 2/43^e régiment d'infanterie pour devenir le 156^e régiment d'infanterie suscite une émotion considérable parmi ceux qui ont servi, ou qui servent encore, dans ce corps d'élite. Qu'il soit permis à un ancien capitaine de ce bataillon, commandant d'une compagnie de voltige dont les hommes se sont particulièrement distingués en Corée, d'être leur interprète pour déplorer qu'il n'ait pas été tenu compte, dans les décisions prises, du caractère exceptionnel de ce corps qui a porté le plus à l'Est de l'Extrême-Orient la gloire des armées françaises, et dont les citations nationales et étrangères sont éblouissantes et sans équivalent. Il lui demande si une dernière satisfaction ne pourrait pas être donnée à ce corps d'élite en accordant, ainsi que cela existe dans d'autres corps, le maintien du nom « Corée » à son drapeau au lieu du chiffre prévu.

7626. — 27 octobre 1960. — **M. Peyret** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que les conjointes de pensionnés de guerre, invalides à plus de 85 p. 100 et ayant élevé cinq enfants jusqu'à l'âge de seize ans, ne peuvent prétendre à l'allocation aux vieilles mères de famille, les mutilés de guerre n'étant pas considérés comme des salariés, au regard des lois sociales en vigueur. Or, très souvent, par suite des infirmités subies, ces mutilés ne peuvent occuper un emploi salarié procurant une rémunération normale (c'est la raison même pour laquelle ils sont pensionnés) et, de ce fait, leurs conjointes qui, par ailleurs, remplissent les conditions exigées pour les autres catégories sociales, se trouvent privées de cette allocation aux vieilles mères de famille. Il lui demande s'il ne pense pas que cette lacune devrait être comblée, permettant aux conjointes et veuves de pensionnés de guerre, ayant élevé au moins cinq enfants, de bénéficier de l'allocation aux vieilles mères de famille.

7627. — 27 octobre 1960. — **M. Chazelle** demande à **M. le ministre du travail**: 1° quel était au moment de l'institution de l'allocation aux vieux travailleurs salariés le rapport existant entre les sommes consacrées au versement de ladite allocation et les sommes correspondant au total des pensions servies par le régime général de la sécurité sociale; 2° quel est, aujourd'hui, le rapport existant entre ces deux sommes; 3° s'il ne serait pas possible, en vue de sauvegarder le pouvoir d'achat des titulaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, de maintenir entre ces deux sommes un rapport constant et, dans la négative, quelles sont les raisons qui s'opposent à l'établissement de ce rapport constant.

7628. — 27 octobre 1960. — **M. Chazelle** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que le régime général de la sécurité sociale fait figurer sur les feuilles de décompte des prestations envoyées à ses adhérents des chiffres qui permettent aux assurés de reconnaître la nature des divers remboursements effectués. Il lui demande si un code similaire ne pourrait être adopté par le régime des assurances sociales agricoles.

7629. — 27 octobre 1960. — **M. Paul Coste-Floret** expose à **M. le ministre des armées** que, sur tout acte d'engagement ou de rengagement, figure la phrase suivante: « Après avoir reconnu la régularité des pièces produites, nous lui avons donné lecture des articles 67 et 70 de la loi du 31 mars 1923, du paragraphe 3^e de l'article 29 de l'instruction n° 59000 DN G/P.M/7/AE du 9 avril 1956 aux termes duquel un rengagé peut être désigné pour servir sur tout territoire où des troupes françaises sont stationnées ou seraient envoyées »; que dans les bureaux de l'intendance, on désigne cette phrase comme étant la « clause des T.O.E. » faisant connaître ainsi à l'intéressé avant de se lier qu'il est susceptible d'être désigné à tout moment pour servir outre-mer (en Algérie actuellement, en particulier), à l'exclusion de toute autre garnison métropolitaine. Il lui demande quelle est la signification exacte qu'il convient de donner au mot « territoire » figurant dans la phrase ci-dessus reproduite et s'il signifie bien « autre que le territoire métropolitain ».

7630. — 27 octobre 1960. — **M. Rault** appelle l'attention de **M. le ministre des anciens combattants** sur la situation dans laquelle se trouvent les bénéficiaires éventuels de l'allocation spéciale aux impléables; il lui signale que, en raison des modifications apportées à l'article L. 35 bis du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre par le décret n° 57-1105 du 31 décembre 1957, l'administration n'est pas encore en mesure de prendre les décisions concernant les dossiers actuellement à l'étude avant qu'ait été publié le règlement d'administration publique prévu par ledit décret; il lui demande de lui faire connaître les motifs du retard apporté à la publication de ce règlement d'administration publique et dans quel délai cette publication interviendra afin que les intéressés puissent obtenir satisfaction.

7631. — 27 octobre 1960. — **M. Richards** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes du code des impôts, article 156, sont déductibles pour l'assiette de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, d'une part les rentes viagères obligatoires, d'autre part les sommes versées au titre de primes d'assurances, pour la constitution d'un capital en cas de décès ou en cas de vie. Il lui demande si le service des contributions directes est fondé de refuser la déduction d'une rente viagère, servie pour l'achat de la nue propriété, d'un immeuble en 1957. Le nu propriétaire ne perçoit rien, il n'a que des charges et, par ailleurs, la rente qu'il sert est déclarée par le rentier et n'échappe pas à l'impôt. Dans le cas de l'assurance, le capital est constitué en espèces, c'est-à-dire en bien mobilier, tandis que dans la rente viagère le capital est constitué en bien immobilier. Le but poursuivi est le même, la constitution d'un avoir, à une date plus ou moins éloignée, précise ou imprécise.

7632. — 27 octobre 1960. — **M. Davoust** appelle l'attention de **M. le ministre de la construction** sur les décrets d'application publiés au *Journal officiel* et tendant au relèvement des loyers. De l'étude de ces textes, il apparaît en définitive que pour tous les locaux achevés depuis moins de dix ans, un abattement de 1,00 est applicable, sans faire de distinctions entre les locaux sinistrés et reconstruits en totalité avec la participation financière de l'Etat et les autres locaux neufs. En assimilant les locaux sinistrés aux locaux neufs, on différencie ainsi les propriétaires sinistrés qui n'ont eu aucun fonds à déboursier, ni intérêts à payer, par rapport aux autres propriétaires qui, le plus souvent, ont fait construire à l'aide d'emprunts qu'ils doivent rembourser sous forme d'annuités, y compris les intérêts. Il lui demande si une discrimination n'a été pas été utile en prévoyant des abattements supérieurs pour les locaux sinistrés et reconstruits (1,20 ou 1,30 et 0,60 ou 0,65 par exemple).

7635. — 27 octobre 1960. — **M. Baylot** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en exécution de la loi, certaines retraites perçues par des fonctionnaires des P. T. T. ont été révisées cette année. L'effet de la révision remontant au 1^{er} janvier 1956, les intéressés reçoivent pour quatre ans, en 1960, un rappel qui peut voisiner 5.000 nouveaux francs. Si ce rappel est ajouté au revenu dans l'année où il a été perçu, les intéressés risquent d'en reverser une très grosse partie au titre de la surtaxe progressive, ce qui est doublement injuste, puisque cet impôt n'aurait pas été dû si la révision était effectuée à temps, la perception avait été annuelle, et aussi parce que l'impôt étant perçu l'an prochain, les intéressés n'auront plus que leur modeste retraite dont plus d'un trimestre pourrait ainsi être absorbé par l'impôt. Il suggère que des mesures soient prises pour que la surtaxe due soit ramenée aux effets annuels du rappel, ainsi que cela fut accordé en 1959 sur la base de 81 p. 100, et lui demande s'il compte agir en ce sens.

7636. — 27 octobre 1960. — **M. Frédéric-Dupont** signale à **M. le ministre du travail** qu'en vertu de l'article 16 de la loi du 27 mars 1951 prévoyant que « pour les pensions qui se situent après le 31 décembre 1950, le rente inscrite au compte individuel est remplacée par une rente forfaitaire égale à 10 p. 100 de la fraction de cotisation affectée à l'assurance vieillesse », les intéressés voient leurs pensions réduites, du fait de ce remplacement, de sommes atteignant généralement 80.000 francs par an. Il lui demande les raisons pour lesquelles un système aussi exceptionnel et aussi injuste a été instauré pour une certaine catégorie de pensionnés; et comment il compte supprimer cette anomalie.

7637. — 27 octobre 1960. — **M. Mirguet** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** le refus opposé par un inspecteur d'académie à la requête qui lui avait été présentée pour permettre à un enfant né le 21 septembre 1950 de passer le concours d'entrée en sixième au lycée climatique d'Arcahon. Malgré les certificats médicaux délivrés par le médecin traitant et le médecin-chef de la sécurité sociale, à l'appui d'une demande de dispense présentée en faveur de ce jeune élève, insistant sur le fait que l'état de santé de l'intéressé exigeait son séjour à Arcahon qui offre un climat spécial et tout à fait indiqué pour ce genre d'affection, la dispense a été refusée pour le motif suivant: « l'enfant est élève du cours moyen première année et une dispense d'âge de neuf mois en moins ne peut lui être octroyée ». Or, dans des cas semblables, une dispense d'âge a été accordée. Il lui demande s'il n'estime pas que certains cas particuliers pourraient être examinés avec moins de rigueur.

7633. — 27 octobre 1960. — M. Bérard expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques les risques que leur mode d'imposition actuel fait courir aux gîtes ruraux et à leur développement, notamment dans la région vaudoisienne. Il lui rappelle: 1° que la création des gîtes ruraux, sous l'impulsion des syndicats d'initiative et des comités départementaux d'aménagement des campagnes, est vivement souhaitée par le Gouvernement qui par son aide technique et financière y contribue; 2° l'intérêt que présente, sur le plan social, ce mouvement qui permet à de nombreuses familles, dont les revenus sont modestes, de passer les vacances à la campagne dans des conditions matérielles adaptées à leurs possibilités; 3° que ces gîtes ruraux sont généralement aménagés dans de petits villages dont la population est en diminution, dont les ressources sont extrêmement limitées, et dont les habitants ont généralement grand besoin de trouver de nouvelles sources de revenus, sous peine de se voir contraints de céder au mouvement d'exode rural dont souffre actuellement la campagne française; 4° les difficultés qu'éprouvent les syndicats d'initiative et les comités d'aménagement des campagnes pour convaincre les propriétaires de maisons libres d'effectuer les investissements indispensables à l'aménagement des gîtes ruraux; et que, notamment en ce qui concerne le Vaucluse et les régions avoisinantes, ces gîtes ruraux sont loués un mois ou deux par an, ce qui constitue pour le propriétaire un revenu relativement modeste. Il attire son attention sur le danger que l'imposition actuelle fait courir au développement des gîtes ruraux, ceux-ci étant en effet frappés d'une patente au litre de « meublés offerts à la location », patente qui pour le département de Vaucluse est de l'ordre de 200 à 250 nouveaux francs par an. Une telle imposition supprime tout bénéfice pour le propriétaire et est de nature à stopper très rapidement le développement des gîtes ruraux s'il n'est pas porté remède à cette situation. Il lui demande s'il n'estime pas légitime de porter rapidement remède à cette situation, et quelle mesure d'urgence il compte prendre à cet effet, notamment dans le cadre de la préparation du budget pour l'année 1961, budget qui va être soumis prochainement au Parlement.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

6403. — M. Raymond-Stergue attire l'attention de M. le ministre de l'Agriculture sur le fait qu'il semble résulter de la réglementation actuelle en vigueur, que peuvent seuls, obtenir un prêt spécial, du type de ceux qui sont consentis aux migrants ruraux et comportant un plafond de 20.000 NF, les migrants ruraux originaires des régions de la métropole où sévit une grave crise d'établissement, ou les agriculteurs français du Maroc et de Tunisie contraints de se reclasser dans la métropole depuis l'accession à l'indépendance de ces deux pays. Il demande s'il ne serait pas possible d'étendre le bénéfice de ces prêts spéciaux aux agriculteurs français d'Algérie qui, exploitant un domaine dans une zone d'insécurité, ont été dans l'obligation de quitter leurs fermes pour se rendre en métropole en raison des attentats terroristes auxquels leurs personnes et leurs biens étaient quotidiennement exposés en Algérie étant fait observer qu'une pareille décision serait infiniment souhaitable pour permettre à ces agriculteurs français de conserver dans la métropole l'activité agricole qu'ils exerçaient précédemment en Algérie, d'autant qu'ils éprouvent les plus sérieuses difficultés, faute de garantie ou de caution, pour obtenir des prêts à court, moyen ou long terme du crédit agricole mutual métropolitain. (Question du 5 juillet 1960.)

Réponse. — Le Gouvernement estime qu'il ne convient pas d'assimiler la situation des agriculteurs français d'Algérie installés en métropole à celle des Français rapatriés de Tunisie et du Maroc. Toutefois, ceux d'entre eux dont les exploitations étaient situées en zone d'insécurité et qui se sont réinstallés, de ce fait, en métropole, peuvent solliciter les différents avantages accordés à l'ensemble des agriculteurs français, notamment dans le domaine du crédit agricole mutual de la législation sociale agricole, de l'amélioration de l'habitat et des achats de matériel agricole. Des instructions seront données pour que leurs demandes soient examinées avec une particulière bienveillance.

ARMÉES

6988. — M. Rieunaud demande à M. le ministre des armées si un naturalisé âgé de trente-huit ans, marié, sans enfant, ne peut être dispensé des obligations du service militaire étant donné qu'il peut justifier de deux années de déportation en Allemagne. (Question du 17 septembre 1960.)

Réponse. — Pour permettre de déterminer, en toute connaissance de cause, les obligations militaires légales auxquelles est astreint l'étranger naturalisé visé dans la présente question, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir adresser au ministère des armées les renseignements suivants: nom et prénoms de l'intéressé; date et lieu de naissance; date de sa naturalisation; son adresse, le bureau de recrutement dont il relève; son numéro matricule à ce bureau.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

7157. — M. Moynet demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si l'aide financière apportée à la fécule de manioc et au tapioca au départ de Madagascar est supportée entièrement par le territoire malgache, ou bien si elle est alimentée directement par le Trésor français. Ce problème se résume aux questions suivantes: 1° le tapioca et la fécule de manioc fabriqués à Madagascar reçoivent-ils une subvention à l'exportation à la sortie de Madagascar; 2° ces subventions sont-elles différentes suivant que l'exportation a lieu vers des territoires de la zone franc, dont la France, ou suivant que ces exportations ont lieu vers des zones monétaires autres; 3° quels sont les textes qui régissent les modalités de versement de cette subvention; 4° quelle est la provenance des fonds permettant d'assurer la subvention, provenance du territoire, provenance du Trésor français ou bien également provenance du territoire sur un fonds alimenté par le Trésor français; 5° quel a été le montant de cette subvention ou de ces contributions pour les années 1959 et 1960. (Question du 1^{er} octobre 1960.)

Réponse. — La seule intervention du budget français dans le soutien des cours de produits dérivés du manioc a concerné la fécule de manioc de Madagascar. Elle a porté exclusivement sur les campagnes 1958 et 1959 dans la limite de 5.000 tonnes. Effectuée par le canal du fonds national de régularisation des cours des produits d'outre-mer, elle a consisté en une avance et non en une subvention. Aux termes du décret n° 55-185 du 2 février 1955 portant création du fonds national de régularisation, celui-ci ne peut, au demeurant, que consentir des prêts. Un arrêté du 1^{er} juin 1959 du ministre des finances et des affaires économiques (Journal officiel du 4 juin 1959, p. 5626) a permis l'intervention du fonds. Cet arrêté a précisé que « le F. N. R. C. P. O. M. ne pourra intervenir par l'intermédiaire de la caisse de stabilisation des prix du manioc de Madagascar que lorsque le cours de la fécule de manioc de Madagascar, première qualité extra-blanche, sera inférieur au prix FOB de 65 F le kilogramme ». Réuni le 9 février 1960, le comité directeur du fonds national de régularisation des cours des produits d'outre-mer a autorisé l'octroi à la caisse de stabilisation des prix du manioc de Madagascar d'un prêt d'un montant maximum de 120.000 nouveaux francs dans les conditions fixées par l'arrêté précité. La résolution prise par le comité a précisé que « le remboursement de ce prêt devra être effectué en deux annuités aux échéances suivantes: 31 décembre 1960 et 31 décembre 1961 avec possibilité de règlement anticipé ». Pour la détermination du montant de l'avance consentie, il a été tenu compte notamment de l'évolution des cours de la fécule, des recettes de la caisse de stabilisation d'origine malgache, des mesures d'assainissement du marché du produit considéré prises ou envisagées, et des possibilités de remboursement.

INDUSTRIE

6948. — M. Carter demande à M. le ministre de l'Industrie de lui faire connaître le nombre d'agents: 1° de Gaz de France et 2° d'Electricité de France, recevant annuellement (traitements, gratifications et primes de productivité comprises) des sommes supérieures à 80.000 NF. (Question du 17 septembre 1960.)

Réponse. — Il n'y a pas dans le personnel d'Electricité de France et de Gaz de France d'agents qui perçoivent des traitements annuels supérieurs à 80.000 NF.

6949. — M. Carter demande à M. le ministre de l'Industrie de lui faire connaître le nombre d'agents: 1° de Gaz de France, et 2° d'Electricité de France, recevant annuellement (traitements, gratifications et primes de productivité comprises) des sommes supérieures à 50.000 nouveaux francs. (Question du 17 septembre 1960.)

Réponse. — Le nombre d'agents d'Electricité de France et de Gaz de France recevant annuellement (gratifications et primes de productivité comprises) des sommes supérieures à 50.000 nouveaux francs s'élève à quarante-deux.

JUSTICE

7300. — M. Caillemer demande à M. le ministre de la justice selon quels critères et sur quelles discriminations se fondent les poursuites et les absences de poursuites dans l'affaire du manifeste des 121 sur l'insoumission. (Question du 6 octobre 1960.)

Réponse. — L'affaire visée par la présente question écrite a donné lieu à l'ouverture d'une information judiciaire. Le magistrat instructeur, saisi *in rem*, c'est-à-dire de faits que lui dénonce le parquet, est maître de la conduite de cette information. Au surplus, le principe du secret de l'instruction s'oppose à ce que des précisions soient données sur la façon dont elle se développe.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

7223. — M. Caillemer demande à M. le ministre des postes et télécommunications si un receveur des postes est en droit de refuser le dépôt d'un mandat pour le motif que les billets de banque présentés ne sont pas disposés en lasses et que les pièces de monnaie ne sont pas mises en rouleaux. (Question du 4 octobre 1960.)

Réponse. — Les instructions ou consignes en vigueur au sein de l'administration n'imposent aucune restriction particulière en ce qui concerne le mode de présentation du numéraire remis par les

usagers en contrepartie d'opérations effectuées auprès des bureaux de poste. Les receveurs sont néanmoins autorisés à rechercher, chaque fois que cela s'avère possible, la collaboration des usagers opérant des versements importants pour la constitution de liasses et de rouleaux et la description des fonds déposés sur une fiche appropriée. Cette collaboration a pour but de réduire l'attente au guichet et de limiter les risques d'erreurs

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

7202. — M. Rousseau expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que le décret n° 60-880 du 12 août 1960 a remplacé le corps des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées par le conducteur principal des travaux publics de l'Etat, le conducteur des travaux publics de l'Etat. Le principalat constitue la création d'un nouveau corps et n'est pas obtenu par avancement normal dans une carrière prolongeant celle d'actuels conducteurs de chantiers. Ainsi, la grande majorité de l'effectif d'un corps d'agents qui, malgré de sérieuses références, n'a pas été revalorisée depuis 1918, risque d'être condamnée à la stagnation. Il lui demande: 1° quelles mesures il compte prendre pour que, dans les textes statutaires à intervenir, la promotion sociale puisse être concrétisée par la possibilité pour tous les bons agents, conducteurs des T. P. E., d'accéder au principalat, afin de terminer leur carrière à l'indice brut 385; 2° s'il ne lui paraît pas opportun que les représentants du personnel soient appelés à collaborer à la rédaction des textes des nouveaux statuts. (*Question du 4 octobre 1960.*)

Réponse. — 1° Contrairement à ce qu'indique l'honorable parlementaire, le décret n° 60-880 du 12 août 1960 relatif à l'échelonnement hiérarchique des conducteurs des travaux publics de l'Etat et des conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat n'implique nullement que les uns et les autres appartiendront à des corps de fonctionnaires distincts. Bien au contraire, l'administration n'a et n'a jamais eu d'autre but que l'existence d'un corps unique dit des conducteurs des travaux publics de l'Etat qui comprendra deux grades: celui des conducteurs des travaux publics de l'Etat proprement dit et celui des conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat. Ce sont les indices terminaux de ces deux grades groupés en un seul corps que publie le décret du 12 août 1960. Cette unité du corps est d'ailleurs consacrée dans le projet de statut actuellement en cours d'élaboration. Une des conséquences de cette unité du corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat est que l'accès au principalat sera exclusivement réservé à des conducteurs des travaux publics de l'Etat ayant obtenu un brevet de capacité à la suite d'un stage de formation. Ce mode de recrutement à caractère strictement interne répond au premier souhait émis par l'honorable parlementaire puisqu'il s'inspire d'un réel esprit de promotion sociale. En ce qui concerne plus particulièrement le grade de conducteur principal, la possibilité pour les conducteurs des travaux publics de terminer leur carrière à l'indice brut 385 ne doit pas être mesurée au pourcentage de 20 p. 100 qui s'applique, à tout moment, aux agents en fonction. En effet, dans le cadre du déroulement de la carrière le pourcentage en cause ouvrira par le jeu des départs (soit par mise à la retraite ou pour tout autre cause)

des chances de promotion très étendues; 2° les organisations syndicales représentant le personnel ont été reçues révérentement au ministère des travaux publics et des transports. Le détail des dispositions statutaires en projet leur a été exposé; leurs suggestions ont été notées et examinées. Le comité technique paritaire de l'administration générale et du personnel a examiné le 19 octobre 1960 les projets de statuts préparés par l'administration.

7380. — M. Christian Bonnet expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que l'écoulement de la campagne de pommes pose des problèmes que seule l'exportation peut permettre de résoudre, tout au moins en partie; que, d'autre part, les exportations ne seront réellement possibles que grâce à des tarifs de transports préférentiels. Il lui demande si la Société nationale des chemins de fer français doit être considérée comme un service public ou comme une entreprise privée et, dans le cas où il serait répondu affirmativement dans le sens du service public, quelles mesures il a l'intention de prendre en vue de concrétiser ce caractère de service public dans le cas particulier qui lui est soumis. (*Question du 13 octobre 1960.*)

Réponse. — Une étude des trafics susceptibles d'être réalisés, compte tenu notamment du niveau prévisible de la demande en Allemagne, n'a pas permis à la Société nationale des chemins de fer français d'envisager la possibilité de faire bénéficier les envois de pommes de cidre destinées à l'exportation d'un tarif réduit. Une telle mesure risquerait en effet d'entraîner des pertes de recettes sans augmentation notable du tonnage transporté. La S. N. C. F. a seule l'initiative en matière de modifications de tarifs et son caractère de service public ne la soustrait pas à l'obligation d'assurer la rentabilité de son exploitation. Toutefois, l'article 18 ter de la convention du 31 août 1937 modifiée permet d'inviter la société nationale à procéder à un abaissement de tarifs sous réserve du versement, par le budget de l'Etat, d'une indemnité compensant la perte de recettes qui en résulte. C'est à M. le ministre de l'Agriculture, déjà saisi de la question, qu'il appartient, en l'espèce, de juger l'opportunité de dégager les crédits nécessaires sur la dotation du fonds de garantie mutuelle et d'orientation de la production agricole.

Rectificatif

au compte rendu intégral de la séance du 20 octobre 1960.

Réponses des ministres aux questions écrites.

Page 2676, 2^e colonne, question écrite n° 6973 de M. Raut à M. le ministre de l'Industrie, 11^e ligne de la réponse, au lieu de: « ... conformément aux dispositions de l'arrêté n° 24666 du 28 juillet, publié au Bulletin officiel des services des prix du 2 août 1960. », lire: « conformément aux dispositions de l'arrêté n° 24466 du 28 juillet, publié au Bulletin officiel des services des prix du 2 août 1960. »

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances
du jeudi 27 octobre 1960.

1^{re} séance: page 2839. — 2^e séance: page 2863. — 3^e séance: page 2887.

PRIX : 0,50 NF