

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 1<sup>re</sup> Législature

### 1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961 - 1962

## COMPTE RENDU INTEGRAL — 2<sup>o</sup> SEANCE

### 3<sup>e</sup> Séance du Vendredi 27 Octobre 1961.

#### SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1962 (2<sup>e</sup> partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3276).

Art. 20 à 35 (suite).

Etats C et D (suite).

Travaux publics et transports.

III. — Marine marchande (suite).

MM. Cermolacce, Nader, Fraissinet, Godefroy, Coudray, Bourdelles, Schmitt, Dreyfous-Ducas.

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

L'état C est réservé.

Adoption des crédits de l'état D afférents à la marine marchande.

Art. 43. — Adoption.

Après l'article 43.

Amendement n° 67 déposé au nom de la commission des finances et tendant à insérer un article nouveau : MM. le ministre des travaux publics et des transports, Arrighi. — Retrait.

Amendement n° 96 de M. Arrighi : MM. le ministre des travaux publics et des transports, Marc Jacquet, rapporteur général ; Fraissinet, Arrighi. — Retrait.

Etat C (précédemment réservé).

Titre IV.

Amendement n° 91 de M. Fraissinet : MM. Fraissinet, le ministre des travaux publics et des transports, Marc Jacquet, rapporteur général. — Rejet au scrutin.

Adoption des crédits du titre IV afférents à la marine marchande.

Titre III.

Amendement n° 66 déposé au nom de la commission des finances : M. le rapporteur général. — Retrait.

Adoption des crédits du titre III afférents à la marine marchande.

MM. Dreyfous-Ducas, le président.

Art. 20 à 35 (suite).

Etats C et D (suite).

industrie.

MM. Marcellin, rapporteur spécial ; Féron, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Neuwirth, Thibault, Rieunaud, Christian Bonnet, Mayer, Jeanneney, ministre de l'industrie ; Dolez.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Dépôt de projets de loi adoptés par le Sénat (p. 3298).
3. — Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat (p. 3298).
4. — Dépôt d'un avis (p. 3298).
5. — Ordre du jour (p. 3298).

#### PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS, vice-président.

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

— 1 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1962 (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 1962 (deuxième partie) (n° 1436 et 1445).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :  
Gouvernement et commissions, 38 heures ;  
Groupe de l'union pour la nouvelle République, 15 heures 20 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 8 heures 30 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 30 minutes ;

Groupe socialiste, 1 heure 30 minutes ;

Groupe du regroupement national pour l'unité de la République, 3 heures 20 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 2 heures 10 minutes ;  
Isolés, 1 heure 20 minutes.

[Articles 20 à 35 (suite).]

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

Je rappelle les chiffres des états C et D :

#### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

##### III. — Marine marchande. (Suite.)

##### ETAT C

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

« Titre III. — + 1.668.685 NF ;

« Titre IV. — + 66.110.782 NF. »

##### ETAT D

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

(Mesures nouvelles.)

##### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT :

« Autorisations de programme, 306.900.000 nouveaux francs ;  
« Crédits de paiement, 183.978.000 nouveaux francs. »

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

- « Autorisation de programme, 306.900.000 nouveaux francs ;
- « Crédits de paiement, 183.978.000 nouveaux francs. »

Compte tenu de l'ordre du jour extrêmement chargé, je me permets de faire appel à la compréhension des orateurs.

En effet, ce soir, nous devons en terminer avec la discussion des budgets de la marine marchande et de l'industrie.

Je prie donc les orateurs, non seulement de respecter leur temps de parole mais même, dans la mesure du possible, d'essayer de ne pas l'épuiser.

Je les en remercie par avance.

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits de la marine marchande :

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Cermolacce.

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, le mode de discussion étriqué de la loi de finances ne nous autorise guère à aborder, au cours de l'examen du budget de la marine marchande, les problèmes de fond. Nous regrettons qu'aucun débat n'ait été organisé en cours d'année, comme nous l'avons demandé à maintes reprises. Aussi allons-nous nous borner à poser quelques questions, souhaitant pour le moins obtenir une réponse.

Vous nous demandez, monsieur le ministre, de voter une masse de crédits s'élevant à 706.833.000 NF, en augmentation de 94.803.000 NF par rapport à 1961 et répartie sur deux grandes branches : les dépenses de fonctionnement qui atteignent 373.683.000 NF et les dépenses d'investissements qui font un total de 333 millions de nouveaux francs.

A première vue, cela peut paraître séduisant, mais en est-il réellement ainsi ? En effet, si parmi les mesures nouvelles il est fait état au chapitre 31.01 de la création de sept emplois pour les services de l'aide à l'armement naval et ce pour un total de 90.000 NF, nous pensons que ces dépenses résultant de la création d'emplois pour le service de l'aide à l'armement naval devraient être prises directement sur les subventions affectées à cette aide, et non pas sur les divers chapitres de l'administration centrale.

Dans les mesures particulières, nous relevons l'armement du navire d'entraînement pour les élèves de l'école de la marine marchande, l'*Astrolabe*, par un équipage de marins du commerce recrutés sur contrat. L'armement de l'*Astrolabe* par les soins de la marine marchande et, dans la pratique, par ceux du directeur de l'école du Havre n'est pas sans soulever de très grandes difficultés. Il serait de beaucoup préférable que ce bâtiment soit confié en gérance à une compagnie d'économie mixte, en l'occurrence la Transatlantique, laquelle serait chargée de son entretien et de son armement. Cela permettrait d'ailleurs d'assurer pendant un certain temps un embarquement sans aléas à un état-major et à un équipage de cette compagnie.

En dehors de cet aspect particulier du problème, la gestion du navire par une compagnie de navigation est le seul moyen de maintenir constamment celui-ci en état d'utilisation.

Toujours dans le même chapitre, il est fait état de diverses créations d'emplois pour les écoles de navigation. Selon des renseignements qui nous sont parvenus, il apparaît que le personnel d'entretien de la grande école du Havre qui ouvre ses portes est notablement insuffisant et qu'il faudrait au moins dix personnes de plus, si l'on veut que l'école conserve l'aspect convenable qu'elle a et qui doit demeurer le sien.

Un rajustement de crédit de 200.000 nouveaux francs figure au chapitre 35-92 pour couvrir les dépenses supplémentaires occasionnées par la restitution à l'Etat de liberty ships. Peut-être nous donneriez-vous des éclaircissements sur ces dépenses supplémentaires et nous feriez-vous connaître, par la même occasion, l'affectation des sommes résultant de la liquidation des liberty ships ainsi remis à l'Etat ?

Le titre IV traite des interventions publiques et prévoit, au chapitre 35-92, des crédits inchangés de 5.000 nouveaux francs, au titre d'encouragement aux épreuves maritimes, sportives et professionnelles, et de 7.000 nouveaux francs, pour récompenses aux gens de mer. Permettez-moi de vous dire que ces deux crédits sont ridiculement et notablement insuffisants.

La contribution de la France aux dépenses de divers organismes internationaux est supprimée. Ces dépenses seront, à l'avenir, assumées par le ministère des affaires étrangères. Cela ne soulève aucune objection de notre part. Toutefois, il ne faudrait pas que cela entraîne la suppression du droit de regard que la marine marchande doit conserver en ces domaines.

En ce qui concerne l'apprentissage maritime, pouvez-vous, monsieur le ministre, me dire si des crédits sont prévus pour la construction de l'école d'apprentissage maritime du Havre et surtout de celle de Marseille ?

Par quoi va être remplacée l'école du Frioul, qui ferme à la fin de l'année ? Où vont aller ses élèves ?

Sans vouloir entrer dans le détail ni aborder le fond des subventions aux compagnies d'économie mixte, je relève qu'il est prévu pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général une mesure nouvelle de 19 millions de nouveaux francs. Cela, nous dit-on, correspond à l'ajustement aux besoins, compte tenu des charges d'amortissement, du paquebot *France*. Mais est-ce que tout est affecté aux charges d'amortissement du *France*, ou seulement une partie, le reste allant aux compagnies d'économie mixte, ou encore à d'autres compagnies de navigation privées ?

De même il serait intéressant de connaître le prix total exact du *France*, y compris les crédits d'aide à la construction navale qui lui ont été affectés.

L'aide en faveur de l'armement au cabotage se trouve majorée de 44 p. 100, sans que les raisons justifiant cette augmentation nous soient indiquées. S'agit-il d'un accroissement de tonnage bénéficiant de cette aide ? Quel est le champ d'application exact de cette subvention ? Et est-ce que les navires métropolitains sur le trafic algérien en bénéficieront ?

Si votre sollicitude est grande dans ce domaine, nous constatons, par contre, une diminution de l'allocation d'intérêt pour le crédit maritime mutuel, ce qui laisse prévoir une réduction de la somme mise à la disposition des pêcheurs, et ce alors que la demande est importante et que croissent les difficultés dues à la mise en place du Marché commun.

La pêche artisanale n'entend pas être sacrifiée. Pour ce faire, elle a besoin d'une aide réelle et massive, et non d'une réduction de crédits. Cette aide, vous ne la refusez pas à l'armement naval sous le couvert de lui permettre de supporter des frais d'exploitation, paraît-il élevés, en face de ses concurrents. Permettez-moi de contester cette thèse, d'autant plus — et cela dans l'ensemble des pays capitalistes — qu'aucun armateur ne déroge à cette règle dont le but est d'obtenir des dégrèvements fiscaux et des subventions gouvernementales et de s'opposer aux revendications des gens de mer.

Force nous est de constater à la lecture des bilans de plusieurs années que la situation de l'armement français est satisfaisante et que le tonnage de la flotte s'est accru dans de fortes proportions par rapport à 1938, passant de 2.700.000 à 4.500.000 tonneaux, alors que les effectifs sont en diminution de plus de 10.000 hommes, et que, de ce fait, la productivité du travail ne cesse d'augmenter.

Si la flotte d'aujourd'hui est estimée à quelque 600 milliards de francs environ, il est bon aussi de rappeler qu'elle a été financée pour une large part au titre des dommages de guerre.

Le reste a été payé au moyen d'un autofinancement accéléré qui fait que les armateurs français, contrairement à ce qui existe pour la plupart de leurs concurrents, n'ont pas de dettes.

A quoi il faut ajouter l'enrichissement dû à la valeur de la flotte actuelle par rapport à celle de 1939, arrivée à bout de course et qui était largement amortie.

La concurrence, les armateurs français sont armés pour la soutenir.

C'est ainsi que si, jusqu'à présent, ils avaient considéré qu'une intégration des flottes de commerce dans le Marché commun constituait un danger pour le pavillon, ils semblent avoir changé d'opinion. De là leur vœu de voir élaborer sans plus attendre la charte particulière de la navigation maritime dans le cadre des dispositions générales du traité.

Cela laisse entendre que l'armement français est de taille à se défendre, que, bien au contraire, il ne trouvera que des avantages dans cette charte, notamment le libre embauchage de son personnel, l'égalisation des charges sociales, des salaires et des conditions de travail, et cela au niveau le plus bas.

Quant à leurs relations avec les armateurs des autres pays, déjà certaines ententes se sont créées, notamment avec les armements allemand, italien, hollandais, soit par accords de trafic, soit par filiales. C'est à cette politique qu'il faut rattacher, avec votre accord d'ailleurs, la vente sans cesse plus grande de paquebots et l'abandon de certains secteurs, tels le Proche-Orient et l'Amérique du Sud.

Dans une lettre adressée à M. le Président de la République, l'équipage du *Claude-Bernard* exprime son inquiétude devant la liquidation systématique des paquebots et, ce, après avoir constaté que jamais sur la ligne d'Amérique du Sud les coefficients de passagers et de marchandises n'ont été aussi élevés.

Or, voilà que vous inscrivez au titre de l'aide à l'armement naval une subvention de 27.900.000 nouveaux francs. Est-ce bien là d'ailleurs la totalité de l'aide ? D'après certains renseignements en notre possession, il apparaît que ce n'en est qu'une partie, d'autant plus qu'à l'origine on avait mis en avant les chiffres de cinq à six milliards d'anciens francs en année pleine.

De toute façon, quel est le mécanisme de cette aide ? Quels sont les navires qui en sont exclus ? Bananiers, navires couverts par le monopole du pavillon, paquebots des sociétés d'économie mixte, liberty-ships ? Quel est le régime prévu pour les pétroliers ? D'une façon générale, quelles sont les bases de calcul des allocations ?

De même, nous voudrions savoir quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour faire face aux obligations que vous avez souscrites et que vous impose le traité de Rome. En un mot, suivant quel rythme allez-vous arriver à la suppression totale de l'aide à la construction navale exigée par ledit traité ? Vous avez endossé des responsabilités. De tels engagements ne peuvent qu'accélérer le processus de concentration des chantiers, d'où une réduction nouvelle d'effectifs de l'ordre de 12.000 travailleurs, compensée, il est vrai, par une augmentation de la productivité. Là aussi, votre politique est néfaste aux intérêts du pays et des travailleurs. Elle favorise les monopoles, comme pour la marine marchande.

Les chantiers de construction navale ont su prendre leurs dispositions, moderniser leur chantiers avec les crédits que vous leur avez offerts et réaliser des ententes avec leurs voisins. C'est le cas notamment en Méditerranée.

Reste enfin le chapitre ayant trait à l'Etablissement national des invalides de la marine. J'ai eu l'occasion d'intervenir lors de la discussion de l'article 11 de la loi de finances, cela abrégera d'autant mon propos. Mais je voudrais attirer l'attention de l'Assemblée sur l'inquiétude des marins, pensionnés ou en activité, devant les attaques auxquelles leur régime de pensions est soumis depuis quelque temps.

Les pensionnés, les veuves, les petites catégories ne peuvent être satisfaits de l'augmentation qui vient d'intervenir à compter du 1<sup>er</sup> juillet d'autant plus que si un accord de salaire est intervenu à compter du 1<sup>er</sup> avril et s'il est de l'ordre de 20 p. 100, les pensions n'ont été augmentées que de 10 p. 100.

De même, ne se trouvent pas satisfaites la revendication admise à plusieurs reprises déjà par le conseil supérieur de l'Etablissement des invalides de la marine, et qui consiste à améliorer le sort des petites catégories.

Pour ce faire et compte tenu de ce que beaucoup de marins cotisent pendant toute la durée de leur carrière dans la même catégorie, il faut leur permettre, en fin de carrière, de bénéficier d'une catégorie supplémentaire — au maximum deux catégories — après dix ans de navigation dans la fonction.

Voilà mes questions, mes remarques. Elles ne s'accordent pas avec votre budget, symbole de votre politique que nous rejetons en refusant de le voter.

Une tout autre politique est nécessaire si l'on veut assurer la continuité de la marine marchande...

**M. Georges Coudray.** Celle de Moscou !

**M. Paul Cermolacce.** Et pourquoi pas ?

**M. Georges Coudray.** Je ne vous le fais pas dire !

**M. Paul Cermolacce.** Une politique française... (Interruptions et exclamations au centre et à gauche.)

**M. le président.** Je vous en prie, mes chers collègues, n'interrompez pas l'orateur. Il a déjà dépassé son temps de parole et si vous l'interrompez, je serai obligé de déduire le temps des interruptions.

La parole est à M. Cermolacce et à lui seul.

**M. Paul Cermolacce.** Oui, je dis bien une politique française, avant tout, car nous sommes en France, monsieur Coudray, afin d'assurer la continuité de la marine marchande et, cela, au service exclusif du pays et dans l'intérêt des travailleurs.

Cette politique n'est pas du domaine du pouvoir gaulliste. Seul un régime démocratique permettra de la mener à bien. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

**M. Hervé Nader.** Le vaisseau est vide de son équipage, monsieur le ministre. Il semblerait que toutes les bordées soient à terre. Heureusement, il reste les hommes de quart ! (Sourires.)

Nous ne sommes pas très nombreux, mais c'est un cercle restreint de loups de mer et je pense que nous pouvons faire du travail utile. Nous parlons évidemment pour nos collègues présents dans l'hémicycle, mais nos propos portent aussi au-delà.

Je regrette l'absence momentanée de M. le rapporteur spécial, car je voulais lui adresser des compliments.

Je crois que toutes les interventions qui ont été faites à cette tribune sont utiles et intéressantes. En effet, si nous sommes là pour convaincre nos collègues d'adopter le budget, puisque c'est l'essentiel de cette réunion, nous sommes là aussi, monsieur le ministre, pour vous convaincre et, dans une certaine mesure, pour convaincre le brillant état-major qui vous accompagne et que nous retrouvons toujours avec plaisir, car nous ne saurions oublier les services qu'il nous rend à longueur d'année.

J'ai donc tenu à écouter toutes les interventions de nos collègues et j'assisterai de bout en bout à cette séance de travail.

**M. Robert Buron,** ministre des travaux publics et des transports. Nous sommes du même quart.

**M. Hervé Nader.** J'ai écouté tous les orateurs avec intérêt, mon collègue vendéen et mon collègue breton, ainsi que, car j'essaie toujours d'être objectif et impartial, mon collègue socialiste M. Cassagne, qui sera le premier orateur à qui j'adresse des félicitations.

Mon cher collègue, je me rappelle avec quelle fougue vous avez, l'année dernière, défendu les chantiers de construction navale et combien vous aviez raison ! Vous vous êtes plaints du livre blanc, moi aussi ! Je crois bien que ce livre n'avait de « merveilleux »... que le nom de son auteur. (Sourires.)

Mesdames, messieurs, nous sommes ici pour défendre la marine marchande et je pense qu'elle en a grand besoin.

Monsieur le ministre, vous avez sans doute reçu ces plaquettes éditées, l'une par le comité central des armateurs de France et l'autre par la chambre syndicale des constructeurs de navires ; des chiffres y figurent. Je vous ai peut-être un peu effrayé avec le temps de parole que j'ai sollicité. Mais je ne vous vois qu'une fois par an pour vous parler de la marine marchande ; pour vous entretenir de la pêche il en va tout autrement, car vous venez chez nous ; cela me permettra d'être plus bref sur ce chapitre.

Nous devons donc profiter de la discussion du budget pour nous rencontrer et faire entendre ce qui peut représenter pour nous un rapport sur la marine marchande.

J'ai été heureux d'entendre mon collègue M. Christian Bonnet, rapporteur de la commission des finances, rappeler ce que je répète depuis, hélas ! un quart de siècle. Je ne cesse de dire, en effet, qu'une marine militaire sans marine marchande est une locomotive sans tender et les données de la stratégie nouvelle ne changent rien à cette affirmation.

Les unités de la flotte de guerre, et singulièrement les sous-marins, sont, je crois, les seuls vecteurs valables, ces porteurs d'engins nucléaires qui sont pratiquement invulnérables. Il faudrait tout de même prévoir de les ravitailler sur toutes les mers du globe car si — à Dieu ne plaise ! — un conflit éclatait, il serait rapidement universel.

Nous avons donc deux devoirs à remplir : celui de défendre la marine marchande et celui de défendre la marine de pêche.

J'ai entendu — et je crois que les deux commissions, celle des finances et la sixième commission, ont été pratiquement unanimes — le rapporteur pour avis, M. Duchesne — qu'on a sèchement guillotiné alors qu'il présentait son rapport, et je regrette la sévérité de M. Claudius Petit — qui a longuement traité un sujet qui, il le sait, m'est sensible, celui du petit cabotage.

J'ai eu l'occasion, à cette même tribune, vous vous en souvenez, de vous dire mes vifs regrets de voir nos ports de pêche de l'Ouest envahis par les navires étrangers de moins de 500 tonneaux alors que de nombreux inscrits maritimes français recherchent un embarquement. Eh bien ! je m'associe, cher monsieur Duchesne, à vos suggestions relatives aux petits caboteurs. Elles correspondent aux préoccupations que j'ai fait entendre. Il n'y a pas de raison pour que la Hollande — vous avez cité des chiffres impressionnants — l'Allemagne, les pays scandinaves puissent faire vivre des centaines de petites unités et que la France, dont on se plaint si souvent à rappeler le génie, butte sur un problème qui me semble relativement facile à résoudre.

Il y a là, monsieur le ministre chargé de la marine marchande, une manière de révolution à entreprendre. Attachez votre nom à une réforme hardie, inspirée de formules nouvelles. Accordez des prêts à long terme à taux réduit pour des bâtiments de l'espèce qui vous économiseront de précieuses devises, pour l'instant une cinquantaine de milliards d'anciens francs. Les capitaines de ces navires, les officiers et même l'élite de l'équipage en seraient les copropriétaires ; ce serait une très belle promotion sociale. Vous avez bien l'armement à la part pour la pêche ; est-il vraiment impossible d'imaginer quelque chose d'analogue, sinon de comparable ? Vous savez les résultats magnifiques que donne, en ce qui concerne la pêche, cette association du capital et du travail ; nous pourrions trouver une formule semblable, analogue, pour la marine marchande. Et ainsi, les navires français se substitueraient aux navires étrangers, comme nous le rappelait M. le rapporteur pour avis, pour l'importation des bois du Nord, les rogues, la houille, les farines de poisson, les engrais et tous autres produits.

M. Christian Bonnet, que je suis heureux de saluer à son banc, s'inquiétait du Marché commun en ce qui concerne le poisson ; il est certain qu'il faut veiller au grain, comme on dit.

Mais il y a aussi le bon côté de la médaille. Si l'Angleterre se décide, et qu'elle y vienne dans ce Marché commun, avec des intentions droites, bien entendu, et en laissant à la porte

le cheval de Troie, ce peut être le pactole non seulement pour les produits de la terre mais pour la marine marchande, la Bretagne retrouvant sa vocation maritime et le bénéfice de sa situation géographique. Ce faisant, monsieur le ministre, vous aurez apporté une contribution importante à la solution du fameux problème breton.

En donnant une solution au problème du petit cabotage, vous trouvez tout de même une formule originale pour la Bretagne dont vous connaissez la position géographique et la vocation maritime. En attendant — le rapporteur pour avis, qui n'a pas pu s'exprimer comme il l'aurait souhaité, vous a donné un délai d'un an de méditation et de réflexion — méfiez-vous que dans un an ne se renouvelle le coup de Cassagne. On vous avait mis en garde, en effet, et moi aussi j'avais estimé qu'on était un peu pressé de jeter par-dessus bord ces magnifiques chantiers de construction navale qui donnaient du travail aux ouvriers.

Lorsque vous venez chez nous en Bretagne, vous nous dites parfois que vous êtes un « josephiste », un disciple de Joseph, l'ancien, l'ancêtre ! (*Sourires.*) Donc ce n'est pas à vous qu'il faut rappeler qu'à des périodes de vaches maigres succèdent toujours des périodes de vaches grasses et *vice versa*. Comme l'a dit M. Cas-sagne, il ne faut pas se désoler, s'il y a des mauvaises années ce n'est pas une raison pour jeter le manche après la cognée. D'autres bonnes années suivront. Nous avons eu ici, de la part d'un Bordelais qui connaît la question, des apaisements qui nous ont beaucoup intéressé.

En attendant cette méditation d'un an, vous avez une autre puissance — et là je m'adresse à M. le ministre des travaux publics — puisque vous êtes le premier cheminot de France. Il vous appartient de rappeler à la raison la Société nationale des chemins de fer lorsqu'elle... déraile. (*Rires.*) Cela lui arrive ! Notamment, lorsqu'elle veut nuire à cette petite flotte de caboteurs dont les rapporteurs ont rappelé ici les mérites et les difficultés.

Au *Journal officiel* des 2 et 3 octobre — c'est récent, c'est donc un sujet d'actualité — on trouve des propositions de la S. N. C. F. volontairement ou involontairement indéchiffrables pour ceux qui n'ont pas l'habitude de ces textes. Traduite en clair, cette littérature ferroviaire manifeste une volonté certaine de porter un coup sensible à nos petits cimentiers qu'on voudrait bien voir ne plus naviguer.

Pour ce faire, on vous demande d'accepter une réduction des tarifs des liants, ciments et chaux, le droit de décharger les wagons à destination, de camionner même par petites quantités de la gare d'arrivée aux chantiers utilisés. Un seul exemple pour ne pas alourdir ce discours, et je vais essayer de vous être agréable. Il concerne la gare de Brest. Tout ce qui arrivera, ciment et chaux, en provenance de Dannes, de Desvres, de Caen, de Saint-Pierre-la-Cour sera l'objet de réductions qui pourront atteindre des taux de l'ordre de 16 p. 100.

Alors, mes chers collègues, moi je ne comprends plus et vous ne comprenez sans doute pas davantage. En effet, pour réduire son déficit, le chemin de fer augmente son tarif voyageurs de 6,5 p. 100, mais propose, dans le même temps, des réductions des tarifs marchandises dont certaines — je viens de vous donner un chiffre — sont considérables. Je trouve que c'est une singulière péréquation des recettes !

Monsieur le ministre, lorsque, en délégation avec le C. E. L. I. B. — et je suis heureux d'apprécier sur ces bancs quelques-uns de mes collègues bretons — nous allons vous voir pour vous demander des tarifs réduits pour les produits de la terre à destination de l'Allemagne fédérale et que nous tirons argument des conditions des chemins de fer italiens qui consentent des prix de transport sans concurrence pour la traversée de la péninsule du Sud au Nord, de la région de Naples à la frontière suisse, il nous est répondu que c'est impossible. *Non possumus* ou *net*, comme vous voudrez, répond la S. N. C. F. pour les légumes bretons. Mais quand il s'agit de démolir des petites entreprises françaises, alors il n'est point de sacrifice qu'on n'accepte de consentir.

Eh bien, je pense qu'il serait souhaitable que vous nous aidiez. On vous a parlé de la Hollande, ce mouchoir de poche, qui possède un millier de petits caboteurs. Je crois que le chiffre est de...

**M. Edmond Duchesne, rapporteur pour avis.** 1.500.

**M. Hervé Nader.** ... 1.500, dites-vous. Mais je reste volontairement en deçà dans ma démonstration. L'Allemagne en possède 400. Soit, pour deux pays seulement du Marché commun, un total de 1.400 unités. Eh bien, parcourant la mer de Boulogne à Bayonne — écoutez bien ce chiffre, mes chers collègues, tellement il est drôlesse ! — la France n'en possède que 14. Et la S. N. C. F. trouve que c'est trop ! 1.400 d'un côté, 14 de l'autre, la S. N. C. F. voudrait les torpiller. Je pense, monsieur le ministre chargé de la marine marchande et des travaux publics, que vous ne permettrez pas ce torpillage.

Vous défendez la coordination du rail et de la route, non point pour protéger la route — elle n'en a pas besoin — mais pour sauver le rail et vous avez raison, nous sommes d'accord et nous vous suivons.

J'entends des conversations privées et un collègue dire qu'il y a erreur. S'il y a erreur, il faudrait le dire, je ne demande qu'à la rectifier. Je ne voudrais pas qu'on mette en doute ma démonstration et les chiffres que je cite sous le contrôle des deux rapporteurs. J'approuve la coordination rail-route et je trouve irrationnelle la concurrence qui se livre sur les longs parcours, mais je vous demande, monsieur le ministre chargé de la marine marchande, d'incorporer les transports maritimes dans la coordination métropolitaine pour instituer une trinité harmonieuse des transports nationaux qui s'appellerait rail-route-océan.

En effet, les ports de l'Ouest ne sont pas les seuls à souffrir de cette concurrence désordonnée. Le grand port de Rouen est l'objet d'une attaque de grand style des voies ferrées qui relient les ports méditerranéens à Paris.

Monsieur le ministre, et je m'adresse aussi à vos collaborateurs, à quoi servent les accords de conférence, la loi de 1948, chère d'ailleurs aux services économiques de la place Fontenoy, si les convois ferroviaires, avec le poids de leurs mille tonnes, viennent concurrencer l'avant-port traditionnel de la capitale ? Le désordre est déjà introduit. Il faut savoir si nous devons l'admettre, le supporter et en prendre notre parti.

Certains assurent que vous êtes un grand citoyen de Normandie. En tout cas, vous êtes voisin de cette magnifique province ; le devenir du port de Rouen ne saurait donc vous laisser indifférent.

J'aborde un autre sujet dont ont parlé les orateurs qui m'ont précédé, mais je ne voudrais pas empiéter sur les plates-bandes de M. Fraissinet. Je réduirai volontairement ce passage de mon exposé, car notre collègue est orfèvre en la matière. Il s'agit de l'aide à l'armement.

Qu'allons-nous décider ? Le sujet est délicat. Il existe une quercelle, à mes yeux un peu puérile, sur la terminologie. Est-ce que ce sera l'aide à l'armement naval ? Est-ce que ce sera une indemnité compensatrice ? Peu importe. Les chantiers navals n'ont pas fait la fine bouche pour accepter l'aide qu'on leur proposait sous le vocable d'« aide à la construction navale ». Ils touchent et ils estiment sans doute que c'est l'essentiel. (*Sourires.*)

Si les armateurs sont de plus grands seigneurs, il leur est toujours loisible de ne rien demander. Les sollicitations seront facultatives. (*Sourires.*)

Mais nos collègues de la commission des finances ont bien fait de se méfier de la tournure d'esprit de l'administration, quant à la gestion des crédits que nous allons — que faut-il dire ? — voter ou réserver.

Je connais l'histoire des bonifications d'intérêt. Je ne sais pas si leur responsable est dans cette enceinte. Je pourrais lui citer le cas d'un armateur qui a demandé à en bénéficier. Savez-vous ce que les services de la place Fontenoy lui ont répondu ? « Ah ! monsieur, vous êtes un trop bon armateur. Vous gérez trop bien vos navires. Au vu du compte d'exploitation que vous avez produit, il n'y a pas de bonification pour vous ! »

Mes chers collègues, du temps que j'étais écolier — comme aurait dit Chateaubriand — ...

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** C'est Musset !

**M. Hervé Nader.** ... les bons points, les récompenses étaient réservés aux bons élèves et non aux cancre.

A ce propos, nos collègues ont raison de craindre que l'aide à l'armement ou que les bonifications d'intérêt ne soient aussi pour les « mauvais élèves », pour ceux qui ne feront pas effort. C'est ce que redoute notamment M. Duchesne.

L'établissement de critères pour la fixation de ces allocations compensatrices sera malaisé. La discussion est ouverte ce soir. Ce n'est pas demain qu'elle sera close.

M. Fraissinet — je le cite parce qu'il a le courage de ses opinions et je suis sûr qu'il ne m'en voudra pas — a suggéré de retenir les effectifs comme critère. Évidemment, cette opinion peut se défendre. Un armateur embarqué de nombreux marins. Il supporte des frais considérables. Il a droit à des allocations compensatrices substantielles. A mon avis cette seule considération ne suffit pas.

Vous allez suivre mon raisonnement, monsieur Fraissinet, vous qui êtes du bâtiment ! (*Sourires.*)

Prenez le cas d'un cargo de mille tonnes, donc d'une petite unité. Si son équipage obligatoire est de dix-sept hommes — les services de la place Fontenoy voudraient même le doter de quatre officiers de pont, c'est-à-dire l'effectif d'un paquebot qui traverse l'Atlantique — le prix de revient, compte tenu des charges de prévoyance sociale, vous le savez aussi bien que moi, s'élève à 35 millions d'anciens francs. C'est évidemment un lourd fardeau alors que pour un pétrolier de 50.000 tonnes ayant un équipage de 50 hommes, les frais d'équipage représentent une goutte d'eau dans l'exploitation de ce mastodonte !

Par conséquent — et c'est pourquoi j'avais raison de dire que la discussion est ouverte — l'effectif embarqué n'est pas un critérium juste.

Un orateur a défendu les pétroliers. Je doute qu'il se trouvera dans cette Assemblée une majorité pour s'apitoyer sur leur sort.

Les années fastes, le temps où un instrument de travail s'amortissait dans la durée d'un exercice, ne sont pas tellement éloignés; c'est un passé récent qui permet de supposer que les réserves ne sont pas encore épuisées!

MM. Paul Getty, Aristote Onassis, la famille Niarkos, pour ne citer que les vedettes internationales bien connues, ont certainement des émules parmi les intelligences françaises. Ce n'est pas moi qui tendrai pour eux la sébile de l'assistance aux nécessiteux, pour reprendre l'expression du rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

Au surplus, mes chers collègues, réfléchissez à ce fait: de plus en plus les pétroliers appartiennent à de grandes industries, à d'énormes sociétés de capitaux qui cherchent des placements pour des disponibilités considérables et non pas un outil d'armement.

Vous n'allez tout de même pas subventionner les propriétaires de ces pétroliers qui ne sont souvent que des filiales travaillant à perte pour la maison-mère, fréquemment étrangère.

Il faut y réfléchir et sur ce point, je vous demanderai, monsieur le ministre, de me prêter une oreille encore plus attentive.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Les deux (*Sourires.*)

**M. Hervé Nader.** Il est d'autres moyens et plus élégants d'assister efficacement l'armement naval puisqu'il ne veut pas tendre la main.

Je ne connais pas une autre profession qui soit plus taillable et corvéable à merci. En mer, elle se défend et bien. Protégez-la dans les ports et aux escales. Elle en a grand besoin. Suggérez donc au comité Rueff-Armand d'enquêter sur place. Il pourra déposer des rapports supplémentaires certainement plus efficaces que ceux de M. Merveilleux...

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** ... du Vigneaux.

**M. Hervé Nader.** Je n'avais retenu que le début du nom. Il est tellement éblouissant que je ne me rappelais plus la suite. (*Sourires.*)

MM. Rueff et Armand verront dans les ports des coutumes, des règlements d'un autre âge encore maintenus et appliqués, des prébendes...

**M. Daniel Dreyfus-Ducas.** Comme au temps de la marine à voiles.

**M. Hervé Nader.** ... dignes du temps de la marine à voiles, comme vous le dites, mon cher collègue, et qu'il est urgent d'adapter aux temps modernes.

Il y existe encore des bénéfices et des charges qui sont beaucoup plus royales que républicaines, croyez-le.

Il y a aussi des droits acquis. Ayons le courage d'en dire un mot à cette tribune. On octroie des « royalties ». Il est inadmissible qu'on paye des gens à ne rien faire. Je suis un homme social, partisan des hauts salaires et des hauts traitements mais je suis scandalisé qu'on paye des gens à ne rien faire, alors que nous manquons de main-d'œuvre en France, et qu'indépendamment des Polonais et des Italiens traditionnels et classiques, on fasse désormais appel aux Espagnols et même aux Grecs. Je l'ai vu à la télévision; je cite mes auteurs et mes sources d'informations.

Monsieur le ministre, il y a aussi le scandale de l'acconage. On voit dans certains ports des embaucheurs de main-d'œuvre empêcher des recettes supérieures au solde du fret restant aux armateurs. Il y a aussi le problème des amortissements de ce que les services de la rue de Rivoli appellent « les industries maritimes », c'est-à-dire des navires.

Le capitaine Rio, ministre de la marine marchande, comme M. Christian Bonnet en souhaite un avec raison — ce qui ne diminue pas le mérite des responsables en place qui sont écrasés par leurs tâches, car je me demande comment le ministre titulaire arrive à faire face à toutes les siennes — avait obtenu en 1928, de la rue de Rivoli, des avantages fiscaux qui ont aidé les deux flottes à se renouveler et à se développer.

Dans certains ports de pêche — j'en connais tout près de chez moi — ces amortissements libéraux, largement admis par le fisc, ont été le point de départ d'une vraie promotion sociale et ce que le fisc a pu perdre d'un côté, l'économie l'a gagné dix fois de l'autre.

Or, une simple lettre du directeur général des impôts a tout bouleversé. Fait plus grave: d'un trait de plume d'un haut fonctionnaire l'effet rétroactif du texte a été décrété pour les deux marines.

J'aperçois M. le président de la commission de la législation. J'aimerais savoir ce qu'il pense de l'effet rétroactif

des textes. Je suis horrifié par ces procédés des républiques. Une loi ne devrait jamais recevoir un effet rétroactif.

Vous imaginez la catastrophe qui en résulte pour certaines trésoreries, pour des armateurs qui ont prévu un programme d'investissements s'étalant sur plusieurs années. Il n'y a pas que des pétroliers parmi les armateurs. Certains sont beaucoup plus modestes.

Je vous signale que des inspecteurs vérificateurs des contributions directes reprennent actuellement la comptabilité des armateurs pour opérer des redressements sévères.

Je regrette que M. Giscard d'Estaing se soit provisoirement absenté, tout en l'excusant car il ne peut pas être partout. Il est paradoxal que les services des finances admettent que l'armement naval ait besoin d'une aide — que j'arrondis à 3 milliards d'anciens francs pour faciliter ma démonstration — qu'ils lui accordent du crédit, mais en le dépouillant préalablement de l'avantage fiscal qui a fait ses preuves de 1928 à 1959, soit pendant trente et un ans, en relançant les industries maritimes. Ou est votre logique, monsieur le ministre des finances absent? (*Sourires.*)

**M. Jean Chazelle.** Il lira le *Journal officiel*.

**M. Hervé Nader.** Veuillez lui poser la question de ma part, monsieur le ministre de la marine marchande.

Vous pouvez donc aider l'armement français. Je vous indique les voies qui me paraissent plus directes, plus faciles et plus sûres que les indemnités compensatrices que vous prévoyez, dont tous les parlementaires, même ceux qui sont d'accord pour leur octroi, estiment les modalités d'application difficiles et délicates.

Je dirai un mot de l'Algérie qui sera, pour vous, un objet de souci avant longtemps.

Que le fâcheux précédent tunisien serve de leçon! Vous savez que trois solutions s'offriront: le *statu quo*, qui ne me paraît guère possible, la liberté ou le partage.

Je crois — et je ne serai pas démenti par un éminent collègue — que les armateurs préfèrent la liberté telle qu'elle est pratiquée au Maroc à la prétendue protection qui nous couvre en Tunisie. Je ne citerai pas de chiffres, mais ils seraient pourtant éloquentes et de nature à vous impressionner.

Ce que je demande — ce ne doit pas être impossible — c'est de mettre les deux anciens protectorats sur un pied d'égalité, avec ou sans l'accord du ministère des affaires étrangères dont nous connaissons tous les succès diplomatiques en Afrique du Nord. (*Sourires.*)

Les concessions à sens unique ont assez duré.

Dans l'immédiat, je n'ai qu'un apaisement à vous demander en ce qui concerne le problème algérien, c'est que les représentants de l'armement soient non seulement consultés mais invités aux discussions de ces futures tables rondes.

Enfin, puisque nous parlons du pavillon protégé — je sais l'importance qu'on y attache, place Fontenoy — je vous dirai un mot de la loi de 1948 que j'ai évoquée tout à l'heure.

Elle procède d'intentions à mon avis excellentes, mais il ne faut pas lui donner une signification qu'elle n'a pas. Chasse protégée, oui; chasse gardée, non, d'autant que les braconniers se font parfois gardes-chasse et qu'on dit même que ce sont les meilleurs.

Le démocrate que vous êtes, monsieur le ministre, ne saurait admettre le principe de l'armement de droit divin, la reconnaissance de ce qu'on pourrait appeler la « flotte à papa », suivant une expression qui vient de très haut. Que les droits soient égaux pour tous, sans devoir justifier d'être très bien né dans la profession!

Telles sont mes observations pour la marine marchande.

S'agissant de la pêche, je serai plus bref puisque vous venez nous rendre visite dans nos ports et que je vous ai vu à Lorient, à Douarnenez, à Concarneau ou à Quimper. A ce propos, vous ne le soupçonnez peut-être pas, mes chers collègues, la chambre de commerce de Quimper tient la première place pour la quantité et la valeur du poisson des ports dont elle a la gestion. C'est un fait qui mérite d'être souligné, de même qu'il est bon de proclamer — excusez mon manque de modestie — que le Finistère est en tête dans nombre de compétitions.

Vous venez donc nous voir dans le Finistère, monsieur le ministre, nous offrir l'occasion d'échanges de vues et je vous en remercie.

En ce qui concerne la marine des pêches, je m'en tiens aux observations des rapporteurs. Nous demandons du réalisme et du progrès sur toute la ligne.

La progression de la vente et de la consommation du poisson en France est bien lente. Ne comparons pas avec les pays scandinaves, les pays du Nord, irrois par nature, mais considérons la consommation de poisson en Espagne, pays chaud.

Pourquoi, monsieur le ministre, n'utiliserez-vous pas la radio et la télévision de M. de la Malène pour faire la propagande nécessaire? Passez donc sur le petit écran; vous êtes très

photogénique, vous le savez. De plus, il ne sera point besoin d'inscription budgétaire supplémentaire; pour vous, ce sera gratuit! (*Sourires.*)

A l'instar des semaines commerciales, organisez des semaines et des quinzaines du poisson. Le monde moderne vit de publicité.

Je parlerai très rapidement du salon nautique. A mes yeux, c'est un salon de terrains; je m'en excuse auprès de M. Nungesser. Certes, on ne peut demander à la Seine de sentir le varech de l'île Molène évoquée tout à l'heure par M. Trellu à propos de canots de sauvetage. Mais ce salon nautique est incomplet. Il y a autre chose à mettre en valeur que le motonautisme et les démonstrations de hors-bord. Actuellement, c'est surtout une exposition pour M. Herzog, haut-commissaire à la jeunesse et aux sports. Notre vocation à nous est différente.

Je déplore notamment l'absence de l'armement à la pêche, du mareyage, de ses manifestations. Je tiens à le proclamer du haut de cette tribune pour que les responsables m'entendent et, si possible, m'écoutent.

Je ne saurais conclure mon intervention sans rappeler, après d'autres orateurs, combien est difficile le métier de marin pêcheur.

Mes chers collègues, vous connaissez les résultats décevants de la dernière campagne et, comme il est nécessaire d'aider au mieux nos petits équipages — la loi de la solidarité joue dans toutes les grandes démocraties modernes — les possédants, les nantis doivent secourir les déshérités.

Je sais — je vous en ai informé par lettre — que les pêcheurs qui ont armé pour la sardine n'ont même pas gagné de quoi payer leurs invalides. Ils vous demandent des délais de paiement. Ce qui est possible pour le percepteur à terre doit l'être aussi pour le trésorier des invalides dans nos quartiers.

Enfin, c'est sur le froid que doit être axé tout notre programme d'action pour faire vivre l'industrie des pêches. Pensez à nos installations frigorifiques et prévoyez la chaîne des lieux mêmes de pêche au frigidaire de la ménagère. On développera ainsi la vente et la consommation du poisson.

Nous attendons de vous, monsieur le ministre, quelques informations pour rafraîchir un peu la sécheresse des chiffres de ce budget, que je trouve aussi, monsieur Christian Bonnet, trop modeste car l'argent est fait pour rouler, produire, enrichir et pour être réparti.

Je m'associe aux éloges que méritent cent fois les collaborateurs et les techniciens que je trouve à vos côtés dans les services de Paris et dans ceux des quartiers. Ils rendent à nos populations du littoral des services inestimables et, je le dis à la suite du rapporteur parce qu'il faut le dire, tant est grande l'ignorance des masses de l'intérieur à l'égard de ces problèmes, donnez-nous aussi des écoles techniques maritimes, mais également des écoles commerciales, agricoles. En Bretagne, nous avons des bonnes volontés et des dévouements à revendre, mais nous manquons de techniciens et de cadres: instruisez-les, éduquez-les dans vos écoles.

J'en ai fini, mes chers collègues; je m'excuse de ces longueurs, mais si nous ne sommes pas très nombreux ce soir, nous nous retrouvons ici entre nous, les maritimes, les mordués, comme on dit, et nous nous retrouverons l'an prochain.

En attendant, nous allons œuvrer pour la marine marchande, pour les pêches; nous rappellerons aux Français que l'Océan doit se voir à d'autres échelles que celles des plages, des vacances et de la poésie des horizons sans fin. Il y a la réalité de chaque jour, la richesse de ses profondeurs, mais il faut ensuite la lui disputer dans un métier difficile, plein de périls; il y a les possibilités colossales des trafics continentaux: la flotte de la Norvège, pour 3 millions d'habitants, jauge 11.200.000 tonneaux; celle de la France, seulement 4.800.000.

Nous avons, les uns et les autres, « du pain sur la planche ». Si les échanges commerciaux et culturels, brassant les peuples et les races, les rapprochent toujours davantage, il y a la mer, mes chers collègues, qui demeure, elle, universelle. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Fraissinet. (*Applaudissements à droite.*)

**M. Jean Fraissinet.** Mes chers collègues, si larges que soient des épaules, c'est pour elles sans doute un lourd fardeau que les travaux publics dans leur étendue et leur diversité, les transports ferroviaires, les transports routiers, les transports aériens, les transports maritimes et le tourisme.

Aussi, monsieur le ministre, vous qui cumulez tout cela, accueillerez-vous, je l'espère avec indulgence, les critiques qu'un professionnel chevronné va se permettre de vous présenter au sujet de votre budget de la marine marchande.

Si je disais ici tout ce que je souhaiterais dire, j'abuserais de cette tribune. Je vais donc limiter mon intervention à quatre questions, peut-être en effleurai-je une cinquième si les aiguilles de la pendule n'ont pas tourné trop vite.

Tout d'abord, parce que vraiment il faut que cela soit dit, quelques mots sur l'établissement national des invalides.

Vous appartenez, monsieur le ministre, à un gouvernement fort. Sous certains de ses aspects, cette force est, d'ailleurs vous le savez, parfois peu goûtée dans cette enceinte.

Au moins avons-nous le privilège, subissant cette force, de souhaiter la voir s'exercer là où étaient voués à l'impuissance les gouvernements moins armés que vous contre les interventions parlementaires.

Or, vous savez très bien que l'établissement national des invalides ne peut que continuer à engendrer un déficit croissant si vous ne vous décidez pas à porter le fer rouge dans les abus qui ont été dénoncés bien des fois dans sa structure. Au lieu de cela, la subvention de l'Etat augmente et chaque année nous n'échappons pas au ridicule en accomplissant un geste rituel.

Nous avons ici un grand prêtre de ce rite: M. Denvers, que je ne songe pas à critiquer pour autant puisqu'il nous fournit l'occasion de proclamer que l'augmentation des tarifs du droit de timbre sur les connaissements ne durera qu'une année. Nous voterons donc d'enthousiasme cette limitation tout en sachant que le problème se posera l'année suivante sous une forme exactement équivalente. C'est ce que je m'étais permis de dire l'année dernière et c'est ce qui s'est réalisé.

Par conséquent, monsieur le ministre, je vous en conjure, faites en sorte que le budget de l'établissement national des invalides puisse être équilibré de façon plus saine et qu'il ne faille pas, pour atteindre cet équilibre, une subvention croissante qui, sauf erreur, s'élève tout de même à 216.434.000 nouveaux francs, à quoi s'ajoute une contribution des usagers qui suscite, par exemple sous la forme du timbre sur les connaissements, les protestations justifiées dont nous sommes chaque année assaillis, notamment par les chambres de commerce.

J'en arrive au deuxième point de mon intervention.

J'ai déjà parlé de rite. Or, il est un peu rituel aussi que j'évoque les équivoques gravitant autour des compagnies dites d'intérêt national. Je n'ai pas le goût des éternels et stériles combats de David et Goliath, mais je voudrais simplement obtenir qu'on présente les choses sous leur jour véritable.

En lisant le très intéressant rapport de notre collègue, M. Christian Bonnet, qui ne nous a été distribué que ce matin — en raison des méthodes de travail qui sont imposées à la commission des finances — j'ai constaté que les interventions publiques « en faveur des compagnies de navigation » s'élevaient à 90 millions de nouveaux francs. Le lecteur profane ne peut que se dire: « Voilà bien les armateurs. Certains prétendent qu'ils ne sont pas subventionnés, alors qu'ils se partagent 9 milliards d'anciens francs! ». Evidemment, c'est peu de choses dans la valse de centaines de milliards, dans ce tourbillon qui emporte la commission des finances, mais le chiffre n'est tout de même pas insignifiant.

Monsieur le ministre, je voudrais qu'il soit dit qu'il n'y a que deux compagnies subventionnées. Ces compagnies — j'ai de très bonnes relations avec certains de leurs dirigeants, mais je constate un état de fait — vous les appelez compagnies d'intérêt national, alors que d'autres, dont les services sont exactement équivalents aux leurs, ne sont pas appelées compagnies d'intérêt national parce qu'elles ne sont pas subventionnées.

Je vous dirai tout à l'heure, au sujet de l'aide, comment je conçois leur rôle, et il me revient en mémoire le fait suivant.

Cet été, on a eu besoin d'urgence d'un paquebot pour ramener en France les personnes qui étaient chassées de Bizerte à la suite des événements que vous savez. La marine marchande a demandé un paquebot d'urgence. Trois paquebots étaient disponibles à condition d'interrompre leurs opérations commerciales, deux appartenaient à une compagnie nationalisée, dite d'intérêt national, et un appartenait à une libre entreprise. Les deux paquebots nationalisés passaient l'un onze jours, l'autre quinze jours au port, le troisième n'en passait que six. On a demandé à la libre entreprise qui, dans un tel cas, est jugée d'intérêt national, de fournir un navire.

Elle vous a répondu: « D'accord, encore qu'il m'en coûte, mais n'est-il pas logique de vous adresser d'abord aux compagnies que vous contrôlez? ». Ces compagnies ont été interrogées; vous avez essayé un refus et c'est l'armateur du navire appartenant à la libre entreprise qui s'est alors volontiers imposé la gêne que je viens d'évoquer.

Je cite cet exemple, et pourrais en évoquer beaucoup d'autres, de même goût.

Il n'y a pas de compagnies présentant plus que les autres un intérêt national. Il existe des lignes qui peuvent être considérées d'intérêt national et sur lesquelles le Gouvernement peut juger la présence du pavillon français indispensable. Aux compagnies que l'Etat contrôle et dont il assume le déficit de les assurer si aucune libre entreprise ne peut le faire.

Notre cher collègue, M. Nader, a dit qu'il ne fallait pas entamer une discussion puérile sur la terminologie: aide ou

indemnité compensatrice. Ce qui importe, c'est l'argent que couvrent ces libellés.

Mes chers collègues, je suis précisément de ceux qui ne veulent pas de cet argent, parce que je considère que les subventions de l'Etat sont le plus souvent empoisonnées et qu'elles portent le germe d'une nationalisation future. Mais là encore, comme je l'ai dit il y a un instant, je demande simplement que les choses soient présentées comme elles sont.

De même qu'il ne s'agit pas de subvention à des lignes d'intérêt national, mais de prise en charge du déficit d'une société d'économie mixte, il s'agit là d'une compensation des surcharges inhérentes au pavillon national et non d'une aide.

Combien de commissions se sont réunies et ont délibéré sur ce sujet ! Je ne voudrais pas, à cette tribune, discuter pourcentages, mais enfin il est absolument acquis par tous les professionnels que le pourcentage de 10 p. 100 auquel elles se sont, sauf erreur, arrêtées est inférieur à la réalité.

Voici, monsieur le ministre, un exemple typique. Sans doute n'avez-vous pas eu le temps de le méditer, mais j'espère que les collaborateurs spécialisés qui vous entourent l'ont fait. Je veux parler des liberty ships.

Le Gouvernement, embarrassé de ces navires et désireux les faire naviguer, si possible, pour procurer du travail aux équipages — ce à quoi j'applaudis naturellement — les a mis gratuitement à la disposition de certains armateurs. Ce n'était pas très facile de les exploiter, dans les circonstances actuelles, même à ces conditions. Je connais des armateurs qui, tout de même, se sont dit : nous allons montrer ce que peut faire le pavillon national lorsqu'il est placé à égalité avec le pavillon étranger, puisque, affranchi des charges de capital, il est, par ricochet, partiellement affranchi des surcharges sociales.

C'est ainsi que certains armateurs ont accepté de réarmer des liberty ships — une dizaine, je crois — qui, sur toutes les mers du monde, dans la mesure où ils trouvent des équipages français acceptant de faire d'aussi longs voyages — ce qui n'est pas toujours facile à Marseille — pratiquent le tramping international, comme le font nos concurrents étrangers.

Eh bien ! monsieur le ministre, du moment que le Gouvernement a admis la réalité de ces surcharges de pavillon, du moment qu'après longues hésitations et discussions, il s'est décidé à consacrer un crédit à leur compensation, pourquoi faut-il que, revenant aux tendances que je me permettais de critiquer tout à l'heure, il présente encore sous forme d'aide, ce qui n'est, je le répète, qu'une compensation de surcharges ?

Mais alors, en admettant même que les libellés des crédits soient tels que je les souhaiterais, il s'agit de savoir comment va jouer cette compensation.

Vous vous rappelez comment les choses se sont passées l'an dernier. Mes collègues de la commission des finances avaient bien voulu me suivre et avaient voté un amendement supprimant ce que vous appelez « l'aide à la marine marchande ». Notre rapporteur s'en est ému, à juste titre, et il est venu me dire qu'il avait obtenu un changement de présentation dont j'ai sous les yeux le texte.

**M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.** C'est exact !

**M. Jean Fraissinet.** Craignant d'allonger le débat, je ne le lirai pas. Mais je le ferais, s'il le fallait.

Comme ce texte me donnait tout de même partielle satisfaction, je n'ai pas voulu abuser de l'obligeance de mes collègues de la commission des finances et j'ai dit au rapporteur général que, dans ces conditions, je ne maintenais pas mon amendement. Je n'ose pas dire que j'ai été dupé dans cette opération, mais le texte qu'on m'avait promis ne figure nulle part, à ma connaissance, alors que le premier crédit d'aide à la marine marchande fut voté avec le collectif.

Au sujet de cette aide, monsieur le ministre, rappelez-vous les débats de l'an dernier. Vous aviez parlé de « canards boiteux », « d'aide à la tête du client ». J'avais pensé que c'était justement la condamnation de cette aide que je repousse de toutes mes forces puisqu'elle est donnée aux moins dignes d'en bénéficier. Or, n'est-ce pas précisément ce que vous nous offrez aujourd'hui ?

La commission des finances a récemment consacré à ce problème un débat approfondi. J'avais présenté à nouveau mon amendement tendant à la suppression pure et simple de l'aide. Finalement, je me suis rallié à un amendement adopté par une large majorité de la commission et qui, sans supprimer le crédit, tendait à exclure la formule sélective dont vous aviez vous-même, monsieur le ministre, dénoncé l'an dernier les dangers avec votre caustique talent habituel.

Mais que s'est-il passé depuis ? J'ai recueilli dans les couloirs des murmures selon lesquels le Gouvernement, dont nous savons que la panoplie est bien garnie, avait décidé d'opposer à cet amendement, dont j'étais, faute de mieux, cosignataire, l'article 41 de la Constitution. Il estimait, en effet, que nous nous

méliens de ce qui ne nous regardait point que l'exécutif était assez grand garçon pour savoir ce qu'il avait à faire, que si nous ne voulions pas de l'aide nous n'avions qu'à le dire mais que nous ne pouvions nous permettre de contrôler l'établissement de barèmes.

Je vois, monsieur le ministre, que vous faites un signe d'acquiescement. Par conséquent, vous avez bien en poche l'arme de l'article 41 et c'est parce que je le prévoyais que j'ai déposé un nouvel amendement qui, celui-là, n'a pas été approuvé par la commission des finances et qui revient, si vous opposez l'article 41 à l'amendement de la commission des finances, à la suppression pure et simple du crédit.

Mes chers collègues, j'espère que vous voterez cet amendement car, ainsi que je le disais tout à l'heure à M. le ministre en aparté sur un ton pathétique qui serait facilement ridicule à cette tribune, si vous donnez aujourd'hui à l'administration le droit de pratiquer l'aide sélective, vous inoculez à l'ensemble de la marine marchande le germe d'une possible nationalisation à terme.

Ceux d'entre vous qui sont partisans des nationalisations doivent voter l'aide sélective.

Ceux d'entre vous qui ont le souci de la saine gestion des deniers publics (*Interruptions à l'extrême gauche.*) et qui considèrent que la nationalisation ne doit se manifester que lorsqu'il y a carence de la libre entreprise, ceux-là ne doivent pas la voter.

J'ai vécu des temps, monsieur le ministre — nous ne sommes pas tellement nombreux dans ce cas — où la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes, pour ne pas les nommer, sont tombées sous le contrôle de l'Etat.

C'était précisément à la suite de difficultés financières, parce qu'elles étaient aculees à la déconfiture et qu'elles employaient un personnel nombreux, que l'Etat s'est substitué à la société défaillante. Depuis lors, ces entreprises sont constamment déficitaires.

Eh bien ! mesdames, messieurs, est-ce notre rôle, est-ce notre devoir que d'étendre ce régime ?

Certains penseront sans doute : Comment ? Vous venez à cette tribune défendre les entreprises capitalistes qui gagnent de l'argent ! Nous, nous préférons celles qui en perdent et font appel à l'Etat pour vivre.

Je n'appréhende nullement ce reproche.

Les entreprises, dites capitalistes, qui « gagnent de l'argent » commencent par payer 50 p. 100 de leurs bénéfices au titre de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, et sur le solde elles supportent encore 24 p. 100 de prélèvements sur les coupons. Cela fait déjà beaucoup d'impôts. Enfin les épargnants qui ont investi leur avoir dans l'entreprise subissent l'impôt sur le revenu aux taux que vous savez. Au contraire, les dirigeants d'entreprises nationalisées peuvent afficher une superbe supportée par d'abondants crédits de propagande et de publicité puisque, une fois par an — mais une fois seulement — ils se rappellent que leur entreprise est contrôlée par l'Etat qui les subventionne et viennent, comme ils le font aujourd'hui à travers ce budget, tendre la main vers la manne budgétaire que nous leur dispensons.

Je me permets d'insister. Je ne sais quel sort sera fait aux amendements déposés, mais dites-vous bien que si vous votez le budget dans la forme où il est présenté, vous risquez de voter la nationalisation à terme de la marine marchande française. Comme certains d'entre vous pourraient peut-être en douter, je vous demande de bien considérer ce qu'est vraiment cette aide sélective.

Monsieur le ministre, en la défendant allez-vous nous donner la garantie que sur une même ligne on n'accordera pas une subvention à une compagnie et qu'on la refusera à une autre sous prétexte que l'une perd de l'argent, et que par conséquent, il faut la sauver, et que l'autre arrive à équilibrer son budget, et que par conséquent elle n'a pas besoin d'aide ?

N'est-ce pas une monstruosité ? Si des compagnies équilibrent leur budget, tant mieux pour elles ! C'est que, par le temps qui court, avec les surtaxes du pavillon et la crise des frets, elles sont très bien gérées et méritent d'être encouragées. Pourquoi voulez-vous les handicaper puisque justement elles méritent votre estime et votre appui prioritaire ? Il serait beaucoup plus facile pour moi — chacun sait quelle est ma profession — de vous dire : « Votez donc ; j'en aurai ma part certainement. »

Mais — je le dis avec une conviction ardente — je vous mets en garde contre cette aide sélective, parce qu'elle n'a plus rien à voir avec la compensation uniforme qui, seule, se justifie.

J'ai appris qu'un décret tout récent, du 18 octobre, crée une commission d'étude des problèmes de l'armement maritime. Je ne sais ce que sera la compétence de cette commission, qui s'ajoute à beaucoup d'autres.

Pendant de longues années, j'ai siégé au conseil supérieur de la marine marchande, qui comprend des représentants de l'admi-

nistration, du patronat et des syndicats des personnels navigant et subalterne. Il fait du bon travail, quand il se réunit, car il ne se réunit pas très souvent (*Sourires*). En tout cas, il présente le gros avantage de mettre en contact des hommes ayant des optiques différentes. Ces contacts et ces échanges humains sont très fructueux.

Je ne sais pas ce que fera cette nouvelle commission d'étude que ne peut faire le conseil supérieur préexistant.

De combien de rapports de commission disposez-vous déjà ? Les problèmes ont été étudiés et approfondis. Cette commission sera-t-elle le tribunal devant lequel comparaitront les aspirants à l'aide de sélection ? Est-ce le tribunal qui dira : Toi, tu n'auras rien, parce que tu sais te débrouiller tout seul ; toi, tu auras quelque chose parce que tu es incapable d'assurer toi-même l'équilibre de ton budget ?

Vous savez comment a été présenté par vos services le mécanisme de l'aide. Il y a une allocation de base à barème, des allocations supplémentaires, des allocations à certains pétroliers excédentaires.

Par conséquent, il y a déjà trois catégories d'aide et, dans chacune de ces catégories, les sous-catégories qu'on verra fleurir peut-être à la lumière des explications que vous voudrez bien nous donner, mais certainement à la lumière combien aveuglante, hélas ! des faits prévisibles.

Je terminerai en disant un mot des écoles.

Ici, c'est surtout le député de Marseille qui parle. On est à Marseille très déçu de voir transporter vers un autre port, un très grand d'ailleurs, que nous vénérons, le Havre, certaines classes d'officiers, de capitaines au long cours. Il n'y a plus d'école d'apprentissage maritime à Marseille.

Je crois, monsieur le ministre, que ceux qui vous disent qu'il n'est pas possible de maintenir une école aux îles du Frioul vous donnent de bien mauvais arguments.

J'ai, en qualité de rapporteur du budget de la marine nationale, visité, il y a quelques jours, l'école navale naissante de Landéc-Poulmic, située tout de même à huit milles marins de Brest, où sont formés les officiers de notre marine nationale.

Pourquoi nos mousses du commerce et leurs professeurs ne pourraient-ils pas accepter de travailler dans ces îles situées tout près de Marseille — à beaucoup moins de huit milles — et admirablement situées pour leur apprendre à connaître la mer et leur en donner le goût ?

Voilà, monsieur le ministre, l'essentiel de ce que je voulais vous dire.

Evidemment, la marine marchande ne reçoit que 0,94 p. 100 des crédits du budget général. J'ai lu, dans un journal bien informé de ces questions — je ne sais pas comment ce raisonnement est établi — que la marine marchande rapporte à l'Etat deux fois plus qu'elle ne lui coûte.

Je ne suis donc pas à cette tribune pour dissuader le Gouvernement de se pencher sur le sort de la marine marchande, mais pour énoncer quelques vérités, impopulaires peut-être, sur le caractère réel de la prétendue compensation de surcharges qui nous est aujourd'hui présentée sous forme d'aide sélective. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

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

**M. Pierre Godefroy.** « Quand il y a une bosse au bateau, cela fait un creux dans la mer », affirme un dicton normand.

Cette bosse aux bateaux de nos pêcheurs, c'est, vous l'avez déjà deviné, monsieur le ministre, la taxe sur les produits pétroliers, la plus impopulaire dans la marine marchande.

J'entends bien que cette taxe est destinée au financement des pensions des vieux marins. Mais il se trouve que les 400 millions d'anciens francs qu'elle représente pèsent à peu près exclusivement sur le pêcheur.

On m'a assuré, et je l'ai d'ailleurs entendu dire à cette tribune, que vous aviez fait l'impossible, contre vents et marées, pour tenter d'exonérer les pêcheurs de cette charge et de trouver un financement de remplacement. On m'a dit aussi que la douane, qui prélève, à titre de percepteur, 10 p. 100 du produit de cette taxe, ne veut pas renoncer aux 50 millions de recettes qu'elle en retire.

Mais, avec l'accord de M. le ministre des finances, ne pourriez-vous envisager une taxe sur les fruits de mer qui nous viennent de l'étranger, notamment du Maroc ?

D'autre part, nos marins attendent depuis de longues années l'application de l'amendement Yvon, qui attribuit aux vieux allocataires 37 p. 100 de la pension de marin, au lieu de 25.

Je n'ai pas besoin de souligner combien le métier de marin pêcheur est rude, incertain. Cette modeste pension est l'une des rares certitudes de ceux qui labourent la mer. Le jour où l'on supprimerait le régime des pensions dans sa forme actuelle la profession serait littéralement désertée.

Enfin, j'insisterai une fois encore en faveur du maintien des filets de bas fonds. Leur emploi a été prohibé en vue de sauvegarder le repeuplement des fonds. De septembre à février,

ces filets ne peuvent causer aucun préjudice à ce repeuplement. Par contre, ils permettent de capturer des poissons de passage.

Je vous demande donc instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir rouvrir le dossier et envisager l'abrogation de ces restrictions dans les limites que je viens d'indiquer. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

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

**M. Georges Coudray.** Monsieur le ministre, ma tâche est bien simplifiée. Je voulais vous parler, moi aussi, de l'armement au cabotage, mais après la belle intervention de notre collègue M. Nader, que nous avons écoutée avec beaucoup d'intérêt, il ne me reste qu'à confirmer que l'armement au cabotage est dans une situation de détresse.

Les causes, vous les connaissez. Nous ne reprendrons pas un problème qui fut longuement débattu avant que ne soient prises les mesures d'aide à l'armement au cabotage.

La décadence qui atteint cette partie de l'armement entraîne les conséquences qu'indique dans son rapport notre collègue M. Duchesne : réduction considérable du trafic des petits ports, pertes de devises. Ce sont autant de raisons, il est vrai, pour maintenir cet armement.

Je veux simplement ajouter une autre cause à celles qu'a indiquées tout à l'heure M. Nader : il faut conserver à ces régions de l'Ouest le moyen d'assurer le trafic des pondéreux dans le cadre du Marché commun.

Je sais que le conseil supérieur de l'aménagement du territoire a déjà examiné ce problème. Le conseil des ministres l'a même abordé. On prévoit des liaisons par voie fluviale entre les grands centres de l'Europe de demain et la Méditerranée. C'est l'axe Rhône-Rhin. On doit aussi prévoir des relations fluviales entre le Sud-Ouest et cet axe ainsi qu'entre le bassin de la Loire et l'axe Rhône-Rhin également.

Rien de tel n'est prévu pour les régions de l'Ouest, qui espèrent que des liaisons pour le trafic des pondéreux pourront s'établir encore grâce au cabotage.

C'est pourquoi il faut à tout prix maintenir l'aide au cabotage qui est indispensable à la survie de cette partie de notre armement naval. Une aide qui n'est pas, je crois, destinée à aboutir fatalement à la nationalisation.

Deux autres très brèves observations.

La première est en réalité une question à laquelle je vous demande de bien vouloir répondre tout à l'heure.

Malgré les termes d'une convention internationale qui prescrit que le dégazage des navires pétroliers doit s'opérer à une certaine distance des côtes — 50 milles, je crois — nos plages sont littéralement souillées, notamment sur la Manche, par les dégazages des pétroliers. Les sables fins de nos plages de la Manche et les eaux territoriales, d'Angleterre comme de France, sont polluées par les goudrons provenant de ces pétroliers.

Est-il vrai — c'est ma question — que les gouvernements français et étrangers vont rester tenus ainsi en échec et ne parviendront pas à faire respecter cette réglementation ?

Il ne faut pas que nous abordions la prochaine saison balnéaire sans avoir obtenu sur ce point des mesures assorties de sanctions vraiment efficaces, cette fois, contre les fauteurs de la souillure de nos plages. (*Très bien ! très bien !*)

Ma seconde observation concerne l'attribution des concessions mytilicoles et ostréicoles.

J'approuve pleinement la politique du ministère de la marine marchande qui consiste actuellement à exploiter à fond les ressources de nos rivages à cet égard. Dans ce domaine, notre production est déficitaire. Vous pouvez donc augmenter très largement cette production sans connaître les difficultés auxquelles se heurte le ministre de l'agriculture en ce qui concerne l'écoulement des produits agricoles, car ici, il existe des débouchés.

C'est sur l'attribution des concessions que je voudrais attirer votre attention.

Ces attributions comportent, vous le savez, des priorités. Celles-ci ont d'abord un caractère social.

Il est certain que nos marins doivent pouvoir trouver, à la cessation de leur dur métier, à l'âge où il leur est difficile de continuer l'exercice de leur profession de marin, un moyen de gagner leur vie. Cette priorité en leur faveur ne me paraît donc pas discutable.

Ces attributions ont aussi un caractère économique, que je ne discute pas davantage. Je voudrais seulement qu'elles ne deviennent pas antisociales.

Nous sommes d'accord pour que le morcellement de ces concessions n'aille pas au-delà des minima parcellaires exigés pour une exploitation rentable. Mais il ne faut pas non plus que l'on dépasse certaines limites, et en arriver à attribuer de nouvelles concessions à ceux qui ont fait la preuve de belles aptitudes dans le métier, c'est-à-dire qui sont déjà très largement servis.

C'est sur cette disposition que je voulais, monsieur le ministre de la marine marchande et des pêches, attirer votre attention. (*Applaudissements au centre gauche.*)



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

**M. Pierre Bourdellès.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la marine marchande — et j'englobe dans ce terme la flotte de commerce et la flotte de pêche — est une des grandes industries nationales, qui fournit du travail à des milliers de foyers.

Dès qu'un ralentissement se produit dans une industrie, dès qu'il y existe des menaces de licenciement, un risque de chômage, les difficultés de cette industrie sont évoquées dans cette enceinte.

Mais la marine marchande a cette caractéristique qu'elle recrute son personnel dans un petit nombre de départements côtiers. Ses problèmes sont donc souvent ignorés de la masse de la nation, et cependant ils sont d'une importance vitale pour quelques régions du pays.

Or, il faut que vous le sachiez, monsieur le ministre, l'inquiétude règne dans beaucoup de foyers d'inscrits maritimes. Ces hommes, que leur vie professionnelle met au contact de l'univers, que leurs conditions de travail entraînent à la réflexion, n'ignorent pas les menaces qui pèsent actuellement sur plusieurs milieux de l'industrie dont ils dépendent.

Trois grands secteurs sont particulièrement menacés.

Il y a celui des transports de passagers. Le paquebot est détrôné par l'avion. Malgré la prochaine mise en service du paquebot France, auquel l'Angleterre renonce à opposer un rival moderne de la même classe, le nombre des hommes qui trouveront un emploi sur les paquebots devient de plus en plus réduit.

Les ventes de paquebots, de navires de passagers se multiplient. C'est le chômage qui s'installe chez des centaines d'agents du service général, de matelots de pont et de mécaniciens.

Quand une industrie est menacée par des techniques nouvelles, le Gouvernement se préoccupe de sa reconversion.

Je vous demande, monsieur le ministre, quelles mesures vous comptez prendre pour trouver des emplois à ces marins.

Le second secteur, sur lequel pèse déjà une dépression très sensible, est celui des transports pétroliers.

La France, sur l'impulsion du Gouvernement, a consacré des centaines de milliards à la découverte et à l'exploitation de gisements qui, je l'espère, ne lui seront pas enlevés mais qui, dès maintenant, ont considérablement réduit la durée de rotation des pétroliers et, par conséquent, réduit les emplois disponibles.

N'aurait-il pas été juste, ne serait-il pas juste qu'un certain pourcentage des crédits affectés à l'exploitation des gisements sahariens, à la construction d'oléoducs, soit mis en réserve et affecté à un fonds de réemploi des marins, qui vont se trouver ou qui se trouvent déjà en chômage total ou partiel du fait du changement intervenu dans l'origine de nos approvisionnements ?

Si demain le Gouvernement consacre 600 milliards à relier le Rhône au Rhin, quels crédits ont été prévus pour parer au chômage qui en résultera pour les équipages français des pétroliers ?

Troisième secteur menacé : celui de la grande pêche, c'est-à-dire de la pêche à la morue par chalutiers, dont les équipages atteignent pour chaque unité de 50 à 60 hommes, et dont les campagnes durent trois à quatre mois, et sont au nombre de trois par année.

Une crise en tous points semblable à celle qui sévit sur certains produits existe sur les débouchés de cette industrie, dont deux tiers de la production doivent être vendus à l'exportation.

Tous les pays qui sont nos concurrents dans cette industrie, et en premier lieu l'Islande et les pays scandinaves, accordent des subventions importantes à leurs armements.

De même qu'il existe un F. O. R. M. A. pour les produits agricoles, n'estimeriez-vous pas qu'un fonds d'intervention analogue doit fonctionner pour compenser les aides directes ou indirectes qui favorisent la concurrence sur le marché des produits de la grande pêche ?

**M. Christian Bonnet, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Pierre Bourdellès.** Sur ce point aussi, je vous demanderai quelle est la position du Gouvernement.

Enfin, sur l'ensemble de la pêche française, règne une autre menace, celle de l'appauvrissement des fonds, de la destruction des espèces.

L'imprévoyance des Etats maritimes est en train de préparer des désastres pour l'industrie mondiale de la pêche.

Qu'il s'agisse de crustacés, de poissons de chalut, de poissons de ligne, l'absence d'une réglementation suffisante, la pauvreté des moyens de surveillance et de contrôle, entraînent une raréfaction qui crée l'angoisse de tous les professionnels réfléchis.

Tout s'y mêle, depuis la pratique de la pêche sous-marine qui écarte des côtes, des lieux de ponte, beaucoup d'espèces et qui détruit principalement les mollusques et les crustacés — et je vous rappelle la question que je vous avais posée à cette même tribune il y a quelques mois — qu'il s'agisse de la mise en service de procédés de pêche destructeurs, comme ces lignes de 100 kilomètres de longueur employées pour la pêche au thon par les Japonais au large de Dakar, procédés qui entraînent la

perte, sans profit pour personne, de beaucoup de poissons capturés, tout concourt à appauvrir la mer et à détruire cette richesse que, depuis qu'il existe des hommes, on croyait inépuisable.

Allons-nous continuer à rester passifs devant ces destructions ? Quelles initiatives la France va-t-elle prendre ? S'il est un domaine où l'action internationale est indispensable, c'est bien celui-là.

Sur ce point aussi, je vous demande, monsieur le ministre, d'indiquer avec précision les intentions du Gouvernement. (Applaudissements.)

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

**M. René Schmitt.** Mesdames, messieurs, mon intervention sera brève parce que limitée à un sujet précis : le reclassement indiciaire des agents du gardiennage.

Je dois d'abord rappeler que, lors de la discussion du budget de la marine marchande de 1955, au mois de décembre 1954 — il y a de cela sept ans — l'Assemblée nationale s'était prononcée à l'unanimité, par 580 voix contre zéro, en faveur du reclassement des syndics des gens de mer, des gardes maritimes et des agents du gardiennage. Par la suite, un arbitrage de M. le président du conseil d'alors avait admis le reclassement des deux premiers corps, mais avait écarté celui des agents du gardiennage.

Par décret du 9 octobre 1929, ce corps avait obtenu la parité de traitement avec tous les agents de l'Etat de la quatrième catégorie, comme je l'avais expliqué, dans le rapport que j'avais eu l'honneur de présenter en 1954 au nom de l'ancienne commission de la marine marchande. Par la suite, la hiérarchie de la fonction avait été bouleversée. Le corps des agents du gardiennage avait été à nouveau déclassé et ramené au mode d'attribution de 1914.

A l'heure présente, les agents du gardiennage sont un corps délaissé à tel point que leurs situations sont des plus précaires et qu'un agent parti en retraite après trente-huit années de service s'est vu récemment attribuer une pension annuelle de 213.180 anciens francs.

Je serais très heureux, monsieur le ministre, si vous vouliez bien reprendre ce dossier, puisque je ne peux pas en prendre moi-même l'initiative, étant donné qu'on m'opposerait, bien entendu, l'article 40 de la Constitution. Je crois qu'il vous appartient de vous pencher sur le sort de cette catégorie particulièrement abandonnée, alors que les deux autres catégories qui avaient été jadis ses égales ont obtenu satisfaction. Je vous demande de bien vouloir régler cette question afin qu'elle ne devienne plus, chaque année, un rite dans la discussion budgétaire et qu'un droit obtenu pendant quatorze ans soit enfin rétabli. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Dreyfous-Ducas, dernier orateur inscrit.

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** Monsieur le ministre, je serai bref.

C'est au nom de M. Dalbos et de certains de nos collègues girondins que je désire attirer votre attention sur un problème qui a déjà été évoqué tout à l'heure, en particulier par M. Fraissinet, celui de la lourde charge qui pèse sur le trafic maritime, sous la forme du droit de timbre sur les connaissements.

Certes, nous avons l'an dernier voté cette taxe. Certes, nous vous avons cette année demandé d'accepter l'amendement présenté par M. Denvers et repris par l'ensemble de la commission des finances, pour la réduire dans l'année qui vient.

Mais, même pour cette année, il serait souhaitable que vous acceptiez d'examiner la possibilité de financer l'établissement national des invalides de la marine par une ressource qui pèserait moins sur le trafic international et, par conséquent, sur la concurrence que nous font certains pays européens.

J'attire votre attention sur ce point, monsieur le ministre, et j'espère que vous ferez tous vos efforts pour supprimer cette surcharge l'année prochaine. (Applaudissements.)

**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, M. le rapporteur de la commission des finances, dans sa brève présentation d'un excellent et substantiel rapport, a lancé un appel émouvant au ministre chargé de la marine marchande et au Gouvernement tout entier.

Il craignait que l'esprit de la mer, le sens profond de la vocation maritime française fût quelque peu perdu et par les responsables de la marine marchande et par les jeunes commis appelés au service de l'Etat et par l'opinion publique.

Qu'il me permette de lui dire ainsi qu'à M. Duchesne que, pouvant établir — comme d'autres l'ont fait cet après-midi — une comparaison à trois ans d'intervalle, c'est la première fois, depuis 1958, que j'ai entendu poser autant de questions intéressantes à l'occasion de la discussion du budget de la marine marchande. M. Hervé Nader a pu noter que les hommes de quart étaient peu nombreux. J'ai cependant l'impression qu'ils se sont efforcés de

mener l'embarcation dans les meilleures conditions possibles et qu'à aucun moment ils ne se sont endormis à leur poste. (Sourires.)

Monsieur le rapporteur spécial, je ne crois pas que votre crainte soit justifiée. Il est vrai que le monde de la mer est inquiet. Les interventions que j'ai entendues cet après-midi et ce soir le montrent, ainsi que les contacts que j'ai pris tout au long de l'année — je remercie M. Nader et M. Michaud d'y avoir fait allusion — non seulement sur les côtes bretonnes mais aussi sur les autres côtes françaises longues de 2.500 kilomètres, le monde de la pêche fait état de préoccupations en présence de la concurrence internationale accentuée qui s'affirme. Il est vrai aussi que le monde de la mer et de l'armement au commerce s'inquiète.

La question des paquebots a été soulevée. Qui peut dire avec précision, ce que sera, d'ici dix, vingt, trente ou quarante ans, l'avenir exact des paquebots ? Il est vrai que tout le monde s'inquiète devant la crise prolongée des frets et de ses conséquences inévitables sur la construction navale.

Monsieur le rapporteur — je sais que vous êtes fondamentalement d'accord — on peut à la fois être profondément conscient des malaises dont souffre notre marine marchande et, pour autant, ne pas se replier sur soi-même en considérant, au contraire, que la meilleure sauvegarde du monde de la mer est l'ouverture très large vers l'extérieur, non pas le repli mais l'expansion.

Je suis persuadé — je voudrais que vous le fussiez autant que moi — que parmi les jeunes commis dont vous parliez, nombreux sont ceux qui se passionnent pour les problèmes de la mer. Les services de la marine marchande — je puis comparer avec d'autres sections du département qui m'est confié — ont recruté ces dernières années, en petit nombre sans doute, des jeunes, anciens élèves de grande qualité de l'école nationale d'administration, qui me paraissent valoir ceux qui recrutent d'autres ministères.

Le problème de la mer se pose peut-être aujourd'hui en des termes quelque peu différents de ceux que nous avons pris l'habitude d'évoquer durant plus d'une décennie. Il m'est arrivé de dire à cette époque qu'il fallait se méfier du folklore et s'occuper des réalités. Je persiste dans cette vue et je demeure persuadé que c'est en se tournant vers l'avenir, avec sagesse et prudence, certes, mais avec résolution, que l'on élaborera des solutions valables pour les problèmes de la mer et de la marine française.

Les deux rapporteurs, comme la plupart des orateurs, ont centré leurs interventions sur les problèmes traditionnels et essentiels de la construction navale et de l'armement. J'évoquerai celui de la construction navale en terminant, tandis que la suite du débat sera, du fait des amendements déposés, naturellement consacrée à celui de l'armement.

Je répondrai donc d'abord aux orateurs qui sont intervenus, avec pertinence et conviction, sur des questions précises, peut-être plus limitées, mais qui concernent le sort des hommes, le destin de la pêche, l'enseignement.

Je remercie M. Trellu et M. Michaud qui, d'un point de vue différent, ont examiné le problème du danger et de la peine des hommes et rappelé le devoir qui est le nôtre de tout faire pour assurer leur sécurité. M. Trellu s'est plus particulièrement intéressé aux sociétés de sauvetage et a déploré l'insuffisance de l'effort accompli. Hélas ! les crédits en ce domaine sont toujours insuffisants, car le danger est toujours disproportionné.

Le crédit en capital pour le renouvellement des canots de sauvetage s'élève annuellement à 140.000 nouveaux francs, ce qui permet la construction de deux canots et la remise en état de plusieurs autres. S'il est vrai que ce crédit n'a pas varié depuis 1949, on peut néanmoins discuter le point de savoir si l'effort à faire est plus grand aujourd'hui qu'il ne l'était au lendemain de la guerre. En 1961, le crédit accordé a été, en réalité, supérieur de moitié à celui des années précédentes, puisqu'un crédit supplémentaire de 700.000 francs a été inscrit dans le premier collectif de l'année en vue du remplacement du canot de l'île de Sein, question que M. Trellu a lui-même évoquée.

M. Michaud s'est préoccupé de ce que je viens d'appeler la peine des hommes et des dangers qu'ils apportent. Il a posé le problème du secours à attribuer aux pêcheurs ayant subi des dégâts au cours de calamités atmosphériques.

Il est vrai que mon budget ne prévoit aucun crédit à cet effet. Mais les pêcheurs, surtout lorsqu'ils sont déshérités, peuvent obtenir des secours sur les crédits dont dispose le ministère de l'intérieur. Je ne demande qu'à appuyer les demandes de ces professionnels. Lorsque je serai saisi des cas les plus intéressants, M. Michaud peut être certain qu'il trouvera auprès de moi une oreille attentive.

M. Michaud a également insisté sur la liaison du continent avec les îles bretonnes et pas seulement avec ces îles, puisqu'il est député de la Vendée. Il a mis en parallèle ces liaisons avec une autre île qui se croit elle-même défavorisée, parfois à tort,

et qui se trouve, selon les Bretons et les Vendéens, mieux traitée que nos îles de l'Atlantique.

Je lui rappelle cependant que des crédits sont prévus au budget du ministère de l'intérieur pour permettre l'amortissement des navires consacrés à ces liaisons.

M. Michaud a soulevé aussi la question de l'enseignement privé. Je le remercie de m'avoir donné l'occasion d'affirmer que non seulement les subventions versées aux écoles privées qui préparent au brevet de pêche ne seront pas supprimées, mais que les indemnités versées au titre de la promotion sociale en substitution de salaires aux pêcheurs qui acceptent de rester à terre pour préparer des brevets en cours de carrière, iront aux élèves des écoles privées aussi bien qu'aux élèves des écoles de l'Etat, pourvu que les écoles soient habilitées et que les cours groupent — c'est la condition habituelle en ce domaine — un nombre minimum d'auditeurs.

Je remercie également M. Michaud de me donner l'occasion d'indiquer que l'enseignement du brevet de la pêche sera développé au cours des années à venir, au besoin, et pour la première fois, par l'ouverture de cours de capitaines de pêche dans les écoles nationales de la marine marchande, sans que les écoles privées de pêche cessent d'être utiles et, par conséquent, aidées.

Je dirai aussi à M. Cermolacce que le crédit nécessaire à la construction de l'école d'apprentissage maritime du Ilavre figure au présent projet du budget et que si l'école d'apprentissage maritime de Marseille doit être fermée à la fin de la présente année scolaire, en raison du mauvais état des bâtiments et de l'insalubrité de certains d'entre eux, une école nouvelle sera édiflée pour recevoir, dans un proche avenir, les jeunes marins de Marseille et de la côte provençale.

M. Coudray a insisté sur une question où mes responsabilités de ministre chargé de la marine marchande entrent tristement en conflit avec mes responsabilités de ministre chargé du tourisme, à savoir la pollution des mers et, surtout, la pollution des plages.

Sur le plan national comme sur le plan international, des commissions et des comités ont été constitués. La constatation est aisée. La formulation juridique du contrôle à exercer n'est pas impossible. Le contrôle pratique des navires qui se livrent à des opérations de dégazage qui polluent la mer n'est pas toujours chose aisée lorsqu'ils les exécutent à 50 milles au large et souvent davantage, surtout lorsqu'il s'agit de bâtiments de nationalités les plus diverses. Pourtant, au sein des conférences internationales saisies de ces problèmes de la mer du Nord, nous essayons de rapprocher les points de vue des intéressés. Je ne désespère pas d'aboutir à une solution dans ce domaine où, de plus en plus, se dégage un point de vue commun.

Mesdames, messieurs, l'observation que j'ai entendue le plus fréquemment aujourd'hui — je m'y attendais, d'ailleurs, m'étant moi-même souvent entretenu de ce problème avec mon collègue des finances — est celle de la taxe sur le carburant, dont le produit contribue aux ressources de l'établissement national des invalides de la marine.

De cet établissement beaucoup a été dit, en particulier sur sa gestion mais aussi sur les lourdes charges qu'il fait peser sur le budget. Mais aucun de vous ne peut se dissimuler un certain nombre de mesures qui ont été prises en matière de sécurité sociale cette année et celles qui, sur un plan plus général, pourront être prises ou seront sur le point de l'être, en matière d'allocations familiales, se traduiront par un accroissement important des charges de l'établissement national des invalides de la marine. Personne ne souhaite, je pense, que de telles mesures n'affectent pas l'établissement national des invalides de la marine. Car les marins doivent bénéficier également de l'amélioration des prestations sociales, comme les autres catégories professionnelles.

Le ministre chargé de la marine marchande, le ministre des finances et le secrétaire d'Etat aux finances sont donc, chacun en ce qui le concerne, pris entre le désir d'obtenir la diminution des taxes, des ressources les plus impopulaires ou les plus désagréables, et la préoccupation de savoir qui, comme le disait M. Fraissinet, supportera le poids déjà trop lourd des cotisations ou des ressources demandées à l'Etat qui, à lui seul, fournit 210 millions de nouveaux francs.

J'ai recherché toutes les ressources possibles en vue d'obtenir une diminution substantielle des taxes sur le carburant. Je ne désespère pas d'aboutir mais — je crois avoir appris cela dans un cours de finances publiques voici déjà plus de trente ans — comme les meilleurs impôts sont ceux qui existent et les pires ceux qui sont à créer, j'ai cru, en écoutant M. Michaud cet après-midi, entendre la sagesse de mes anciens professeurs de droit. Déjà, en me demandant de supprimer la taxe sur le carburant, il me mettait en garde contre toute formule de remplacement qui, par définition, lui paraissait pire que ce qui existe parce qu'elle n'existait pas encore.

Il faudra faire un choix délicat. Si vous voulez vraiment obtenir une réduction sensible de la taxe sur les carburants, il faudra, au moment où, par ailleurs, nous aurons à nous préoccuper des charges nouvelles de l'établissement national des invalides de la marine, trouver une taxe de remplacement et savoir laquelle est la meilleure.

Soyez sûr, en tout cas, mesdames, messieurs, que rien ne sera décidé qui ne vous ait été préalablement soumis : c'est d'ailleurs un principe absolu en matière de perception de taxe.

Je vous dois un exposé clair et net. Je ne suis pas certain que les concessions conchyliques, étant donné les bénéfices qu'elles procurent — j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qu'a dit à ce sujet M. Coudray tout à l'heure — ne puissent pas supporter plus aisément que les pêcheurs eux-mêmes une charge proportionnellement assez faible qui, dans les régions de l'Ouest que je connais bien, est hors de proportion, par exemple, avec les fermages que paient les cultivateurs leurs frères.

Mais de cela nous parlerons le moment venu, c'est-à-dire lors de l'examen des derniers articles de la loi de finances. Si nous ne nous mettons pas d'accord, eh bien ! nous en resterons où nous en sommes. Je doute, en tout cas, que l'Assemblée juge possible de diminuer fortement les taxes existantes, au moment où les charges vont s'accroître, sans avoir au moins essayé de dégager quelques ressources nouvelles.

J'ai noté également ce qui a été dit des compagnies d'économie mixte, ou d'intérêt national, comme n'oubliant jamais de les appeler M. Fraissinet avec une certaine pointe d'amertume.

M. Christian Bonnet a traité cette question dans son rapport écrit et je sais, par ailleurs, qu'il prépare un rapport où il la traitera au fond.

Je suis, certes, prêt à en entretenir l'Assemblée, si elle le désire, mais il me semble préférable, puisque la commission en est saisie, que nous en discutions au cours de la prochaine session — et je me tiendrai alors à la disposition de l'Assemblée et de sa commission — plutôt que de la traiter mal en quelques minutes.

Cela vaudra mieux qu'un échange de flèches en séance publique — M. Fraissinet me permettra de le lui dire — ces flèches qu'il envoie chaque année, sur le saint Sébastien qu'est par destination le ministre de la marine marchande (*Sourires.*) et que je m'efforce d'arracher.

La question des avenants aux conventions qui lient l'Etat aux compagnies d'économie mixte a été évoquée ; je réponds franchement à M. le rapporteur qu'en effet, nous en discuterons. Je ne puis m'engager à les soumettre pour approbation, mais je suis entièrement d'accord, cher monsieur Duchesne, pour en informer très clairement la commission en temps utile afin qu'elle puisse faire connaître son opinion.

Des problèmes de personnels ont été soulevés par M. Bourdelès et par d'autres orateurs, notamment sur les syndics des gens de mer auxquels M. René Pleven avait, dans les années précédentes, attaché son nom.

M. René Pleven me permettra de lui rappeler que nous avons déjà fait de grands progrès vers la solution de ce problème qui a été si longtemps retardée. Nous avons maintenant fait les trois quarts du travail et il ne suffit plus, la révision d'ensemble ayant fait l'objet d'un décret publié au *Journal officiel* du 20 octobre, que de définir les indices plancher et plafond pour chaque corps, ce qui vous procurera la satisfaction, monsieur le président Pleven, après une lutte que vous avez menée pendant dix ou onze ans, d'avoir atteint l'objectif que vous vous étiez fixé.

Cela n'est pas une raison pour oublier les agents, moins bien traités, qui sont chargés du gardiennage. Je ne perds pas de vue cet autre problème et puisqu'on m'y a encouragé, dans la mesure où j'ai pu donner satisfaction à M. René Pleven, je m'efforcerai de ne pas oublier cet autre corps et de parvenir à résoudre le problème.

**M. René Schmitt.** Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire.

Donnez-vous satisfaction aux agents du gardiennage comme vous avez donné satisfaction aux syndics des gens de mer ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je m'efforcerai de donner une solution au problème posé par les agents du gardiennage. C'est-à-dire que j'apporterai autant de soin que je l'ai fait pour donner satisfaction à M. Pleven à la recherche de la solution et j'espère que les Dieux me seront favorables et que je pourrai réussir aussi bien à propos des agents de gardiennage que j'ai réussi à propos des syndics des gens de mer.

**M. René Schmitt.** Alors je ne serai pas loin de me convertir. (*Rires.*)

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'aborde maintenant la question des chantiers navals qui est essentielle et très préoccupante.

Je m'adresse à M. Cassagne, car c'est lui qui a traité la question au fond encore que d'autres aient apporté leur contribution très utile à la discussion

Tel le météorologue qui a annoncé la pluie, mais se réjouit du beau temps, je serais heureux si mes craintes étaient démenties par les faits.

M. Cassagne a dit, avec prudence d'ailleurs, qu'il voulait lui-même se garder d'optimisme mais qu'il contestait mon pessimisme. Hélas ! je le dis franchement, je ne vois pas à la lecture du chiffre des commandes mondiales en cette dernière année qu'en 1961 la situation par rapport à 1958, 1959 et 1960 ait été modifiée.

Le fait nouveau, c'est que, bien que n'ayant pas effectivement suivi les recommandations du Livre blanc et de la commission du président Merveilleux du Vigneaux dont a parlé M. Hervé Nader, les chantiers ont réussi, semble-t-il, à survivre.

Mais la question qui se pose, n'est-il pas vrai, est de savoir s'ils ont survécu parce que la situation s'est améliorée, s'ils ont survécu parce qu'ils ont fait des efforts terriblement ardu pour eux, qu'ils ne pourront pas indéfiniment renouveler, ou s'ils ont survécu parce que, au lieu des 16 milliards prévus en 1957, vous avez accordé l'an dernier 29 milliards et que vous allez, à ma demande, en accorder plus de 30 cette année. Là est la question.

Je ne mets pas en doute, monsieur Cassagne, un seul instant que si, au lieu de consacrer 30 milliards à l'aide à la construction navale, il en était accordé 60, il serait possible aux chantiers de construction navale, non pas de construire 350.000 tonneaux de jauge brute compensée, mais 400, 450, 500 ou 600.000.

Les chiffres qui ont été donnés le prouvent, un certain nombre de pays ont décidé, sous des formes diverses, d'aider la construction. On peut dire que, pour chacun des Etats, il suffit d'aider ses chantiers navals à un niveau tel qu'il soit en mesure d'utiliser à plein leur capacité au détriment des Etats qui consentiront une aide moindre. Mais la question est de savoir si nous pourrons chaque année adopter un budget accru. Je rappelle que la précédente Assemblée avait voté un plan de quatre ans avec une dotation de 16 milliards de francs et que nous en sommes maintenant au double pour des quantités moindres et malgré une diminution de l'aide de 15 p. 100 que, très légitimement d'ailleurs — je ne le lui reproche pas — M. Cassagne a déplorée.

La question est alors de savoir si c'est cela qu'on appelle un bilan encourageant. Il y avait, en effet, deux solutions. Vouloir avoir raison — et Dieu m'en garde — ou accroître des crédits. J'ai préféré accroître les crédits.

Je ne cherche pas à avoir raison pour le plaisir d'avoir raison. J'aurais eu raison ou, du moins, vous auriez eu raison contre moi si, avec 16 milliards on avait construit plus de tonneaux, mais le fait d'en avoir construit moins avec 30 milliards ne prouve pas que la situation soit moins grave qu'on le craignait. Il prouve que, finalement, le ministère des finances auquel, après tout, il faut bien, de temps en temps, rendre sinon quelque hommage, du moins quelque justice, ayant compris la gravité du problème, nous a accordé un certain nombre de milliards qui n'étaient pas prévus, plutôt que de laisser ici ou là tel ou tel chantier fermer ses portes.

Mais pouvons-nous dire que le problème est vraiment résolu, alors que sur les quatorze chantiers il n'en reste que huit qui bénéficient de l'aide à la construction navale au-dessus d'un certain tonnage et qui, au surplus, se disputent âprement les commandes de l'Etat.

C'est une question qu'il faudra bien étudier au fond, mais lorsque je vois quels sont, dans le monde, les chantiers qui survivent et quels sont ceux qui obtiennent le maximum de commandes et que je m'aperçois que ce sont les chantiers les plus concentrés des Pays-Bas, de l'Allemagne, de Scandinavie, sans parler du Japon, je ne suis pas sûr que, malgré les critiques amusantes que M. Hervé Nader comme M. Cassagne leur ont adressées, les auteurs du livre blanc aient à retirer de ce qu'ils ont alors écrit et prévu.

Je le répète, l'Etat peut certes trouver un moyen financier pour différer les échéances ou les conclusions. La question est de savoir s'il peut se le permettre indéfiniment.

Erreur de prévisions ? Peut-être et, je le répète, si c'est une erreur, tant mieux. Je crains que rien ne sera résolu si nous avons seulement augmenté le montant des crédits, alors que la situation des armements comme celle de la construction navale dans le monde ne s'est pas notablement améliorée depuis le premier débat que nous avons engagé à ce sujet, il y a maintenant près de trois ans.

De l'armement, nous parlerons à l'occasion de l'examen des divers amendements qui ont été déposés et par la commission tout d'abord, mais puisqu'il y a un point qui, je crois, ne sera pas discuté — l'allocation aux petits caboteurs — qu'il me soit permis de dire, cher monsieur Nader — et vous ne soutiendrez pas le contraire — qu'en réalité nous avons apporté une solution à ce problème.

L'aide n'était prévue que pour trois ans et, à un certain échelon, la lutte a été rude pour empêcher que la décision de la supprimer purement et simplement soit appliquée. Les arguments que vous avez développés, il y a longtemps que je les

ai fait valoir. Mais il est vrai que vous venez me voir trop rarement, comme vous le regrettiez si amicalement tout à l'heure. (Sourires.)

En réalité même, nous en avons obtenu le renouvellement à un niveau bien supérieur.

Je veux apporter une autre précision sur le nombre de caboteurs français, comparés aux caboteurs étrangers, non pour vous qui connaissez parfaitement ces chiffres, mais pour vos collègues qui, peut-être, lorsque vous parliez des caboteurs qui circulent de Brest à Bayonne, ont cru qu'il s'agissait de l'ensemble des caboteurs français.

Quatorze caboteurs ont été fabriqués en France avec l'aide de l'Etat. Je le précise parce que, sans cela, on me demanderait à quoi ont servi les crédits de ces dernières années.

Or, les caboteurs français ne circulent pas seulement de Brest à Bayonne. Il y en avait, en service, au 1<sup>er</sup> juillet 1961, 37 de moins de 300 tonneaux, 26 de 300 à 500 tonneaux, et 37 de 500 à 1.000 tonneaux. Je ne parle pas des gros parce que nous avons à ce sujet un petit différend avec M. Nader qui, à partir du moment où les caboteurs dépassent 1.000 tonneaux, ne les considère plus comme appartenant à cette catégorie.

C'est trop peu par rapport aux 1.400 caboteurs néerlandais et allemands. Ce n'est tout de même pas la proportion de 1 à 100. J'ai déjà assez honte de la proportion de 1 à 11; je ne peux pas accepter d'être taxé de cette proportion de 1 à 100.

**M. Hervé Nader.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

**M. Hervé Nader.** J'ai seulement voulu parler des cimentiers et de la lutte que la Société nationale des chemins de fer français s'approprie à mener contre eux, du moins si vous acceptez ses propositions. Voyez le *Journal officiel* des 2 et 3 octobre.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Cher monsieur Nader, vous m'avez invité à la coordination. Dieu sait que je ne m'en occupé que trop, aux dires de certains, pour ne pas manquer d'étendre cette coordination aux trafics maritime et ferroviaire, encore que, bien entendu, les intérêts bretons réagissent de façon différente, s'ils sont seulement utilisateurs de ciment ou s'ils sont liés avec le cabotage. C'est là l'intérêt des arbitrages comme celui qui m'est confié.

Je voudrais maintenant, mesdames, messieurs, vous dire un mot d'un problème que vous avez tous évoqué et auquel j'attache une importance essentielle, le problème de la pêche.

Vous avez lancé des appels au Gouvernement, mais vous n'avez pas critiqué directement son action. Vous lui avez seulement demandé d'être plus vigilant, plus précis, plus actif. Ce problème de la pêche est, en effet, un de ceux qui appellent légitimement une particulière attention de la part du Gouvernement.

Le monde de la pêche se transforme et il faut qu'il se transforme; car non seulement le Marché commun, mais simplement le développement des accords inter-européens ou même un minimum de liberté dans le monde, crée des concurrences redoutables pour les pêcheurs. Pour six pays, leur sort est à peu près déterminé. Les nouveaux pays qui frappent à l'entrée ne sont pas sans présenter de dangers. D'autres, qui sont retenus pour des questions politiques — c'est un fait — pourraient sur le plan de la pêche, demander leur entrée dans des conditions particulièrement inquiétantes pour nos pêcheurs.

Si l'on pense aux pays insuffisamment équipés ou, comme on les appelle, « sous-développés » et qui cherchent tous leur voie dans le développement de la pêche, on risque de voir une affluence de poisson sur les marchés mondiaux, alors que nous connaissons tant de difficultés à en trouver sur nos côtes.

Il est évident qu'en présence des formules qui ont été signalées par les uns et les autres un effort considérable doit être accompli.

M. le rapporteur de la commission des finances, avec la juste cruauté de son jeune âge, n'a pas manqué d'être sévère pour les organismes dont j'assume la responsabilité. Qu'il me permette de lui dire très amicalement que cette sévérité serait totalement justifiée si les résultats que nous obtenons correspondaient à l'action maximum que nous pouvons mener.

J'ai visité avec lui le dernier navire océanographique de l'institut des pêches. Ce bâtiment est unique, alors qu'il nous en faudrait trois ou quatre et encore adaptés à d'autres usages et à d'autres pêches.

Avec cet esprit pratique et réaliste qui règne dans cette Assemblée, il me reproche de me perdre un peu dans les nuées de la recherche fondamentale scientifique pendant que d'autres, qui ont le goût de la recherche fondamentale océanographique ou géographique, nous reprochent de perdre notre temps dans les détails de la vie quotidienne, alors qu'on ne peut réussir la recherche appliquée qu'après avoir essayé d'abord de poser les principes de la recherche fondamentale.

Certes, ce budget ne répond pas entièrement aux préoccupations exprimées très légitimement tant par le rapporteur que par d'autres orateurs. Il faut que l'opinion — ainsi que le demandait M. le rapporteur — il faut que l'Assemblée, ceux qui m'écoutent ce soir, il faut que le ministère des finances, que tous comprennent qu'un effort complet de modernisation s'impose.

L'an dernier, le ministère des finances a accepté l'amorce du plan de relance des pêches, avec des crédits, certes insuffisants, mais il a ainsi montré une bonne volonté qui ne s'était jamais manifestée à ce degré.

En réalité, il suffit d'aller visiter nos côtes — beaucoup d'entre vous l'ont fait — pour constater qu'il y a certes beaucoup d'inquiétudes chez les pêcheurs, mais aussi beaucoup de goût de la lutte et de désir d'essayer d'explorer de nouvelles voies.

Je suis persuadé, maintenant que la situation évolue tout au long de nos côtes, que nous allons connaître de nouvelles formes de la pêche et de nouvelles possibilités pour nos pêches maritimes.

C'est dans cet esprit de dynamisme, monsieur le rapporteur, que je voudrais vous dire que, technocrates ou non, chargés de services trop étendus ou de départements trop importants, les uns et les autres et chacun à sa place s'efforcent de comprendre ce que doit être la vocation maritime de la France en 1961 et pour les années à venir. (Applaudissements.)

**M. le président.** Nous allons examiner les crédits du titre III. **M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je demande la parole.

**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.** Monsieur le président, je formule une proposition à laquelle, sans doute, l'Assemblée ne s'opposera pas.

Si nous voulons mener utilement cette discussion, nous devons respecter un ordre logique.

Or, l'amendement le plus important est celui de la commission des finances et de M. Fraissinet. Selon qu'il sera voté ou repoussé, les autres amendements perdrent ou bien, au contraire, prendront tout leur intérêt.

Je me permets donc de demander que le vote sur les titres III et IV soit réservé jusqu'au vote sur l'article 43.

L'Assemblée pourra alors, en connaissance de cause, prendre des décisions sur les points secondaires.

**M. le président.** M. le ministre des travaux publics et des transports demande la réserve du titre III et de l'amendement n° 66 et du titre IV et de l'amendement n° 91.

La réserve est de droit lorsqu'elle est demandée par le Gouvernement.

Le titre III et l'amendement n° 66 et le titre IV et l'amendement n° 91 sont donc réservés.

Personne ne demande la parole sur le titre V ?...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 12 millions 500.000 nouveaux francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 7.430.000 nouveaux francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 306 millions 900.000 nouveaux francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 183.978.000 nouveaux francs.

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

[Article 43.]

**M. le président.** J'appelle maintenant l'article 43, dont l'examen est rattaché au budget de la marine marchande :

« Art. 43. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1962 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 43.

(L'article 43, mis aux voix, est adopté.)

[Après l'article 43.]

**M. le président.** M. le rapporteur général et MM. Arrighi, Courant, Dreyfous-Ducas et Fraissinet, au nom de la commission des finances, ont déposé un amendement n° 67 qui tend, après l'article 43, à insérer le nouvel article suivant :

« En application de la loi de finances rectificative pour 1961 (n° 61-825) du 29 juillet 1961, et pour faire face aux surcharges diverses qui handicapent le pavillon français dans la concurrence internationale, il est institué, en faveur de l'armement naval, une compensation sous la forme d'allocations budgétaires.

« Ces allocations ne pourront avoir un caractère discriminatoire. Elles seront attribuées en fonction de barèmes à soumettre avant le 31 décembre 1961 à l'approbation du Parlement.

« Ces barèmes ne joueront pas pour les trafics à l'abri du monopole de pavillon ni au profit des lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte. »

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je demande la parole.

**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 voudrais que l'Assemblée ne prenne surtout pas en mauvaise part l'observation que je vais faire.

Je lui prouverai d'ailleurs dans un instant que, si elle la prenait en mauvaise part, elle aurait tort.

Il est, en effet, de mon devoir d'opposer à cet amendement l'article 41 de la Constitution, non pas parce que je fais fi de la collaboration entre l'Assemblée et le Gouvernement, mais, si j'ose m'exprimer ainsi, pour une raison de rédaction.

Demander au Gouvernement de soumettre avant le 31 décembre les barèmes à l'approbation du Parlement, c'est faire empiéter les prérogatives du pouvoir législatif sur celles du pouvoir réglementaire.

Je suis prêt à collaborer avec l'Assemblée mais j'espère qu'elle ne m'en voudra pas si je lui fais observer que cette collaboration doit rester conforme aux termes de l'article 41 de la Constitution.

**M. le président.** La parole est à M. Arrighi pour répondre au Gouvernement.

**M. Pascal Arrighi.** Monsieur le ministre, vous opposez l'article 41 de la Constitution à l'amendement qui vient d'être appelé.

J'admets bien volontiers que, dans la mesure où cet amendement fait obligation au Gouvernement de soumettre au Parlement les barèmes d'aide, l'article 41 de la Constitution est applicable.

Cela n'est pas une surprise. Tout à l'heure M. Fraissinet en a parlé.

Il est vrai que les barèmes posent un problème d'administration courante et que, comme tels, ils relèvent du pouvoir réglementaire.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'ai rédigé un autre amendement, un amendement de substitution, qui vient d'être remis à M. le président de séance et que vous avez sans doute sous les yeux.

Le premier paragraphe est celui de l'amendement n° 67 qui vient de tomber sous les coups de l'article 41.

Le reste se lirait de la manière suivante :

« Ces allocations ne pourront avoir un caractère discriminatoire. Elles ne joueront pas pour les trafics à l'abri du monopole de pavillon, ni au profit des lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte. »

Cet amendement, manifestement recevable, est un amendement d'orientation. Il vous laisse le choix des barèmes mais il indique dans quel domaine et au profit de quel trafic cette aide devra être attribuée. S'agissant d'une dotation budgétaire importante, puisqu'elle s'élève à plus de trois milliards d'anciens francs, nous laissons l'initiative au Gouvernement, mais nous voulons être associés au contrôle.

C'est dire que cet amendement demeure dans le cadre des traditions budgétaires de la commission des finances.

**M. le président.** Si vous le permettez, monsieur Arrighi, avant de passer à l'amendement nouveau que vous venez de déposer, il convient de régler le sergent de l'amendement n° 67 auquel le Gouvernement oppose l'article 41 de la Constitution.

Dois-je déduire de vos explications que cet amendement est retiré ?

**M. Marc Jacquet, rapporteur général.** Par définition.

Au surplus, monsieur le président, c'est vous qui êtes juge.

**M. le président.** Ce n'est pas moi, c'est M. le président de l'Assemblée nationale.

D'ailleurs, il a été consulté et il estime...

**M. Pascal Arrighi.** Monsieur le président, il n'y a aucune objection au retrait de cet amendement.

**M. le rapporteur général.** Nous le retirons.

**M. le président.** L'amendement n° 67 est donc retiré.

Nous en arrivons maintenant à l'amendement n° 96 que M. Arrighi vient de déposer et qui est ainsi rédigé :

« Après l'article 43, insérer le nouvel article suivant :

« En application de la loi de finances rectificative pour 1961 (n° 61-825) du 29 juillet 1961, et pour faire face aux surcharges diverses qui handicapent le pavillon français dans la concurrence internationale, il est institué, en faveur de l'armement naval, une compensation sous la forme d'allocations budgétaires.

« Ces allocations ne pourront avoir un caractère discriminatoire.

« Elles ne joueront pas pour les trafics à l'abri du monopole de pavillon ni au profit des lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte. »

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

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Sur le plan juridique, M. Arrighi est bien meilleur juge que moi. Il l'a prouvé dans le passé et il le prouve encore dans le présent.

S'il n'est pas forcément toujours d'accord sur les points d'application de la Constitution, il a trop le respect des textes pour ne pas toujours les interpréter dans leur sens littéral.

Je le remercie donc et j'accepte la leçon, dans le meilleur sens du mot.

Pour autant que le modeste docteur en droit que je suis en puisse juger, l'amendement n° 96 tel qu'il se présente, est incontestablement recevable.

Je répondrai en trois points, à la fois, à M. Arrighi et à M. Fraissinet et, d'ailleurs, à tous les membres de la commission des finances qui, comme l'ont rappelé M. Fraissinet et M. le rapporteur Christian Bonnet, s'intéressent à ce problème.

Premier point : la méthode selon laquelle l'Etat se propose d'attribuer les allocations compensatrices n'est pas une « calamité dirigiste » ainsi que, avec beaucoup plus de finesse dans le propos que je ne saurais en montrer, M. Fraissinet l'a laissé entendre. Je citerai à cet égard une loi américaine, c'est-à-dire une loi d'un pays où la « free enterprise » me paraît encore être la règle. En voici un passage :

« Il est nécessaire que le pays dispose d'une marine marchande suffisante pour assurer la totalité de ses trafics internes et une part convenable de ses trafics internationaux d'importation et d'exportation, ainsi que l'exploitation des lignes internationales jugées essentielles. Cette marine doit être constituée par des navires construits en Amérique selon la plus haute technique et la meilleure adaptation commerciale et armée par des équipages spécialement formés et aptes à cette tâche. »

Pour appliquer ce principe, l'administration de la marine marchande est chargée de verser, depuis cinq ans — vous voyez que nous avons quelque retard dans ce domaine — des subventions compensatrices d'exploitation. Elle a pour mission permanente de « définir et de tenir constamment à jour les lignes et les trafics d'intérêt national, les caractéristiques et le nombre des navires nécessaires sur chaque ligne ou trafic et les différences de coût d'exploitation sous pavillon américain comparativement aux coûts d'exploitation des navires étrangers effectivement en concurrence sur chaque ligne ou trafic considéré ».

On m'exécutera de cette lecture un peu aride. Ce que je voulais montrer, c'est que, incontestablement, la méthode américaine est infiniment plus dirigiste que la nôtre, que je vais maintenant expliquer.

Ce qui, très visiblement, a frappé les membres de la commission, ce qui a justifié la brillante intervention de M. Fraissinet et motivé l'amendement de M. Arrighi, c'est la crainte de voir l'arbitraire s'instaurer dans la répartition des crédits destinés à permettre le versement de compensations nécessaires.

Je comprends parfaitement les craintes exprimées et pourquoi l'amendement de M. Arrighi dispose que ces allocations ne pourront avoir un caractère discriminatoire.

Je voudrais à cet égard préciser ma pensée.

Il est clair que l'aide doit être accordée, en fonction de barèmes fondés sur des critères strictement objectifs, aux entreprises de transport maritime assurant, sans l'intervention de protection ou de mesures particulières, des lignes ou trafics soumis à la compétition internationale.

Si je demande à M. Arrighi de bien vouloir retirer son amendement, excellent du point de vue juridique et qui pose le principe de critères objectifs que je suis tout prêt à m'engager à faire respecter, c'est parce qu'une position nuancée doit être, au moins pour partie, adoptée. En effet, la responsabilité qui est la mienne ne peut me permettre de m'engager à ne pas venir en aide, au moins en 1962, à des navires français sur des lignes particulièrement difficiles à exploiter et pour lesquelles l'octroi de l'aide fondée sur les barèmes s'avérerait insuffisante.

En somme, il s'agit, comme l'a dit M. Fraissinet, comme l'ont dit les rapporteurs, de compenser un certain nombre de surcharges d'origines diverses qui pèsent sur la marine française.

Le point de vue du Gouvernement, qui ne peut pas ne pas être le vôtre est le suivant : il est des cas où, compte tenu des crédits, compte tenu de la situation, l'application stricte des barèmes ne permettrait pas de maintenir une ligne. Comment pourrait-il m'être interdit d'agir alors que j'ai entendu plusieurs orateurs se plaindre de ce qu'on abandonne trop facilement certaines lignes ou certains trafics ?

La conception que l'on a critiquée — et qui, peut-être, avait été maladroitement formulée — c'est donc celle de l'allocation forfaitaire qui doit reposer sur des barèmes objectifs. Mais l'Etat ne remplirait pas sa tâche, le ministre chargé de la marine marchande ne remplirait pas sa tâche, si au moins une partie des crédits — environ un tiers — ne pouvait être, en cas de besoin, utilisée pour sauver des lignes d'intérêt national évident. Je dis « lignes d'intérêt national » au sens même où l'entendait M. Fraissinet, c'est-à-dire dont la disparition frapperait la France dans ses intérêts nationaux, quel que soit au demeurant l'exploitant effectif de la ligne.

En définitive, j'ai parfaitement compris le sens des interventions qui ont été faites, celui des discussions de la commission des finances et de l'amendement de M. Arrighi.

J'ai pris acte de la volonté de l'Assemblée : Les allocations doivent être attribuées selon des critères objectifs. Il reste que, au moins pour une part des crédits, le ministre doit pouvoir intervenir, non pas selon des principes de justice et d'équité que vous avez énoncés et sur lesquels je suis d'accord, mais selon les exigences de l'intérêt national afin que, si la chose est nécessaire, un effort maximum puisse être fait pour assurer le maintien de la présence française là où, vous en êtes d'accord, elle ne doit pas disparaître. (*Applaudissements au centre gauche.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des finances sur l'amendement n° 96 de M. Arrighi ?

**M. le rapporteur général.** La commission n'a pas eu à examiner ce texte.

Toutefois si, toute référence au barème qui a justifié l'application de l'article 41 de la Constitution étant éliminée, M. Arrighi reprend l'amendement n° 67 qui avait été déposé par la commission, je puis dire que son texte reflète le sentiment de la commission.

**M. René Schmitt.** De la majorité de la commission.

**M. le rapporteur général.** La commission avait décidé de présenter l'amendement n° 67.

Je suis obligé de dire la vérité même si elle ne correspond pas, aujourd'hui, au sentiment du Gouvernement.

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

**M. Jean Fraissinet.** Monsieur le ministre, vous me permettez de ne pas laisser sans réponse votre allusion au système américain.

Vous avez dit que la loi américaine était plus dirigiste que celle que vous nous proposez.

Je me permets de rappeler, d'abord, que le climat américain est très différent du nôtre puisqu'on pratique en Amérique la religion de la libre entreprise et qu'il n'y existe aucune entreprise nationalisée.

Le système américain, que j'ai eu l'occasion d'étudier avec le *Federal maritime board*, à Washington, consiste à passer des contrats avec des compagnies de navigation pour assurer des services dont l'Etat considère qu'ils présentent un intérêt national et que personne ne veut assurer sans subvention. C'est le système que, pour ma part, j'ai toujours préconisé au cours d'une longue carrière, et que j'ai opposé à notre formule de prise en charge par l'Etat des entreprises acculées à des embarras financiers.

Pourquoi le système que vous nous proposez est-il, contrairement à ce que vous semblez croire, plus dirigiste que le système américain ?

Je suis là obligé de consulter un papier pour ne pas m'exposer au risque de falsifier les textes de vos services. Il s'agit de trois allocations toujours appelées « aides », bien entendu.

« Une aide de base, octroyée aux navires de charge non pétroliers et aux paquebots actuellement engagés sur des lignes ou trafics déficitaires dont le Gouvernement estime souhaitable le maintien ».

« La réalité du déficit doit pouvoir être rétablie et vérifiée sur une période au moins égale à douze mois ».

Par conséquent, il faut justifier qu'on perd de l'argent et on obtient l'allocation de base. Si on ne peut pas ou si on ne veut pas justifier qu'on perd de l'argent, on n'en obtient pas, ce qui fait que vous arrivez fatalement à ce dirigisme que je me permets de qualifier d'inconcevable suivant lequel, sur un même trafic...

Vous faites un signe de dénégation, monsieur le ministre. J'enregistre avec beaucoup de plaisir votre geste, car il s'agit là d'un point essentiel. Je ne sollicite pas les textes, je les lis. Je ne les interprète même pas, parce qu'ils ont l'avantage d'être clairs.

Je répète : « Aide de base octroyée aux navires de charge non pétroliers et aux paquebots actuellement engagés sur des lignes ou trafics déficitaires dont le Gouvernement estime souhaitable le maintien ».

Considérons, par exemple, le cas de l'Amérique du Sud dont on parle beaucoup actuellement. Le Gouvernement, par hypothèse, souhaite le maintien des lignes françaises qui sont établies vers ce continent. A quiconque viendra vous dire, monsieur le ministre, qu'il perd de l'argent, vous accorderiez une aide. A ceux qui viendront vous dire qu'ils n'en perdent pas, vous ne donnerez rien. Par conséquent, vous arriverez à ce sur quoi vous ironisiez l'an dernier, c'est-à-dire que « vous nourrirez » — je ne puis tout de même pas dire que vous gaverez — le canard boiteux. (*Rires.*)

En deuxième lieu, l'aide supplémentaire.

Voici le texte qui émane de vos services :

« Sur demande spéciale des armateurs, aux navires dont le maintien ou l'installation sur une ligne ou un trafic sera considéré par le Gouvernement, comme présentant un intérêt essentiel alors qu'il a pu être établi que la situation financière de l'armateur ne lui permet pas d'assurer ce maintien avec le seul bénéfice de l'aide de base. »

Je ne voudrais pas me livrer à un examen critique, mais ce texte me paraît un peu moins clair que le précédent. Cela, c'est l'aide n° 2, c'est-à-dire que ceux qui perdront un peu plus d'argent seront encore un peu plus aidés.

Si ce n'est pas du dirigisme, et du type le plus affreux et le plus condamnable, je renonce, monsieur le ministre, à parler ma langue maternelle, qui est aussi la vôtre. (*Nouveaux rires.*)

J'arrive au 3° : Aide à certains pétroliers excédentaires, aide spécifique que l'administration compte régler cas par cas.

Cela, c'est le point culminant du dirigisme. Les armateurs des pétroliers vont tâter leurs poches et leur amour-propre et, selon la résistance qu'ils éprouveront sous leurs doigts, ils décideront ou ne décideront pas d'aller s'incliner devant vos services pour solliciter leur aumône.

Monsieur le ministre, le vieux libéral que je suis — et je n'en rougis pas — condamne votre système qui va très au-delà de ce que vous paraissez croire. Nous sommes là en présence d'un dirigisme dangereux, aucunement comparable avec le système américain que vous nous proposez en exemple.

D'ailleurs, savez-vous bien dans quel esprit se pratique le « dirigisme » américain ? J'ai eu récemment l'occasion de dire à M. le Premier ministre en commission des finances que les Anglo-saxons ne pratiquaient pas sans contrepartie l'aide aux pays sous-développés. Nous, qui venons de découvrir que nous donnions à notre ancienne Communauté plus qu'au temps où elle existait, quels sont les avantages compensateurs que nous retirons de notre aide ? M. le Premier ministre m'a répondu : Vous avez peut-être raison pour les Anglais, mais pas pour les Américains. Il était trop tard, pour lui répondre. Je réponds maintenant que les Américains exigent par exemple que toutes les cargaisons dont ils font cadeau aux pays bénéficiaires de leur aide soient transportées, pour 50 p. 100, sous pavillon national. Le pavillon français a assez pâti de cette clause pour que je ne l'ignore pas alors que rien de tel n'existe chez nous.

En résumé, monsieur le ministre, si l'amendement de M. Arrighi, dont vous reconnaissez qu'il n'est plus justiciable de vos foudres, est retiré, malgré les assurances très sincères, je n'en doute pas un instant, que vous nous donniez, l'armement sera livré au dirigisme, je n'ajouterai pas : des technocrates, pour ne blesser personne, bien que le mot soit à la mode dans cette enceinte. Sans doute avez-vous connaissance des difficultés auxquelles se heurte déjà la mise en place de votre aide sélective en raison des difficultés éprouvées pour répondre aux questions posées par votre administration ?

**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 réponds brièvement à M. Fraissinet dont je comprends très bien la sensibilité en la matière, étant donné que la conception de la libre entreprise est chez lui très ardente, et je répondrai également à une des questions posées tout à l'heure par un des orateurs.

Prenant le cas des pétroliers, M. Fraissinet s'inquiète qu'un texte sans valeur législative mais préparant la base du travail de commissions, indique que leur sort sera réglé « cas par cas ». L'exemple fourni illustre bien ce que la commission, M. Arrighi et au moins pour partie M. Fraissinet ont exposé tout à l'heure. Cela signifie que les pétroliers « intéressés », au sens où chacun l'entend, ne méritent pas d'aide, alors que les pétroliers indépendants, qui constituent un appoint néces-

saire à notre flotte pétrolière, peuvent bénéficier des allocations compensatrices.

C'est très exactement ce que ceux qui connaissent bien la question et qui sont intervenus cet après-midi ont dit : Ne faites pas en sorte que cette catégorie de navires, ceux qui sont intégrés à des sociétés productrices, bénéficient de ces allocations sous prétexte d'automatisme ou de forfait. L'exemple même cité par M. Fraissinet me permet de préciser clairement ma pensée à M. Arrighi.

Même avec un texte excellent dans la forme et qui formule un principe d'égalité et d'équité — sur lequel je suis d'accord — on risque d'aboutir à des conséquences qui justifieraient, l'an prochain, sinon même avant, mais sûrement l'an prochain, une certaine indignation de M. Fraissinet et, d'ailleurs, de la majorité de ses collègues.

C'est pourquoi je dis que je suis d'accord, quant à l'esprit de sa déclaration, avec ce qu'a dit M. Arrighi en ce qui concerne les critères objectifs, mais que je suis obligé de réserver en plus et en moins : en moins, c'est le cas que je viens d'indiquer, des pétroliers intégrés ; en plus, c'est celui d'un certain nombre de navires dont, en leur appliquant la seule règle commune, je n'empêcherais pas la disparition, alors que mon objectif — et celui du Gouvernement — doit être précisément de l'éviter.

Le point qui a choqué M. Fraissinet serait l'inégalité de traitement qui, elle, est en effet choquante. Lorsque des sportifs font le même effort et aboutissent à des résultats comparables, la récompense doit être la même, c'est l'évidence ; sinon, on crée l'injustice que M. Arrighi veut précisément éviter en posant son principe des critères objectifs.

Je le dis nettement : à données égales, les bateaux des lignes françaises qui, allant d'un point à un autre, se trouveront en concurrence, devront bénéficier des mêmes allocations. Cela me paraît évident, mais cela ne m'empêche pas d'insister auprès de M. Arrighi pour qu'il retire son amendement, faute de quoi, en voulant trop bien faire, il ensermerait le Gouvernement dans un corset qui l'empêcherait, dans certains cas, de sauver ceux qui doivent être sauvés, qui l'obligerait, dans d'autres cas, à aider ceux qui, à l'évidence, ne doivent pas l'être. C'est pourquoi, dans le texte que j'ai lu soigneusement pour qu'il figure dans les débats et serve de référence à la commission, j'indiquais : « ... sans intervention de protections ou de mesures particulières, des lignes ou trafics soumis à la compétition internationale... ». de façon que, en se référant à ce texte, on puisse éliminer les cas que la rédaction plus juridique, plus sûre de M. Arrighi ne permettrait pas d'écarter de l'allocation compensatrice pour l'armement.

En bref, trois cas se présenteront, le cas général : critères forfaitaires et objectifs ; le cas particulier, dans une proportion qui est limitée, des navires qui bénéficient — je pense au cas des pétroliers intégrés — d'une protection indirecte et pour lesquels nous ne pouvons pas nous permettre de dépenser l'argent de l'Etat ; enfin, le dernier cas, celui où il s'agit d'empêcher une ligne, sur laquelle la présence française s'est toujours manifestée, de disparaître.

Je ne crois pas qu'il y ait dans l'esprit des différences profondes entre nous et, entre gens de bonne foi, nous devons pouvoir, n'est-ce pas, nous mettre d'accord.

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

M. Pascal Arrighi. Après les explications éloquentes, abondantes, mais néanmoins précises que vous venez de donner, monsieur le ministre, je suis tenté de retirer mon amendement et de vous laisser faire une expérience pendant une année. Mais permettez-moi d'assortir ce retrait d'une condition que vous devriez pouvoir accepter et que je n'aurais pas besoin de faire matérialiser dans un autre texte législatif.

Cette condition est la suivante : l'an prochain, en temps opportun et bien entendu avant le vote du budget, vous fournirez à la commission des finances un document précisant l'emploi des crédits en cause et les modalités de l'aide à l'armement naval afin que le Parlement puisse exercer son contrôle pleinement et en toute connaissance de cause, après cette expérience d'une année.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je l'accepte d'autant plus volontiers que l'an dernier, dans une circonstance semblable j'ai pris un engagement identique concernant la R. A. T. P. et M. le président Lemaire ici présent est témoin que je l'ai tenu.

Le respect que j'ai montré jusqu'ici envers les commissions, je suis prêt à le manifester encore.

M. le président. Monsieur Arrighi, maintenez-vous votre amendement ?

M. Pascal Arrighi. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 96 de M. Arrighi est retiré.

M. Daniel Drayfous-Ducas. Sur quoi allons-nous voter ?

M. le président. Nous reprenons l'examen des titres III et IV de l'état C précédemment réservés.

J'en rappelle les chiffres :

« Titre III. — + 1.668.685 nouveaux francs ;

« Titre IV. — + 66.110.782 nouveaux francs. »

Pour le bon ordre de la discussion, il m'a été demandé de mettre d'abord en discussion le titre IV.

M. Fraissinet a déposé un amendement n° 91 tendant à réduire de 27.910.000 nouveaux francs le montant des crédits du titre IV.

La parole est à M. Fraissinet.

M. Jean Fraissinet. Je m'excuse d'abuser ce soir de la parole. Je serai maintenant très bref parce que tout ce que je pourrais dire à l'appui de mon amendement a déjà été dit.

Mais puisque j'ai de nouveau la parole, je voudrais tout de même répondre à M. le ministre sur un point particulier.

Vous dites, monsieur le ministre, qu'il y a des lignes sur lesquelles le Gouvernement estime que le pavillon français doit être maintenu. Je sais que ce problème se pose à vous en ce moment pour un trafic particulier.

Mais du moment où vous disposez de compagnies que vous contrôlez et que le déficit de ces compagnies est automatiquement pris en charge par l'Etat, c'est à ces compagnies qu'incombe l'honneur d'assurer un service qui vraiment devient alors d'intérêt national et pour lequel aucune compagnie non subventionnée ne se présente.

Par conséquent, pour l'ensemble des navires français, la compensation des surcharges du pavillon, et pour les services que le Gouvernement juge être d'intérêt national et pour lesquels ne se présente aucune libre entreprise, intervention d'une compagnie déjà contrôlée par l'Etat qui prend en charge son déficit. Ne serait-ce pas enfin la logique et la carté ?

Quant à mon amendement, du moment que vous nous dites être résolu à maintenir votre aide sélective, je demande à mes collègues de bien vouloir se prononcer sur la suppression du crédit qui gage cette aide.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. M. Fraissinet ne s'étonnera pas que je demande le maintien du crédit. Son raisonnement est logique, mais je voudrais que l'Assemblée me laisse faire l'essai de versement d'allocations compensatrices aux compagnies privées, afin de permettre le maintien de celles-ci, sans céder à la sollicitation, qu'à cette heure même j'ose à peine qualifier de « perverse », de les confier à des compagnies dites « nationales ».

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

M. le rapporteur général. La commission repousse l'amendement de M. Fraissinet qui est absolument contraire à l'esprit qui avait précisément inspiré l'amendement n° 67.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 91 de M. Fraissinet, repoussé par le Gouvernement et par la commission.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande un scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin public présentée par le Gouvernement.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble des locaux du palais et sera ouvert dans cinq minutes.

M. le président. Je prie mesdames et messieurs les députés de bien vouloir regagner leur place.

Je rappelle que je mets aux voix l'amendement n° 91.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	477
Nombre de suffrages exprimés.....	451
Majorité absolue.....	226
Pour l'adoption.....	125
Contre.....	326

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le titre IV de l'état C concernant la ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), au chiffre de 66.110.782 NF.

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

M. le président. Nous passons au titre III.

M. le rapporteur général, MM. Arrighi, Courant, Drayfous-Ducas et Fraissinet, au nom de la commission des finances ont déposé un amendement n° 66 qui tend à réduire de 90.000 NF le montant des crédits du titre III.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le président, cet amendement est retiré, car il était le corollaire de l'amendement n° 67 précédemment retiré.

M. le président. L'amendement n° 66 est donc retiré. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le titre III de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), au chiffre de 1.668.685 NF.

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

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

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** Je demande la parole.

**M. le président.** A quel sujet, monsieur Dreyfous-Ducas ?

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** J'avais déposé un amendement, il y a quelques minutes, pour reprendre l'amendement de M. Arrighi. Je m'étonne que vous n'en ayez pas fait état.

**M. le président.** Monsieur Dreyfous-Ducas, lorsque cet amendement a été déposé, j'avais déjà appelé l'amendement n° 91 de M. Fraissinet et j'avais donné la parole à son auteur pour le défendre.

De toute façon, nous ne pouvons pas, dans une discussion normalement organisée, revenir en arrière.

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** Mais, monsieur le président, l'amendement de M. Fraissinet étant le plus éloigné du texte du Gouvernement, il était normal qu'il soit discuté en premier lieu.

**M. le président.** Je dois vous indiquer, monsieur Dreyfous-Ducas, que, ainsi que le précise son exposé des motifs, l'amendement de M. Fraissinet n'était déposé que pour le cas où l'amendement retiré par M. Arrighi aurait été repoussé.

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** Celui de la commission des finances, mais non pas celui de M. Arrighi !

**M. le président.** L'amendement n° 96 de M. Arrighi tendait à insérer, après l'article 43, un article nouveau. Cet amendement étant retiré, j'ai mis aux voix les titres qui avaient été réservés.

Je comprends d'autant moins vos observations, mon cher collègue que, pendant plusieurs minutes, j'ai discuté de la procédure avec M. Fraissinet. Vous auriez pu déposer votre amendement avant que M. Fraissinet eût la parole.

Il ne m'est pas possible de revenir en arrière ni d'appeler un amendement qui a été retiré.

Nous abordons maintenant la discussion du budget du ministère de l'industrie.

## INDUSTRIE

### ETAT C

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

« Titre III : + 3.568.971 NF ;  
« Titre IV : + 52.746.250 NF. »

### ETAT D'

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicable aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

#### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisation de programme, 19.380.000 NF ;  
« Crédit de paiement, 6.560.000 NF. »

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

« Autorisation de programme, 54 millions de nouveaux francs ;  
« Crédit de paiement, 51.500.000 NF. »

Avant d'engager le débat, j'informe l'Assemblée que les délais suivants sont prévus : vingt minutes pour les rapporteurs, trois heures et demi pour les orateurs inscrits, plus l'intervention de M. le ministre de l'industrie, plus la discussion de deux amendements.

Deux solutions sont possibles : ou bien se conformer à la décision prise et épuiser le débat sans désespérer, ou bien interrompre le débat à deux heures du matin et le reprendre à neuf heures et demi.

En tout état de cause la décision doit être prise maintenant, de façon que les orateurs inscrits sachent à quoi s'en tenir.

Quel est l'avis de M. le rapporteur général ?

**M. Marc Jacquet, rapporteur général.** Pour ne pas imposer à nos collègues, et surtout au personnel, un rythme de travail trop rapide, on pourrait, en effet, envisager l'interruption du débat à deux heures du matin.

**M. René Schmitt.** Au point où nous en sommes, on pourrait achever la discussion cette nuit.

**Au centre.** Non, écoutons les rapporteurs et renvoyons à demain.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Jean-Marcel Jeanneney, ministre de l'industrie.** Je ne fais pas d'objection à la suggestion de M. le rapporteur général.

**M. le président.** Nous poursuivrons donc le débat jusque vers deux heures.

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

**M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial.** Mes chers collègues, j'ai analysé en détail, dans mon rapport écrit le budget du ministère de l'industrie pour 1962. Dans ce bref rapport oral je me bornerai à traiter deux problèmes particuliers, l'artisanat et l'expansion industrielle régionale.

Je signalerai tout d'abord que, dans ce budget, se trouve enfin satisfaite une légitime revendication souvent formulée par les porte-parole des milieux artisanaux. Pour la première fois, cette année, le Gouvernement a inscrit une dotation budgétaire qui permettra d'allouer une prime aux maîtres artisans qui acceptent de former des apprentis.

**M. René Tomasini.** Très bien !

**M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial.** Il est prévu, pour 1962, 120 millions d'anciens francs pour distribuer une prime de 50 000 anciens francs par apprenti formé. Ce n'est là qu'un début. car ces 120 millions d'anciens francs ne permettront de donner satisfaction qu'au cinquième des artisans, maîtres d'apprentissage.

Aussi la commission des finances, tout en rélicitant le Gouvernement d'avoir réalisé ce progrès, souhaite-t-elle qu'il soit possible, dès 1963, d'inscrire au budget du ministère de l'industrie une somme de 600 millions d'anciens francs qui permettrait, dès l'année prochaine, de donner satisfaction à tous les artisans maîtres d'apprentissage qui le méritent.

Je voudrais suggérer au Gouvernement deux autres mesures à prendre en faveur de l'apprentissage artisanal.

Chacun sait que les artisans versent à leurs apprentis de très modestes gratifications qui ne sont rien d'autre, pour ces derniers, que de l'argent de poche. Or le ministère du travail exige, sur ces gratifications, le versement de cotisations d'allocations familiales et de sécurité sociale. Je demande à M. le ministre de l'industrie d'intervenir auprès de son collègue du travail pour que ces cotisations soient supprimées, car leur perception, non seulement n'enrichit pas beaucoup les caisses de sécurité sociale, mais aboutit à freiner le développement de l'apprentissage artisanal.

En second lieu, j'attire l'attention de l'Assemblée et du Gouvernement sur la faiblesse des crédits accordés au service de l'artisanat par le comité de coordination de la promotion sociale. Ce comité, qui fonctionne auprès du Premier ministre, n'a donné pour l'apprentissage artisanal, en 1960, que 40 millions d'anciens francs. C'est là une somme dérisoire. En 1961, non seulement il n'a pas augmenté ce crédit, mais encore le service de l'artisanat n'a reçu jusqu'à ce jour que la moitié de cette somme, soit 20 millions d'anciens francs. Peut-être la seconde partie de cette dotation lui sera-t-elle allouée au mois de novembre ou décembre, c'est-à-dire à la fin de l'année budgétaire.

C'est là, de l'avis de la commission des finances, un bien mauvais procédé de financement. Il faudrait que ces crédits de promotion sociale destinés à l'artisanat soient distribués au début de l'année budgétaire, sinon nous serons contraints l'année prochaine de demander qu'ils soient « budgétisés ». Inscrits au budget du ministère de l'industrie, il serait alors possible au service de l'artisanat de les répartir en temps utile et de soutenir ainsi un effort constant et progressif en faveur de cet apprentissage.

Je tiens à remercier le Gouvernement de l'effort qu'il a fait en faveur de l'apprentissage artisanal en inscrivant ce crédit de 120 millions d'anciens francs au budget. La voie dans laquelle il s'engage ainsi sera d'ailleurs bénéfique pour l'enseignement technique en général à un moment où celui-ci manque de place et refuse de nombreux élèves. Il n'y a pas d'objectif social plus important pour le Gouvernement que de donner à chaque jeune un métier. Je suis très heureux d'enregistrer l'effort qui a été fait dans ce sens cette année pour la première fois.

Je désire formuler maintenant trois observations sur le crédit artisanal.

Les crédits d'installation, d'aménagement et d'équipement de l'artisanat ont été en constante augmentation au cours de ces dernières années puisqu'ils sont passés de 6 milliards d'anciens francs en 1957 à 14 milliards en 1960. C'est là un progrès qui mérite d'être souligné. Mais les besoins réels de l'artisanat sont loin d'être satisfaits. Ils sont évalués, en effet, à 40 milliards par an, nous sommes par conséquent encore très loin de compte.

Aussi est-il souhaitable que le Gouvernement étudie cette question très particulièrement et veuille à obtenir, en 1962, une augmentation du volume de ces prêts. Il devra aussi s'efforcer d'accroître progressivement ces crédits tout au long de l'application du quatrième plan afin qu'avant 1965 ce chiffre de 40 milliards soit atteint.

Il est certain, en outre, que le taux des prêts à long terme accordés aux artisans est beaucoup trop élevé. Les artisans — je parle des artisans urbains — ne bénéficient pas des mêmes avantages que les agriculteurs grâce au crédit rural.



Il serait souhaitable que le taux des prêts à long terme soit ramené de 6 ou 7 p. 100 à 4 p. 100.

Ma seconde observation portera sur les prêts d'installation aux jeunes artisans.

Il faudrait réserver, dans les crédits répartis par les banques populaires une tranche spéciale destinée à l'installation des jeunes artisans. Ces crédits spéciaux d'installation devraient avoir les mêmes caractéristiques que les prêts consentis par le crédit agricole aux jeunes agriculteurs. Je parle toujours des jeunes artisans qui ne peuvent bénéficier du crédit agricole, bien entendu.

Nous sommes obligés de constater que, dans la pratique, peu de prêts sont accordés à ces jeunes artisans. Cela ne tient pas seulement au taux trop élevé des prêts qui leur sont consentis, mais aussi à l'exigence de garanties réelles que de jeunes artisans sont bien incapables de fournir.

Aussi, faudrait-il modifier les conditions d'attribution de ces prêts qui devraient être accordés, non pas en exigeant des garanties réelles, mais en tenant compte de garanties personnelles. Il devrait, en effet, être possible de prêter aux jeunes qui veulent s'installer dans l'artisanat après une enquête sur leur valeur morale et sur leur qualification professionnelle.

Cette enquête serait d'autant plus facile que les futurs artisans auront été obligés de suivre pendant plusieurs années ou des cours professionnels ou un apprentissage proprement dit chez un maître artisan.

L'octroi des prêts aux jeunes, dans les conditions que je viens d'indiquer, est certainement un des meilleurs moyens d'atteindre cette promotion sociale qui est souhaitée par le Gouvernement et par l'Assemblée nationale. Je pense que M. le ministre de l'industrie insistera auprès du Gouvernement pour obtenir les moyens de réaliser cette forme spéciale de promotion sociale.

Ma troisième observation sur les crédits de l'artisanat concerne les prêts aux sociétés coopératives artisanales.

Le volume de ces prêts est véritablement dérisoire : 25 millions d'anciens francs par an. Or, actuellement, pour ne pas être écrasés par les grandes entreprises et pour affronter la concurrence du Marché commun, les artisans se groupent à nouveau en coopératives. Il faudrait donc pouvoir les aider financièrement et, pour cela, il faudrait, dès 1962, que le Gouvernement accroisse considérablement le volume de ces prêts et passe de ces 25 millions d'anciens francs aux 500 millions d'anciens francs qui seraient nécessaires pour faire face aux besoins les plus urgents.

Voilà pour l'artisanat.

Je terminerai cet exposé en disant quelques mots de l'examen des dossiers de décentralisation industrielle par le ministère de l'industrie.

Cet examen a été sérieusement amélioré par la création récente de l'organisme communément dénommé Centre d'information des industriels.

Ce centre, qui est installé dans votre ministère, reçoit toutes les demandes d'aides financières et facilite aux industriels la constitution de leurs dossiers. Une procédure, dite de « pré-examen » des primes spéciales d'équipement, a été mise au point. Elle permet, dans un délai d'un mois environ, de fixer les industriels sur la recevabilité de leur demande et, le cas échéant, sur le taux des primes sollicitées, lorsqu'il s'agit de zones ou de régions qui ne bénéficient pas de plein droit et forfaitairement de ces avantages.

Ensuite, le dossier est instruit par la direction de l'expansion industrielle, avant d'être soumis au comité n° 1<sup>er</sup> du fonds de développement économique et social. Le rôle de cette direction est donc très important. Aussi, je voudrais attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée nationale sur la situation administrative du personnel de cette direction.

Cette direction dispose, depuis un an, d'un effectif de dix-huit personnes. Or quinze de ces fonctionnaires sur dix-huit sont des administrateurs de la France d'outre-mer ou du personnel détaché en provenance d'autres administrations. Le moment arrive où la formation de ce personnel sera pratiquement achevée. Or si ces fonctionnaires, qui ne sont là qu'à titre temporaire, sont mutés dans d'autres directions ou d'autres ministères, le fonctionnement normal de ce service se trouvera compromis.

Le ministre de l'industrie devra, donc — et je pense qu'il l'a déjà fait — intervenir et insister auprès du ministre des finances et du ministre de la fonction publique pour que toutes dispositions soient prises pour que ces fonctionnaires puissent être affectés définitivement à la direction de l'expansion industrielle avec un classement dans la hiérarchie de la fonction publique correspondant à leur ancienneté et aux emplois qu'ils ont déjà exercés. De la qualité et de la stabilité du personnel de cette nouvelle direction dépend en grande partie la réussite de l'expansion régionale que nous voulons tous voir se réaliser le plus rapidement possible.

C'est sous réserve de ces observations et de celles qui sont formulées dans le rapport écrit que la commission des finances

vous propose, mesdames, messieurs, d'adopter le budget du ministère de l'industrie. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Féron, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Jacques Féron, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, le rapport pour avis concernant le budget du ministère de l'industrie a été mis en distribution et, l'Assemblée en ayant pris connaissance, du moins je le suppose, je ne ferai qu'évoquer les quelques points auxquels la commission s'est plus particulièrement intéressée.

Auparavant, je formulerai des remarques d'ordre général qui se rapportent plus spécialement à l'augmentation sensible, puisqu'elle atteint 300 p. 100 par rapport à 1961, des crédits ouverts pour 1962.

Cette augmentation tient au fait que la subvention de 150 millions de nouveaux francs à la caisse de subvention des prix des combustibles minéraux solides est passée du budget des charges communes au budget de l'industrie. Il en est de même pour la subvention de 200 millions de nouveaux francs destinée à la reconversion et à la modernisation des houillères nationales.

Dans ce domaine des charges communes, je me permettrai de m'arrêter quelques instants sur le large débat qu'a provoqué le chapitre 64-00 qui concerne les conversions et opérations de décentralisation à l'aide de la prime d'équipement.

Certes, les documents qu'ont bien voulu me remettre vos services, monsieur le ministre, sur l'évolution de la prime spéciale d'équipement laissent apparaître une progression du volume des primes accordées et des emplois créés.

Nous nous sommes félicités des mesures prises pour donner plus de souplesse aux moyens d'intervention, ainsi que de celles prises en faveur de l'extension de la zone spéciale d'action rurale. Il n'en reste pas moins qu'au cours de nos débats, des voix se sont élevées pour regretter que des régions entières restent en dehors de l'affectation des crédits en cause et pour demander que les avantages accordés pour les créations soient les mêmes que pour les extensions d'activité.

Peut-être vous sera-t-il possible de nous dire quels sont vos projets à ce sujet et aussi, ce qui correspond au vœu de la commission, quand pourra s'ouvrir un débat sur cet important problème.

Je vous dirai aussi que c'est avec satisfaction que la commission a enregistré les efforts faits par votre administration, c'est-à-dire par vous-même, monsieur le ministre, en faveur des grandes écoles. Ces efforts, dont ont bénéficié en particulier les écoles des mines, tendent à développer la recherche et répondent ainsi au besoin d'assurer un enseignement qui reste à l'avant-garde de la technique moderne. Il va sans dire que la commission de la production et des échanges a très bien accueilli les augmentations de crédits qui les concernent.

La commission s'est aussi félicitée — mais je n'en parlerai que très brièvement, puisque mon collègue et ami M. Marcellin en a parlé abondamment — de l'augmentation des crédits mis à la disposition de l'artisanat, qui permettront, comme M. Marcellin l'a dit lui-même, d'accorder une prime de 500 nouveaux francs à 2 400 maîtres d'artisanat sur les 18 000 qui ont été recensés.

J'en arrive maintenant, mesdames, messieurs, au chapitre que je considère comme le plus important du budget de l'industrie, celui qui porte le numéro 45-12 et qui concerne la subvention de 200 millions destinée à la reconversion et à la modernisation des houillères nationales.

Cette somme mériterait déjà, par son importance, un commentaire spécial. Son importance tient au fait que sa destination agit directement sur l'un des plus grands secteurs énergétiques de notre pays. C'est la raison pour laquelle je rappellerai brièvement l'origine de cette subvention.

Pendant une quinzaine d'années environ, de 1946 à 1960, les pouvoirs publics ont demandé aux Charbonnages de France de porter leur production au niveau techniquement le plus élevé possible, l'objectif à cette époque étant, du fait de la pénurie d'énergie, d'atteindre les plus hauts rendements en mettant à l'arrière-plan la notion de rentabilité. Le but visé était de limiter les importations alors fort coûteuses et, par là même, de soulager la balance des comptes.

Aujourd'hui, comme chacun le sait, il en est tout autrement : la mise en exploitation de nouvelles ressources énergétiques, le redressement de la balance des comptes ont conduit naturellement le Gouvernement à réviser les programmes de production des houillères et ce, dans un sens nouveau.

Alors que, je le rappelle, le III<sup>e</sup> plan de modernisation avait retenu pour 1965 un objectif de production de 65 millions de tonnes, le plan d'adaptation des Charbonnages de France arrêté en juin 1960 retient pour cette même époque un nouvel objectif de 53 millions de tonnes.

Il fut alors précisé que la fixation de nouveaux objectifs de production procédait de la volonté du Gouvernement d'assainir la situation des charbonnages par la fermeture d'exploitations

marginales, dont le déficit compromet l'équilibre économique et financier de l'ensemble des bassins.

Mais une réduction massive de la production, même si elle doit au bout d'un certain temps, procurer des économies de gestion, entraîne au départ un surcroît de charges. L'abandon d'un certain nombre d'exploitations réduit les bases de répartition des charges fixes et, par suite, rend plus lourd par tonne produite le poids des amortissements et des charges financières.

Telles sont les raisons qui ont amené le Gouvernement à verser une contribution forfaitaire, imputée au budget général, et fixée annuellement.

Cette contribution n'est pas une subvention d'équilibre tendant à assimiler les Charbonnages de France à un service public, mais constitue une incitation à une gestion économique rationnelle.

Nous ne pouvons donc, adversaires ou partisans des nationalisations, que nous féliciter de cette tentative d'aboutir à une gestion rationnelle.

Mais la question qui s'est posée à la commission a été de savoir si cette gestion rationnelle constituait un objectif susceptible d'être atteint lorsque la fermeture des bassins déficitaires aura été opérée et les diverses opérations de reconversion menées à bien.

Il nous est apparu, c'est l'évidence même, qu'une gestion rationnelle ne sera jamais atteinte si les houillères nationales se trouvent dans l'obligation de supporter des charges qui dépassent la normale.

C'est la raison pour laquelle, voulant attirer à nouveau votre attention, monsieur le ministre — car elle l'est déjà depuis longtemps — la commission de la production et des échanges a pris une initiative dans le sens d'un allègement des frais fixes supportés par les houillères.

Elle a ainsi accepté un amendement n° 36 qui viendra fort probablement en discussion. Il vous appartiendra de dire, dans le cas où vous partageriez les soucis de la commission — nous en sommes d'avance certains — si les termes de mon amendement sont acceptables. Bien entendu, une autre solution qui atteindrait le même but recueillerait — j'en suis sûr — le même agrément de la commission qui, en l'occurrence, ne tient à aucun droit d'auteur.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que je voulais présenter sur ce budget de l'industrie qui a été adopté par la commission de la production et des échanges. (Applaudissements.)

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

**M. Lucien Neuwirth.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, à la Libération la France sortait d'une longue épreuve pendant laquelle les ruines s'étaient accumulées. Sa situation économique était désastreuse et l'impératif suprême était de faire démarrer immédiatement sa reconstruction, le rééquipement de ses usines et leurs investissements.

Un effort tout particulier et exceptionnel fut demandé à nos houillères pour qu'elles accélèrent leur production et pour qu'en pratiquant des investissements considérables elles puissent soutenir l'effort de nos industries.

C'était l'heure du charbon, qui devenait une de nos matières premières essentielles et la clé de voûte de la réussite du rétablissement de notre puissance économique.

Des sacrifices exceptionnels furent demandés sinon exigés et nous eûmes la fierté de constater que la direction, les cadres, les mineurs répondirent au-delà de toute espérance à ce que l'on attendait d'eux.

L'évolution de l'économie mondiale, les moyens mis à la disposition des gouvernements en fait d'énergie ont peu à peu modifié sinon les objectifs, du moins les moyens utilisés pour y parvenir. C'est ainsi que la France a dû adapter son effort à celui entrepris dans les autres pays. C'est pourquoi se pose aujourd'hui et avec une grande acuité le problème de la gestion des Charbonnages de France.

En raison des efforts qui leur ont été demandés et ce, au bénéfice de la collectivité nationale, nos houillères se trouvent en face d'une situation difficile qui n'est pas leur fait et qui impose à cette même collectivité le devoir d'en tirer les conséquences.

Il ressort d'une note récente publiée par la Direction générale des Charbonnages de France ce qui suit : « La modernisation des houillères, qui se traduit par des économies de personnel, d'une part, la réduction des programmes de production imposés par la conjoncture et décidée par le plan d'adaptation des charbonnages, d'autre part, ont conduit à une diminution rapide et importante des effectifs ; c'est ainsi que, de 1947 à 1961, le nombre des actifs a diminué de 45 p. 100 ; dans le même temps le nombre des retraités a augmenté de plus de 70 p. 100.

« Cette charge est intolérable pour une industrie de main-d'œuvre comme les charbonnages, soumise à une concurrence sérieuse au plan international et au plan national, de la part

des charbons étrangers et d'autres sources d'énergie qui sont loin d'avoir, reconnaissons-le, les mêmes sujétions. La capacité concurrentielle de l'industrie houillère française que le plan gouvernemental d'adaptation s'est donné pour objectif d'assurer, non sans qu'il en coûte à la profession des sacrifices réels, risque ainsi d'être remise en question.

**M. René Tomasini.** Très juste !

**M. Lucien Neuwirth.** La note ajoute : « D'autre part, rien n'est plus décourageant pour les cadres et pour le personnel que d'avoir à constater que leurs efforts se trouvent annihilés par l'emprise de facteurs sur lesquels ils n'ont aucune action.

« Cette situation appelle la comparaison avec celle d'une autre entreprise, également nationalisée et également dotée d'un régime particulier de retraites, où les progrès de la productivité ont eu également pour conséquence d'importants dégagements d'effectifs, mais où la solution apportée par l'Etat à ce même problème est totalement différente. Il s'agit de la Société nationale des chemins de fer français, pour laquelle il a été décidé que « les charges de retraite afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global seront supportées par l'Etat à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1952 ».

« Le mérite d'une telle solution est qu'elle permet à l'entreprise de bénéficier effectivement des progrès de la productivité. Si, au contraire, la réduction des effectifs, fruit de la productivité, doit avoir pour contrepartie un aggravation des charges sociales, comme c'est le cas pour les mines, ne risque-t-on pas de masquer les résultats favorables de la modernisation ? Il convient à cet égard de souligner que les réductions de dépenses obtenues par les houillères par l'accroissement de la productivité... » — je rappelle que l'augmentation de rendement au cours des dix dernières années a atteint 42 p. 100 — « ...ont été épongées à concurrence de près de 80 p. 100 par l'augmentation des charges connexes. Il y a là une très grave pénalisation à la productivité, d'autant plus regrettable qu'elle est le fait de charges en grande partie héritées du passé et dont il serait particulièrement injuste qu'elles puissent risquer d'obérer l'avenir. »

Dans le cours du débat, j'aurai l'honneur de défendre un amendement tendant à mettre fin à cette situation. Certes, sa rédaction ne correspond pas à ce que j'aurais souhaité, mais une application toujours éventuelle de l'article 40 de la Constitution m'a incité à la prudence.

S'il est un domaine où la politique sociale du Gouvernement doit s'appliquer, il paraîtrait naturel que ce soit d'abord au sein des entreprises qui sont au service de la nation.

Or, dans l'état actuel du budget des Charbonnages de France, cette application est impossible. Il est inadmissible que les hommes qui exercent le noble et difficile métier de mineur gagnent moins bien leur vie qu'un marchand de cravates à la sauvette dans les couloirs du métro. C'est pourquoi il faut en arriver, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres — qu'il n'est pas dans mon intention de développer aujourd'hui — à une politique de vérité.

Je sais pertinemment, monsieur le ministre, que vous n'êtes, à l'égard des Charbonnages de France, que la « tutelle de la tutelle » et que vous subissez aussi la férule du ministère des finances.

Cependant, il est important que nous vous sachions gagné à la cause que nous défendons.

Ainsi que je l'ai déclaré hier à cette tribune en m'adressant à votre collègue, le ministre des postes et télécommunications, nous suivons avec la plus grande attention le développement de l'intéressement du personnel aux résultats de l'entreprise et à la productivité ; or, comment celui-ci pourrait-il se développer si les données fondamentales du budget sont faussées ?

Nous savons évidemment que notre pays se trouve confronté avec d'immenses difficultés, en particulier celles inhérentes aux grandes réformes indispensables à la transformation nécessaire pour devenir une nation moderne et compétitive.

Mais nous savons aussi que gouverner c'est faire preuve d'imagination. Chaque jour nous avons motif à étonnement devant les découvertes de la technique et de la science.

Je suis convaincu que dans ce domaine l'industrie charbonnière n'a pas dit son dernier mot. La carbochimie nous a ouvert de larges horizons ; il vous appartient, monsieur le ministre, de faire en sorte que ceux-ci ne se trouvent pas bouchés.

En ce qui concerne mes collègues et moi-même, nous mettrons tout en œuvre pour qu'il en soit ainsi et nous souhaitons vivement rencontrer auprès de vous l'accueil favorable que nous attendons. (Applaudissements à gauche et au centre.)

**M. le président.** La parole est à M. Thibault. (Applaudissements au centre gauche.)

**M. Edouard Thibault.** Mes chers collègues, le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, notre excellent collègue M. Féron, vient d'analyser longuement la situation charbonnière pour justifier, semble-t-il, la subvention de 200 millions de nouveaux francs inscrite au chapitre 45-12 du

budget du ministère de l'industrie, subvention destinée à la reconversion et à la modernisation des houillères nationales.

J'extrait de son rapport écrit cette seule phrase : « Alors que le III<sup>e</sup> plan de modernisation avait retenu pour 1965 un objectif de production de 65 millions de tonnes, le plan d'adaptation des charbonnages de France arrêté en juin 1960 par le ministre de l'industrie retient pour cette même époque un objectif de 53 millions de tonnes ».

C'est en effet en juillet 1960, monsieur le ministre, que vous avez fait connaître la politique charbonnière que vous entendiez suivre. Le plan d'adaptation en est résulté.

L'idée directrice de votre politique est que l'énergie doit être offerte aux utilisateurs au meilleur prix.

Examinons comment se justifie votre décision.

On l'a déjà rappelé tout à l'heure, la France était pauvre en devises dans le passé, ce qui justifiait une production nationale importante, même au prix fort. Aujourd'hui, la situation est changée. Nous disposons de devises ; le cas échéant, nous pouvons acheter de l'énergie à l'étranger si notre production nationale dans ce secteur n'est pas compétitive. Dès lors, toute entreprise qui s'avère incapable d'équilibrer son bilan tout en distribuant des salaires corrects à son personnel doit disparaître.

L'application du plan aux charbonnages consiste à anputer les houillères de bassin des sièges déficitaires pour amener ces houillères à devenir compétitives.

Mes chers collègues, je ne crains pas de l'affirmer, l'énergie au meilleur prix, critère qui domine la politique actuelle avec, en pointillé, un recul en bon ordre et sans trop de heurts de l'industrie charbonnière, pour aboutir finalement au démantèlement des houillères, est une politique non seulement dangereuse pour les bassins et pour les régions qui les environnent, mais qui mettra en péril l'économie française dans les années à venir.

Gouverner, ce n'est pas vivre au présent, ce présent où, sans doute, le fuel est abondant, où les transports maritimes sont à bon marché, où les Etats producteurs d'énergie pratiquent le dumping ; gouverner, c'est prévoir l'avenir.

Le problème de l'avenir de l'énergie dépasse celui des houillères de bassin, des Charbonnages de France, de la C.E.C.A., de l'Europe ; c'est un problème à l'échelle des besoins mondiaux de demain.

L'approvisionnement en énergie est un facteur tellement vital pour l'économie des pays industriels que le fait de pouvoir disposer d'énergie en quantité suffisante s'est toujours révélé plus important que la question des prix.

Pour reconstruire la France et la relever de ses ruines après 1945, on s'est soucié de posséder rapidement de l'énergie en quantité suffisante ; on ne s'est pas préoccupé du prix. Sinon, où en serions-nous ?

Plus tard, quand survint l'affaire de Suez, l'effort a porté sur la recherche des quantités ; on n'a pas non plus tenu compte du prix.

Or, il est établi que la France et l'Europe ne sont pas en mesure de couvrir l'ensemble de leurs besoins par leurs seuls moyens et, a fortiori, l'ensemble de leurs besoins futurs. Leur dépendance à l'égard de fournisseurs, de pays tiers, va en augmentant. Cette dépendance accrue affecte déjà grandement la sécurité économique du pays.

Est-il raisonnable d'accroître cette insécurité, de se mettre de plus en plus à la merci de l'étranger par le jeu de la réduction de nos ressources nationales compensée par des apports de pétrole étranger ?

Aussi bien, ces approvisionnements hors d'Europe, aisés dans le présent, ne seront pas éternellement assurés. Sans doute le nombre des pays producteurs s'est-il accru, mais parmi ces producteurs la seule région du globe qui soit d'importance mondiale c'est l'Afrique du Nord.

Les jeunes Etats africains qui ont acquis leur indépendance et ceux qui vont l'obtenir savent bien qu'il n'y a pas de véritable indépendance politique sans indépendance économique et celle-ci ne s'acquiert que par l'industrialisation dont la clé est la possession d'une source d'énergie.

Quelle que soit la nature des liens qui nous associeront à l'Afrique, on peut raisonnablement penser que le pétrole saharien sera demain l'élément dynamique de l'industrialisation du continent africain et par priorité sur les livraisons à l'Europe.

Par ailleurs, tous les peuples du monde — ce tiers monde qui est en marche après des siècles de torpeur pour rattraper le retard — vont avoir dans un avenir proche des besoins en énergie que les ressources actuellement connues ne pourront satisfaire.

Quant au sous-sol américain, il risque d'être asséché avant que d'immenses pays comme le Brésil ou l'Argentine soient parvenus à s'équiper suffisamment pour rattraper leur retard par rapport aux Etats-Unis, ce qui est leur objectif.

Ces faits étant connus, comment ne pas penser que l'option du Gouvernement qui consiste à réduire la capacité charbon-

nière constitue une dangereuse erreur ? L'argument essentiel de cette politique compétitive est basé sur le prix du fuel qu'on considère officiellement comme devant demeurer stable.

Cet argument ne résiste pas à l'analyse. La tendance à la baisse du fuel ne se maintiendra ni à moyenne ni à longue échéance. En effet, les ressources mondiales connues de pétrole, qui sont plus réduites que les réserves de charbon, sont consommées à une cadence plus forte que ces dernières.

Les progrès de la motorisation sont tels que la consommation mondiale dépassera celle du charbon et que dans quelques dizaines d'années, avant peut-être, des phénomènes de pénurie se manifesteront dans le domaine des carburants. C'est une première cause de hausse des prix du fuel.

Il convient, en outre, de rappeler que 60 p. 100 des réserves mondiales en pétrole sont localisées au Moyen-Orient, dans des Etats dont l'équilibre est singulièrement fragile.

Jusqu'à présent, l'usage bien établi de faire « suer le bur-nous » a fait que l'exploitation de ces gisements pétroliers a pu s'opérer au plus bas prix, mais — et chaque jour vous en apporte des indices qui ne trompent pas — les masses ouvrières du monde arabe s'éveillent au combat contre le capitalisme.

Les coûts de production ne resteront pas ce qu'ils sont. C'est la seconde cause de la hausse des prix du fuel.

Nous savons aussi qu'un élément essentiel du prix du pétrole brut est constitué par les « royalties », les redevances payées aux Etats concédants par les compagnies pétrolières.

Ce facteur qui pèse assez peu aujourd'hui ne peut que s'alourdir dans l'avenir, car les pays intéressés sont des pays en voie de développement qui rechercheront de plus en plus dans leur sous-sol les moyens financiers de leur expansion. C'est une troisième cause d'une hausse des prix du fuel.

Les coûts du fret sont à l'heure actuelle anormalement bas, mais cette situation ne saurait s'éterniser. Elle est, comme chacun sait, la conséquence d'une pléthore de navires pétroliers qui se résorbera d'une manière naturelle, car l'exploitation de cette flotte ne peut se poursuivre indéfiniment dans les conditions actuelles. En conséquence, on peut tenir pour acquis que les frets remonteront. C'est la quatrième cause d'une hausse des prix du fuel.

Il est enfin un fait qui pèse lourdement sur les cours ; c'est le dumping des pays de l'Est dont le but politique est d'accélérer le démantèlement charbonnier de l'Europe pour l'amener progressivement sous la tutelle économique de l'Est. On peut penser raisonnablement que ce dumping ne durera pas toujours.

Ainsi donc, le pétrole n'assure à la France ni sécurité des approvisionnements, ni garantie de prix certains pour l'avenir.

De cette rapide analyse, il ressort que les perspectives à moyen terme et à long terme ne sont pas défavorables pour le charbon. D'ici à la fin du siècle, l'Europe occidentale sera de plus en plus tributaire de l'importation pour couvrir ses besoins en énergie. Quelle lourde responsabilité porterait le gouvernement qui, mettant en œuvre une politique contraire, tendrait à réduire le potentiel charbonnier de la France, politique dont profiteraient les producteurs étrangers et qui mettrait la sécurité économique du pays en péril !

La concurrence au couteau qui existe sur le marché de l'énergie ne nous permet, aujourd'hui, que de préserver l'avenir, mais il faut le faire avec une fermeté inébranlable. Préserver l'avenir, cela ne veut pas dire attendre sculmment le redressement naturel, certain, d'une situation ; cela exige de prendre des mesures dans l'immédiat.

Les chiffres de production imposés aux houillères de bassin doivent être considérés comme des chiffres planchers. Il s'ensuit que les mesures conservatoires du potentiel charbonnier s'imposent, afin de maintenir la capacité de production pour conserver les effectifs et assurer leur rajeunissement, pour entretenir les installations provisoirement arrêtées. La mise au compte du budget de l'Etat des charges qui en résultent devra être réalisée, afin de ne pas accroître le déséquilibre financier des houillères.

C'est un souci du même ordre qui doit permettre d'apporter une aide au régime de la sécurité sociale minière. Le Gouvernement doit admettre que cette lourde charge est due, en fait, à la diminution constante du nombre des ouvriers en activité et à l'augmentation parallèle des non-actifs. S'il l'admet, il doit, en bonne logique, décider que le budget doit prendre en charge la différence entre les deux régimes, la considérant, si l'on veut, comme une charge du passé.

C'est cette considération qui a inspiré à la commission de la production et des échanges l'amendement dont nous a tout à l'heure entretenu M. Féron. Cet amendement à valeur indicative — si je puis dire — était, dans l'esprit de ses auteurs, destiné à attirer, vigoureusement peut-être, l'attention du Gouvernement sur ce problème.

Au demeurant, pour ce faire, une caisse de péréquation peut être constituée, et quand je dis « peut être », cela signifie, dans mon esprit, « doit être constituée ». Cette caisse serait alimentée

par une taxe sur le fuel dont le montant serait exclusivement consacré à la sauvegarde des industries charbonnières nationales.

S'agissant du fuel, une observation vient à l'esprit, dictée par l'état de choses actuel. Alors que le traité du Marché commun laisse aux producteurs pétroliers toute liberté pour établir des tarifs discriminatoires, le traité de la C. E. C. A. l'interdit au charbon.

Dès lors, la fusion des trois exécutifs européens qui est envisagée doit avoir pour conséquence de soumettre aux mêmes règles toutes les ressources énergétiques. D'autre part, si, comme on veut l'espérer, le Gouvernement prend conscience du danger qu'il fait courir par sa politique néolibérale à l'approvisionnement du pays en énergie pour les futures décennies, il devra dès à présent prendre des mesures pour utiliser au mieux les possibilités des houillères de bassin. A titre d'exemple, je choisirai les houillères du bassin des Cévennes pour illustrer ce qui vient d'être dit.

Utiliser au mieux ces houillères cela signifie se réserver l'apport d'une production qui, de 2.200.000 tonnes — chiffre fixé par le plan charbonnier — puisse aisément — toutes mesures conservatoires étant prises — passer à 3 millions de tonnes en moins d'un an. L'écoulement des produits de ce bassin, compte tenu de leurs qualités spécifiques, ne peut être dirigé que vers les foyers domestiques ou vers la production d'énergie électrique.

En ce qui concerne la chauffe, l'Etat a son mot à dire. Il doit exiger, pour tout édifice public, pour toute construction administrative, que tout grand ensemble subventionné soit chauffé au charbon.

Sans doute existe-t-il un organisme qui est de nature à apporter quelques apaisements à cet égard et qui a vocation à connaître des grands projets, j'ai nommé le comité consultatif de l'énergie au sein duquel mon collègue Japiot et moi-même représentons l'Assemblée nationale, et au passage je rends hommage à la compétence et à la haute conscience des membres de ce comité.

Mais comme tout serait plus simple, plus aisé, si le Gouvernement abandonnait cette sorte de timidité dont il est empreint depuis si longtemps ! A la longue, la pratique constante de la vertu de prudence finit par être dangereuse.

Mais c'est surtout pour l'utilisation des produits charbonniers dans les centrales que l'intervention de l'Etat pourrait être déterminante.

Electricité de France consomme actuellement 5 millions de tonnes.

Or, le programme hydraulique d'E. D. F. est en voie d'achèvement alors que les besoins continuent de s'élever.

C'est vers un programme thermique qu'elle devra s'orienter, programme qui pourrait, dans les prochaines années, faire passer de 5 millions à 8 millions de tonnes sa consommation de charbon.

Prenons un exemple précis. Il existe dans le bassin houiller des Cévennes une grande centrale, de construction relativement récente, la centrale du Fesq.

Elle a été calculée sur la base de 4.000 heures d'utilisation par an. Or, pour l'exercice qui s'achève, elle aura tourné 1.000 heures, consommant environ 100.000 tonnes de charbon.

Si le Gouvernement a véritablement les yeux ouverts sur l'avenir et s'il entend s'assurer la conservation du potentiel charbonnier français, condition de l'indépendance économique, il doit admettre que ce maintien mérite d'être financé afin de tenir l'entreprise en état de marche.

Cela doit se traduire pour le cas qui nous intéresse présentement par deux décisions, d'une part, celle de faire tourner la centrale du Fesq à sa pleine capacité, soit 4.000 heures par an, d'autre part, celle d'accorder une aide afin que l'opération n'ait pas d'incidence sur le prix du kilowatt-heure.

Enfin, pour conclure, je présenterai une dernière observation. Le Gouvernement, reprenant à son compte un certain nombre d'idées qui, pour n'être pas neuves, n'en sont pas moins valables, entend poursuivre une politique d'aménagement du territoire. Le but, comme chacun sait, est de tendre vers un équilibre harmonieux des diverses régions de notre pays. Pour ce faire, il est amené à encourager des implantations industrielles nouvelles dans les régions sous-développées, notamment par une aide financière importante.

C'est une entreprise qu'on ne saurait trop louer et qui, pour réussir, exige les efforts de tous. Mais comment ne pas distinguer que le premier devoir, avant d'équiper des régions sous-développées, est de tout mettre en œuvre pour maintenir le potentiel des régions où existent un équipement industriel valable, une main-d'œuvre de qualité, une infrastructure édifiée, des immeubles d'habitation, des établissements scolaires, toute une vie organisée qui ne demande qu'à s'épanouir ?

C'est là un impératif qui commande des choix lucides et courageux. Nous aurons, j'en suis sûr, l'occasion de traiter à fond ce problème dans un proche débat. Pour l'heure, il a paru

\*

indispensable et suffisant de demander au Gouvernement de marquer dans les choix qu'il fera, au lendemain du vote du budget, son souci de maintenir le potentiel énergétique du pays, gage de notre indépendance économique. (Applaudissements.)

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

M. Edouard Rieunaud. Monsieur le ministre, nous avons appris avec plaisir qu'un récent accord de salaires avait été ratifié par les organisations syndicales avec la direction de Charbonnages de France.

Nous nous réjouissons de ce premier palliatif car, que ce soit chez le personnel en activité — jour, fond, maîtrise, employés administratifs, cadres — ou chez le personnel retraité, on notait une dégradation évidente, l'indice moyen dans l'industrie augmentant de 18 p. 100 contre 11 p. 100 seulement dans les mines.

En quatre ans, en comparaison avec les indices relatifs au pouvoir d'achat, le salaire du mineur n'avait guère progressé.

Quant à la structure des salaires, les catégories professionnelles ont perdu la plus grande partie de leur signification, les quatre premières d'entre elles sur sept étant au même niveau, à 12 anciens francs de l'heure près. Alors que le statut du mineur prévoit pour l'ouvrier le plus qualifié un salaire de 60 p. 100 supérieur au salaire de départ, cette majoration n'est plus aujourd'hui que de 27 à 30 p. 100, tandis que dans l'industrie elle est assez couramment de 70 à 100 p. 100 du salaire de départ.

Les salaires sont générateurs de cotisations à destination des caisses de retraites et de sécurité sociale.

La sécurité sociale minière est aujourd'hui menacée par la diminution du nombre des cotisants et l'augmentation du nombre de retraités. Le financement actuel ne correspond plus aux besoins et ne permet, en aucune façon, au régime minier d'assurer les charges qui lui incombent.

Ce régime d'avant-garde des mineurs va-t-il donc passer à l'arrière plan ?

Et pourtant il fut le premier à exister : la première notion de gratuité en matière de soins médicaux au personnel des mines a été introduite en France par une lettre patente du roi Henri IV, le 14 mai 1604. Un Gouvernement républicain de 1961 serait-il moins social qu'un roi de France ?

Je n'ignore pas que les charges de main-d'œuvre dans les mines, pourtant mécanisées, sont lourdes ; les charges connexes aux salaires dans les charbonnages approchent 100 p. 100 du salaire direct.

Cela est dû essentiellement aux réductions considérables d'effectifs réalisées dans les houillères, réduction qui ont complètement changé le rapport du nombre d'actifs et de retraités, au point qu'aujourd'hui il y a dans le régime minier de sécurité sociale plus de retraités et de veuves que de personnel actif.

Les charges qui en résultent retombent avant tout sur l'entreprise dont les cotisations augmentent sans cesse, alors qu'un effort de productivité record a été enregistré — les effectifs ouvriers ont été réduits de 100.000, soit d'un tiers en dix ans — et que nous avons une production largement accrue. Mais le bénéfice en est annihilé par le Gouvernement qui refuse de prendre à sa charge une grosse partie des dépenses qu'il provoque.

Les mines ne disposent pas de la souplesse nécessaire pour affronter librement des concurrents placés dans des conditions totalement différentes.

Les députés des centres miniers sont ici pour défendre leurs mandats : défense de la profession par la création d'un plan de l'énergie qui fasse sa place au charbon ; défense des retraites des mineurs, qui n'ont plus dans l'échelle sociale la première place qui fut la leur, et qui désirent une véritable retraite complémentaire accordée dès la prise de la retraite ; défense de la C. A. R. C. O. M., ou caisse complémentaire de retraite des ouvriers, qu'il faut augmenter ; défense de la C. A. R. E. M., caisse complémentaire de retraite des employés et cadres, menacée par l'élévation constante du plafond de la sécurité sociale, la suppression envisagée de ce plafond risquant de ruiner ces caisses ; défense accrue des salaires par la suppression des zones et étude d'un retour aux quarante heures ; défense de la vie du mineur par une augmentation des moyens de sécurité ; défense des veuves par la réversion des deux tiers de la retraite du mari ; gratuité du transport du charbon pour nos retraités et les veuves, comme cela existe pour les ouvriers en activité.

Je dirai un mot aussi sur le décret n° 60-717 du 23 juillet 1960, qui mettait à la retraite d'office le personnel de certaines houillères justifiant de trente années de service.

A l'époque, nous avons protesté contre ce décret qui pénalisait certains ouvriers entrés jeunes à la mine.

Ce décret a pris fin le 1<sup>er</sup> juillet 1961, mais il n'en reste pas moins que nombre d'ouvriers ont été lésés, car on n'a pas

tenu assez compte des aspects humains de certains problèmes. Je crois qu'il aurait été bon cependant de maintenir les effets de ce décret pour les ouvriers volontaires seulement — je dis bien pour les ouvriers volontaires — en augmentant les avantages, à deux ans de traitement par exemple. On aurait eu ainsi des départs volontaires et on aurait pu embaucher des jeunes.

Des ouvriers mineurs de Carmaux touchés par ce décret m'indiqueraient qu'à cette époque une note avait précisé qu'ils bénéficieraient d'une indemnité basée sur la retraite complémentaire : 75 p. 100 par exemple pour ceux du jour jusqu'à soixante ans.

Cette note fut affichée le 16 septembre 1960 et depuis, pour ceux qui ont opté pour le régime C. A. N., rien n'a encore été versé. Seuls ont été favorisés les ouvriers ayant choisi le régime établi par le C. E. C. A.

Il serait bon, monsieur le ministre, que vous interveniez afin que le financement des indemnités de raccordement et de la retraite complémentaire devienne effectif.

Pour diminuer la production, des mineurs du fond ont été remontés au jour. Il serait logique de leur maintenir certains avantages qu'ils perdent par une décision unilatérale indépendante de leur volonté.

Un point de vue construction, il faudrait aussi prévoir une augmentation du nombre des logements mis à la disposition des mineurs et des retraités.

De même, je rappelle qu'une priorité au titre de l'expansion avait été promise aux centres houillers défavorisés. Cela n'a pas toujours été réalisé et les installations minières d'Albi, fermées après plusieurs années, attendent toujours un nouvel occupant.

Mon collègue et ami M. Dutheil se plaint aussi qu'à Decazeville les licenciements continuent, sans qu'on ait pu avoir une industrie compensatrice, et je suis persuadé que M. Trébosch, ici présent, est du même avis.

**M. Raoul Bayou.** Il en est de même pour l'Hérault.

**M. Edouard Rieunaud.** La grève du 27 septembre 1961 a été un signal d'avertissement. Pour prévenir cela, il est temps d'organiser une heureuse harmonisation des différentes industries énergétiques, dans laquelle — espérons-le pour nos mineurs — le charbon aura sa large place.

Et, après avoir parlé du charbon, je terminerai en évoquant le problème de l'essence.

En réponse à l'une de mes questions orales sur le prix de l'essence, le 21 juillet 1961, M. le ministre des finances me précisait ceci :

« Je vous donne rendez-vous à la prochaine session. Entre temps seront intervenues les décisions relatives à l'équilibre du prochain budget et j'espère qu'il sera possible de donner une satisfaction, au moins partielle, à vos doléances. »

D'ailleurs, ce même ministre, il y a quelques jours à peine, à l'issue de la discussion générale du projet de loi de finances, répondant à nos collègues MM. Junot et Roux, a dit encore, à propos du prix de l'essence, que le Gouvernement s'expliquerait sur ce problème lorsque viendrait en discussion le budget particulier auquel naturellement il se réfère.

Ce jour est arrivé, et je suis fidèle au rendez-vous qu'on m'avait donné.

Répondant à une question orale de notre collègue M. Davoust, M. le ministre de l'industrie lui-même déclarait il y a quinze jours : « Tout a été dit sur ce problème de l'essence. »

Puisque tout a été dit, je n'ajouterai plus rien pour ne pas allonger cette discussion. Je me permets simplement, en terminant, monsieur le ministre, de vous rappeler les promesses ministérielles et de vous dire que nous attendons votre réponse. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bonnet.

**M. Christian Bonnet.** Monsieur le ministre, je ne retiendrai votre attention qu'un instant, d'autant que M. le président Pleven, sans nul doute, traitera beaucoup mieux que je ne saurais le faire des problèmes qui préoccupent notre province.

À l'intérieur de cette province a été définie, le 13 juin dernier, puis élargie, le 13 septembre, une zone dite « zone spéciale d'action rurale ».

Vous avez signé les deux décrets qui ont créé, puis élargi, cette zone spéciale d'action rurale bretonne.

Je ne vous apprendrai sans doute rien, monsieur le ministre, en vous disant que, dans le ressort de plusieurs départements ministériels, une certaine ignorance — ignorance qui n'est certainement pas le fait du hasard — s'est manifestée au départ à l'endroit des priorités en quoi s'analysent finalement les avantages accordés à cette zone spéciale d'action rurale.

Je voudrais savoir si, dans le cadre de votre département ministériel, vous entendez faire en sorte que ces priorités, destinées à permettre à ces zones d'atteindre le niveau atteint par d'autres régions sur bien des plans, soient effectivement respectées, et, dans le cadre de l'article 21 de la loi d'orientation

agricole à laquelle se réfèrent expressément les décrets auxquels je faisais allusion, quelles mesures vous entendez prendre pour favoriser l'installation dans cette région de petites unités industrielles. (Applaudissements.)

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

**M. Félix Mayer.** Vous avez déclaré, monsieur le ministre, dans votre réponse de l'année dernière, au sujet de l'application de l'article 83 du traité franco-allemand, que vous pensiez que l'application de cet article, compte tenu des circonstances, impliquerait que la production sarroise dont il s'agit pour la France d'acheter un tiers, fût une production raisonnable et dont l'évolution fût comparable à celle de la production lorraine.

Vous aviez ajouté que cela pourrait donner lieu à des conversations et que vous aviez toutes raisons de penser que celles-ci pourraient se dérouler et se dérouleraient dans de bonnes conditions.

Or, l'assurance d'un écoulement garanti a permis à la Sarre de maintenir, voire même d'augmenter légèrement sa production. Alors que les Houillères du bassin de Lorraine ont dû baisser en 1960 leur production de 14.700.000 tonnes à 14 millions de tonnes, la production sarroise passait de 16.101.000 tonnes à 16.234.000 tonnes en 1960.

Le premier trimestre de 1961 a marqué encore une légère progression de l'extraction sarroise par rapport au premier trimestre 1960, alors que l'évolution pour la Lorraine était inverse.

Si mes renseignements sont exacts, des négociations sont en cours à la société franco-sarroise de vente du charbon.

Vous savez que cette question intéresse énormément les Lorrains, et je me permets de vous poser une question : Est-ce que la négociation franco-sarroise a abouti à un accord et, le cas échéant, quels en sont les termes ? Est-ce que sont compris dans le tiers à prendre par la France toutes les sortes de charbon, fines à coke et coke fourni à l'industrie française en dehors de la société franco-sarroise de vente ?

J'en arrive au deuxième point de mon exposé.

Le traité franco-allemand de 1956 règle l'abandon et la cession à l'Allemagne des installations fixes et mobiles de surface et du fond que les Houillères de Lorraine possédaient dans le Warndt.

Les exploitations des Houillères du bassin de Lorraine sur et sous le territoire allemand anciennement sarrois devront être abandonnées dans un délai plus ou moins long.

Les Houillères du bassin de Lorraine seront donc obligées par la force des choses de creuser d'autres puits en France, avec tout ce que cela comporte, pour remplacer l'extraction à partir des veines situées en Sarre.

Le président du conseil des ministres nous avait assuré en 1957 que l'exécution des travaux de reconversion ne devraient entraîner aucune nouvelle charge pour les Houillères de Lorraine. Cette déclaration avait été confirmée par une lettre du ministre des finances.

Or, il paraîtrait qu'un autre mode d'indemnisation serait prévu. Il consisterait dans un prêt remboursable à un faible taux d'intérêt.

Cette solution grèverait lourdement le prix de revient des Houillères du bassin de Lorraine. Elles auraient à payer une première fois la charge financière et l'amortissement pour les sommes investies pour l'exploitation en Sarre, préparée et exécutée avec l'accord du Gouvernement français, et une deuxième fois les charges financières et d'amortissement du nouvel emprunt.

Cette manière de voir n'est pas acceptable et va à l'encontre de la justice et des promesses faites par le Gouvernement en 1957.

Les sommes mises à la disposition des Houillères du bassin de Lorraine pour la reconversion du gisement du Warndt devraient plutôt consister dans une dotation en capital.

La reconversion est devenue nécessaire dans l'intérêt national par un traité politique. C'est donc à la nation ou au budget national de prendre à sa charge les frais qui en découlent, et non à un établissement industriel, même s'il est nationalisé.

J'avais évoqué l'année dernière la question des primes spéciales d'équipement, et je vous avais demandé, monsieur le ministre, si le Gouvernement serait prêt à accorder cette prime aux industries s'installant sur les bords du bassin houiller lorrain, surtout dans la région des flambants secs qui est la plus touchée.

Vous avez envoyé une lettre à M. le préfet indiquant que la prime d'équipement serait accordée aux entreprises s'implantant dans la région touchée par la reconversion des houillères.

Votre lettre si encourageante nous a donné beaucoup d'espoir, mais la réalité nous a démontré, malheureusement, que celui-ci n'était pas fondé.

Toutes les demandes de primes d'équipement provenant d'entreprises voulant créer de nouveaux emplois sur les bords du

bassin houiller ou dans l'arrière-pays, tel que la région de Bitche, de Sarrebourg et de Château-Salins, qui se dépeuple, ont reçu systématiquement une fin de non-recevoir de la part du comité spécial 1<sup>er</sup>.

Ce refus de la prime d'équipement enlève de plus aux collectivités la faculté d'accorder l'exonération partielle ou totale de la patente aux nouvelles entreprises, conformément à l'article 102 de la loi de finances de 1961.

Est-il étonnant que, dans ces conditions, les entreprises hésitent à construire de nouvelles usines chez nous, malgré la main-d'œuvre disponible ?

Notre région donnait toujours du travail à des milliers de frontaliers sarrois, hommes et femmes. Or, nous devons constater, la tristesse au cœur, que la situation se renverse et que les Sarrois viennent maintenant chercher la main-d'œuvre chez nous par des cars spéciaux.

Si jamais un ralentissement de l'expansion se produit ou une régression s'établit en Allemagne, nos frontaliers seront renvoyés les premiers, je n'en doute pas, et ce seront nos collectivités qui devront secourir les chômeurs.

Pourquoi, alors, ne pas prendre dès maintenant des dispositions pour créer de nouveaux emplois et donner du travail sur place à nos filles et à nos fils ?

Vous connaissez très bien la situation en Moselle, et je vous prie, monsieur le ministre, de bien vouloir vous faire notre avocat auprès de votre collègue des finances afin que ses représentants dans ce comité 1<sup>er</sup> ne s'opposent plus par principe à l'octroi de la prime d'équipement en Moselle, quel que soit le lieu d'implantation.

Nous ne demandons pas une faveur particulière ; nous ne faisons que solliciter ce qui a été accordé à d'autres départements indiqués dans la liste de M. le rapporteur général et que je ne veux pas éiter.

M. Marc Jacquet nous a appris, dans son rapport sur la dynamique de l'équilibre, qu'une somme de 191 millions de nouveaux francs a été dépensée, jusqu'ici, pour l'octroi de primes d'équipement à cinquante-cinq départements.

J'en arrive au dernier sujet de mon intervention.

Si le programme de production de charbonnages a prévu une diminution, les industries de la houille, par contre, prennent un essor remarquable.

Si la carbochimie, qui n'est pas créatrice de beaucoup d'emplois, mais qui devrait valoriser le charbon, a pris une extension de plus en plus importante ces dernières années, la situation se dégrade par suite de la forte concurrence qui lui est faite par les producteurs étrangers — surtout par les Etats-Unis et par l'Angleterre — qui pratiquent des prix de dumping.

Nous avons abaissé les droits de douane, et ils profitent de cette trouée pour augmenter leurs importations. Nos producteurs ne peuvent pas leur porter la riposte, car ceux des Etats-Unis sont protégés par des tarifs de douane élevés et par une procédure d'autorisation d'importation très compliquée.

Les producteurs américains, à l'abri de toute rétorsion, ont ainsi la facilité d'exporter à des prix de dumping.

C'est de cette façon que les importations de produits chimiques sont passées d'une moyenne mensuelle de 89 millions de nouveaux francs, en 1958, à 106 millions en 1959, 144 en 1960 et 166 pour les sept premiers mois de 1961.

Or, si certaines de ces importations correspondent à des besoins normaux de l'industrie française, il en est d'autres qui se font à des prix anormalement bas qui concurrencent dangereusement les productions françaises. Les producteurs américains, pour écouler le trop-plein de leur fabrication, bradent le surplus en France. C'est ainsi qu'une société américaine a abaissé de 35 p. 100, le 1<sup>er</sup> juillet, d'un seul coup, le prix du nitrile acrylique qui sert à la fabrication des fibres synthétiques, mettant en difficulté les producteurs allemands et français.

Si nous admettons bien volontiers une concurrence saine, base du progrès, nous ne pouvons que nous opposer à ce qu'un pays étranger puisse, par une baisse anormale des prix, étouffer notre industrie de carbochimie, jeune mais moderne, bien équipée et montée avec l'accord du plan et du Gouvernement.

Je suis donc amené, monsieur le ministre, à vous poser une dernière question et à vous demander si vous avez l'intention de profiter de l'article 3 du projet de loi de finances en discussion, relatif à la péréquation des prix nationaux et étrangers, pour protéger la carbochimie française qui livre actuellement une lutte inégale à celle des U. S. A., laquelle inonde le marché français de sa production à des prix de dumping.

C'est une question vitale pour l'industrie carbochimique française montée en grande partie au moyen des deniers publics pour la revalorisation du charbon. (Applaudissements.)

M. Jean-Marcel Jeanneney, ministre de l'Industrie. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'Industrie.  
M. le ministre de l'Industrie. Je tiens à indiquer tout de suite à M. Félix Mayer que le *Journal officiel* d'hier a publié

le décret instituant un droit antidumping sur le polyéthylène. J'ajoute que c'est la première fois depuis plus de trente ans qu'une telle mesure est prise.

M. Félix Mayer. J'en ai pris connaissance avec satisfaction, monsieur le ministre. J'aimerais, toutefois, que vous nous indiquiez dans votre réponse que vous utiliserez cette disposition non seulement pour le polyéthylène mais aussi pour les autres produits intéressant la carbochimie.

M. le président. La parole est à M. Dolez, dernier orateur que nous entendrons ce soir.

M. Carlos Dolez. Mes chers collègues, dans la douce intimité d'une nuit déjà avancée, c'est à deux très courtes observations que je limiterai mon propos, en attirant votre attention, monsieur le ministre, sur deux des secteurs d'activité de votre département.

Tout d'abord, après M. Marcellin, rapporteur spécial de la commission des finances, je soulignerai le caractère important que joue l'artisanat dans la vie économique et dans la vie sociale françaises. Je sais qu'il est l'objet de vos préoccupations, je sais aussi que vous avez préparé un décret relatif au registre des métiers et à la protection du titre d'artisan.

Le décret a été soumis pour avis au Conseil économique et social par le Gouvernement dès le 25 novembre 1960. Le Conseil en a délibéré dans sa séance du 6 juin dernier et il a donné un avis longuement et minutieusement motivé. Je vous poserai à ce sujet trois questions.

En premier lieu, le Gouvernement tiendra-t-il compte de l'essentiel de cet avis dans la rédaction définitive du décret ?

En second lieu, est-ce que dans la commission des qualifications — commission qui serait créée pour donner un sentiment sur les contours et les critères de la qualité d'artisan — le syndicalisme artisanal sera représenté d'une façon importante afin que la profession puisse jouer elle-même, et non le laisser ou le faire jouer par d'autres, le rôle constructif auquel un syndicalisme majeur doit tendre ?

Enfin, est-ce que, avec le concours des artisans eux-mêmes, vous pensez pouvoir mettre sur pied un régime de protection sociale non seulement en ce qui concerne la vieillesse dans une C. A. N. C. A. V. A. rénovée, mais aussi en ce qui concerne la maladie et plus spécialement la longue maladie ?

M. Lucien Neuwirth. C'est nécessaire.

M. Carlos Dolez. Songez, monsieur le ministre, à notre artisanat. Il doit jouer demain un rôle important dans le Marché commun. Il appartient au Gouvernement de lui en donner les moyens.

Ma seconde observation tendra, après bien d'autres, à vous demander de prendre en considération, sinon le texte, tout au moins les motifs des deux amendements qui ont été déposés, l'un par M. Féron au nom de la commission de la production et des échanges, l'autre par M. Neuwirth.

Monsieur le ministre, vous avez fort justement prévu au chapitre 45-12 de votre budget une subvention de 200 millions de nouveaux francs pour la reconversion et la modernisation des Houillères nationales. Cependant, vous connaissez, pour les vivre chaque jour — et vous me permettez de dire ce soir : presque chaque nuit — les problèmes que pose l'activité des charbonnages.

Le prix du charbon est resté pratiquement stable depuis 1949. Or, les charbonnages constituent une industrie de main-d'œuvre. Parallèlement à cette stabilité du prix du charbon à la consommation, comme il est normal, mais d'une façon encore insuffisante, certains relèvements de salaires sont intervenus dans des proportions d'ailleurs faibles en 1960 et tout récemment encore en 1961. Parallèlement aussi, les charges sociales n'ont fait que croître.

Plusieurs raisons en sont la cause. Tout d'abord, la réduction de la production envisagée dans les perspectives de ce que l'on a appelé « le plan d'adaptation » de 1960, que ce soit par des mises à la retraite anticipées, que ce soit par un effort de reconversion, que ce soit par des licenciements même, entraîne peut-être une diminution des effectifs, mais n'entraîne pas obligatoirement, bien au contraire, une diminution du nombre des bénéficiaires du régime social minier. En réalité, le rapport actifs-non actifs diminue, ce qui accroît la charge de l'entreprise.

Par ailleurs, le mineur est très souvent un père de famille nombreuse. Savez-vous que pour 100 cotisants du régime général, il y a 61 enfants, tandis que pour 100 cotisants du régime minier il y a 147 enfants ? 61 d'un côté, 147 de l'autre. Cela explique que pour 100 cotisants du régime général, il y ait 200 bénéficiaires du régime de sécurité sociale, tandis que pour 100 cotisants du régime social minier il y a 470 bénéficiaires.

Si l'on ajoute les risques maladies, les risques accidents du travail, les charges d'assurance vieillesse, on comprend, comme le rappelait M. Rieunaud, que la charge sociale des charbonnages ait pu atteindre, pour l'année 1960, 92,76 p. 100, c'est-à-dire plus qu'il peut paraître normal de demander à une entreprise de supporter.

C'est dans l'intention de rétablir un certain équilibre, en particulier en ce qui concerne les charges vieillesse, que l'amendement n° 36 de M. Féron avait été déposé, l'amendement n° 94 de M. Neuwirth allant d'ailleurs dans le même sens.

Peut-être, monsieur le ministre, y a-t-il d'autres moyens techniques d'aboutir au même résultat.

Peut-être n'est-ce pas dans une ventilation de la subvention de 200.000.000 de nouveaux francs prévus au budget, mais par de nouveaux crédits, par des crédits supplémentaires sur un autre poste budgétaire, que le problème peut se trouver, sinon résolu, tout au moins approché. En tout cas, nous serons heureux d'entendre sur ce point la doctrine du Gouvernement.

Ce qui est sûr, c'est que l'Etat doit prendre le relais des houillères pour des charges « dont la responsabilité ne leur incombe qu'en partie », ainsi que le rappelait fort opportunément M. le rapporteur spécial Marcellin, dans son rapport écrit.

Le charbon — M. Thibault le signalait tout à l'heure et je fais mienne son argumentation — est une de nos richesses nationales. En attendant l'énergie atomique, en attendant l'énergie solaire que nous risquons de ne pas voir de longtemps, dans l'incertitude où nous sommes de savoir si nous pourrions, demain, obtenir, dans de bonnes conditions, le gaz et le pétrole du Sahara sur lequel nous avions compté hier, ne croyez-vous point, monsieur le ministre, que c'est d'abord de notre sol que nous devons tirer l'énergie dont nous avons besoin ? (Applaudissements.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

#### DEPOT DE PROJETS DE LOI ADOPTES PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat relatif à l'accueil et à la réinstallation des Français d'outre-mer.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1480, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration 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, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat fixant le régime d'importation, de vente, de cession, de transport, de port, de détention et d'exportation des armes, articles d'armement, munitions et matériels de guerre en Côte française des Somalis.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1481, distribué et renvoyé 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, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat modifiant le deuxième alinéa de l'article 458 du code de commerce.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1482, distribué et renvoyé 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, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat, instituant l'obligation d'assurance des personnes non salariées contre les accidents et les maladies professionnelles dans l'agriculture.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1483, distribué et renvoyé à la commission des affaires, culturelles, familiales et sociales à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat relatif à l'institution ou à l'extension de certaines règles de commercialisation de produits agricoles.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1484, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

#### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi modifiée par le Sénat, tendant à accorder le bénéfice de la législation sur les accidents du travail aux membres bénévoles des organismes sociaux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 1479, distribuée, et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 4 —

#### DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Junot 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 1962 (Intérieur) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1485 et distribué.

— 5 —

#### ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, samedi 28 octobre, à neuf heures trente, première séance publique :

Nomination, par suite de vacance, d'un membre de la commission d'étude des problèmes municipaux ;

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436) (deuxième partie) (rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Industrie (annexe n° 17. — M. Marcellin, rapporteur spécial. — Avis n° 1459 de M. Féron, au nom de la commission de la production et des échanges. (Suite.)

Education nationale et article 56.

Education nationale (annexe 12. — M. Clermontel, rapporteur spécial ; avis n° 1476 de M. Bégue et de M. Becker (enseignement technique) au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Constructions scolaires (annexe n° 12. — M. Félix Mayer, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Devemy, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 1476 de M. Cerneau, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Enseignement supérieur (annexe n° 12. — M. Weinman, rapporteur spécial).

Jeunesse et sports (annexe n° 12. — M. Regaudie, rapporteur spécial ; avis n° 1476 de M. Le Tac, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A quinze heures, deuxième séance publique : Suite de la discussion des fascicules budgétaires inscrits à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique : Suite de la discussion des fascicules budgétaires inscrits à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 28 octobre à deux heures.)

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

#### Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Dubuis a été nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'organisation des Comores (n° 1163), en remplacement de M. Coste Floret.

#### Désignation, par suite de vacance, d'une candidature pour la commission d'étude des problèmes municipaux.

(Application de l'article 26 du règlement.)

Conformément à la décision prise par l'Assemblée nationale, dans sa séance du 18 octobre 1961, la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République présente la candidature de M. Le Douarec pour faire partie de la commission d'étude des problèmes municipaux, en remplacement de M. Boulin.

Cette candidature sera soumise à la ratification de l'Assemblée.

#### Convocation de la conférence des présidents.

(Fixation de l'ordre du jour de l'Assemblée.)

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée par M. le président pour le lundi 30 octobre 1961, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

## QUESTIONS

## REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

## QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

12381. — 27 octobre 1961. — **M. Padovani** expose à **M. le Premier ministre** qu'en de nombreuses occasions des membres du Gouvernement ont affirmé leur détermination d'aider les régions sous-développées du territoire national; que le département de la Corse, malgré des ressources et des possibilités certaines, connaît depuis plusieurs décades une grave crise économique qui entraîne un important exode de population; que parmi les régions en récession sa situation est rendue encore plus critique en raison de son caractère insulaire; que les frais exceptionnels de transports qui grèvent une grande partie des produits alimentaires et la quasi-totalité des produits manufacturés provoquent un renchérissement des prix considérable; que cette situation très particulière a depuis longtemps été reconnue comme justifiant des mesures exceptionnelles; que l'actuel Gouvernement l'a lui-même admis puisqu'un projet spécifique à la Corse a été déposé devant le Parlement; que ce projet insuffisant et dangereux n'était pas de nature à apporter à la population les légitimes compensations attendues mais que le simple fait de son dépôt prouve la nécessité et l'urgence de mesures exceptionnelles en faveur de la Corse. Il lui demande quand il compte soumettre au Parlement un projet de loi permettant d'aider efficacement l'essor économique de ce département et de faire disparaître le handicap de l'insularité qui pèse anormalement sur les prix des produits consommés en Corse.

12382. — 27 octobre 1961. — **M. Waldeck Rochet** expose à **M. le Premier ministre** que le président du G. P. R. A. vient de proposer la reprise de la négociation en donnant au Gouvernement français le choix entre deux éventualités: ou bien rechercher un accord négocié sur le principe, les modalités et la date de la proclamation de l'indépendance, ainsi que sur la conclusion d'un cessez-le-feu et de la paix et, sur cette base, définir ensuite les nouveaux rapports entre l'Algérie et la France et les garanties aux Français d'Algérie; ou bien poursuivre la recherche d'un règlement pacifique par le moyen de l'autodétermination grâce à l'organisation d'un scrutin vraiment libre et permettant au peuple algérien d'exercer son droit à l'autodétermination dans le cadre de l'intégrité territoriale de l'Algérie. Considérant que ces propositions offrent une base sérieuse de négociation et qu'il n'y a pas d'autre moyen de mettre fin à une guerre ruineuse qui va entrer dans sa huitième année et qui fait peser de graves menaces contre la France et les libertés en favorisant les agissements criminels de l'O. A. S. et des organisateurs de complots fascistes, il lui demande si le Gouvernement français n'envisage pas de répondre favorablement à ces propositions de négociation afin de conclure rapidement la paix dans l'intérêt même de la France.

## 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. »

12373. — 27 octobre 1961. — **M. Fanton** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, à la suite de la réponse faite le 11 septembre 1961 à sa question n° 11134, que le problème soulevé était celui de l'application de l'article 2 (§ 2) infime de l'arrêté du 4 novembre 1960 pris en application des dispositions de l'article 27 du décret n° 57-986 du 31 août 1957, et non pas celui de savoir si, au sein de l'ensemble des agents ayant légalement vocation — au regard dudit article 27 — à participer aux épreuves de sélection pour l'accès au grade d'inspecteur principal des impôts qui ont eu lieu au mois d'avril dernier, c'est le classement des candidats fait en fonction de la note numérique de service qui a déterminé l'établissement de la liste des agents effectivement admis à participer à de telles épreuves. En réalité le caractère strictement impératif des dispositions de l'arrêté du 4 novembre 1960 qui ne sont assorties d'aucune sorte de mesure dérogatoire, ne saurait laisser subsister le moindre doute sur le fait qu'en présélectionnant 349 candidats l'administration avait, en conséquence, à pourvoir 116 vacances. Or, le 12 avril 1961, date à laquelle le ministre a approuvé la liste de ces 349 présélectionnés,

l'administration ne pouvait ignorer que le nombre des vacances ouvertes en 1959 se trouvait être nettement inférieur à 116, comme cela est aujourd'hui connu de tous. Dans ces conditions, il lui demande: 1° quelle est la situation de l'ensemble des agents qui, inscrits sous les numéros 90 à 116 inclus; sur la liste des « agents les mieux notés », établie à l'issue des épreuves, pouvaient légitimement prétendre à pourvoir les 27 vacances supplémentaires existant en droit, sinon en fait — étant observé que l'argument selon lequel l'administration n'était pas tenue de promouvoir le tiers des candidats qui auraient pu être présélectionnés, même en respectant la lettre et l'esprit du texte, n'est que de circonstance; 2° quelles mesures il entend prendre pour réparer le préjudice considérable infligé à ceux des 27 agents en cause qui, classés par l'administration soit dans la première catégorie des présélectionnés, soit dans la deuxième en deçà de la « coupure » qui aurait été nécessairement de droit, se voient exclus du tableau d'avancement par ceux de leurs collègues présélectionnés en violation de la réglementation en vigueur puisque rangés ou bien dans la deuxième catégorie au-delà d'une telle coupure ou bien dans la troisième catégorie. Remarque faite que, de surcroît, certains des agents ainsi lésés sont désormais empêchés, de par l'application des dispositions de l'article 27 du décret du 30 août 1957, d'être candidats aux sélections ultérieures, alors que ce n'est pas le cas pour la plupart de ceux qui, portés illégalement sur la liste des candidats présélectionnés, ont été nommés inspecteurs principaux des impôts au détriment de leurs collègues.

12374. — 27 octobre 1961. — **M. Schmittlein** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** que les instituteurs et les professeurs qui continuent à enseigner en milieu musulman exercent parfois leurs fonctions dans des conditions angoissantes d'insécurité. La semaine dernière encore, un des leurs a été victime d'un attentat perpétré par l'organisation extérieure de la rébellion. Il lui demande quelles mesures sont prises et pourraient être prises pour assurer la sécurité de nos enseignants.

12375. — 27 octobre 1961. — **M. Noiret** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes de l'article 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite, le droit à la pension proportionnelle est acquis, sans condition de durée de services, notamment aux fonctionnaires qui, se trouvant dans une position valable pour la retraite, atteignent l'âge de soixante ans sans pouvoir prétendre à une pension d'ancienneté. Il lui demande de lui préciser, dans le cas d'une pension proportionnelle, ce qu'il faut entendre par « se trouvant dans une position valable pour la retraite », et notamment d'indiquer quelles sont les conditions nécessaires et indispensables pour répondre à cette exigence, quelle que soit la catégorie du fonctionnaire « A » ou « B ».

12376. — 27 octobre 1961. — **M. Jouaust** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il n'estime pas nécessaire d'adresser à ses services toutes instructions utiles pour que les maîtres de l'enseignement privé appartenant à des établissements qui ont signé avec l'Etat un contrat, simple ou d'association, puissent obtenir le bénéfice des suppléments de traitements familiaux semblables à ceux qui sont actuellement accordés à divers personnels contractuels, tels que les sous-officiers servant sous les drapeaux par suite de rengagement, les agents civils de l'administration militaire et autres fonctionnaires auxiliaires en attente de titularisation.

12377. — 27 octobre 1961. — **M. Cermolacce** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** de lui faire connaître: 1° le montant, par aéroport, des redevances d'atterrissages perçues au cours de l'année 1960 sur les aéroports français et des pays de l'ex-Communauté, dont l'exploitation est confiée à des collectivités autres que l'Etat; 2° les mêmes renseignements, ou une évaluation, pour les six premiers mois de 1961.

12378. — 27 octobre 1961. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre du travail** que la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de la manutention dans les ports souligne que ce travail doit être effectué par des ouvriers dockers, titulaires d'une carte professionnelle, et précise que les ouvriers dockers sont rangés en deux catégories: les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels. L'article 3 de la loi précitée indique « un arrêté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre du travail fixe pour chaque port, et après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port, le nombre maximum d'ouvriers dockers professionnels, etc. ». En ce qui concerne le port de Marseille, le dernier arrêté fixe à 4.000 cet effectif. En fait, 3.600 dockers peuvent bénéficier de ces dispositions. Avec l'assentiment du directeur du port, président du bureau central de la main-d'œuvre, environ 400 nouveaux dockers ont été classés comme « aspirants ». Unanimes, les dockers et agents de maîtrise en lutte depuis le 30 septembre 1960 ont inscrit dans leurs revendications la titularisation de ces 400 dockers « aspirants ». Il lui demande, compte tenu que l'effectif de 4.000 dockers fixé par arrêté n'est pas atteint, quelles dispositions il entend prendre pour effectuer le classement de ces dockers « aspirants » dans la catégorie des dockers admis par la loi et faire ainsi droit à cette légitime revendication.



**12379.** — 27 octobre 1961. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de la manutention dans les ports souligne que ce travail doit être effectué par des ouvriers dockers, titulaires d'une carte professionnelle. Elle précise que les ouvriers dockers sont rangés en deux catégories: les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels. L'article 3 de la loi précitée indique « un arrêté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre du travail fixe pour chaque port, et après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port, le nombre maximum d'ouvriers dockers professionnels, etc. ». En ce qui concerne le port de Marseille, le dernier arrêté fixe à 4.000 cet effectif. En fait, 3.600 dockers peuvent bénéficier de ces dispositions. Avec l'assentiment du directeur du port, président du bureau central de la main-d'œuvre, environ 400 nouveaux dockers ont été classés comme « aspirants ». Unanimes, les dockers et agents de maîtrise en lutte depuis le 30 septembre 1960 ont inscrit dans leurs revendications la titularisation de ces 400 dockers « aspirants ». Il lui demande, compte tenu que l'effectif de 4.000 dockers fixé par arrêté n'est pas atteint, quelles dispositions il entend prendre pour effectuer le classement de ces dockers « aspirants » dans la catégorie des dockers admise par la loi et faire ainsi droit à cette légitime revendication.

**12380.** — 27 octobre 1961. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre du travail** que la loi n° 50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits du travail a abrogé et modifié les dispositions de la loi du 23 décembre 1946 sur ce même objet. La nouvelle législation (chapitre IV bis du titre II du livre I<sup>er</sup> du code du travail) prévoit la possibilité d'établir des conventions collectives régionales et locales répondant aux conditions particulières de travail dans la région ou la localité, et ce, sur demande d'une des organisations syndicales les plus représentatives de travailleurs ou d'employeurs intéressés. Or, depuis 1951, la convention collective élaborée entre les organisations syndicales et les patrons acconiers du port de Marseille a été dénoncée par ces derniers. Malgré les multiples demandes formulées par les organisations syndicales ouvrières auprès du directeur du port cumulant ses fonctions avec celles d'inspecteur du travail, il n'a pas été discuté de nouvelles conventions. Une telle obstination motive le mécontentement général des travailleurs du port. Elle est une des causes des actions revendicatives engagées par ces travailleurs depuis le 30 septembre dernier. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que, conformément à la loi, soit provoquée la réunion des parties intéressées chargées d'élaborer une nouvelle convention.

**12383.** — 27 octobre 1961. — **M. Christian Bonnet** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que *La Thalassa*, bateau de recherches pour la pêche, devrait logiquement voir fixer son port d'attache dans un port de pêche, de manière à assurer une interpénétration fructueuse entre le personnel scientifique et technique du navire et les professionnels. Il lui rappelle le prix qu'attacheraient les autorités orientales à ce qu'une décision soit prise en faveur de leur port qui, du fait de l'existence de *Parasnal*, serait en mesure d'assurer l'entretien et les réparations de *La Thalassa* dans les meilleures conditions. Il lui demande de lui faire connaître quelle décision il entend prendre à ce propos.

**12384.** — 27 octobre 1961. — **M. Christian Bonnet** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que la raie demeure le seul poisson taxé; qu'il n'apparaît pas que le maintien de cette mesure puisse être considéré comme capital pour la stabilité monétaire ou la défense du pouvoir d'achat; qu'au demeurant, l'enquête du Credoc l'a qualifiée de néfaste. Il lui demande s'il a déjà engagé, à ce propos, des pourparlers avec ceux de ses collègues du Gouvernement dont l'avis est déterminant en pareille matière et, dans l'affirmative, s'il a l'espoir d'aboutir bientôt à une solution satisfaisante.

**12385.** — 27 octobre 1961. — **M. Portolano** demande à **M. le ministre de la justice**: 1° si sont exactes les informations parues dans la presse selon lesquelles la modification des conditions de détention de internés du château de Turquant serait accompagnée de l'aggravation de la situation des détenus de Tuile; 2° dans l'affirmative, s'il ne craint pas que, outre le caractère inutilement outrageant de toute assimilation de cet ordre, même un simple parallélisme ne donne à penser que le sort de soldats dépende directement ou indirectement de l'attitude du F. L. N. qu'au service de la patrie ils ont vaillamment combattu.

**12386.** — 27 octobre 1961. — **M. Joyon** demande à **M. le ministre des armées** quelles sont les raisons pour lesquelles il est interdit à un boxeur professionnel sous les drapeaux de combattre pour maintenir sa forme et sa technique, alors que, dans toutes les autres disciplines sportives, de grandes facilités sont données aux athlètes désirant s'entraîner.

## Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 11 octobre 1961 (questions écrites).

Page 2492, 1<sup>re</sup> colonne, question n° 12107 de M. Chandernagor à M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, 10<sup>e</sup> ligne, au lieu de: « ... que vraiment, on chercherait aussi bien dans l'accord... », lire: « ... que vainement, ou chercherait aussi bien dans l'accord... ».

## ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

3<sup>e</sup> séance du vendredi 27 octobre 1961.

## SCRUTIN (N° 157)

Sur l'amendement n° 91 présenté par M. Fraissinet au titre IV de l'Édit C (Marine marchande), du projet de loi de finances pour 1962 (Aide à l'armement naval; supprimer les crédits).

Nombre des votants.....	477
Nombre des suffrages exprimés.....	451
Majorité absolue.....	226
Pour l'adoption.....	125
Contre.....	326

L'Assemblée nationale n'a pas adopté

## Ont voté pour (1) :

MM.	Fabre (Henri).	Maloum (Hafid).
Abdeslam.	Fauquier.	Marçais.
Aillères (d').	Féron (Jacques).	Marcellin.
Albert-Soret (Jean).	Ferri (Pierre).	Marquaire.
Alliot.	Fraissinet.	Messaoudi (Kaddour).
Anthemoz.	Frédéric-Bupoul.	Mignot.
Arnulf.	Futelinon.	Miriot.
Azem (Ouati).	Gavini.	Molinel.
Baltezi.	Godonueche.	Mondon.
Bandis.	Grandmaison (de).	Molle.
Baylot.	Grassel (Yvon).	Moyuel.
Bégonin (André).	Grassel-Morel.	Pérus (Pierre).
Bénard (Jean).	Gréverie.	Piana.
Berandier.	Guillain.	Picard.
Bergasse.	Guillon (Antoine).	Piegnol.
Bellencourt.	Halboul.	Pinoleau.
Boisde (Raymond).	Halgouët (du).	Pinvidic.
Burocco.	Hannin.	Porolano.
Boscary-Monservin.	Héranin.	Poudevigne.
Boulam (Saïd).	Héranin.	Poulier.
Breghard.	Joualalen (Achéne).	Puech-Sanson.
Brice.	Jacquel (Michel).	Quinson.
Caillemier.	Japiot.	Renacci.
Canal.	Jarrosson.	Ribert.
Callala.	Jouault.	Robichon.
Chamant.	Joyon.	Roche-Defrance.
Chareyre.	Juillot.	Salleuve.
Collomb.	Kaouab (Monrad).	Sallard du Rivault.
Colonna (Henri).	Lacaze.	Soubel.
Colonna d'Anfrin.	Lacoste-Lareymondie (de).	Sy.
Conlon.	Lainé (Jean).	Tardieu.
Crouan.	Lalle.	Tebib (Abdallah).
Cruceis.	Laradji (Mohamed).	Terré.
Dalaizy.	Lauriol.	Thomazo.
Debray.	Lefèvre d'Ormesson.	Trénel de Villers.
Delbecque.	Legaret.	Ture (Jean).
Deshors.	Legendre.	Turoques.
Devèze.	Legroux.	Van laecke.
Devig.	Le Pen.	Vayron (Philippe).
Hixmier.	Le Roy Ladurie.	Viznan.
Domenech.	Liozier.	Viller (Pierre).
Doublot.		Weber.

## Ont voté contre (1) :

MM.	Bégué.	Bonne (Christian).
Albrand.	Bekri (Mohamed).	Bonnet (Georges).
Mme Aymé de la Chevrière.	Belahed (Stimane).	Bord.
Baony.	Bellec.	Boscher.
Barboucha (Mohamed).	Bénard (François).	Mlle Bonahsa (Kheira).
Barniaudy.	Bendjelida (Ali).	Bouchel.
Barral (Noël).	Benonville (de).	Bouhadjera (Belafid).
Bayou (Raoul).	Benssedick Cheikh.	Boutet.
Béauguilla (André).	Bernasconi.	Boulsane (Mohamed).
Béghard (Paul).	Berrouafne (Djelloul).	Bourdellet.
Beker.	Bignon.	Bourgeois (Georges).
Beene.	Bilères.	Bourgeois (Pierre).
Bedredine (Mohamed).	Blin.	Bourguin.
	Boivin.	Bourguin.
	Boivin.	

Boutalbi (Ahmed).  
Boutard.  
Bricout.  
Brocas.  
Buot (Henri).  
Buron (Gilbert).  
Caillaud.  
Calméjane.  
Carbon.  
Carter.  
Cassagne.  
Catalifaud.  
Cerneau.  
Césaire.  
Chandernagor.  
Chapalain.  
Chapuis.  
Charpentier.  
Charret.  
Chauvel.  
Chazelle.  
Cheikh (Mohamed Saïd).  
Chibi (Abdelbaki).  
Chopin.  
Clamens.  
Clément.  
Clerget.  
Clermontel.  
Colinet.  
Comte-Offenbach.  
Conle (Arthur).  
Coste-Floret (Paul).  
Coudray.  
Counaros.  
Dalbos.  
Damecie.  
Danilo.  
Darclavourt.  
Darras.  
Davoust.  
Debraeve.  
Dejean.  
Mine Delable.  
Delsporte.  
Delemonfex.  
Désalle.  
Deliaune.  
Delrez.  
Denvers.  
Deramehli (Mustapha).  
Deranry.  
Deschizeaux.  
Desouches.  
Mme Devaud (Marcelle).  
Devernay.  
Mlle Dienesch.  
Dieras.  
Diei.  
Dilligent.  
Dolez.  
Dorey.  
Douzans.  
Dreyfous-Ducas.  
Drouine.  
Drouot-L'Hermine.  
Dubuis.  
Duchâteau.  
Duchescne.  
Ducos.  
Dudot.  
Dumas.  
Dumortier.  
Durbel.  
Durroux.  
Dusseaux.  
Dutheil.  
Duvillard.  
Ebrard (Guy).  
Ehm.  
Evrard (Just).  
Faulon.  
Faure (Maurice).  
Feuillard.  
Forest.  
Fouques-Duparc.  
Fourmond.  
Fréville.  
Fric (Guy).  
Frys.  
Gabelle (Pierre).  
Gallum Makhlouf.  
Gaillard (Félix).  
Gamel.  
Gardier.  
Garrand.  
Gauthier.  
Gernez.  
Godefroy.  
Gouied (Hassan).  
Gracla (de).  
Grenier (Jean-Marie).  
Grussenmeyer.  
Goulat All.  
Guillon.  
Gullmuller.  
Habib-Dejoncde.  
Hassan (Noureddine).  
Haurel.  
Hersant.  
Hoguel.  
Hostache.  
Ibrahim Saïd.  
Ihaddaden (Mohamed).  
Ihucl.  
Jaquet (Marc).  
Jacon.  
Jaillon, Jura.  
Jamot.  
Janvier.  
Jarrot.  
Jouhannneau.  
Jusklewenski.  
Kaddari (Djillali).  
Kareher.  
Kaspereil.  
Kerveguen (de).  
Mme Kheblani (Rehitha).  
Khorsi (Sadok).  
Kuntz.  
Labbé.  
Lacroix.  
Lambert.  
Lapeyrusse.  
Laruc (Tony).  
Lallière.  
Laudrhi, Morbihan.  
Laurant.  
Laurin, Var.  
Lavigne.  
Le Baul de la Morinière.  
Lecq.  
Le Bosarec.  
Ledec (René).  
Lemardel (Francis).  
Le Guen.  
Léonnie (Max).  
Lemaire.  
Le Moutagner.  
Lennemann (Maurice).  
Lepidi.  
Le Tac.  
Le Theule.  
Liquard.  
Longueue.  
Lopez.  
Luciani.  
Lurie.  
Lux.  
Mahias.  
Maillof.  
Mallein (All).  
Malleville.  
Marcenet.  
Marchetti.  
Maridet.  
Mlle Martinaeche.  
Mayer (Félix).  
Maziol.  
Mazo.  
Mazurier.  
Meck.  
Mélécin.  
Méthauguerle.  
Mekki (René).  
Mercier.  
Micheaud (Louis).  
Mirguel.  
Mollef (Guy).  
Mounerville (Pierre).  
Mozlague (Max).  
Montagne (Rémy).  
Moutalat.  
Montel (Eugène).  
Montesquieu (de).  
Moore.  
Moras.  
Morisse.  
Mouleschoul (Abbés).  
Moulin.  
Muller.  
Nader.  
Neuwirth.  
Noirel.  
Nou.  
Nungesser.  
Orvoën.  
Padovani.  
Palewski (Jean-Paul).  
Palmero.  
Paquet.  
Pasquini.  
Pavot.  
Peretti.  
Perrin (Joseph).  
Perrot.  
Pellé (Eugène-Claudius).  
Peyrefitte.  
Peylel.  
Pezé.  
Pflimlin.  
Ple.  
Pierrebouurg (de).  
Pillet.  
Plazanet.  
Pleves (René).  
Poignant.  
Poulpique (de).  
Privat (Charles).  
Privet.  
Prolifchet.  
Quentier.  
Radium.  
Raphaël-Leygues.  
Rautel.  
Ranil.  
Raymond-Clergue.  
Régandie.  
Remonard.  
Réthoré.  
Rey.  
Richard.  
Richard.  
Rieucaud.  
Rivain.  
Rivière (Joseph).  
Rumbeaul.  
Roques.  
Rassi.  
Roth.  
Roulland.  
Rousselot.  
Roustan.  
Roux.  
Ruats.  
Saadi (All).  
Sagelle.  
Sahnouni (Brahim).  
Saïd (Berrezoug).  
Salado.  
Sanglier (Jacques).  
Sanson.  
Santon.  
Sarazin.  
Schaffner.  
Schmitt (René).  
Schmitteln.  
Schumann (Robert).  
Schumann (Maurice).  
Seitlinger.  
Semaisons (de).  
Simonnet.  
Souchal.  
Szeffi.  
Tallinger (Jean).  
Thibault (Edouard).  
Thomas.  
Thoriailler.  
Tommasini.  
Tourret.  
Toutain.  
Trellu.  
Ulrich.  
Valabrègue.  
Vais (Francis).  
Van der Meersch.  
Var.  
Vendroux.  
Véry (Emmanuel).  
Viallef.  
Villedieu.  
Volquin.  
Wagner.  
Wehrman.  
Widenlocher.  
Ziller.

**Se sont abstenus volontairement (1) :**

MM. Arrighi (Pascal). Bullanger (Robert). Bennalla (Kheili). Billoux. Bouillol. Brugerolle. Cance. Carville (de).	Cermolacce. Charvet. Commenay. Delachenal. Denis (Bertrand). Dufour. Fouchier. Grenier (Fernand). Lollve.	Lombard. Mariolle. Niles. Orillon. Perrin (Francis). Roche (Waldeck). Trébose. Vinciguerra. Yrissou.
---	---	--

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Alduy. Al Sid Boubakern. Benekadi (Benalia). Beniacine (Abdelmadjid). Bidaull (Georges). Bisson. Bondel. Boudj (Mohamed). Bourne. Burlot. Cachal. Camino. Galayde. Charid. Chavanne. Chelha (Mustapha). Collette.	Courant (Pierre). David (Jean-Paul). Denis (Ernest). Djouni (Mohammed). Durand. Duterne. Escudier. Heuillard. Kir. La Combe. Laurelli. Lebas. Le Duc (Jean). Malnguy. Marie (André). Millot (Jacques). Mocquiaux. Peyrol. Pigeot.	Preaumont (de). Heynaud (Paul). Roctore. Rousseau. Royer. Sainte-Marie (de). Sammarcelli. Seard. Sic Cara Chéril. Tearik. Teisseire. Mme Thome-Palenoire. Thorez (Maurice). Valentin (Jean). Vanier. Vaschelli. Villon (Pierre). Villeneuve (de).
--	---	--

**Excusés ou absents par congé (2) :**

(Application de l'article 159, alinéas 2 et 3, du règlement.)

MM. Agha-Mir. Bérard. Besson (Robert). Biaggi. Bosson. Boudjemir (Hachmi).	Briot. Cassez. Dassault (Marcel). Djehbour (Ahmed). Fihol. Laffin.	Longuet. Philippe. Sablé. Vitel (Jean). Voisin. Zeghoul (Mohamed).
--	---	---

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Carous, qui présidait la séance.

**Ont délégué leur droit de vote :**

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1953.)

MM. Bekri à M. Neuwirth (maladie).  
Bord à M. Bouchet (assemblées internationales).  
Boscary-Monsservin à M. Trébose (assemblées internationales).  
Bourne à M. Mignot (maladie).  
Charlé à M. Mirguel (maladie).  
Chelha (Mustapha) à M. Cachal (maladie).  
Deramehli (Mustapha) à M. Roulland (maladie).  
Feuillard à M. Bergasse (maladie).  
Grenier (Jean-Marie) à M. Gullmuller (maladie).  
Hassan (Noureddine) à M. Noirel (maladie).  
Jouhannneau à M. Marchelli (maladie).  
Mme Kheblani (Rehitha) à M. Moore (maladie).  
MM. Khorsi (Sadok) à M. Rivain (maladie).  
Laradi (Mohamed) à M. Legroux (maladie).  
Laudrin à M. Habib-Dejoncde (maladie).  
Legendre à M. Vayron (assemblées internationales).  
Mazo à M. Calméjane (maladie).  
Nou à M. Grussenmeyer (maladie).  
Palewski à M. Moulin (assemblées internationales).  
Radium à M. Le Theule (assemblées européennes).  
Roustan à M. Delaune (maladie).  
Santon à M. Quentier (événement familial grave).  
Vendroux à M. Bricout (assemblées internationales).

**Motifs des excuses :**

(Application de l'article 159, alinéa 3, du règlement.)

MM. Agha-Mir (maladie). Bérard (mission). Biaggi (maladie). Bosson (maladie). Boudjedir (Hachmi) (maladie). Briot (assemblées européennes). Cassez (maladie).	MM. Dassault (Marcel) (maladie). Djehbour (Ahmed) (maladie). Fihol (maladie). Laffin (maladie). Longuet (maladie). Philippe (maladie). Sablé (maladie). Zeghoul (Mohamed) (maladie).
---	---

(1) Se reporter à la liste ci-après des députés ayant délégué leur vote.  
(2) Se reporter à la liste ci-après des motifs des excuses.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

## ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Légion d'honneur et Ordre de la Libération.  
— Rapporteur spécial : M. Jaillon.

## ANNEXE N° 34

## I

## LEGION D'HONNEUR

Mesdames, messieurs le montant total des recettes et des dépenses du budget annexe de la Légion d'honneur avait été fixé, pour 1962, à 14.063.644 NF alors que les propositions pour 1962 atteignent 15.080.839 »

L'augmentation s'élève, ainsi, entre 1961 et 1962 à 1.017.195 NF soit près de 8 p. 100.

Cette augmentation, légèrement supérieure à celle constatée en 1961 (5,5 p 100) résulte, pour une part sensiblement égale, des mesures acquises et des mesures nouvelles.

Le financement en est assuré par un accroissement correspondant de la subvention d'équilibre qui constitue l'essentiel des recettes de ce budget.

## LES RECETTES

DESIGNATION	EVALUATIONS		DIFFERENCE
	Retenues pour 1961.	Proposées pour 1962.	
	(En nouveaux francs.)		
Section I. — Recettes propres....	712.670	712.670	»
Section II. — Subvention du budget général.....	13.350.974	14.368.169	1.017.195
Totaux.....	14.063.644	15.080.839	1.017.195

## 1° Les recettes propres.

Les recettes propres de la Légion d'honneur sont évaluées, comme pour 1961, à 712.670 nouveaux francs. Les pensions des élèves des maisons d'éducation représentent, comme en 1961, environ la moitié de cette somme.

Le prix maximum de la pension demandé aux parents des élèves est fixé à 840 nouveaux francs. Toutefois, des exonérations partielles sont accordées, sous certaines conditions, aux familles qui en font la demande.

Les autres recettes du budget de la Légion d'honneur constituées par le produit des rentes, les droits de chancellerie et les produits divers sont évalués au total à 360.440 nouveaux francs.

Le faible montant de recettes propres rend nécessaire qu'une importante subvention du budget général vienne concourir à l'équilibre du budget annexe.

## 2° Subvention du budget général.

La subvention du budget général est en augmentation de 1.017.195 nouveaux francs et se rapporte à la couverture des dépenses ordinaires pour 367.195 nouveaux francs, et au financement des dépenses en capital pour 650.000 nouveaux francs.

Cette augmentation qui s'établit, pour 1962, à près de 8 p. 100, avait atteint jusqu'à 24,2 p. 100 en 1960, en raison de la nécessité d'assurer le financement des travaux engagés, dès 1958, dans les maisons d'éducation de la Légion d'honneur.

## LES DEPENSES

Les dépenses prévues pour 1962, s'élèvent au total à 15.080.839 nouveaux francs et sont caractérisées par la stabilité des crédits inscrits au titre de la dette. Ceux-ci demeurent inchangés à 5.800.000 nouveaux francs, tandis que les dépenses relatives aux services administratifs de la Grande Chancellerie et aux maisons d'éducation enregistrent une augmentation globale de 1.017.195.

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1961 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1962.

SERVICES	1961	1962				DIFFERENCES avec 1961.
		Mesures acquises.	Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En nouveaux francs.)				
<i>Crédits de paiement.</i>						
<b>A. — Dépenses ordinaires.</b>						
<b>I. — Dette</b> .....	5.800.000	»	5.800.000	»	5.800.000	»
<b>II. — Moyens des services :</b>						
Personnel .....	3.041.067	+ 154.824	3.195.891	+ 7.809	3.203.700	+ 162.633
Matériel .....	2.315.410	— 16.950	2.398.470	+ 207.900	2.606.370	+ 33.602
Charges sociales.....	227.167	+ 32.850	260.007	+ 762	260.769	+ 160.960
Dépenses diverses.....	50.000	»	50.000	+ 10.000	60.000	+ 10.000
Totaux II.....	5.763.644	+ 140.724	5.904.368	+ 226.471	6.130.839	+ 367.195
<b>Totaux des dépenses ordinaires.....</b>	<b>11.563.644</b>	<b>+ 140.724</b>	<b>11.704.368</b>	<b>+ 226.471</b>	<b>11.930.839</b>	<b>+ 367.195</b>
<b>B. — Dépenses en capital.....</b>	<b>2.500.000</b>	<b>+ 400.000</b>	<b>2.900.000</b>	<b>+ 250.000</b>	<b>3.150.000</b>	<b>+ 650.000</b>
<b>Totaux des crédits de paiement.....</b>	<b>14.063.644</b>	<b>+ 540.724</b>	<b>14.604.368</b>	<b>+ 476.471</b>	<b>15.080.839</b>	<b>+ 1.017.195</b>
Autorisations de programme.....	2.000.000	»	»	»	1.500.000	— 500.000

L'analyse des crédits proposés par le Gouvernement permet de regrouper sous quelques rubriques les observations qu'appelle leur utilisation.

A cet égard, au titre des dépenses ordinaires il est possible de distinguer :

Les traitements et les effectifs des légionnaires et des médaillés militaires ;

Les services administratifs de la Grande Chancellerie ;

Les maisons d'éducation de la Légion d'honneur.

Au titre des dépenses en capital, seront examinées les opérations poursuivies en vue du regroupement des maisons d'éducation de la Légion d'honneur.

**I. — Les dépenses ordinaires.**

**A. — LES TRAITEMENTS ET LES EFFECTIFS DES LÉGIONNAIRES ET DES MÉDAILLÉS MILITAIRES**

*Effectifs des légionnaires.*

SIGNATION	GRAND-OFFICIEIS	GRAND-CROIX	COMMANDEURS	OFFICIEIS	CHEVALIERS	TOTAUX
1 <sup>er</sup> Janvier 1956 :						
Avec traitement.	56	520	3.632	22.861	118.432	145.501
Sans traitement.	52	305	2.891	20.114	77.825	101.490
1 <sup>er</sup> Janvier 1957 :						
Avec traitement.	56	538	3.774	23.251	118.936	146.555
Sans traitement.	56	312	3.011	27.477	81.754	112.610
1 <sup>er</sup> Janvier 1958 :						
Avec traitement.	60	574	4.313	25.595	126.500	157.272
Sans traitement.	58	328	3.231	29.243	84.752	117.615
1 <sup>er</sup> Janvier 1959 :						
Avec traitement.	65	621	4.529	27.076	133.967	166.258
Sans traitement.	66	349	3.262	30.116	85.072	119.495
1 <sup>er</sup> Janvier 1960 :						
Avec traitement.	65	627	4.583	26.677	133.794	165.746
Sans traitement.	71	343	3.270	30.090	85.232	110.906
1 <sup>er</sup> Janvier 1961 :						
Avec traitement.	65	656	4.824	27.055	144.470	174.070
Sans traitement.	73	344	3.325	30.787	85.553	120.082

*Effectifs des médaillés militaires.*

ANNEES	AVEC TRAITEMENT	SANS TRAITEMENT
1 <sup>er</sup> Janvier 1956.....	596.891	61.835
1 <sup>er</sup> Janvier 1957.....	603.860	68.618
1 <sup>er</sup> Janvier 1958.....	612.735	72.304
1 <sup>er</sup> Janvier 1959.....	628.514	74.306
1 <sup>er</sup> Janvier 1960.....	635.449	77.441
1 <sup>er</sup> Janvier 1961.....	639.227	83.573

Les dépenses de la dette correspondant aux versements des traitements aux légionnaires et aux médaillés militaires demeurent à un niveau constant depuis plusieurs années.

Cependant, ainsi qu'il ressort des tableaux qui précèdent, les effectifs des légionnaires et des médaillés militaires bénéficiant d'un traitement n'ont cessé d'augmenter de 1956 à 1959. Cette dernière année a marqué une légère diminution du nombre des légionnaires. Mais, en 1960 et en 1961, la croissance continue déjà observée s'est poursuivie pour les deux catégories de décorés.

Une telle augmentation continue des effectifs semble aller à l'encontre des intentions déclarées du Gouvernement de freiner l'inflation des décorations, encore que le taux d'accroissement enregistré d'une année sur l'autre soit en régression depuis 1959, ce qui témoigne d'une application effective des mesures de limitation.

Il est vrai que les événements survenus ces dernières années justifient une augmentation des décorations à titre militaire.

En effet, en période exceptionnelle, il est accordé au ministre des armées la possibilité de décorer hors contingent et en dehors des règles ordinaires de nomination et de promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur et de concession de la médaille militaire.

De telles décorations doivent être régularisées par une loi, ou sous l'empire de la nouvelle constitution, par voie réglementaire.

C'est ainsi que la campagne d'Extrême-Orient a motivé la création d'un tableau spécial portant sur 5.993 Légions d'honneur et 11.415 médailles militaires, qui ont été prises en charge par la Grande Chancellerie.

D'autre part, le décret n° 56-940 du 21 septembre 1956, ratifié par la loi n° 57-260 du 2 mars 1957, a autorisé la création d'un contingent spécial de croix de la Légion d'honneur et de médailles militaires pour les opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en Afrique du Nord.

Le nombre des légionnaires nommés au titre de ce dernier tableau s'élevait, au 1<sup>er</sup> janvier 1961, à 2.621 :

Grand-croix .....	1
Grand officier .....	24
Commandeur .....	156
Officier .....	513
Chevalier .....	1.927

En outre, la médaille militaire a été concédée à 3.372 bénéficiaires.

L'accroissement des effectifs de légionnaires et de médaillés militaires avec traitement n'a cependant pas eu pour effet, comme on l'a observé, de provoquer une augmentation corrélative des dépenses de la dette.

La dépense théorique évaluée en retenant le nombre des bénéficiaires de traitement recensés par les services de la Grande Chancellerie, exigerait un crédit de plus de 7 millions de nouveaux francs, alors que les crédits inscrits depuis plusieurs années demeurent fixés à 5.800.000 NF et que les droits constatés n'excèdent pas 5.500.000 nouveaux francs.

Cette situation résulte des difficultés rencontrées par les services de la Grande Chancellerie pour être informés des décès survenus parmi les bénéficiaires de traitement. Cependant, depuis 1957, les mesures intervenues dans l'organisation de ces services permettent de parvenir progressivement à une meilleure évaluation des effectifs réels.

Il faut ajouter que de nombreux légionnaires et médaillés militaires, et plus spécialement ceux nommés au titre des tableaux spéciaux, négligent de se mettre en règle avec les services de la Grande Chancellerie et ne perçoivent pas leur traitement.

Il faut enfin rappeler et regretter que les traitements servis aux légionnaires et aux médaillés militaires demeurent à un taux inchangé depuis 1950.

En 1802, lorsque la Légion d'honneur a été créée, le traitement qui avait été prévu était de 250 francs or et, cinquante ans plus tard, lorsque, par un décret du 22 janvier 1852, la médaille militaire fut instituée, le traitement qui a été attaché à cette décoration était de l'ordre de 100 francs or.

Actuellement, le montant du traitement servi à chaque catégorie est le suivant :

Grand-croix .....	120 NF.
Grand officier .....	80
Commandeur .....	40
Officier .....	20
Chevalier .....	10
Médaillé militaire .....	7,5

Tout en reconnaissant parfaitement les limites qui s'opposent à son initiative en ce domaine, votre commission des finances a considéré qu'une revalorisation s'imposait pour adapter les traitements à la situation présente.

Nous savons, évidemment, que bon nombre de titulaires de la Légion d'honneur ou de la médaille militaire bénéficient de retraites ou de pensions. Cependant, ce n'est pas la règle générale et il existe des cas douloureux que la Grande Chancellerie n'a pas les moyens de régler.

En effet, au titre des crédits de secours, il était prévu en 1961, un crédit de 50.000 nouveaux francs, que le Gouvernement propose de porter, pour 1962, à 60.000 nouveaux francs.

Le faible montant de ces crédits dont l'importance relative a d'ailleurs décliné au cours des années, ne permet à la Grande Chancellerie que d'intervenir dans les situations les plus dramatiques.

Le taux moyen des secours était en 1951, de 3.200 anciens francs, et en 1955 de 4.600 anciens francs.

Il est aujourd'hui de 200 nouveaux francs pour les légionnaires et de 100 nouveaux francs pour les médaillés militaires.

S'il permet d'apporter quelque soulagement temporaire, il demeure loin de pouvoir assurer aux légionnaires ou aux médaillés militaires, dont certains justifient disposer de ressources inférieures aux plafonds fixés en matière de sécurité sociale, le complément que leur situation rend nécessaire.

#### B. — LES SERVICES ADMINISTRATIFS DE LA GRANDE CHANCELLERIE

##### 1° Les dépenses de personnel.

L'accroissement des services votés par rapport au budget voté de 1961 résulte, essentiellement, de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique.

En outre, des crédits non renouvelables accordés en 1961 pour la prise en charge, par la grande chancellerie, des Croix de la Légion d'honneur et des médailles militaires attribuées au titre de la campagne d'Orient ne sont pas reconduits.

Les mesures nouvelles concernent la création de 4 emplois de secrétaires administratifs et l'ouverture des crédits nécessaires au renouvellement des livres de traitement et à la régularisation du tableau spécial de l'Afrique du Nord.

L'évolution et l'accroissement des tâches incombant aux services de la Grande Chancellerie ont conduit, en 1957, à faire procéder à des études dont les conclusions ont inspiré les réformes entreprises depuis lors.

Dès 1957, il avait été noté que l'organisation intérieure des services souffrait de l'absence d'un corps de fonctionnaires de catégorie B, appelés à fournir l'encadrement immédiat des personnels d'exécution, ainsi qu'il est généralement pratiqué dans les services centraux.

En effet, les mesures de réorganisation appliquées à la constitution d'un fichier du service des décorations ont conduit à affecter à cette tâche, un personnel relativement nombreux dont l'encadrement est nécessaire.

La création de 4 emplois de secrétaires administratifs répond aux besoins ainsi définis. Au demeurant, cette création se trouve compensée par la suppression d'un nombre égal d'emplois d'exécution.

Un crédit supplémentaire de 7.369 nouveaux francs est également demandé au titre des indemnités pour travaux supplémentaires.

Ces indemnités sont accordées aux personnels appelés à effectuer les travaux supplémentaires qu'exigent les nombreuses opérations de régularisation prévues dans le cadre de la réforme administrative. En outre, l'année 1962 doit être marquée par la prise en charge des légionnaires et des médaillés décorés au titre du contingent spécial ouvert pour les opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en Afrique du Nord.

##### 2° Les dépenses de matériel.

Les dépenses de matériel, pour 1962, excèdent de 116.580 nouveaux francs les dépenses correspondantes de 1961.

Ce chiffre résulte d'un ajustement en diminution de 31.320 nouveaux francs opéré dans le cadre des mesures acquises et concernant la suppression des crédits non renouvelables, et d'une augmentation de 147.900 nouveaux francs dont la plus

grande partie est destinée à l'entretien et à la remise en état des bâtiments de la Légion d'honneur.

Le budget de 1962 comprend, comme en 1961, l'inscription d'un crédit destiné à pourvoir aux dépenses d'impression. En effet, les réformes administratives ont entraîné, au fur et à mesure de leur mise en application, une extension des besoins en imprimés. Ainsi les brevets ne sont plus délivrés sur demande des impétrants, mais dès leur nomination et cette amélioration a été rendue possible depuis que le service de la Grande Chancellerie dispose du matériel nécessaire à leur confection. En outre, l'amélioration de la qualité et de la présentation des imprimés a été poursuivie en vue de faciliter les relations de la Grande Chancellerie avec les départements ministériels et les décorés.

Les crédits prévus pour l'entretien et la remise en état des bâtiments de la Légion d'honneur subissent, pour 1962, une augmentation de 100.000 nouveaux francs. Ces bâtiments font l'objet, depuis plusieurs années, d'un programme de gros travaux de réfection. C'est ainsi que la dotation correspondante, fixée en 1956 à 330.000 nouveaux francs est passée à 750.000 nouveaux francs en 1959, à 1.200.000 nouveaux francs en 1961 et sera portée à 1.300.000 nouveaux francs pour 1962.

Les travaux à entreprendre, pour 1962, concernant en premier lieu la suite de la restauration de l'ensemble des bâtiments de l'hôtel de Salm, l'actuel palais de la Légion d'honneur (380.000 nouveaux francs).

D'autre part, le circulaire nord, les façades et le pavillon sud de l'aile Bayard de l'ancienne abbaye de Saint-Denis qui abrite la maison d'éducation justifient un important programme de travaux qui a débuté en 1961 et qui doit se poursuivre en 1962. Le montant des crédits nécessaires à son financement s'élève à 810.000 nouveaux francs.

Enfin, les travaux de première urgence pour la conservation des façades et des couvertures de la maison d'Ecouen et l'entretien de la maison des Loges se verront affecté un crédit de 110.000 nouveaux francs.

#### C. — LES MAISONS D'ÉDUCATION DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Les crédits relatifs aux maisons d'éducation représenteront en 1962, près de 38 p. 100 du budget de fonctionnement de la Légion d'honneur.

Le seul ajustement proposé concernant ces crédits se rapporte à l'augmentation des dépenses d'alimentation qui passeront de 575.000 nouveaux francs à 635.000 nouveaux francs. Cette augmentation, rendue nécessaire par l'évolution du coût des denrées, comporte un caractère impératif qui dispense de plus amples observations.

Il a paru opportun de rappeler ici le caractère et le rôle des maisons d'éducation. Le Prestige conservé par ces établissements est à l'exacte mesure de la qualité de l'enseignement qu'ils dispensent. Mais plus encore qu'un bon enseignement dont ils n'ont pas le privilège exclusif, le terme de « maison d'éducation » retenu pour les désigner, témoigne de préoccupations plus générales dont on ne peut que se féliciter.

L'organisation actuelle des maisons d'éducation de la Légion d'honneur est l'aboutissement d'une longue tradition dont les étapes sont celles-là mêmes qui ont marqué notre Histoire.

C'est au lendemain d'Austerlitz qu'une décision de Napoléon I<sup>er</sup>, datée de Schönbrunn, a posé le principe de la fondation des maisons d'éducation de la Légion d'honneur pour recueillir et élever « les enfants des braves, morts dans cette journée », ainsi que les filles de tous ceux qui auront combattu sur les champs de bataille de l'Europe.

Un décret du 10 juillet 1806 a établi la première maison impériale d'éducation à Ecouen, ancienne demeure des Montmorency. À sa tête fut placée Mme Campan, ancienne première femme de chambre de Marie-Antoinette, qui porta, dans la suite, le titre de surintendante.

Peu après, un décret du 25 mars 1809 prévoit l'installation, dans les bâtiments de l'ancienne abbaye Saint-Denis, d'une seconde maison d'éducation, également dirigée par une surintendante.

Ces fondations devaient par la suite, être complétées par des maisons d'orphelins, confiées aux religieuses de la congrégation de la Mère de Dieu. Cinq établissements de cet ordre ont été effectivement créés dont un aux Loges, en forêt de Saint-Germain-en-Laye dans les bâtiments d'un monastère construit par les moines augustins déchaussés sur l'emplacement d'anciennes loges à faucons.

En 1814, les maisons d'orphelines sont supprimées, cependant que les établissements de l'hôtel de Corberon et des Loges seront maintenus.

Louis XVIII souhaite redonner aux maisons d'éducation un essor nouveau mais, soucieux des intérêts de la noblesse, il restitue, en 1815, le château d'Ecouen à la famille des Condé, héritiers des Montmorency et possesseurs du domaine avant la Révolution.

Dès lors, subsistent Saint-Denis, dirigé par une surintendante laïque et les deux succursales de Corberon et des Loges, placées sous la direction de religieuses.

En 1851, le château d'Ecouen fait retour à la Légion d'honneur non sans que certaines pièces — tel que le maître hôtel — ne soient transférées au château de Chantilly. Ecouen accueille alors les élèves de Corberon et devient maison religieuse.

Les maisons d'éducation de la Légion d'honneur prennent, à cette date, leur figure définitive qui ne sera plus modifiée. Les trois établissements sont ceux encore aujourd'hui ouverts : Saint-Denis, Ecouen et les Loges.

En 1881, les maisons d'éducation d'Ecouen et des Loges seront laïcisées et placées sous l'autorité des intendantes, tandis que la surintendante de Saint-Denis prend le titre de « Surintendante des maisons d'éducation » et se voit chargée de la direction des trois établissements scolaires. Ceux-ci groupent actuellement 750 élèves ainsi réparties :

Maison de Saint-Denis.....	400
Maison des Loges.....	220
Maison d'Ecouen.....	130

Ces établissements sont organisés et fonctionnent dans les mêmes conditions que les établissements d'enseignement général de l'Education nationale. Ils acceptent les enfants du sexe féminin depuis la sixième jusqu'au second baccalauréat. L'internat y est de règle et les résultats enregistrés au cours des dernières années sont particulièrement encourageants puisqu'ils se révèlent sensiblement supérieurs à la moyenne observée pour l'ensemble des établissements de même catégorie, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

Résultats au baccalauréat de l'enseignement secondaire.

ANNEES scolaires.	PREMIERE PARTIE				SECONDE PARTIE			
	Elèves présentés.	Reçus.	Pour- centage.	Métri- politain.	Elèves présentés.	Reçus.	Pour- centage.	Métri- politain.
1958-1959.	71	40	60	57	38	32	84	65
1959-1960.	92	65	71	70	35	26	74	70
1960-1961.	84	71	84	59	61	44	72	61

Pour leur admission dans les maisons d'éducation de la Légion d'honneur il est demandé aux candidates d'être fille ou petite-fille de légionnaire et de remplir les conditions d'âge correspondant à la classe d'entrée. Une commission scolaire examine les candidatures en tenant compte des résultats scolaires précédemment obtenus et, éventuellement, de certaines priorités. Celles-ci concernent, dans l'ordre, les pupilles de la Nation et les orphelines de guerre. Enfin, le mérite des familles ou leurs charges sociales sont accessoirement pris en considération.

A l'occasion de ce rappel des conditions d'admission dans les maisons d'éducation de la Légion d'honneur, votre commission s'est montrée particulièrement émue de la décision dont avaient fait récemment l'objet les filles d'un officier général. Nous savons, en effet, que l'admission définitive de ces jeunes filles a été provisoirement différée en considération des éléments de trouble que leur présence pouvait apporter parmi leurs compagnes.

Votre commission unanime, a marqué son étonnement devant l'énoncé de tels motifs qui ne lui ont paru déterminants. Elle exprime donc ses vifs regrets et sa crainte de voir l'admission

des jeunes filles dans les maisons d'éducation de la Légion d'honneur dépendre d'autres conditions que celles précédemment rappelées et dont l'énoncé a montré le caractère objectif.

Votre commission souhaite vivement qu'une solution rapide soit apportée au cas particulier qui vient d'être rappelé et que des incidents comme ceux qui l'ont entouré ne puissent jamais se renouveler.

II. — Les dépenses en capital.

Le tableau ci-après fait apparaître le montant des autorisations de programme et des crédits de paiement prévus pour 1962 :

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de NF.)	
Services votés.....	8,5	2,9
Autorisations nouvelles.....	1,5	0,25
Totaux.....	10	3,15

Le programme d'aménagement des maisons d'éducation de la Légion d'honneur consiste dans la suppression, en tant qu'établissement scolaire, de la maison d'Ecouen et dans le regroupement des élèves dans les deux autres maisons d'éducation de Saint-Denis et des Loges. La maison d'Ecouen sera progressivement abandonnée pour être, en définitive, mise à la disposition de la direction des musées de France.

D'autre part, le programme entrepris a pour objet de porter la capacité théorique de l'ensemble des maisons d'éducation de 750 à 1.000 élèves. Les travaux qui ont débuté en 1958, tendent à édifier de nouvelles constructions aux Loges et à réaménager les anciens bâtiments.

Une première tranche de travaux, réalisée au cours des années 1958-1959 a permis de porter l'effectif de la maison des Loges de 140 à 220 élèves. La deuxième tranche, actuellement en cours de réalisation et dont on prévoit l'achèvement pour la rentrée scolaire 1962, portera l'effectif de la maison des Loges à 350 élèves. Le montant total des marchés passés pour l'exécution du programme déjà approuvé ne dépasse que très légèrement les autorisations de programme prévues initialement pour 8.500.000 NF.

Il est proposé, au titre des mesures nouvelles, la réalisation d'une troisième et dernière tranche de travaux dont l'exécution se déroulera au cours des années 1962 à 1964. Il est prévu à cet effet une autorisation de programme de 1.500.000 NF assortie de 250.000 NF de crédits de paiement pour 1962. Ces travaux comporteront la construction d'un bloc de bâtiments de service (cuisine, réfectoire) et le réaménagement des anciens bâtiments en vue de tenir compte de l'augmentation des effectifs et des normes qu'il convient d'observer pour la réalisation de ce type de construction. Enfin, un certain nombre de travaux sont rendus nécessaires par le mauvais état des anciens bâtiments qui ont souffert, pendant plusieurs années, d'occupations successives et d'un défaut d'entretien.

Au total et pour l'ensemble des opérations de regroupement des maisons d'éducation, les autorisations de programme s'élèveront à 10 millions de nouveaux francs.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission vous propose l'adoption sans modification du budget annexe de la Légion d'honneur.

II

ORDRE DE LA LIBERATION

Mesdames, messieurs, le montant global des recettes et des dépenses relatives au budget annexe de l'Ordre de la Libération dont le Gouvernement propose l'inscription pour 1962 s'élève à..... 301.460 NF  
alors que le budget de 1961 était en équilibre à.... 267.696

soit une augmentation, pour 1962 de..... 33.764 NF

Le tableau ci-après présente la comparaison des crédits ouverts en 1961 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1962.

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1961 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1962.

NATURE DES DEPENSES	1961	1962				DIFFERENCE avec 1961.
		Mesures acquises.	Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En nouveaux francs.)				
Personnel .....	123.767	+ 7.977	131.744	"	131.744	+ 7.977
Charges sociales.....	12.128	+ 1.207	13.335	"	13.335	+ 1.207
Matériel .....	61.801	- 1.420	60.381	+ 26.000	86.381	+ 24.580
Dépenses diverses.....	70.000	"	70.000	"	70.000	"
Totaux.....	267.696	+ 7.764	275.460	+ 26.000	301.460	+ 33.764

#### Les recettes.

Les recettes du budget annexe de l'ordre de la Libération proviennent exclusivement de la subvention du budget général qui est inscrite au budget du ministère de la justice.

#### Les dépenses.

L'augmentation des dépenses afférentes aux services votés concerne, comme en 1961, les dépenses de personnel et de charges sociales. Elle est due à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique pour 9.156 NF et à l'application de textes réglementaires pour 4.608 NF.

D'autre part, les mesures acquises comportent également la non-reconduction d'un crédit de 6.000 NF prévu, en 1961, pour l'acquisition d'un voiture de fonction.

Les crédits supplémentaires demandés au titre des mesures nouvelles s'élèvent à 26.000 NF. Cette augmentation correspond :

Aux crédits nécessaires à la construction d'un caveau pour recevoir les dépouilles de certains ressortissants de l'ordre ;

D'autre part, à une majoration de 1.000 NF des crédits prévus pour le paiement de taxes et des dépenses diverses.

Sous le bénéfice de ces diverses observations votre commission vous propose l'adoption sans modification du budget annexe de l'ordre de la Libération.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan  
sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Mare Jaquet, rapporteur général, député.

### ANNEXE N° 30

#### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

##### Marine marchande.

Rapporteur spécial : M. Christian BONNET.

#### NOTE PRELIMINAIRE

Les documents qu'il convient de consulter à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1962, en ce qui concerne les crédits de la marine marchande, sont les suivants :

#### I. — BUDGET VOTÉ DE 1961

Ce document vert fournit le détail des crédits, tels qu'ils ont été fixés par la loi de finances pour 1961 et répartis par chapitres selon la procédure des décrets de répartition prévue par l'article 43 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances.

#### 2. — PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1962

##### I. — *Projet de loi proprement dit* (n° 1436).

La première partie du projet (art. 1<sup>er</sup> à 19) a trait aux conditions générales de l'équilibre financier. L'article 11 reconduit l'aménagement, décidé l'an dernier, du tarif des droits de timbre sur les connaissements.

Dans la deuxième partie du projet (Moyens des services et dispositions spéciales — art. 20 à 68), sont prévues en matière de crédits :

— pour les dépenses ordinaires (titres III et IV), la répartition des crédits de paiement par ministère et par titre (art. 21, et état C, p. 222) ;

— pour les dépenses en capital (titre V et VI), la répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement par ministère et par titre (art. 22 et état D, p. 223).

En ce qui concerne les services votés, l'article 26 indique le chiffre global des crédits ouverts à l'ensemble des ministères.

L'article 40 et l'état H donnent la liste des chapitres sur lesquels s'imputent les crédits pouvant donner lieu à report. Parmi ceux-ci, figure le chapitre concernant l'aide à l'armement naval.

L'article 43 proroge pour un an les mesures prises en faveur de l'aide au cabotage.

##### II. — *Annexes.*

Deux annexes du projet de loi de finances ont trait au budget de la marine marchande.

Annexe I : services votés (Travaux publics et transports III — Marine marchande).

Dans cette annexe, sont retracées les modifications qui ont affecté en cours d'année les dépenses ordinaires telles qu'elles résultaient de la loi de finances pour 1961.

Annexe II : mesures nouvelles (Travaux publics et transports III — Marine marchande).

Ce fascicule bleu fait notamment ressortir les différences entre les crédits votés pour 1961 et les crédits prévus pour 1962, en ce qui concerne tant les dépenses ordinaires que les dépenses en capital.

Mesdames, messieurs, le montant total des autorisations de dépenses ouvertes au titre du budget de la marine marchande (Section III du budget des travaux publics et des transports), s'élève à .....	706.833.054 NF
alors qu'en 1961, il n'atteignait que (crédits votés) .....	612.029.708

---

94.803.346 NF

Cette augmentation est imputable pour 61.961.346 NF aux dépenses ordinaires, et pour 32.842.000 NF aux crédits de paiement afférents aux dépenses en capital.

Les autorisations de programme pour 1962 ressortent pour leur part à 319.400.000 NF contre 267.250.000 NF pour 1961, soit une augmentation de 52.150.000 NF. Rappelons qu'elles avaient subi l'an dernier un abattement de 28.180.000 NF.



Les différences, par catégorie et par titre, entre les crédits ouverts en 1961 et 1962, sont retracées dans le tableau suivant :

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances de 1961 et des propositions formulées dans le projet de loi de finances pour 1962.

DESIGNATION	1961	1962				DIFFERENCE avec 1961.
		Mesures acquies.	Services volés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En nouveaux francs.)						
<b>Crédits de paiement.</b>						
<b>Dépenses ordinaires :</b>						
Titre III. — Moyens des services..	28.829.304	+ 2.257.879	31.087.183	+ 1.668.685	32.755.868	+ 3.926.564
Titre IV. — Interventions pu- bliques .....	282.892.404	— 8.076.000	274.816.404	+ 66.110.782	340.927.186	+ 58.034.782
<b>Totaux des dépenses ordi- naires .....</b>	<b>311.721.708</b>	<b>— 5.818.121</b>	<b>305.903.587</b>	<b>+ 67.779.467</b>	<b>373.683.054</b>	<b>+ 61.961.346</b>
<b>Dépenses en capital :</b>						
Titre V. — Investissements exécú- tés par l'Etat.....	13.939.000	— 10.919.000	3.020.000	+ 7.430.000	10.450.000	— 3.489.000
Titre VI. — Subventions d'invés- tissement accordées par l'Etat..	286.369.000	— 147.647.000	138.722.000	+ 183.978.000	322.700.000	+ 36.331.000
Titre VII. — Réparation des dom- mages de guerre.....	»	»	»	»	»	»
<b>Totaux des dépenses en capi- tal .....</b>	<b>300.308.000</b>	<b>— 158.556.000</b>	<b>141.742.000</b>	<b>+ 191.408.000</b>	<b>333.150.000</b>	<b>+ 32.842.000</b>
<b>Totaux des crédits de paiement..</b>	<b>612.029.708</b>	<b>— 164.384.121</b>	<b>447.645.587</b>	<b>+ 259.187.467</b>	<b>706.833.054</b>	<b>+ 94.803.346</b>
<b>Autorisations de programme.</b>						
Titre V.....	7.850.000	»	»	»	12.500.000	+ 4.650.000
Titre VI.....	259.400.000	»	»	»	306.900.000	+ 47.500.000
<b>Totaux des autorisations de pro- gramme .....</b>	<b>267.250.000</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>319.400.000</b>	<b>+ 52.150.000</b>

Il est apparu souhaitable à votre rapporteur de rompre délibérément, à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1962, avec la tradition des longs rapports, pour s'en tenir à des observations dont il veut espérer que, limitées à quelques points essentiels, elles auront plus de chances de retenir l'attention.

Un rapport budgétaire ne saurait avoir un caractère exhaustif. Il n'est pas davantage un compte rendu d'activité que le rapporteur n'est un « rewrite ».

La formule à laquelle nous nous rangeons cette année paraît d'autant plus indiquée que les problèmes sur lesquels les départements intéressés sont appelés à se pencher sont exposés, avec beaucoup de clarté, dans des documents très complets où se font jour à côté de préoccupations purement professionnelles, des aperçus d'ensemble dont votre rapporteur est heureux de souligner la qualité.

Ainsi en va-t-il notamment :

— en matière de pêche, du rapport moral sur l'activité du comité central des pêches maritimes ;

— en matière de transports maritimes de deux publications annuelles : le rapport du comité central des armateurs de France, et une brochure « Marine marchande. études et statistiques », émanant également du comité central des armateurs.

On peut consulter aussi avec profit les rapports, aux assemblées générales des actionnaires, des conseils d'administration de certaines compagnies de navigation, nationales ou privées, au premier rang desquelles figure celui de la Compagnie générale transatlantique, qu'est venu couronner l'an dernier le prix du meilleur rapport, peu après qu'il eût été salué comme un modèle du genre par votre commission des finances (n° 886, annexe 31, page 35).

Outre ces documents traditionnels, la définition des objectifs du IV<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement permet l'examen des conclusions auxquelles sont parvenues les commissions des pêches maritimes, des transports (section marine marchande), et des industries alimentaires (groupe conserves).

C'est donc dans un esprit de concision que votre rapporteur se bornera, au cours de la présente étude, à l'examen de quelques-uns des principaux points d'actualité, dans l'ordre même où se présentent les rubriques du fascicule concernant la marine marchande.

#### Analyse sommaire des crédits.

Les tableaux inclus dans le présent chapitre permettent de comparer les crédits prévus pour 1962 par rapport aux crédits ouverts en 1961.

#### A. — DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

DESIGNATION	1961 (Crédits votés.)	1962		TOTAL	DIFFERENCE
		Services votés.	Mesures nouvelles.		
Titre III. — Moyens des services.....	28.829.304	31.087.183	1.668.685	32.755.868	+ 3.926.564
Titre IV. — Interventions publiques.....	282.892.404	274.816.404	66.110.782	340.927.186	+ 58.034.782

Les crédits affectés aux moyens des services augmentent ainsi de 13,6 p. 100, alors que l'accroissement des interventions publiques avoisine 21 p. 100.

Le tableau suivant donne le détail des principales variations qui affectent le titre IV.

TITRE IV. — Interventions publiques.

DESIGNATION	1961 (Crédits votés.)	AUTORISATIONS nouvelles	TOTAL	DIFFERENCE
Apprentissage et enseignement maritimes....	3.556.407	396.172	3.952.579	+ 396.172
Compagnies de navigation.....	71.000.000	19.000.000	90.000.000	+ 19.000.000
Cabotage .....	(1) 1.400.000	2.000.000	2.000.000	+ 600.000
Armement naval.....	»	27.910.000	27.910.000	+ 27.910.000
Subvention E. N. I. M.....	205.502.000	17.008.000	216.434.000	+ 10.932.000

(1) Crédit non renouvelable.

Une nouvelle rubrique apparaît, celle de l'aide à l'armement naval (chap. 45-03 nouveau), insituée par la loi de finances rectificative pour 1961 du 29 juillet 1961 (art. 29 — Etat A).

Les subventions aux pêches maritimes restent fixées comme l'an dernier à 344.000 nouveaux francs.

Mais le poste essentiel de ce titre IV reste la subvention à l'E. N. I. M., dont l'augmentation en cours d'année résulte, comme on le verra plus loin, du relèvement des salaires forfaitaires des marins au 1<sup>er</sup> juillet 1961.

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

Les variations des principaux postes sont retracés dans le tableau suivant :

DESIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1961 (crédits votés.)	1962.	Différence.	1961 (crédits votés.)	1962.	Différence.
(En millions de nouveaux francs.)						
<b>TITRE V</b>						
<i>Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
Enseignement maritime.....	6.050	6.400	+ 350	12.309	6.950	— 5.359
Inscription maritime.....	1.800	6.100	+ 4.300	1.630	3.500	+ 1.870
<b>TITRE IV</b>						
<i>Subventions accordées par l'Etat.</i>						
Aide à la construction navale.....	255.000	302.500	— 47.500	282.969	317.300	+ 34.331
Adaptation des pêches.....	3.000	3.000	»	2.000	4.000	+ 2.000

La principale augmentation concerne l'aide à la construction navale. Mais il faut noter aussi l'important accroissement en pourcentage des crédits affectés à l'équipement des services de l'inscription maritime, accroissement principalement imputable à la construction d'un centre de recherches et d'océanographie.

PREMIERE PARTIE

Les dépenses ordinaires.

1. — DÉPENSES DE PERSONNEL, DE MATÉRIEL ET D'ENTRETIEN

L'augmentation des crédits prévus pour 1962 se réfère pour une part à des ajustements de caractère général intéressant la fonction publique, et, pour une autre part, à des modifications d'effectifs concernant pour l'essentiel l'enseignement maritime et la recherche scientifique et technique.

On notera que, corrélativement à la définition des modalités qu'elle entend voir revêtir à l'aide à l'armement (1), la commission a procédé à un abattement de 90.000 NF sur le titre III. Ce crédit dont les différents éléments sont répartis dans les chapitres 31-01, 31-02, 31-91 et 33-91, correspond à la création de 7 emplois pour le service de l'aide à l'armement naval.

2. — INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE  
DES PÊCHES MARITIMES

Les chiffres traduisent un accroissement des moyens de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes. Pour heureux qu'il soit, cet accroissement est toutefois loin de répondre aux besoins d'un tel organisme ; par ailleurs, la conception, la structure et les méthodes de l'institut paraissent devoir être pro-

(1) Voir § 5 et 6.

fondément réformées, ce qui ne saurait se faire sans placer à sa tête une personnalité de premier plan, assistée sur le plan scientifique et technique par des hommes de grande qualité, et il n'en manque pas. Cette personnalité devrait être à même de mettre l'accent sur l'aspect « organisation » de la maison, et développer par ailleurs les liaisons nécessaires à l'extension de ses tâches.

L'I. S. T. P. M. devrait devenir un grand institut d'océanographie appliquée, qui délaissait les tâches qui ne sont pas de son ressort — ainsi en va-t-il du contrôle — mettrait l'accent sur la vulgarisation de certaines techniques susceptibles d'application pratique à plus ou moins court terme, plutôt que sur les recherches purement scientifiques.

Les nouvelles déceptions apportées par la campagne sardinière, celle du germon, et celle du hareng, conduisent à tenir pour urgente une réorganisation dont le sens avait déjà été indiqué dans le rapport de l'an dernier. Cette réorganisation devrait s'accompagner de la mise à disposition des pêcheurs de conseillers techniques, à l'image de ce qui se fait dans l'agriculture, voir d'ingénieurs de la pêche comme il en existe dans certains pays étrangers.

3. — APPRENTISSAGE ET ENSEIGNEMENT MARITIMES

La pêche continue de souffrir d'avoir été longtemps oubliée pour la formation professionnelle de ses équipages, qu'il s'agisse des cadres ou des personnels subalternes. Aussi bien, le décret du 5 juin 1961 abaissant de 250 à 50 tonneaux la limite au-dessus de laquelle le C. A. M. est obligatoire pour les premiers embarquements, doit-elle être enregistrée avec satisfaction. L'on peut même souhaiter la suppression prochaine de ce nouveau seuil de 50 tonneaux.

Parallèlement, des mesures doivent être prises pour une formation plus poussée des cadres de la pêche.

L'évolution de la flotte vers des types de navires de plus en plus importants et de plus en plus complexes, semble même devoir rendre souhaitable la création d'une école supérieure de pêche.

Votre commission, qui se félicite de l'accroissement du nombre de bourses et des possibilités de promotion sociale individuelle qui s'ensuivent, insiste sur la nécessité d'une promotion collective du milieu maritime, s'inspirant des principes qui ont présidé à l'élaboration du décret du 29 février 1960 intéressant les milieux agricoles : la nécessité d'un complément de formation permettant une réadaptation éventuelle à un autre métier, et celle de la formation économique et sociale des responsables professionnels du milieu, sont tenues à bon droit pour impérieuses par tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, se sont trouvés à son contact.

Il serait souhaitable que le projet de budget de 1963 tînt compte de ces préoccupations, et ce d'autant plus que l'année 1962 se présente, en matière d'enseignement et d'apprentissage, comme une année de consolidation, qui verra seulement l'ouverture de la nouvelle école nationale de la marine marchande à Paimpol, la mise en chantier du second navire-école et la mise en route de l'école d'apprentissage maritime du Havre.

#### 4. — COMPAGNIE DE NAVIGATION D'ÉCONOMIE MIXTE

Les résultats connus de l'année en cours conduisent à penser que le déficit de la Compagnie générale transatlantique et celui des Messageries maritimes dépasseront les plafonds qui sont respectivement, pour 1961, de 39 et 34 millions de nouveaux francs.

L'indemnité forfaitaire des lignes de Corse, fixée de son côté à 2,8 millions de nouveaux francs depuis 1951, sera également inférieure au déficit réel de ce trafic, grevé de lourdes servitudes (application des tarifs S. N. C. F. avec réductions pour familles nombreuses, pointes saisonnières accusées, etc.). Les comptes se sont en outre alourdis, avec l'entrée en service du « Napoléon » d'une charge d'amortissement qu'ils n'avaient pas à supporter avec les vieux navires d'Etat qui quittent la flotte.

Aussi bien, les crédits prévus pour 1962 — crédits dont on rappellera une fois de plus qu'ils s'analysent en réalité en des maxima qui sont loin d'être toujours atteints — marquent-ils une progression appréciable par rapport à 1961.

Mais ici, deux observations s'imposent :

I. — C'est à tort que l'annexe II — Mesures nouvelles — impute l'ajustement des crédits du chapitre 45-01 aux seules charges d'amortissement du paquebot « France » (dont on sait que l'entrée en service, prévue pour le début 1962, marquera une grande date dans la vie de la Compagnie générale transatlantique).

Celle-ci espère en effet pouvoir compenser, par l'augmentation des recettes et la productivité accrue de cette nouvelle unité, les charges d'amortissement nouvelles qu'elle emporte. La demande d'augmentation de crédits qu'elle a introduite à l'occasion de la discussion d'un nouvel avenant à la convention intéresse seulement l'indemnité forfaitaire afférente au trafic avec la Corse, que la Compagnie souhaiterait voir porter à 6,5 millions de nouveaux francs.

II. — Par lettre en date du 9 octobre, adressée à M. le président de la commission de finances, le secrétaire d'Etat aux finances a fait connaître que le total du chapitre 45-01 était ramené à 85.500.000 nouveaux francs, par transfert au chapitre 45-03 (aide à l'armement naval) d'un montant de 4.500.000 nouveaux francs.

Même réduite de ce montant, l'augmentation des crédits du chapitre 45-01, inhérente au moins, en ce qui concerne les Messageries maritimes aux vicissitudes du réseau libre, a donné un regain d'actualité aux thèses d'après lesquelles la participation de l'Etat aux difficultés rencontrées par les entreprises dites d'intérêt national, devrait se limiter à la couverture du déficit de leurs seules lignes contractuelles.

Si le débat reste ouvert, on ne saurait, semble-t-il, en méconnaître une donnée essentielle, à savoir que, comme le soulignait encore récemment le contrôleur d'Etat chargé de suivre la gestion de ces deux entreprises, le principe de l'unité de gestion a joué depuis la guerre dans le sens d'une atténuation, par le bénéfice des réseaux libres, du déficit qu'aurait dû supporter l'Etat au titre des seules lignes contractuelles.

C'est ainsi que depuis 1949 :

— en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, pour 28.432 millions de déficit des lignes contractuelles, les subventions de l'Etat se sont élevées à 25.865 millions d'anciens francs ;

— en ce qui concerne les Messageries maritimes, pour 28.223 millions de déficit des lignes contractuelles, les subventions de l'Etat se sont élevées à 17.618 millions d'anciens francs.

Un rapport spécial consacré à la situation de ces deux entreprises sera établi par votre rapporteur au cours de la présente session.

#### 5. — ARMEMENT AU CABOTAGE

L'article 11 du présent projet de loi ayant prorogé, pour l'année 1962, le principe de l'aide au cabotage, un crédit de 2 millions de nouveaux francs, prélevé au demeurant sur le montant global de l'aide à l'armement naval, a été inscrit dans le projet de budget au titre du chapitre 45-02.

#### 6. — ARMEMENT NAVAL

Nous abordons ici l'une des principales innovations de ce budget et le point qui a fait au sein de votre commission l'objet des plus vives controverses.

Un chapitre nouveau apparaît : le chapitre 45-03, d'un montant de 27.910.000 nouveaux francs. L'inscription de ce crédit est la conséquence du vote, intervenu en juillet dernier, de la loi de finances rectificative pour 1961 ouvrant, au titre de l'aide à l'armement, un crédit de 25 millions de nouveaux francs pour les six mois restant à courir de l'année 1961.

Votre commission avait, à cette occasion, obtenu du Gouvernement l'assurance qu'à l'avenir serait substituée à la dénomination d'« aide à l'armement naval » celle de « versement d'allocations compensatrices destinées à tenir compte des conditions d'exploitation difficiles de certains secteurs de l'armement français ».

Elle a donc élevé une protestation contre le titre du chapitre nouveau figurant dans le fascicule et qui reste libellé : « Aide à l'armement naval », mais elle a enregistré avec satisfaction l'accord du secrétaire d'Etat aux finances pour que l'intitulé souhaité par elle soit rétabli à l'occasion de la publication des décrets de répartition, qui donneront le caractère officiel à l'annexe II du projet.

Qu'on ne voit pas là une simple exigence de terminologie. Votre commission a formellement exprimé le desir que le versement des allocations n'apparaisse pas comme une mesure de faveur, mais bien plutôt comme une compensation — très partielle au demeurant — des surcharges d'origines diverses qui handicapent le pavillon français dans la compétition internationale.

La France ne fait d'ailleurs, en promouvant une action de soutien de sa marine marchande, qu'entrer dans une voie où l'ont précédée nombre de pays.

Si l'armement britannique vient, dans un mémorandum particulièrement remarqué, de recommander au Gouvernement britannique d'aider sa marine marchande, plus de deux cents lignes bénéficient de longue date aux Etats-Unis de subventions d'exploitation (indépendamment des subventions à la construction, qui peuvent aller jusqu'à 55 p. 100 du prix des navires) ; en Allemagne, 57 p. 100 des recettes provenant des exploitations au long cours et au cabotage international ne sont imposés qu'à un taux réduit ; en Italie, l'activité maritime fait l'objet d'un concours financier de l'Etat très important, qui serait en définitive actuellement d'environ 20 milliards de lires. Et l'on mentionnera que pour mémoire l'activité des pavillons de complaisance.

Votre commission a déploré que l'administration n'ait pas eu devoir expliciter davantage, s'agissant d'un chapitre nouvellement ouvert, ses intentions en la matière et s'est étonnée de la modicité du crédit ouvert par rapport à celui qu'elle était fondée à attendre.

Le Parlement a, en effet, à l'occasion de la dernière loi de finances rectificative, voté à cet effet, en juillet 1961, un crédit de 25 millions de nouveaux francs pour une période semestrielle, ce qui devait normalement comporter l'inscription au projet de budget pour 1962 d'un crédit de 50 millions de nouveaux francs en année pleine, lui-même très insuffisant — on ne saurait trop insister — pour assurer une compensation réelle et totale des surcharges de divers ordres indiquées plus haut.

En fait, le Gouvernement a limité à 30 millions de nouveaux francs le montant des crédits. Encore en a-t-il distrait 2 millions pour l'armement au cabotage et 90.000 nouveaux francs pour la création d'emplois nouveaux en liaison avec l'instauration de cette aide à l'armement.

Devant les protestations soulevées par cet état de choses, le département des finances a fait valoir :

— que l'article 40 du projet de loi de finances et l'état II qui lui est annexé permettent le report des crédits ouverts en 1961 au chapitre 45-03 ;

— que la date effective de l'entrée en vigueur du régime d'aide à l'armement s'est située au 1<sup>er</sup> octobre au lieu du 1<sup>er</sup> juillet et qu'en conséquence, une somme de 12.500.000 nouveaux francs viendra s'ajouter au crédit prévu pour 1962 ;

— que s'y ajouteront également les 4.500.000 nouveaux francs transférés (cf. supra) du chapitre 45-01 au chapitre 45-03.

Votre commission a observé, pour le déplorer, qu'après cette manipulation de chiffres, les crédits disponibles s'élevèrent seulement à 44.910.000 nouveaux francs, au lieu des 50 millions attendus.

Mais, plus encore que cette amputation injustifiée, elle a blâmé l'état d'esprit qui lui avait paru présider à l'élaboration — en cours — des modalités de versement des allocations compensatrices.

Le caractère largement international de l'armement amène cette industrie à réagir plus que d'autres lorsque certaines initiatives tendent à l'insérer dans un réseau de réglementations dont elle ne perçoit pas toujours la nécessité.

Les surcharges du pavillon français sont un fait établi par les travaux auxquels se sont livrés diverses commissions. Les compenser est devenu une nécessité qui n'est contestée par personne, et aussi bien est-ce moins sur les objectifs à atteindre que sur le choix des moyens que des divergences d'opinion se sont fait jour.

La ventilation de l'aide entre le préceptif des pétroliers, les allocations de base à barème et les allocations supplémentaires de caractère sélectif est apparue à votre commission, tout à la fois comme trop systématique et comme susceptible de donner naissance à des contrôles sans commun mesure avec l'importance des crédits.

Le jeu d'une aide sélective lui a semblé, en effet, de nature à sustenter les faibles plutôt qu'à stimuler les vigoureux, à faire triompher une conception de l'aide à l'armement voisine de l'assistance aux nécessiteux..., à donner aussi à l'administration un pouvoir d'appréciation exorbitant dans un domaine extrêmement délicat et fluctuant (interchangeabilité des navires, modification des escales en liaison avec les événements politiques ou économiques, etc.).

La parution du décret du 18 octobre 1961 portant création d'une commission permanente d'étude des problèmes de l'armement maritime, si elle est intervenue postérieurement au débat en commission, ne saurait que renforcer les appréhensions qui, à cet égard, se sont fait jour en son sein.

Les changements importants intervenus dans nos programmes d'importation de combustibles solides et liquides, les transformations que sont appelées à connaître nos liaisons avec les territoires de la zone franc, la prolongation de la crise du marché des frets, contraignent une partie de notre flotte à abandonner plusieurs de ses objectifs traditionnels pour développer son activité dans un cadre élargi aux dimensions internationales. La condition de cette reconversion est que son prix de revient soit mis à parité avec ceux des navires étrangers, et votre commission a, dans sa majorité, estimé que point n'était besoin, pour atteindre ce but, de mettre en action un système fondé sur des discriminations génératrices d'investigations.

Sans doute n'est-il pas inutile, à ce propos, de rappeler ici que la loi Tasso prévoyait des allocations fondées sur la notion de « jours/tonneaux d'armement administratif » avec coefficients correcteurs.

La création de sept emplois prévus au projet de budget a accru les craintes de certains de voir l'aide à l'armement donner lieu à une application de la loi dite « de Parkinson », d'après laquelle, on le sait, le gonflement du volume des effectifs des fonctionnaires doit refléter un volume croissant de travail à faire...

Telles sont les raisons pour lesquelles votre commission a adopté deux amendements de MM. Arrighi, Courant, Dreyfous-Ducas et Fraissinet, tendant :

— le premier, à déterminer les modalités de versement des allocations selon des barèmes soumis au Parlement ;

— le second, à amputer les crédits de personnel du département considéré de 90.000 nouveaux francs, correspondant à la création de 7 emplois nouveaux au titre de l'aide à l'armement.

## 7. — ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

L'augmentation de 17.008.000 nouveaux francs du crédit ouvert au chapitre 47-31 provient de l'application du décret du 12 septembre 1961, majorant les salaires forfaitaires des marins, base de leurs pensions, de 11 p. 100 pour les 8 premières catégories et de 10 p. 100 pour les catégories supérieures. Cette majoration a entraîné, conformément au règlement en vigueur, un réajustement de la subvention de l'Etat.

Celle-ci s'élève désormais à 216.434.000 nouveaux francs, mais il importe de noter que la charge spécifique de l'Etat représente un peu moins de la moitié de cette somme du fait :

— de la prise en charge par l'établissement des sommes correspondant aux services de guerre du personnel navigant ;

— de la perception par l'Etat d'un certain nombre de taxes d'origine maritime que le rapport de M. Pomey, auditeur au Conseil d'Etat, sur les conditions de rémunérations et de financement des charges sociales dans la marine marchande française, évaluait à quelque cinquante millions de nouveaux francs.

Au cours de l'année 1961, les réformes suivantes, préconisées par un référé de la cour des comptes, ont été réalisées :

— obligation pour tous les pensionnés d'être affiliés à la caisse de prévoyance, pour les garantir des risques dits de sécurité sociale ;

— augmentation du taux de la cotisation des pensionnés au titre de cette affiliation, de 1,75 à 2,75 p. 100.

Les autres points du référé ainsi que les conclusions du rapport Dufour ont fait l'objet d'études minutieuses des commissions du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine, organisme dont un « avis » d'ensemble est attendu pour les mois prochains.

Il semble qu'au fur et à mesure que les études sont poussées plus avant, des difficultés de caractère technique se fassent jour, qui viennent étayer celles, maintes fois soulignées, d'ordre psychologique.

Parmi les taxes perçues par l'Etat figure la majoration du droit de timbre sur les connaissements dont le principe a été reconduit pour un an par l'article 11 du projet de loi de finances, et la taxe sur les carburants dont la nocivité n'est plus à démontrer. A en croire certains échos, son maintien serait lié pour une large part au désir de la direction générale des douanes de ne pas se voir privée des 500.000 nouveaux francs qu'elle prélève au titre de la perception de cette taxe.

La commission, qui souhaite vivement la suppression de la taxe sur les carburants, aimerait être éclairée sur ce point.

Elle souhaiterait parcellément :

— savoir pourquoi les loyers perçus par l'établissement national des invalides de la marine pour l'immeuble sis place de Fontenoy, et pour celui occupé par l'institut des pêches s'élèvent seulement à 5.000 et 500 nouveaux francs respectivement ;

— être tenue informée, au début de l'année 1962, de l'évolution des dépenses de l'assurance maladie en 1961 par rapport à 1960, à la suite de l'entrée en vigueur des décrets du 12 mai 1961 portant réforme de la sécurité sociale.

## DEUXIEME PARTIE

### Les dépenses en capital.

#### 1. — PROPULSION ATOMIQUE

On notera seulement que les crédits du chapitre 53-00 « propulsion nucléaire d'un navire de commerce » figurent pour mémoire.

La raison en est que cette technique marque actuellement un temps d'arrêt dans tous les pays maritimes, car les perspectives de rentabilité ne sont pas aussi proches qu'on l'espérait il y a quelques années.

Il en est ainsi en France où sont étudiés actuellement divers projets d'études et d'expérimentations de réacteurs marins et même de réalisations de navires nucléaires.

Les dépenses sur le chapitre 53-00 ont donc été très ralenties.

Des orientations plus précises doivent être définies au début de 1962 compte tenu, d'une part de l'abandon récent du projet de réacteur spécifiquement français, et d'autre part de l'intention de l'agence européenne nucléaire de réaliser, sous forme d'entreprise commune, un navire à propulsion atomique.

#### 2. — CONSTRUCTION NAVALE

Autorisations de programme et crédits de paiement marquent une progression par rapport à 1961 qui avoisine 50 millions de nouveaux francs pour les premiers et 25 millions de nouveaux francs pour les seconds.

Cette élévation trouve sa justification dans les difficultés que connaît, du fait de la dépression persistante du marché des frets, et de l'accroissement continu de la capacité mondiale de construction de navires, une industrie exposée au grand vent de la compétition internationale.

La totalité de sa production est vendue en effet sur un marché soumis à la loi de l'offre et de la demande. Elle fabrique des navires identiques à ceux, livrables à destination, sans frais ni droits de douane, ni contingents, que proposent les concurrents étrangers.

Si le Gouvernement a renoncé, en raison du regroupement qui paraît s'amorcer, à procéder, comme prévu au début de l'année 1961, à la deuxième étape de réduction autoritaire du nombre des grands chantiers, il a poursuivi une sévère politique de réduction des allocations.

Traduite sous une forme simple et brutale, la situation actuelle peut se caractériser comme suit : soucieux avant toute chose de maintenir leur activité dans les années qui viennent, les chantiers garnissent leur carnet de commandes prises sur des bases qui les condamnent à enregistrer de lourdes pertes.

Cet empressément, inexplicable a priori, se comprend si l'on veut bien considérer qu'en l'état actuel des choses :

- 1° Le prix international ne varie pas ;
- 2° Les allocations demeurent constantes en valeur absolue, après avoir subi deux abattements au début de l'année 1961 ;
- 3° Les prix des produits industriels français, comme le niveau des salaires augmentent régulièrement (et la construction navale est demeurée à bien des égards une industrie d'assemblage et une industrie de main-d'œuvre).

Si le prix de vente international venait à se relever, la situation des chantiers français ne s'en trouverait pas sensiblement modifiée, car les allocations seraient réduites à due concurrence, comme elles le sont à chaque réduction des droits de douane intervenant en exécution du traité de Rome.

Le fossé existant déjà aujourd'hui entre le prix de revient et le prix de vente ne peut, dans de telles conditions, que se creuser au cours des années à venir, les résultats, souvent remarquables, obtenus en matière de productivité s'avérant très insuffisants pour couvrir l'aggravation des charges.

A ce régime, l'équilibre de l'exploitation des chantiers navals français se détériore d'une manière inquiétante. Les pouvoirs publics se doivent, dès lors, de mettre en œuvre, parallèlement aux efforts accomplis par les chantiers, un certain nombre de mesures propres à aider cette industrie à survivre à une épreuve redoutable.

— Des aménagements pourraient être apportés au régime actuel de l'aide.

— La construction navale, qui mène actuellement un double effort d'investissement pour accroître sa productivité et assurer la reconversion d'une partie de son personnel, devrait pouvoir récupérer, comme les autres activités productrices de biens d'équipement, la T. V. A. sur les investissements, par assimilation des navires français aux navires exportés.

— Enfin, si le Gouvernement continue à souhaiter la création, en temps utile, d'industries d'accueil permettant à certaines régions d'échapper à un problème d'emploi insoluble dans un délai relativement rapproché, il se doit de concrétiser rapidement les suggestions du livre blanc tendant au financement des investissements de conversion, en autorisant le lancement d'emprunts à long terme garantis par l'Etat.

Les tâches de reconversion s'avèrent, en effet (hormis certains cas particuliers, comme celui de la région de Dunkerque, où la création d'un complexe sidérurgique les favorise) hérissées de difficultés, et il est anormal que les entreprises intéressées n'aient pratiquement à leur disposition que les seuls moyens traditionnels de crédit.

Votre rapporteur ne saurait en terminer avec le chapitre de la construction navale sans rappeler aux pouvoirs publics l'intérêt que présentent, pour certaines régions dont l'économie connaît des moments difficiles, les chantiers moyens et petits dont l'activité est orientée essentiellement vers la satisfaction des besoins de l'industrie des pêches. Les pratiques comme celles consistant à permettre l'importation de douze chantiers polonais pour favoriser la construction, dans un grand chantier, d'un cargo destiné à un armement de ce pays, ne sauraient être trop sévèrement condamnées.

### 3. — PROGRAMME D'ADAPTATION DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES

Au chapitre 64-00 qui avait vu le jour à l'occasion du projet de budget 1961 figuré, au titre des autorisations de programme, un crédit analogue à celui de l'an dernier, soit 3 millions de nouveaux francs, cependant que les crédits de paiement s'élèvent pour leur part à 4 millions de nouveaux francs, dont un au titre des services votés.

Votre commission déplore le caractère quelque peu dispersé et improvisé des premières mesures prises cette année, tâtonnements sans doute difficilement évitables, encore que le fait d'associer plus largement les professions intéressées aux initiatives prises ait pu faciliter cette période de rodage. Mais elle confirme tout l'intérêt qu'elle attache au principe même de ce crédit.

Son montant paraît toutefois disproportionné à l'ampleur des besoins de l'industrie des pêches maritimes qui connaît aujourd'hui une préoccupation majeure : les perspectives d'entrée de la Grande-Bretagne, peut-être aussi du Danemark, sinon de la Norvège, dans le Marché commun.

Le 1<sup>er</sup> août dernier en effet, les subventions d'exploitation antérieurement accordées aux navires de pêche côtière et de pêche au large en Grande-Bretagne ont été relevées et étendues à la pêche hauturière. A ces subventions d'exploitation s'ajoutent des subventions d'équipement que viennent compléter des prêts à moyen ou à long terme ; l'ensemble de ces mesures représente en gros 16 p. 100 de la valeur de production globale de la pêche (chiffre que l'on rapprochera utilement des 0,50 p. 100 que représentent, par rapport au chiffre d'affaires de 600 millions de nouveaux francs réalisé par la profession, les crédits du chapitre 64-00).

Le caractère marginal en France de l'industrie des pêches suscite des appréhensions quant à l'importance que les négociateurs français attacheront à cet aspect du problème lorsque s'ouvriront les pourparlers avec la Grande-Bretagne.

La commission croit de son devoir d'insister pour que tout soit mis en œuvre pour écarter des craintes renforcées par l'avantage que donne aux armateurs britanniques, danois, ou norvégiens, leur position géographique.

Sur le plan du Marché commun, la création d'une division des pêches dans les services de la commission européenne a été obtenue au début de 1961. Il apparaît souhaitable que les représentants français y mettent l'accent, en même temps que sur la nécessaire définition d'une politique commune, sur le rapprochement indispensable des législations des pays membres, dont la disparité maintenue risque de placer nos entreprises dans une situation de plus en plus difficile.

En ce qui concerne les tendances confirmées à une extension de par le monde, et dans des secteurs qui intéressent notre industrie des pêches, des eaux territoriales ou des droits de pêche exclusifs, la commission approuve la position prise par les pouvoirs publics et tendant à se refuser à tous accommodements de caractère bilatéral avec la Norvège.

D'une manière générale, en la matière, tout empiètement sur nos droits devrait être générateur de mesures de rétorsion dont les plus efficaces seraient sans nul doute les restrictions imposées aux importations en France des produits de la mer des pays intéressés.

S'agissant de l'organisation du marché du poisson, qui a fait l'objet d'une étude très poussée, un arrêté du 23 août a créé une commission consultative interprofessionnelle.

Cette mesure, heureuse dans son principe, dès lors que la composition de la commission associe la marine marchande à d'autres ministères et la production à la distribution, n'en laisse pas moins subsister trois problèmes d'importance :

- celui de l'efficacité d'un organisme aussi lourd et seulement consultatif ;
- celui de l'articulation de son action avec le comité central des pêches maritimes, qui paraissait à beaucoup qualifié pour se saisir du problème après quelques aménagements de son statut et de sa composition ;
- celui de ses moyens d'action sur le plan financier.

Il semblerait à cet égard souhaitable que l'Etat assure le démarrage, à charge pour l'organisation interprofessionnelle d'assurer progressivement le relais.

On ne saurait enfin passer sous silence la détérioration de la situation des bateaux sardiniers, et de l'armement à la grande pêche.

Pour ce dernier, dont l'équilibre est fonction d'une compensation entre des prix français qui demeurent à peu près stables, et des prix à l'exportation qui s'amenuisent sans cesse alors que les charges d'exploitation ne cessent d'augmenter, la définition d'une aide spécifique, du même type que celle qui avait été instaurée en 1932, paraît s'imposer.

### Conclusion.

Nous avons connu, en 1956, un temps où la marine marchande avait, en la personne d'un sous-secrétaire d'Etat, une représentation spécifique au sein du Gouvernement, dans le même temps que le département ministériel des anciens combattants bénéficiait d'un ministre et d'un sous-secrétaire d'Etat.

Aujourd'hui, et sans que ce propos puisse être tenu le moins du monde pour offensant à l'égard du ministre qui de toute manière assurerait la tutelle de la place Fontenoy, ou du secrétaire général qui en assure jour après jour la marche, aucun représentant de la marine marchande proprement dite n'a sa

place dans les conseils du Gouvernement, alors que les nomades d'un territoire dont l'avenir est pour le moins contesté, y comptent un ministre et un secrétaire d'Etat...

Comment ne pas être frappé par la modicité du budget examiné ?

Si l'on en extrait les crédits d'aide à une activité industrielle : la construction navale, et la participation de l'Etat au régime de pensions des marins, il reste quelque 16 millions de nouveaux francs au titre des dépenses en capital et moins de 160 millions de nouveaux francs pour les dépenses ordinaires.

Une preuve supplémentaire de l'incompréhension qui s'attache aux problèmes maritimes ne nous est-elle pas fournie par les difficultés que rencontre, pour la détermination de son montant ou ses modalités d'application, le crédit prévu pour compenser les surcharges que connaît le pavillon national ? On songe alors, non sans mélancolie, à la facilité avec laquelle sont ouverts — d'aucuns diraient : gaspillés — des crédits 10 ou 20 fois plus importants destinés à des tâches dont le moins que l'on puisse dire est qu'elles n'ont pas pour elles l'assurance de la durée, et moins encore celle de la rentabilité.

Réagir contre un tel état de choses ne saurait être qu'une œuvre de longue haleine... Encore y faut-il un instrument adapté à des tâches qui ne sont plus aujourd'hui ce qu'elles étaient hier. De là est issue la tendance que l'on peut actuellement déceler à une réorganisation des services de la marine marchande. Le départ, à relativement court terme, de la plupart, sinon de tous les titulaires des actuelles directions, paraît devoir fournir une occasion qu'il serait déplorable de ne pas saisir, d'autant qu'existent place Fontenoy des éléments de grande qualité dont on souhaiterait seulement que l'aspect intellectuel et théorique des problèmes ne les conduise pas à en négliger les côtés humains et concrets.

Il n'appartient pas au Parlement de s'immiscer dans le détail des tâches de cette réorganisation, mais votre commission, qui se félicite d'une telle orientation, pense qu'elle devrait dans son principe se tenir à égale distance de deux écueils majeurs :

— celui du refus d'une transformation sous le prétexte que toute novation est génératrice de risques ;

— celui d'un bouleversement qui, satisfaisant sur un plan théorique et intellectuel, ferait abstraction de la donnée capitale que constitue l'originalité de la famille maritime.

Quoi qu'il en soit, l'une des lignes directrices de la réforme à intervenir devrait être de donner désormais le pas aux préoccupations de caractère économique et social sur les soucis d'ordre technique et administratif, dont la prééminence persistante, au plan parisien ou à l'échelon local, constitue sans nul doute l'une des faiblesses du système actuel.

#### Discussion en commission.

Votre commission des finances, de l'économie générale et du plan a procédé le 11 octobre 1961 à l'examen des crédits du secrétariat général à la marine marchande, ainsi que de l'article 43 du projet de loi de finances (n° 1436, deuxième partie) relatif à l'aide au cabotage.

Le président Paul Reynaud, a souligné les conditions favorables dans lesquelles une reconversion s'effectue actuellement dans les chantiers navals de Dunkerque, une reconversion dont votre rapporteur a tenu à souligner qu'elle était grandement facilitée par la création d'un complexe sidérurgique. M. Paul Reynaud a formulé quelques réserves sur les dépenses de promotion sociale dans la marine, à l'heure où nos voisins européens concentrent leurs moyens sur les investissements industriels.

Votre rapporteur a précisé à ce sujet que l'effort qu'il préconise en faveur de la promotion sociale des marins concerne essentiellement la pêche maritime.

M. Pierre Courant a exprimé ses inquiétudes au sujet de la reconversion des chantiers navals, spécialement dans la région normande où les possibilités de réemploi prévues par le Gouvernement semblent bien illusoire.

Sur une intervention de M. Max Lejeune, votre rapporteur a indiqué que deux navires avaient été cédés au cours de l'année 1961 à des armements étrangers. Il s'agit des paquebots *Lavoisier* et *Bretagne* qui, reconstruits sur dommages de guerre, n'ont pas bénéficié de la loi d'aide.

A une question de M. Pascal Arrighi, relative aux lignes de Corse, votre rapporteur a répondu que la Compagnie générale transatlantique sollicitait un relèvement du plafond de subvention de 280 à 650 millions d'anciens francs.

L'essentiel de la discussion a porté sur le problème de l'aide à l'armement.

M. Fraissinet a rappelé les conditions dans lesquelles un premier vote relatif à cette aide était intervenu à l'occasion du collectif de juillet 1961. Il avait été entendu que le terme d'« aide » serait remplacé par celui de « versement d'allocations compensatrices ». Or, le fascicule budgétaire fait encore état de « l'aide à l'armement ». M. Fraissinet a marqué une nouvelle fois son opposition à toute aide de caractère sélectif : pour lui, le seul système acceptable serait celui d'une subvention calculée d'après le nombre de matelots embarqués.

Compte tenu des modalités actuelles de l'aide, M. Fraissinet a proposé par amendement de supprimer les crédits correspondants.

Sans aller jusque-là, M. le président Paul Reynaud, MM. Pascal Arrighi, Dreyfous-Ducas et Pierre Courant ont exprimé eux aussi leurs appréhensions touchant une aide de caractère sélectif, dont votre rapporteur, sans en condamner absolument le principe, a marqué qu'elle risquait d'être, plutôt qu'un stimulant de nature à encourager les armements les plus dynamiques, un soutien pour des affaires plus ou moins marginales.

M. Pascal Arrighi a demandé que le Parlement soit associé à la détermination des conditions dans lesquelles les allocations sont consenties.

M. Dreyfous-Ducas a proposé de s'inspirer des dispositions de la loi Tasso et des lois en vigueur aux U. S. A.

M. Pierre Courant a exprimé le souhait qu'un sort particulier soit consenti aux paquebots, particulièrement grevés de charges sociales, et aux pétroliers dont la crise est aiguë.

En conclusion, M. Fraissinet a retiré son amendement et s'est rallié à deux textes présentés par MM. Pascal Arrighi, Pierre Courant et Dreyfous-Ducas. Le premier de ces amendements tend à insérer un article additionnel dans le projet de loi de finances. Aux termes de cet article nouveau, le versement des allocations compensatrices en faveur de l'armement naval doit s'effectuer selon des barèmes soumis avant le 31 décembre 1961 à l'approbation du Parlement. Il prévoit que les barèmes ne joueront pas pour les trafics à l'abri du monopole de pavillon, ni au profit des lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte.

Le deuxième amendement a pour objet de supprimer les crédits de 90.000 NF correspondant à la création d'emplois pour le service de l'aide à l'armement naval.

Votre commission a adopté ces deux amendements à la majorité.

L'article 43, tendant à proroger pour un an l'aide en faveur de l'armement au cabotage, a également été adopté.

En conclusion, votre commission, sous réserve des amendements ci-dessus et des observations de son rapporteur, vous propose d'adopter le budget du secrétariat général à la marine marchande, ainsi que l'article 43 du projet de loi.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1459

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Duchesne, député.

#### TOME II

#### XIX. — MARINE MARCHANDE

##### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, les crédits de paiement prévus pour 1962 pour le budget de la marine marchande s'élèvent à 706 millions 833.054 nouveaux francs se décomposant en :

373.683.054 nouveaux francs en dépenses ordinaires,  
et 333.150.000 nouveaux francs de dépenses en capital.

Pour le budget de 1961 ces deux postes étaient respectivement de :

312 millions et 300 millions.

Le pourcentage d'augmentation du budget de 1962 est donc d'environ 15 p. 100, ce qui dépasse la moyenne générale des prix et des salaires.

On devrait donc se féliciter de l'effort fait par le Gouvernement en faveur de notre marine marchande si cet effort avait pour conséquence de la rendre de plus en plus indépendante de l'Etat et par là même compétitive sur le marché mondial. Cela ne semble pas être le cas :

En effet, dans le chapitre des dépenses ordinaires, si l'ensemble des chapitres prévus au titre II varie fort peu, par contre on constate au titre IV — 5<sup>e</sup> partie — une augmentation d'environ 65 p. 100 puisque ce chapitre passe de 72.400.000 nouveaux francs à 119.910.000 nouveaux francs. Il s'agit là principalement de l'aide qu'apporte l'Etat sous forme de subventions aux entreprises d'intérêt général qui passe de 71 à 90 millions et de l'aide à l'armement naval (chapitre nouveau) qui est prévu pour 27.910.000 NF (et qui, en vérité, dépassera par suite de reports de crédits, plus de 40 millions de nouveaux francs).

Votre rapporteur s'est inquiété de savoir quelle avait été la destination de ces 19 millions de nouveaux francs d'augmentation. Le fascicule bleu indique, à la page 554, qu'il s'agit d'un ajustement aux besoins, compte tenu des charges d'amortissement du paquebot *France*. Mais il paraît que cette explication ne serait que partiellement exacte et qu'une grande partie de cette somme serait destinée à une grande compagnie assurant avec difficulté des lignes vers l'Amérique du Sud et également à une aide pour l'amortissement du paquebot *Napoléon*.

Cela représente la partie quelque peu mystérieuse de ce budget, mais je suis persuadé que M. le ministre des travaux publics, transports et tourisme nous fournira sur ce point des renseignements plus précis.

La commission de la production et des échanges constate avec regret que l'importante augmentation en question, si elle tend à aider une ou deux grandes compagnies que nous avons, certes, le devoir de ne pas abandonner, n'apportera aucun

allègement à l'ensemble des autres flottes françaises qui luttent courageusement et dans des conditions particulièrement difficiles sans recevoir des subventions de l'Etat.

Pour aider ces autres compagnies, le projet qui vous est présenté prévoit un chapitre nouveau, le chapitre 45-03 intitulé « Aide à l'armement naval », titre qui a été critiqué par notre collègue M. J. Fraissinet à la commission des finances et qui s'intitulera probablement « Allocations de compensation aux conditions difficiles de certains secteurs de l'armement ». Cela ne changera hélas rien au montant de la somme à prévoir pour ce chapitre qui est inscrit pour 27.910.000 NF mais qui, par suite de reports non utilisés sur 1961 de 12.500.000 NF + 4.500.000 NF de transferts, s'établira à environ 44.900.000 NF

Votre commission connaissant le handicap que notre flotte marchande doit surmonter n'a certes pas de reproches à faire au Gouvernement pour l'introduction de ce nouveau chapitre dans l'ensemble du budget. Mais elle est inquiète sur la méthode qui sera appliquée pour la répartition de cette somme. Un amendement sous forme d'article additionnel a été déposé à ce sujet par quelques membres de la commission des finances : il prévoit que ces allocations pourront avoir un caractère discriminatoire et qu'elles devront être attribuées en fonction de barèmes à soumettre avant le 31 décembre 1961 à l'approbation du Parlement. D'après les renseignements recueillis près du ministère des finances, les principes généraux de cette répartition seront laissés aux soins d'une commission interministérielle qui aurait pour tâche :

- D'établir les barèmes d'allocation de base pour chacun des navires bénéficiant de l'aide ;
- De proposer des allocations complémentaires en faveur de certains navires ;
- D'étudier le cas spécifique de certains pétroliers susceptibles de se trouver inemployés.

Cet amendement ajoute que « ces barèmes ne joueront pas pour les trafics à l'abri du monopole du pavillon ni au profit des lignes contractuelles des sociétés mixtes ».

Votre commission des productions et des échanges accepte, faute de ne pouvoir à bref délai apporter une modification profonde au système actuellement en vigueur, de se rallier à cette suggestion mais elle estime toutefois que la meilleure façon de rendre la flotte marchande française compétitive, et cela dans la plus grande équité, est dans l'avenir de remplacer l'aide effective par une compensation automatique des charges sociales et fiscales pour tout l'armement ne bénéficiant pas du monopole du pavillon ni de l'aide apportée au profit des lignes contractuelles subventionnées par l'Etat.

La commission de la production et des échanges attire également l'attention du Gouvernement sur l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. Cette aide, qui était de 1.400.000 NF au budget de 1961 a été portée à 2 millions pour 1962 et dans l'analyse des mesures nouvelles, le Gouvernement a prorogé pour l'année 1962 l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. La commission a noté avec satisfaction cette augmentation. Toutefois, elle estime que cette aide n'aura pour conséquence que de maintenir l'activité de cette branche de notre flotte telle qu'elle travaille actuellement, ce qui lui est apparu insuffisant. Elle rappelle au Gouvernement qu'en dehors des grands ports français qui offrent un grand tirant d'eau, un multitudes de ports moyens et de petits ports situés sur nos côtes de la Manche et de l'Atlantique et particulière-

ment en Bretagne, ne peuvent recevoir que des navires à faible tirant d'eau calant entre 10 et 13 pieds. Or, l'activité de ces ports qui desservent tant à l'importation qu'à l'exportation leur région et sans rupture de charge, doit être maintenue. Elle se maintient d'ailleurs mais, à la grande tristesse de tous ceux qui le constatent, les navires qui fréquentent ces ports et qui leur apportent le charbon en provenance d'Angleterre ou de Pologne, le bois en provenance de Scandinavie ou de l'U. R. S. S. ou d'autres marchandises, et ceux qui viennent pour l'exportation y charger des produits de l'agriculture régionale sont tous des caboteurs de 200 à 700 tonnes naviguant sous pavillon allemand ou hollandais.

Le montant des frets payés soit en livres sterling soit en autres monnaies étrangères est très important et les finances françaises actuellement à l'aise en devises étrangères (le temps n'est pas aussi éloigné où il n'en était pas de même) se privent ainsi de ressources importantes.

Le Gouvernement a le devoir de se pencher sur ce problème.

J'ai déjà dit, il y a bientôt deux ans à cette tribune, que nous sommes pratiquement absents de la compétition européenne dans cette activité des bateaux inférieurs à 1.000 tonnes.

Ces dernières statistiques, à ma connaissance, indiquaient que nous possédions en 1959 :

93 bateaux de 500 tonnes ;

25 bateaux de 500 tonnes à 1.000 tonnes.

En comparaison, la Hollande possédait à la même époque plus de 1.200 bateaux de même tonnage et l'Allemagne près de 2.000.

Et ces chiffres se sont encore vraisemblablement accrus ces derniers temps.

Votre commission demande donc à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme d'étudier attentivement ce problème et de présenter au cours de l'année 1962 et en tous cas au plus tard pour le budget de 1963 des propositions tendant à mettre fin à cette absence totale du pavillon français dans le cabotage international.

La commission constate que les quelques caboteurs français que nous possédons se contentent actuellement de relier les ports français entre eux, que ce soit de Boulogne à Brest ou des ports de la Méditerranée aux ports de l'Algérie, et de vivre ainsi assez maigrement d'ailleurs sans beaucoup d'efforts grâce à l'aide qu'ils reçoivent de l'Etat, sans se soucier de sortir des eaux maritimes françaises.

La commission sait également que de semblables petits navires n'intéressent guère les compagnies de navigation qui les prétendent non rentables.

Mais si le Gouvernement voulait avoir pour eux une politique ingénieuse et hardie en ajoutant à l'aide actuelle une aide complémentaire proportionnelle aux devises que ces navires feraient économiser à l'Etat et qu'en plus l'Etat, comme cela a été fait en Allemagne entre autres, cherche à démocratiser cette flottille en permettant à un capitaine, par exemple, d'être propriétaire de son bateau et de le rembourser par annuités, il est vraisemblable que ce genre de petits bateaux prendrait la place normale qui doit leur revenir sur le marché des frets.

Il en résulterait également une activité non négligeable pour les chantiers de construction navale et un emploi rémunérateur pour un grand nombre d'officiers de la marine marchande.

Le crédit que l'Etat investirait pour faciliter la construction et l'armement de ces caboteurs de 300 à 700 tonneaux serait certainement plus sage que celui qu'il a investi ou encouragé d'investir dans de grands navires et dans des pétroliers, en particulier, dont l'exploitation est : tel point catastrophique qu'un navire neuf ayant 8 à 9 milliards d'anciens francs est pratiquement en chômage et ne trouverait plus aujourd'hui preneur à 2 milliards.

En conclusion de tout ce qui précède, votre commission de la production et des échanges souhaite que les armements ne poursuivent plus, à l'abri du monopole du pavillon, une politique de prestige et qu'au contraire, ils se préparent à devenir compétitifs lorsqu'ils perdront le monopole du pavillon, ce qui se produira plus tôt qu'on ne le suppose. Au surplus, les subsides n'ont jamais grandi une profession et ils n'incitent pas ceux qui les perçoivent à faire preuve ni d'énergie, ni d'initiative.

Parmi les autres chapitres importants du budget qui vous est soumis, votre commission a noté l'accroissement important de la subvention à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes (+ 327 millions de nouveaux francs) et l'a approuvé,

ceci en raison des excellents résultats obtenus par les navires océanographiques de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Le navire océanographique *Thalassa* a effectué pendant sa première année d'exploitation, en 1961, les campagnes ci-après :

Janvier. — Campagne de recherche en Méditerranée occidentale.

Avril. — Campagne de prospection sur la sardine dans le Nord du Golfe de Gascogne.

Mai-juin. — Campagne de prospection pour la recherche du thon au large des Açores et sur les côtes du Portugal.

Juillet-août. — Recherche de fonds de pêche à Saint-Pierre et Miquelon et initiation des pêcheurs locaux.

Octobre. — Participation au congrès tenu à Copenhague par le conseil permanent pour l'exploration de la mer.

Durant ce même mois, des démonstrations de chalutage par l'arrière ont été faites aux armateurs et patrons pêcheurs des ports de pêche de Boulogne, Lorient et la Rochelle.

Au cours des mois de novembre et de décembre le *Thalassa* recherchera des nouveaux fonds de pêche au large des côtes d'Islande.

Le *Roselys*, bateau-pilote de pêche a, pendant l'année 1961, prospecté l'ensemble du Golfe de Gascogne à la recherche des bancs de sardines.

Il servira en novembre prochain à la surveillance des prospections sous-marines effectuées dans le Sud du Golfe de Gascogne par une société de pétrole.

Le *Lutin*, bateau-pilote de pêche en Méditerranée, a participé lui aussi à de nombreuses prospections.

D'autre part, les stations expérimentales ont effectué en 1961 leurs recherches habituelles sur l'ostréiculture et la mytiliculture, le long des côtes de France.

La commission de la production et des échanges souhaite que l'attribution des concessions de parcs à huîtres ne soit pas réservée presque exclusivement aux gros producteurs et que des fractions importantes du rivage soient laissées libres aux touristes.

En ce qui concerne la pêche, elle approuve également l'augmentation des crédits du chapitre 43-21 relative à la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime nécessitée en grande partie par l'augmentation des dépenses du personnel pour la gérance et l'entretien des écoles d'apprentissage maritime ainsi que par la revalorisation des bourses et par l'ouverture de l'école maritime d'apprentissage de Bastia.

#### CHAPITRE 44-01. — Subventions aux pêches maritimes.

A l'occasion de l'examen de ce chapitre, on peut se réécarter de l'évolution de la production.

Au premier septembre 1961, on pouvait constater une production stationnaire de la morue salée (35.000 tonnes), une légère diminution du hareng (9.000 tonnes) et du maquereau (30.000 tonnes). Par contre, grâce aux recherches entreprises en Méditerranée, avec les crédits du chapitre 64-00, la production est passée de 2.000 tonnes en 1960 à 6.000 tonnes en 1961. On peut espérer que la production totale atteindra 22.000 tonnes en 1961 contre 19.000 tonnes en 1960.

On enregistre une légère diminution de la production du thon — 17.000 tonnes contre 18.000 tonnes en 1960.

Mais le chapitre le plus important de ce projet de budget dans les dépenses ordinaires reste le chapitre 47-31 sous le titre « Subvention à l'établissement national des invalides de la marine ».

Porté à 216 millions de nouveaux francs au lieu de 205 en 1961 (cela se justifie par le relèvement des salaires forfaitaires au 1<sup>er</sup> juillet 1961), il absorbe à lui seul près de 60 p. 100 de ce budget.

Dans son rapport de l'année dernière, mon excellent collègue, le président Bergasse, donnait les raisons qui justifient l'intervention de l'Etat pour une somme aussi importante : « Retraites maritimes prises de bonne heure, plus de pensionnés que de marins en activité, marins en très longs congés par suite de débarquement, etc. ».

La situation de l'année dernière ne s'est certainement pas améliorée et a pour conséquence les lourdes charges sociales imposées aux armateurs.



Dans le titre des dépenses en capital le poste le plus important est le chapitre 6300 concernant l'aide à la construction navale qui est passé de 282 millions à 317 millions de nouveaux francs.

Le projet ne fait pas état du mode de répartition de ce crédit.

Mais sur le principe, notre commission estime que l'aide de l'Etat en cette matière est indispensable pour éviter la fermeture de nombreux chantiers et ne présente pas d'objection.

Au sujet des droits de timbre sur les connaissements qui ont été modifiés par l'article 5 de la loi n° 60-1384 du 23 décembre 1960 et qui a soulevé à l'époque de nombreuses protestations, la commission de la production et des échanges regrette qu'elle soit prorogée au-delà du 1<sup>er</sup> janvier 1962 — et souhaiterait que d'autres moyens soient trouvés pour établir l'équilibre du budget de l'établissement national des invalides.

Le Gouvernement, au-delà même de ce qui a été préconisé dans cet avis, devra dans l'avenir avoir pour objectif de placer la marine marchande française dans une position qui lui permette d'être compétitive vis-à-vis des marines des pays du Marché commun.

Pour cela, il faudra la placer à égalité de charges et de conditions d'armement avec ses concurrents, de telle sorte

qu'elle vive en toute indépendance et sans aucune subvention de l'Etat.

Deux exceptions devraient toutefois être faites: l'une pour les lignes sur lesquelles le Gouvernement juge indispensable la présence du pavillon français, et dans ce cas, si personne n'assume le risque de cette présence, ce serait à une société d'économie mixte qu'il incomberait de l'assurer, conformément aux clauses d'un cahier des charges, mais à condition que les activités de ces sociétés soient limitées à ces lignes d'intérêt réputé national et reconnues déficitaires, et l'autre, temporairement tout au moins, pour les caboteurs de moins de 1.000 tonnes de port en lourd.

Une semblable réforme, peu onéreuse pour l'Etat, stimulerait l'énergie et l'esprit d'entreprise de nos armateurs.

Et elle aurait d'autant plus de chances de succès, que la dépression du taux des frets semble avoir atteint le creux de la vague et que l'on voit poindre à l'horizon pour notre marine marchande les signes d'un avenir meilleur.

Pour conclure, la commission de la production et des échanges vous propose de donner un avis favorable à l'adoption du budget de la marine marchande tel qu'il vous est présenté, mais amendé par l'article additionnel de la commission des finances. Mais elle souhaite qu'il soit tenu compte, pour l'établissement du budget de 1963, des observations et suggestions présentées dans ce rapport.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

## ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436). — Par M. Marc JACQUET, rapporteur général, député.

## ANNEXE N° 17

## INDUSTRIE

Rapporteur spécial: M. MARCELLIN

Mesdames, messieurs, : un budget en apparence bien supérieur au budget de l'année précédente qui nous est présenté pour 1962 :

Comparaison des budgets de 1961 et de 1962.

DESIGNATION	1961	1962	DIFFERENCE 1961-1962.
		En nouveaux francs.)	
Dépenses ordinaires...	61.498.941	428.030.171	+ 366.531.230
Dépenses en capital:			
Crédits de paiement.	92.630.090	71.000.000	- 21.630.000
Total.....	154.128.941	499.030.171	+ 344.901.230
Autorisations de programme .....	112.700.000	73.380.000	- 39.320.000

Les dépenses ordinaires augmentent de 366.531.230 NF, et sont ainsi multipliées par sept par rapport à l'année précédente. En fait, il ne s'agit nullement là de dépenses nouvelles.

Au budget de l'industrie sont, en effet, transférés, cette année, des crédits auparavant ouverts sur le budget des charges communes. Ils intéressent les chapitres suivants :

— chapitre 44-02: « Subvention destinée à aligner le prix des pâtes françaises sur celui des pâtes importées pour la fabrication du papier journal », soit 8 millions de nouveaux francs ;

— chapitre 44-11: « Subvention à la caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides », soit 150 millions de nouveaux francs ;

— chapitre 45-12: « Subvention destinée à la reconversion et à la modernisation des houillères nationales », soit 200 millions de nouveaux francs.

Ces transferts de crédits traduisent le désir d'éliminer du budget des charges communes des dépenses qui peuvent être inscrites, de façon plus rationnelle, au budget des ministères dépeniers. La commission des finances et son rapporteur, M. Yrissou, avaient d'ailleurs, à l'occasion de la discussion du budget des charges communes, pour l'année 1961, souhaité une telle mesure.

Si l'on élimine les trois transferts indiqués qui, au total, représentent 358 millions de nouveaux francs, les dépenses ordinaires du ministère de l'industrie s'accroissent en 1962 de 8.531.230 nouveaux francs.

L'augmentation réelle des crédits, par rapport à l'année précédente, est donc d'environ 14 p. 100. Il s'agit là d'un relèvement assez substantiel dont les causes sont très diverses.

En ce qui concerne les dépenses de personnel et de matériel, les crédits supplémentaires proposés traduisent soit des mesures d'ordre général, telles que le relèvement des rémunérations de fonctionnaires, soit des mesures plus particulières, telles que le renforcement des effectifs et des moyens de certains services du ministère: service de conservation des gisements d'hydrocarbures, service des poids et mesures, service de l'inspection des établissements classés... En outre, une direction nouvelle, la direction de la sidérurgie, a été créée.

En ce qui concerne les subventions de fonctionnement accordées par le ministère de l'industrie, plusieurs d'entre elles seront relevées de façon appréciable en 1962. Tel est le cas des subventions inscrites :

— au chapitre 36-31: « Subvention à l'institut national de recherches chimiques appliquées » ..... + 656.000 NF ;  
— au chapitre 44-01: « Encouragements à l'artisanat » ..... + 1.200.000 NF ;  
— au chapitre 44-72: « Encouragement aux recherches dans le domaine textile » ..... + 1.000.000 NF ;  
— au chapitre 44-91: « Recherches techniques » ..... + 650.000 NF.

Je pourrais donc reprendre, ici, une remarque que j'avais déjà formulée, l'année dernière, à propos de l'examen du budget de 1961: dans l'ensemble les crédits qui nous sont proposés traduisent le souci d'améliorer et d'orienter, de façon relativement nouvelle, les activités du ministère, qu'il s'agisse de la création ou du renforcement de certains services ou de l'accroissement de l'effort en faveur de la recherche.

En ce qui concerne les dépenses en capital, la plupart des subventions diminuent d'une année sur l'autre, exception faite de la subvention d'équipement à l'institut de recherches chimiques appliquées (distincte de la subvention de fonctionnement) et de la subvention au bureau de recherches géologiques et minières qui restent à peu près stables.

La subvention au fonds d'amortissement des charges d'électrification rurale diminue assez fortement. En autorisations de programme, comme en crédits de paiement, elle passe de 40 millions de nouveaux francs en 1961 à 25 millions de nouveaux francs en 1962.

La subvention à Electricité de France pour l'équipement des chutes du Rhin, pour laquelle était prévue en 1961 une dotation de 43.700.000 nouveaux francs en autorisations de programme et de 27.330.000 nouveaux francs en crédits de paiement, ne bénéficie plus, en 1962, d'aucune autorisation nouvelle, tandis que les crédits de paiement sont ramenés à 12.940.000 nouveaux francs. Cette diminution est la conséquence de l'achèvement progressif du programme d'équipement du Rhin par Electricité de France.

Par contre, apparaît un chapitre nouveau, le chapitre 57-02 « Equipement administratif, scolaire et technique », doté de 14.410.000 nouveaux francs en autorisations de programme et de 5.560.000 nouveaux francs en crédits de paiement.

Sur ce chapitre où, par définition, seront retracées les opérations immobilières intéressant le ministère, figurent essentiellement en 1962 deux opérations : d'une part le relogement dans des cités administratives de divers services extérieurs du ministère (1 million de nouveaux francs en autorisations de programme), d'autre part la reconstruction de l'école des mines d'Alès (14 millions de nouveaux francs en autorisations de programme).

La distinction entre dépenses de fonctionnement et dépenses en capital est traditionnelle dans notre budget.

L'analyse des crédits de l'industrie fait, toutefois, apparaître que les activités de ce ministère s'orientent autour de quatre grands thèmes :

— la gestion des services du ministère, c'est-à-dire des huit et bientôt neuf directions et des deux services de l'artisanat et de la propriété industrielle. Les dépenses correspondantes sont peu considérables. Toutefois, elles sont en progression assez nette, du fait des mesures prises ces dernières années.

— l'encouragement à la recherche industrielle, qui est dans la vocation normale du ministère de l'industrie. Ses aspects sont divers : recherches géologiques (subvention au B. R. G. M.), recherches chimiques (subventions à l'I. R. C. H. A.), encouragements à la recherche textile, aides diverses aux recherches techniques. Ces dernières formes d'aides sont en progrès relativement net par rapport aux années précédentes.

— les subventions aux entreprises relevant de la tutelle du ministère de l'industrie : fonds d'amortissement des charges d'électrification rurale, houillères nationales, caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides. Ces subventions, de caractère économique, représentent de loin la masse la plus importante du budget. Deux d'entre elles (subvention au fonds d'amortissement et subvention aux houillères nationales) sont d'origine récente.

— l'aide à l'artisanat : il s'agit là d'une dépense encore faible bien qu'elle intéresse un secteur particulièrement important de notre économie.

C'est dans cette perspective que votre rapporteur envisage d'étudier les crédits qui nous sont demandés pour 1962.

Au préalable, quelques informations sur les grands problèmes qui se posent actuellement dans notre économie, sur le plan industriel, sont nécessaires.

## I

### LES PROBLEMES GENERAUX QUI SE POSENT DANS LE CADRE DU MINISTERE DE L'INDUSTRIE

Votre rapporteur évoquera à cette occasion les trois questions suivantes :

- les résultats de l'exploitation pétrolière en 1961 et les perspectives pour 1962,
- le prix de l'essence,
- certains aspects particuliers de l'expansion régionale.

#### I. — La recherche et l'exploitation pétrolière.

##### 1. — LES RÉSULTATS DE 1961

Compte tenu de l'interruption des expéditions de la Skhirra du 17 juillet au 4 octobre 1961 qui a entraîné une diminution de la production de l'ordre de 2 millions de tonnes, les quantités de pétrole saharien à écouler en 1961 pourraient représenter environ 15.240.000 tonnes, soit :

Hassi-Messaoud .....	8.035.000 tonnes
El Gassi — El Agreb .....	490.000 —
Edjelah .....	6.635.000 —
Ohanet .....	80.000 —

15.240.000 tonnes

Réserve faite de 150.000 tonnes pour lesquelles une déclinaison n'est pas encore prise, cette production, à concurrence de 10.200.000 tonnes sera placée dans des raffineries françaises et à concurrence de 4.890.000 tonnes dans des raffineries étrangères, plus particulièrement en Allemagne et aux Pays-Bas.

#### 2. — LES PRÉVISIONS POUR 1962

L'année 1962 sera caractérisée par une diminution assez sensible du montant des investissements pétroliers par rapport aux années précédentes.

La diminution sera particulièrement sensible pour les investissements d'équipement proprement dits : c'est la conséquence de l'achèvement des programmes entrepris ces dernières années.

Par contre, les investissements d'exploration seront légèrement supérieurs à ceux de 1961. Comme par le passé, le Sahara continuera à bénéficier de l'essentiel de l'effort de recherche. Mais la part de l'Afrique Noire, d'ailleurs encore assez limitée, ira en croissant.

Le tableau suivant permet de comparer le programme de 1962 aux programmes de 1960 et 1961.

##### Programme d'investissements des sociétés pétrolières.

(Y compris les investissements de Laeq. usines et gisements)  
mais non le transport du gaz de Laeq.)

(En millions de nouveaux francs.)

DESIGNATION	1960	1961	1962 (approximatif).
Explorations .....	714	817	870
Équipement et mise en exploitation .....	726	643	360
Conduites d'évacuation .....	190	387	50
Investissements généraux .....	37	65	"
Totaux .....	1.967	1.912	1.280

En ce qui concerne le financement, l'année 1962 sera caractérisée par un recours très faible à l'emprunt. C'est, en effet, les fonds sociaux et l'autofinancement réinvesti qui constitueront à eux seuls la presque totalité des moyens de trésorerie que réuniront les sociétés pour faire face à leurs dépenses.

Le tableau suivant permet de bien mesurer cette évolution :

##### Financement du programme d'investissement.

DESIGNATION	1960.	1961.	1962.
(En millions de nouveaux francs.)			
Fonds sociaux .....	537	612	570
Emprunts nets contractés .....	923	302	60
Autofinancement investi .....	507	998	650
Totaux .....	1.967	1.912	1.280

#### II. — Le prix de l'essence.

Au moment de la discussion du budget de 1961, le Gouvernement avait pris l'engagement d'étudier les conditions dans lesquelles serait réalisée une baisse progressive du prix de l'essence.

Au moment où se discute le budget de 1962, il semble indispensable de faire le point de l'évolution de cette question.

Un comité spécial créé auprès du commissariat général au plan a été chargé par le Gouvernement d'examiner les problèmes posés : évolution à long terme du prix de l'essence, évolution de la fiscalité concernant les carburants et les véhicules automobiles, perspectives en matière d'investissements routiers, équipement des villes, orientation de la construction automobile nationale.

Les conclusions de ce comité doivent être déposées dans un bref délai.

A ce propos, il semble bien qu'une décision devra être prise dans le cadre du IV<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement que le Parlement sera appelé à examiner au cours de cette session.

Ainsi il pourra être progressivement porté remède à des disparités de prix particulièrement importantes, ainsi qu'il ressort de l'examen du tableau suivant où sont indiqués pour certains pays européens les prix de vente à la pompe de l'essence-auto et du supercarburant.

Prix de vente à la pompe de l'essence auto et du supercarburant en Europe.

(En nouveaux francs, au litre.)

DESIGNATION	ESSENCE ORDINAIRE			SUPERCARBURANT		
	Prix hors taxes.	Taxes.	Total.	Prix hors taxes.	Taxes.	Total.
Allemagne .....	0,30	0,40	0,70	0,39	0,50	0,79
Autriche .....	0,22	0,38	0,60	0,31	0,39	0,70
Belgique .....	0,24	0,52	0,76	0,27	0,53	0,80
Danemark .....	0,25	0,40	0,65	0,29	0,40	0,69
Espagne .....	0,29	0,48	0,77	0,31	0,52	0,83
France .....	0,24	0,74	0,98	0,28	0,76	1,04
Grande-Bretagne (a) ..	0,25	0,38	0,63	0,32	0,38	0,70
Hollande .....	0,24	0,35	0,59	0,28	0,36	0,64
Italie .....	0,21	0,55	0,76	0,27	0,57	0,84
Luxembourg .....	0,23	0,39	0,62	0,27	0,39	0,66
Suède .....	0,30	0,39	0,69	0,33	0,39	0,72
Suisse .....	0,23	0,28	0,51	0,29	0,28	0,57

(a) Grande-Bretagne. — Pour ce pays, à partir du 28 juillet 1961, les taxes sont passées, pour l'essence et le supercarburant, de 2/6 d'Impérial Gallon (soit 0,38 NF le litre) à 2/9 d'Impérial Gallon (soit 0,42 NF le litre); les prix actuels se décomposent donc comme suit (en nouveaux francs, au litre):

Essence auto: prix hors taxe: 0,25; taxes: 0,42. Prix de vente: 0,67.  
Supercarburant: prix hors taxe: 0,32; taxes: 0,42. Prix de vente: 0,74.

### III. — L'expansion régionale.

Votre rapporteur n'a pas l'intention à ce propos d'évoquer l'ensemble des problèmes posés par l'expansion régionale. Il limitera ses observations à un point particulier: la procédure d'instruction des demandes d'aide sur fonds publics.

Il ne suffit pas, en effet, de prévoir des crédits destinés à promouvoir l'expansion régionale. Il convient encore que l'instruction même des demandes d'aide soit simplifiée au maximum et soit faite dans des délais raisonnables.

Un effort a été fait par l'Etat pour répondre à cette préoccupation.

Pour unifier et simplifier à l'égard des industriels les procédures administratives d'obtention des aides de l'Etat, un arrêté du 15 juin 1960 a créé le centre interministériel d'information pour les opérations d'adaptation et de décentralisation industrielles.

Placé auprès de la direction de l'expansion industrielle au ministère de l'Industrie, le centre a pour mission de centraliser toutes les demandes d'aides financières, et de faciliter aux industriels la constitution de leur dossier. Il permet d'accélérer les procédures: il veille en effet dès l'origine des projets à la bonne orientation des programmes, tant en ce qui concerne l'implantation des entreprises que les modes de financement à mettre en œuvre.

Le centre est d'autre part en mesure de renseigner les industriels dans les délais les plus rapides sur la nature des aides susceptibles de leur être accordées. En particulier, il a été mis au point une procédure dite de « préexamen » des demandes de primes spéciales d'équipement qui permet, dans un délai d'un mois environ, de fixer les industriels sur la recevabilité et, le cas échéant, sur le taux des primes sollicitées, lorsqu'il s'agit de zones ou de régions qui ne bénéficient pas de plein droit et forfaitairement de ces avantages.

L'instruction au fonds des affaires est assurée par un service spécialisé de la direction de l'expansion industrielle.

Ce service consulte d'abord les services techniques des divers départements ministériels compétents sur la valeur des programmes et les préfets responsables sur l'aspect régional des opérations. Il procède ensuite, pour chaque affaire, à une étude de synthèse au cours de laquelle il coordonne l'action des établissements spécialisés de crédit et des banques, en vue de la mise au point d'un plan de financement détaillé et pratique soumis, pour approbation au Comité n° 1 ter.

Dans le cadre de cette mission la direction de l'expansion industrielle définit l'assiette et les conditions de liquidation des primes d'équipement et fixe les modalités d'octroi des prêts consentis sur le Fonds de développement économique et social (montant — durée — garantie — conditions financières particulières). Il convient toutefois de préciser que pour les prêts supérieurs à 1 million de nouveaux francs, l'étude financière est confiée au Crédit national.

Selon les difficultés rencontrées dans l'examen des affaires, les délais d'instruction varient de deux à cinq mois à dater de la transmission du dossier par le centre interministériel.

La réalisation des contrats de prêts est confiée à la caisse des dépôts et consignations en ce qui concerne les prêts inférieurs à 1 million de nouveaux francs et au Crédit national pour ceux supérieurs à cette somme. Les services départementaux des enquêtes économiques effectuent la liquidation des primes spéciales d'équipement.

Telles sont les grandes lignes de la procédure actuelle d'instruction des demandes d'aide.

Des résultats satisfaisants ont été obtenus: un seul service est chargé de centraliser les demandes d'aide et les délais d'instruction sont, dans l'ensemble, relativement courts.

Toutefois, il semble que cette procédure pourrait être encore accélérée. Sans doute est-il nécessaire de consulter tous les services administratifs intéressés par un dossier donné. Mais il conviendrait que ces études soient toujours menées de front et non pas successivement. La remarque est d'ailleurs valable également en ce qui concerne l'intervention des établissements de crédits spécialisés dans l'instruction des demandes de prêts.

Sur les modalités mêmes d'intervention de l'Etat, un effort plus grand sur les prêts à long terme serait nécessaire. Ce sont eux, en effet, qui le plus souvent permettent à une entreprise de s'étendre ou de s'installer dans une région déshéritée.

## II

### LES SERVICES DU MINISTRE DE L'INDUSTRIE

Dans le budget de 1962 sont retracées un certain nombre de mesures qui tendent à modifier, de façon appréciable, la physionomie des services du ministère. Il s'agit:

— d'une part, de la création d'une nouvelle direction de la sidérurgie;

— d'autre part, du renforcement des effectifs et des moyens de trois services:

- le service des instruments de mesure,
- le service de conservation des gisements d'hydrocarbures,
- l'inspection des établissements classés.

Enfin, dans le domaine des dépenses d'équipement est ouvert, au budget de 1962, un chapitre nouveau, le chapitre 57-02 où sont inscrites les dépenses relatives aux opérations immobilières intéressant le ministère.

#### A. — CHAPITRE 31-01: « Administration centrale »: Création de la direction de la sidérurgie.

L'article 2 de ce chapitre, nous est proposée la création d'un emploi de directeur, gagée en partie, par la suppression d'un emploi d'ingénieur en chef des cadres autonomes des mines. Cette mesure doit permettre de nommer directeur de la sidérurgie l'actuel chef du service de la sidérurgie.

La création d'une direction de la sidérurgie ne ferait que consacrer la situation existante. Ce service dépendait, en effet, à l'origine de la direction des mines et de la sidérurgie. Mais dès 1957, du fait de l'importance des problèmes sidérurgiques, le service de la sidérurgie a disposé d'une large autonomie.

Compte tenu de cette situation particulière, votre commission des finances donne un avis favorable sur la mesure proposée.

#### B. — CHAPITRE 31-41: « Direction des industries mécaniques et électriques. — Service des instruments de mesure ».

Les mesures qui nous sont proposées, s'inscrivent dans le cadre de la réorganisation du service, qui a été commencée en 1959 et qui doit se terminer en 1964.

La réorganisation proposée devait, en premier lieu, se traduire par un accroissement des effectifs du service, en même temps que par l'amélioration de la qualification des agents. Les tâches nouvelles du service sont, en effet, sensiblement différentes de ce qu'elles étaient voici quelques années. Elles concernent maintenant aussi bien le jaugeage des navires (pétroliers en particulier) ou l'étalonnage de certains appareils de haute précision (gazomètres, totalisateurs divers, appareils électroniques de mesure...) que les vérifications traditionnelles.

En ce qui concerne le personnel de base, il a paru nécessaire de créer un corps d'adjoints techniques des instruments de mesure (indices bruts: 210 — 455) destiné à remplacer le corps actuel des agents de vérification (indices bruts: 150 — 285). A l'issue de la réorganisation du service le corps des adjoints techniques doit comprendre 300 agents, soit un effectif sensiblement supérieur à celui des agents de vérification.

En ce sens, il nous est proposé — dans le cadre du budget pour 1962 — la création de 40 emplois d'adjoints techniques gagée par la suppression de 21 agents de vérification.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de cette réorganisation, il a été décidé de budgétiser progressivement les dépenses du service. Une partie du personnel était, en effet, rémunérée par fonds de concours alimenté par les redevances perçues au titre des vérifications. Dans le projet de budget pour 1962, il nous est proposé de budgétiser les 30 derniers postes d'adjoints techniques précédemment rémunérés sur fonds de concours.

En fait, ce plan de réorganisation — malgré ses incidences sur les dépenses de personnel du ministère de l'Industrie — ne doit pas entraîner pour l'Etat une charge nouvelle. C'est qu'en contrepartie, ont été relevés les taux des redevances perçues par le service des instruments de mesure; les derniers relevements ont été fixés par un décret du 25 juillet 1961. Les redevances perçues par le service, qui avaient atteint en 1960 environ 7,8 millions de nouveaux francs, représentent en 1961 8,3 millions de nouveaux francs et en 1962 dépasseront 9 millions de nouveaux francs, c'est-à-dire, en définitive, plus que ne coûtera le service, même compte tenu de l'accroissement d'effectifs proposé.

#### C. — CHAPITRE 31-61 : « Service de conservation des gisements d'hydrocarbures ».

Il nous est demandé la création de 7 postes de contractuels.

Les effectifs du service de conservation des gisements d'hydrocarbures, créé par un décret du 2 décembre 1958, s'élevaient actuellement à 23 agents, soit 2 ingénieurs des mines et 21 agents contractuels.

Les attributions du service sont doubles :

- d'une part, réaliser la collecte et la diffusion des renseignements obtenus à l'occasion des recherches pétrolières;
- d'autre part, coordonner les mesures prises pour assurer le contrôle de la production.

Le service réunit ainsi une documentation qui lui est communiquée par les sociétés de recherches et procède à la publication de bulletins d'informations. Par ailleurs, il étudie un certain nombre de problèmes géologiques relatifs à l'exploitation pétrolière (exemple : évolution du pourcentage d'eau dans les gisements du bassin parisien, évolution de perméabilité sur le gisement d'Hassi-Messaoud, synthèse des possibilités pétrolières en Aquitaine...).

Les observations faites par le service permettent à la direction des carburants d'élaborer les directives d'ordre réglementaire adressées aux compagnies exploitantes.

Sans doute la question a-t-elle pu se poser de savoir si ce service ne fait pas, dans une certaine mesure, double emploi avec un organisme tel que le bureau de recherches des pétroles dont l'une des attributions est précisément de procéder à des recherches d'ordre général dans le domaine pétrolier. En fait, il n'a pas paru souhaitable qu'un établissement participant lui-même à la recherche et à l'exploitation pétrolière soit associé à l'exercice d'attributions relevant par définition de la puissance publique.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous propose d'approuver les créations de postes qui sont demandées.

#### D. — CHAPITRE 31-71 : Inspection des établissements classés.

Il est créé, à ce chapitre, deux postes d'inspecteurs divisionnaires et six postes d'inspecteurs.

C'est la loi de finances pour 1961 qui a prévu la création de l'inspection des établissements classés, corps de fonctionnaires d'Etat, de formation technique spécialisée. La même loi a créé vingt postes d'inspecteurs (seize inspecteurs départementaux et quatre inspecteurs divisionnaires).

Les postes qui nous sont demandés au titre du budget de 1962 doivent permettre de poursuivre la réforme entreprise et d'affecter des inspecteurs permanents dans les départements où l'importance de l'activité industrielle pose, avec une particulière acuité, les problèmes de contrôle des établissements classés.

Ainsi pourront être substitués aux services départementaux actuels composés, à l'exception de la Seine, de fonctionnaires dont l'occupation principale est d'un ordre — il s'agit généralement d'inspecteurs du travail — de services formés d'agents s'occupant à temps plein de ces problèmes. Comme leur recrutement sera subordonné à des connaissances techniques étendues tant en ce qui concerne le fonctionnement des entreprises que les dommages de tous ordres que les établissements classés sont susceptibles de causer, il y a lieu d'attendre de la réforme un renforcement du contrôle et une plus grande rigueur dans la mise en œuvre des sanctions.

En fait, aucun recrutement ne peut être effectué pour l'instant car le statut de ce corps n'est pas encore fixé par les ministères intéressés.

On peut se demander si, dans ces conditions, il est bien opportun de prévoir d'ores et déjà l'ouverture d'emplois supplémentaires.

Quoi qu'il en soit, il conviendrait que le Gouvernement au plus vite prenne une décision sur ce projet de statut et permette ainsi aux dispositions de la loi de finances pour 1961 d'être enfin appliquées.

#### E. — CHAPITRE 57-02 : Equipement administratif, scolaire et technique.

Il s'agit là d'un chapitre nouveau, destiné à retracer les opérations immobilières intéressant le ministère de l'Industrie. Les autorisations de programme s'élevaient à 17.410.000 NF et les crédits de paiement à 5.500.000 NF.

A concurrence de 1 million de nouveaux francs en autorisations de programme et de 500.000 NF en crédits de paiement, les dotations inscrites à ce chapitre sont destinées à assurer un relogement de divers services extérieurs du département de l'Industrie.

En effet, il arrive chaque année que des services extérieurs soient mis en demeure de libérer rapidement les locaux qu'ils occupent.

Pour 1962, on sait déjà que pour les services extérieurs du service des instruments de mesure ou de la direction des mines dans les sept villes suivantes : Toulouse, Nice, Laval, Orléans, Valenciennes, Lorient et Toulon, se posera le problème du relogement.

Les crédits prévus doivent permettre de reloger ces services dans des cités administratives actuellement en cours de construction.

Mais l'opération essentielle au titre du chapitre est la reconstruction de l'école des mines d'Alès, soit 14 millions de nouveaux francs en autorisations de programme et 3.500.000 NF en crédits de paiement pour 1962.

La reconstruction de cette école qui s'étendra sur quatre années est envisagée depuis plus de trente ans mais a été retardée, jusqu'à présent, pour des raisons diverses. Il ne paraît plus possible de la différer. Cette école doit, en particulier, recevoir et instruire un grand nombre d'élèves en provenance de pays en voie de développement ou de pays d'Afrique noire. Le projet retenu permettra de recevoir 400 élèves, au lieu de 130 élèves actuellement en cours de scolarité.

### III

#### LA RECHERCHE TECHNIQUE ET INDUSTRIELLE

Le retard de la France sur le plan de la recherche technique et industrielle a été souvent dénoncé. C'est au ministère de l'Industrie qu'il appartient de prendre, en ce domaine, les initiatives qui s'imposent.

La recherche technique se distingue de la recherche scientifique pure en ce sens qu'elle est orientée vers des applications pratiques. Mais elle ne saurait, toutefois, s'en dissocier entièrement et c'est d'ailleurs là une difficulté essentielle pour définir son domaine.

En fait, l'Etat a été amené à intervenir dans ce secteur de manière très-diverse.

En ce qui concerne la géologie et la chimie, un effort très appréciable a été fait. C'est ainsi que le bureau de recherches géologiques et minières (B. R. G. M.) et l'Institut de recherche chimique appliquée (I. R. C. H. A.) disposent de budgets respectivement de l'ordre de 900 millions de nouveaux francs et de 6 millions de nouveaux francs, alimentés en grande partie par l'Etat.

Un crédit de 8 millions de nouveaux francs est prévu pour 1962 au titre de la recherche textile.

Quant aux autres formes d'industries, les interventions sont encore très limitées et d'ailleurs sont relativement récentes.

A. — CHAPITRE 62-12 : Subvention d'équipement au bureau de recherches géologiques et minières (B. R. G. M.) : 24 millions de nouveaux francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

Ce bureau a été créé par le décret n° 59-1205 du 23 octobre 1959 et résulte de la fusion en un seul organisme des différents bureaux de recherches géologiques et minières existant antérieurement : le bureau de recherche minière en Algérie, le bureau minier guyanais, le bureau minier de la France d'outre-mer et le bureau de recherches géologiques, géophysiques et minières de la métropole.

Le nouveau bureau est chargé de promouvoir la recherche et l'exploitation des ressources du sous-sol en France et dans les pays où s'exerçait l'activité des anciens bureaux. A cet effet, il exécute ou fait exécuter des travaux de recherches géologiques et minières. Il est en mesure d'apporter sa collaboration aux différents Etats africains en exécutant pour eux des missions sur la base contractuelle.

Le bureau est géré par un conseil d'administration de 18 membres. Sa direction générale comporte des services centraux techniques et administratifs et exerce son action en s'appuyant sur une organisation régionale qui comporte, en métropole, des secteurs basés à Clermont-Ferrand, Nice, Rennes et Toulouse, et outre-mer, des directions locales à Alger, Cayenne, Nouméa, Abidjan, Brazzaville, Dakar, Yaoundé et Tananarive.

Ce bureau est soumis au contrôle d'un commissaire du Gouvernement, qui est le directeur des mines, et d'un contrôleur d'Etat.

#### a) Le budget du B. R. G. M.

Nous ne disposons de renseignements précis qu'en ce qui concerne le budget de 1961.

Ce budget a été arrêté, en recettes et en dépenses, à la somme de 96.654.995 NF.

En dehors de ses ressources propres, constituées essentiellement par les rémunérations des services rendus sur la base contractuelle à divers Etats d'outre-mer (établissement de cartes géologiques, recherches hydrauliques) et qui ont représenté, en 1961, environ 29 millions de nouveaux francs, le bureau de recherche est alimenté par des fonds publics, distincts selon les territoires où s'exerce l'activité du bureau :

— Chapitre 62-12 du budget du ministère de l'industrie (pour la métropole) .....	24.000.000 NF.
— Fonds d'aide et de coopération (pour les Etats africains et malgache) .....	34.000.000
— F. I. D. E. S. (pour les territoires d'outre-mer) .....	4.000.000
— F. I. D. O. M. (pour les départements d'outre-mer) .....	2.000.000
— Caisse d'équipement de l'Algérie (pour l'Algérie) .....	2.000.000
— O. C. R. S. (pour le Sahara) .....	3.500.000
<b>Total .....</b>	<b>69.500.000 NF.</b>

Le programme d'activité pour 1961 du bureau a été le suivant :

— études géologiques et scientifiques .....	8.378.900 NF.
— hydrogéologie .....	6.419.000
— prospection générale .....	23.561.000
— étude de gisements .....	41.485.240
— participations financières .....	13.086.855
<b>Total .....</b>	<b>93.730.995 NF.</b>

En ce qui concerne 1962, le budget de cet organisme n'est pas encore arrêté.

On peut toutefois penser que, dans l'ensemble, le niveau des recettes, comme celui des dépenses, ne sera pas sensiblement modifié par rapport à ce qu'il a été en 1961. La subvention inscrite au budget du ministère de l'industrie est d'ailleurs du même montant que l'année précédente.

#### b) Les résultats obtenus par le B. R. G. M.

Le rôle du bureau a été, tout d'abord, de permettre, aussi bien en métropole qu'outre-mer, une reconnaissance exacte des territoires sur le plan géologique.

L'activité du bureau a également permis de mettre en évidence un certain nombre de gisements intéressants.

Ce n'est pas en France que les résultats les plus importants semblent avoir été obtenus. Au plus, peut-on citer, pour ces dernières années, l'exploitation en Bretagne d'une mine d'étaïn et la reconnaissance, dans les Pyrénées-Orientales d'un gisement de magnésite. En fait, l'activité du bureau semble s'orienter en une large mesure vers la recherche de l'eau, en fonction même du développement des besoins, tant des villes que des campagnes.

C'est outre-mer que les découvertes les plus importantes ont été faites : gisement de manganèse de Franceville (Gabon) et de Fort-Gouraud (Mauritanie), gisement de phosphate de Taïba (Sénégal)...

#### c) Les participations du B. R. G. M.

Au fur et à mesure des découvertes et de la mise en exploitation des gisements reconnus par le B. R. G. M., se pose le problème des modalités de mise en exploitation. Il n'est ni dans la vocation, ni dans les moyens du bureau d'assurer, par lui-même, l'exploitation des gisements reconnus. La formule retenue jusqu'à présent a été généralement la création d'une société dans laquelle le bureau prend une participation en contrepartie de l'impulsion qu'il a donnée au départ. De cette manière, ont été associés, pour la mise en exploitation des gisements importants découverts, des capitaux français et étrangers.

Les participations prises jusqu'à présent par les différents bureaux miniers, dont le B. R. G. M. a repris la succession, sont assez nombreuses. Elles concernent 33 sociétés et le montant global des participations correspondantes avoisine 120 millions de nouveaux francs.

Certaines de ces sociétés ont pour objet la recherche proprement dite : tel est le cas des études poursuivies par la société des mines de fer de Mékambo sur les importants gisements de fer du Haut-Gabon.

Mais, de façon plus générale, le B. R. G. M. participe à des sociétés mettant en exploitation ou exploitant des gisements.

Dans certains cas, dès à présent, le bureau bénéficie de revenus à ce titre (c'est le cas de la Compagnie minière de Conakry ou de la Compagnie minière de Saint-Renan exploitant de l'étain en Bretagne).

Mais le plus souvent, il s'agit d'affaires qui ne sont pas encore entrées dans la phase réellement productive (c'est le cas de la Compagnie minière de l'Ogoué exploitant le gisement de manganèse de Franceville au Gabon) ou qui viennent seulement de démarrer (comme la Compagnie Sénégalaise des phosphates de Taïba).

L'existence de ces participations amène le bureau à prévoir chaque année un effort financier au titre des augmentations de capital de ses filiales.

Pour l'année 1961, elles se sont élevées à près de 14 millions de nouveaux francs, essentiellement du fait des appels de fonds de la Société des mines de fer de Mauritanie.

Les engagements d'ores et déjà prévisibles du bureau au titre des années ultérieures, s'élèvent actuellement à environ 40 millions de nouveaux francs : la Société des mines de fer de Mauritanie sera la principale bénéficiaire de cet effort.

Votre rapporteur rappellera que la commission des finances avait insisté, au moment de l'examen du budget de 1961, sur la nécessité de réorganiser la structure du bureau de manière à retirer de la fusion des divers bureaux miniers tous les avantages qu'elle peut impliquer, sur le plan de l'organisation administrative et de l'emploi du personnel.

Il ne semble pas que, dans le courant de l'année 1961, des résultats importants aient été obtenus sur ce point. Il est nécessaire qu'en 1962 soit enfin réalisée une réforme absolument indispensable.

Par ailleurs, il n'est guère admissible que cet organisme, pourtant très largement subventionné par l'Etat, ne soit pas en mesure de présenter son budget pour 1962. Là également une amélioration de la situation actuelle s'impose.

#### B. — L'institut de recherche chimique appliquée (I. R. C. H. A.).

Cet établissement public, à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, a pris, il y a un peu moins de trois ans, la succession de l'ancien laboratoire central des services chimiques de l'Etat.

Il a pour mission d'effectuer, pour les sociétés industrielles et pour les services publics qui lui en font la demande, des recherches appliquées à des problèmes particuliers, de caractère physique ou chimique, ainsi que des recherches fondamentales auxquelles participent des chercheurs du C. N. R. S.

L'I. R. C. H. A. est géré par un directeur général et un conseil d'administration où figurent des représentants de l'administration, de l'enseignement supérieur et de l'industrie. Ce conseil est actuellement présidé par le président directeur général d'une grande société chimique française. Le directeur des industries chimiques y représente le ministère de tutelle en qualité de commissaire du Gouvernement.

L'établissement est divisé en deux parties : l'établissement central, à Paris, 12, quai Henri-IV, dans des locaux mis à sa disposition par le service des poudres — une annexe fort importante au Bouehet (Seine-et-Oise), à environ 35 kilomètres de Paris.

a) *Les activités de l'I. R. C. H. A.*

L'I. R. C. H. A. effectue tout d'abord des études sur contrat pour le compte de sociétés privées ou d'organismes publics. Les contrats d'études concernent des domaines très variés : synthèses chimiques et mise au point de procédés de fabrication à l'échelle pilote, biochimie végétale, étude des hauts polymères, avec une activité de recherche particulièrement importante sur la cellulose, ses dérivés et les substances cellulosiques, problèmes d'hygiène industrielle.

Outre les recherches sur contrat, l'I. R. C. H. A. effectue également des études sur les problèmes d'intérêt national qui peuvent être posés par son ministère de tutelle : c'est ainsi, qu'actuellement, dans le cadre d'une enquête nationale menée conjointement par les divers départements ministériels intéressés, l'institut a été chargé d'éclaircir le mécanisme de formation des mousses abondantes et persistantes qui se forment sur la Basse-Seine.

Enfin, parallèlement à ses activités, l'institut poursuit l'exécution d'un programme de recherches approfondies à caractère nettement spéculatif et désintéressé. Le centre national de la recherche scientifique s'associe à cet effort, en détachant, à l'institut, des stagiaires qui préparent des thèses de doctorat ou des chercheurs confirmés.

b) *Le budget de l'I. R. C. H. A.*

Le budget pour 1962 de l'I. R. C. H. A. est arrêté à 6.110.000 NF.

A concurrence de moitié environ, les ressources de l'institut proviennent du remboursement des frais d'études entreprises à la demande d'industriels privés.

Pour le restant, les ressources de l'I. R. C. H. A. consistent en subventions de l'Etat inscrites au budget de l'industrie.

Il s'agit tout d'abord de la subvention de fonctionnement, qui figure au chapitre 36-31, qui passe de 1.898.065 NF en 1961 à 2.554.429 NF en 1962. L'accroissement de 656.364 NF d'une année sur l'autre est justifié par la prise en compte à ce chapitre des rémunérations de trente-trois ouvriers d'Etat, affectés à l'I. R. C. H. A. et précédemment rémunérés sur le budget de l'industrie. Il s'explique, d'autre part, par un crédit supplémentaire de 300.000 NF destiné à faire face aux dépenses liées à l'étude des problèmes de pollution de l'air et de l'eau.

Il s'agit, par ailleurs, de la subvention d'équipement inscrite au chapitre 57-31, soit 1.970.000 NF d'autorisations de programme et 1 million de NF en crédits de paiement. Ces deux derniers chiffres sont légèrement inférieurs aux chiffres correspondants de 1961 (respectivement 2 millions de NF et 1.300.000 NF). D'après les explications données, ces crédits correspondent aux dépenses d'investissements rendues nécessaires par les études sur la pollution de l'air et de l'eau.

Enfin, au chapitre 31-92 du budget de l'industrie est prévue, pour 1962, la rémunération de certains ouvriers d'Etat affectés à l'institut national.

Le maintien en 1962 à un niveau comparable à celui de 1961 des subventions accordées à l'I. R. C. H. A. a attiré l'attention de votre rapporteur.

Il avait été, en effet, convenu, au moment où le laboratoire central des services chimiques de l'Etat se transformait en établissement public de caractère industriel et commercial, et prenait le nom de l'institut de recherche chimique appliquée, que les subventions accordées par l'Etat seraient appelées à diminuer progressivement et à disparaître en 1963.

Dans cette perspective, il aurait été normal que les crédits qui nous sont demandés pour 1962 se situent en deçà des crédits prévus pour 1961. Or, il n'en est rien.

Sans doute, doit-on convenir qu'en une large mesure les crédits qui nous sont demandés pour 1962 s'analysent comme la conséquence des études diverses (pollution de l'air et de l'eau) demandées par les pouvoirs publics.

Toutefois, les frais correspondants ne couvrent pas la totalité de la subvention accordée à l'I. R. C. H. A.

Par ailleurs, le projet de construction d'un immeuble destiné à abriter les services de l'I. R. C. H. A. au Bouchet n'est pas abandonné et, de ce fait, l'Etat devra faire face, à partir de 1963, à des dépenses considérables.

Aussi, votre rapporteur estime-t-il nécessaire que le ministre de tutelle fasse savoir, dans le courant de 1962, les mesures qu'il entend prendre pour diminuer à l'avenir les charges pesant sur l'Etat du fait du fonctionnement de l'institut.

## C. — CHAPITRE 44-72 : « Encouragement aux recherches dans le domaine textile » : 7.500 000 NF

L'inscription au budget du ministère de l'industrie d'une subvention, au titre de l'encouragement aux recherches dans le domaine textile, est la conséquence directe de la suppression du « fonds d'encouragement à la production textile ». Sur ce chapitre sont imputées les subventions allouées aux organismes de recherche textile et, en particulier, à l'institut textile de France.

Cette aide ne couvre d'ailleurs qu'une partie des dépenses des centres de recherches ou de l'institut textile de France, car les entreprises textiles françaises participent également, à titre volontaire, au financement des dépenses.

D'après le projet de budget qui nous est soumis, les crédits prévus pour 1962, soit 7.500.000 NF, sont en augmentation de 1 million de nouveaux francs par rapport à 1961.

En fait, l'augmentation est plus apparente que réelle car la dotation initiale de 1961 avait été relevée, de 1 million de nouveaux francs, en cours d'année.

Un effort supplémentaire aurait pourtant été nécessaire.

En effet, les dépenses de personnel et de matériel des divers instituts textiles augmenteront de façon notable en 1962.

Au reste cet effort aurait été possible. La taxe textile qui alimentait auparavant le fonds d'encouragement continue à être perçue. Elle s'ajoute à la taxe sur la valeur ajoutée, payée par les industries du textile.

Or, il semble bien que les diverses dépenses assumées par l'Etat dans le domaine des textiles (subvention à la liniculture, à l'élevage ovins, aux textiles d'outre-mer ou aux recherches dans le domaine textile) sont loin de correspondre au montant des recettes perçues du fait de la taxe.

La différence risque d'être plus sensible encore en 1962 alors que le rendement de la taxe aura tendance à s'accroître.

Les conditions semblent donc bien réunies pour qu'un effort supplémentaire soit fait à l'avenir, par l'Etat au titre de la recherche textile.

## D. — LES DIVERSES AIDES A LA RECHERCHE TECHNIQUE

a) *Chapitre 44-91 : « Recherche technique » : 1.938.000 NF.*

Les crédits inscrits au chapitre 44-91 sont répartis en deux subdivisions.

La première subdivision correspond à un mode d'intervention directe du ministère de l'industrie en faveur de recherches de base intéressant l'industrie, effectuées soit dans des laboratoires ou instituts universitaires, soit dans des organismes de recherche appliquée de caractère professionnel. De telles recherches, orientées vers l'application industrielle, ne peuvent, en effet, être financées au moyen de crédits normalement affectés par le ministère de l'éducation nationale à la recherche liée à l'enseignement dans les universités.

Le choix des organismes bénéficiaires est fait en complet accord avec la délégation générale à la recherche scientifique et technique. Ce mode d'intervention, déjà pratiqué depuis plusieurs années au titre du même chapitre, a donné des résultats appréciables.

Les principales recherches prévues pour 1962 au titre de la première subdivision du chapitre 44-91, sont, pour la plupart, la continuation de celles effectuées en 1961. Elles concernent des organismes aussi divers que le laboratoire central des industries électriques, les laboratoires d'hydraulique ou du génie électrique de l'université de Toulouse, le laboratoire de mécanique des fluides de l'université de Grenoble.

De telles interventions sont sans doute souhaitables. Elles permettent de stimuler l'effort de recherche dans des secteurs intéressants. Mais le grief peut être fait à cet effort de se traduire par un trop grand nombre de subventions, chacune d'entre elles ne pouvant suffire à justifier un programme complet de travaux. En un sens, l'aide de l'Etat garde un caractère fragmentaire et dispersé.

La deuxième subdivision de ce chapitre correspond à un mode d'intervention du ministère de l'industrie, inauguré en 1961 et qui concerne le développement du progrès technique dans les petites et moyennes entreprises, développement qui est, actuellement, reconnu comme insuffisant.

Le crédit accordé à cette deuxième subdivision est destiné à financer, sous forme de subvention et dans une certaine proportion (50 à 75 p. 100), les frais de fonctionnement de services d'assistance technique directe mis au point par les centres techniques professionnels sous forme de visites dans les entreprises d'ingénieurs et de techniciens du centre.

Un tel effort doit être encouragé dans la mesure même où les petites et moyennes entreprises se trouvent placées devant les difficultés très considérables pour assurer leur équipement ou leur modernisation.

Rappelons à titre d'indication que pour 1962 les crédits inscrits à la première subdivision représenteront 1.225.500 NF, les crédits inscrits à la deuxième subdivision s'élevant à 712.500 NF.

b) *Chapitre 64-90: « Aide à la recherche technique »* (autorisation de programme: 5 millions de NF; crédits de paiement: 2.500.000 NF).

Sur ce chapitre sont imputées diverses subventions faites à fonds perdus ou remboursables en cas de succès. Elles sont accordées à des industriels ou à des organismes de recherche pour la construction de prototypes, ou pour la mise au point, en ateliers pilotes, de procédés nouveaux.

En 1961, les crédits correspondants, qui figuraient alors au budget des charges communes, étaient légèrement supérieurs en crédits de paiement (3 millions de NF) mais inférieurs en autorisations de programme (3 millions de NF).

Les recherches financées sur ce chapitre sont, par définition, extrêmement variées et il n'est pas possible de donner la liste des interventions de l'Etat pour 1962. On relèvera, toutefois, qu'au 1<sup>er</sup> septembre 1961 les opérations encouragées concernaient, aussi bien la mise au point de machines à meuler les ressorts, à tailler les engrenages, à désosser la viande, que la construction de vannes télécommandées ou de nouvelles machines-outils.

Ces interventions des pouvoirs publics paraissent souhaitables dans la mesure où le reproche a été fait à notre industrie, et en particulier à notre industrie de biens d'équipement, de n'avoir pas acquis, sur le marché international, une place comparable à celle des principales industries étrangères. Il semble seulement que le crédit prévu est trop faible, et un effort supplémentaire sera nécessaire.

#### IV

#### LES SUBVENTIONS ECONOMIQUES

Ce sont des secteurs très différents de l'activité économique qu'intéressent les subventions inscrites au budget du ministère de l'industrie: subventions au secteur charbonnier (Houillères nationales et caisse de compensation des combustibles minéraux solides), subvention pour aligner le prix des pâtes à papier françaises sur celui des pâtes importées, subvention au fonds d'amortissement des charges d'électrification rurale, subvention aux entreprises du Sud-Ouest utilisant le gaz de Lacq.

En fait, les deux subventions, de loin les plus importantes, sont celles qui concernent le secteur charbonnier.

A. — *CHAPITRE 45-12: « Subvention destinée à la reconversion et à la modernisation des Houillères nationales »*: 200 millions de NF.

Le principe de cette subvention a été posé en 1960. Les crédits prévus ont augmenté très rapidement puisqu'ils sont passés de 50 millions de NF en 1960 à 150 millions de NF en 1961 et s'élèveront, en 1962, à 200 millions de NF.

Comment s'explique une telle subvention? Comment est-elle appelée à évoluer dans les années à venir?

##### a) *Le plan d'adaptation des charbonnages.*

La situation du marché charbonnier s'est transformée complètement à partir de l'année 1958.

Au lendemain de la guerre, la préoccupation avait été de porter à un niveau élevé notre production de charbon, de manière à limiter nos importations. En ce sens, le troisième plan de modernisation avait retenu pour 1965 un objectif de production de 65 millions de tonnes.

A partir de 1958, compte tenu du renversement de la conjoncture, de la mévente persistante des produits charbonniers et de l'accroissement considérable des stocks, la préoccupation a été de limiter la production.

Le plan d'adaptation des Charbonnages de France, arrêté en juin 1960 par le ministre de l'industrie, ramène de 65 millions de tonnes à 53 millions de tonnes l'objectif fixé pour 1965.

Dans le communiqué publié à l'époque par le ministère de l'industrie, il était précisé que la fixation de nouveaux objectifs de production procédait de la volonté du Gouvernement d'assainir la situation des charbonnages par la fermeture d'exploitations marginales, dont le déficit compromettait l'équilibre économique et financier de l'ensemble des bassins.

##### b) *La subvention aux Houillères nationales.*

Une réduction massive de la production, même si elle doit, au bout d'un certain temps, procurer des économies de gestion, entraîne au départ un surcroît de charges. L'abandon d'un certain nombre d'exploitations réduit les bases de répartition des charges fixes, et, par suite, rend plus lourd, par tonne produite, le poids des amortissements et des charges financières. La réduction de la production entraîne également une nécessaire inadéquation des effectifs: mises à la retraite anticipées, opération de reconversion pour trouver de nouveaux emplois au personnel et, éventuellement, licenciements. Ces diverses mesures entraînent, en tout état de cause, des charges importantes.

Aussi, pour permettre aux charbonnages d'assurer l'exécution du plan ainsi défini, le Gouvernement a-t-il prévu de verser une contribution forfaitaire imputée au budget général et fixée annuellement, soit 50 millions de NF en 1960, 150 millions de NF en 1961 et 200 millions de NF pour 1962.

Pour 1960, les amortissements exceptionnels ont représenté la quasi-totalité du crédit de 50 millions de NF (45,63 millions de NF), le solde servant à équilibrer des dépenses de mises à la retraite anticipée.

Pour 1962, l'utilisation de la subvention de 150 millions de NF n'est pas encore arrêtée de façon définitive. Les amortissements exceptionnels en absorberont, toutefois, une partie importante.

##### c) *Le problème des charges de retraites.*

Les mesures prises dans le cadre de la reconversion des Houillères ont posé, avec une acuité nouvelle, le problème des charges de retraites des Houillères nationales.

Le décret du 23 juillet 1960 a en effet prévu la mise à la retraite des personnels de certaines houillères de bassins ayant effectué au moins trente années de services. En application de ce décret, 2.820 ouvriers et 685 techniciens et agents de maîtrise ont été mis à la retraite avant d'avoir atteint l'âge normal d'ouverture des droits à la retraite. Les charges supplémentaires de retraites en résultant sont supportées directement par les Houillères de bassins. Elles se sont élevées à 4,18 millions de NF en 1960 et seront de l'ordre de 10,1 millions de NF en 1961.

Ces charges supplémentaires sont venues s'ajouter aux charges très lourdes que les Houillères supportaient déjà par ailleurs et qui ont tendance à s'accroître.

Le taux de cotisation à la caisse de retraites est ainsi passé de 12 p. 100 des salaires en 1955, 13,98 p. 100 en 1960 et à 15,20 p. 100 en 1961. Cette augmentation de 3,20 p. 100 du taux de 1955 à 1961 signifie pour 1961 une majoration des cotisations de l'ordre de 45 millions de nouveaux francs.

Il y a là un problème dont les raisons sont d'ailleurs diverses, auquel il importe d'apporter une solution rapidement: si l'on ne veut pas que le compte d'exploitation des houillères nationales soit obéré de façon définitive par des charges dont la responsabilité ne leur incombe qu'en partie.

Quoi qu'il en soit, les subventions accordées sont insuffisantes pour permettre aux houillères d'équilibrer leur compte d'exploitation. Compte tenu des subventions, leur déficit s'est élevé à 120 millions de nouveaux francs en 1960. Ce déficit s'établira vraisemblablement à 180 millions de nouveaux francs en 1961 et l'évolution prévisible des charges et des recettes laisse craindre, pour 1962, une nouvelle aggravation de ces résultats.

Une telle situation est grave. Le déficit chronique tend à altérer un caractère essentiel de ces établissements nationaux, à savoir leur caractère commercial et industriel.

B. — *CHAPITRE 44-11: « Subvention à la caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides »*: 150 millions de nouveaux francs.

La subvention de l'Etat représente la presque totalité des ressources de la caisse. Elle s'élèvera en 1962 à 150 millions de nouveaux francs, au lieu de 118 millions de nouveaux francs en 1961.

Les opérations de compensation proprement dites ne représentent plus qu'une partie très faible des activités de la caisse. Les importations de charbons étrangers sont, en effet, très réduites et ne concernent guère que des charbons d'agglomération importés des Etats-Unis et du Maroc.

La plus grande partie des dépenses de la caisse (95 millions de nouveaux francs en 1962) a pour objet de couvrir les charges de stockage des charbons nationaux ainsi que des charbons saisis, enlevés en application du traité franco-allemand du 27 octobre 1958. L'accroissement des dépenses à ce titre justifie d'ailleurs le relèvement de la subvention de l'Etat en 1962.



Les stocks sur le carreau des mines sont, en effet, passés de 11.500.000 tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1960 à 13.800.000 tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1961. Cette augmentation s'est poursuivie jusqu'en 1961 (14 millions de tonnes), mais on enregistre, depuis le 1<sup>er</sup> juillet, une légère diminution. Pendant le même temps, les stocks de charbons sarrois, enlevés en application du traité franco-allemand sur la Sarre, sont passés de 2 millions de tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1960 à 2.960.000 tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1961. Ils atteignent au 1<sup>er</sup> octobre 3.970.000 tonnes.

Par ailleurs la caisse intervient du profit de l'armement français pour combler les écarts entre le fret international et le fret français sur les tonnages transportés par mer.

Enfin, diverses subventions ont pour objet de maintenir le trafic charbonnier rhénan :

— subvention à la flotte rhénane française pour compenser les écarts entre frets français et étrangers (5 millions de nouveaux francs en 1962) ;

— subvention pour compenser l'écart entre les prix de transport du charbon transitant par Strasbourg et les frais de transport direct par fer (11 millions de nouveaux francs en 1962) ;

— subvention aux charbons domestiques importés par voie rhénane et livrés au-delà de Strasbourg (3 millions de nouveaux francs en 1962).

C. — CHAPITRE 44-02 : « Subvention destinée à aligner le prix des pâtes françaises sur celui des pâtes importées pour la fabrication du papier journal » : 8 millions de nouveaux francs.

Cette subvention, dont le montant est inéchangé par rapport à l'année précédente, est destinée à compenser la différence entre le prix des pâtes à papier françaises et celui des pâtes importées.

Les producteurs étrangers, et en particulier les producteurs scandinaves, bénéficient, en effet, d'avantages divers par rapport aux producteurs français.

Les différences de prix que l'on peut constater entre les pâtes à papier françaises et les pâtes étrangères sont essentiellement fonction du prix de revient des bois utilisés. Lorsque le prix international du bois est relativement faible, les prix français des pâtes sont assez voisins des prix des pâtes importées : c'était le cas en 1960. Lorsque ces prix augmentent et que le prix des pâtes étrangères n'est pas relevé — c'est le cas actuellement — l'écart s'accroît.

Malgré les progrès réalisés jusqu'à présent dans le sens d'une diminution des prix de revient, il ne semble pas que l'on puisse envisager prochainement la disparition de la subvention inscrite au budget.

D. — CHAPITRE 61-21 : « Subvention au fonds d'amortissement des charges d'électrification rurale » (autorisations de programme et crédits de paiement) : 25 millions de nouveaux francs.)

Le fonds d'amortissement, en application de l'article 107 de l'ordonnance n° 58-1374 du 20 décembre 1958, allège les charges des collectivités locales afférentes aux travaux d'électrification rurale engagés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1959.

Le montant des engagements du fonds vis-à-vis des collectivités n'est pas encore exactement connu. Les dernières décisions d'allègement n'interviendront, en effet, que lorsque tous les travaux seront terminés, c'est-à-dire vers la fin de 1963. Il semble que le montant total des programmes allégés sera de l'ordre de 2.300 millions de nouveaux francs.

Pour les trois années 1961, 1962 et 1963, les prévisions de recettes et de dépenses du fonds s'établissent ainsi :

Prévisions de recettes et de dépenses du fonds de 1961 à 1963.

DESIGNATION	1961	1962	1963
	(En millions de nouveaux francs.)		
Dépenses .....	150	143,5	122
Recettes (1).....	70	73,5	77,5
Différence.....	80	70	44,5

(1) Contribution sur les recettes d'électricité en basse tension.

En 1961, le déficit du fonds a été couvert par des excédents antérieurs de trésorerie et la subvention de l'Etat. En 1962, les excédents encore disponibles et la subvention prévue permettront de faire face aux besoins du fonds.

E. — CHAPITRE 44-03 : « Subvention compensatrice à l'abaissement du prix du gaz » (mémoire).

Ce chapitre est ouvert pour mémoire, mais sera alimenté, en cours d'année, par une contribution spéciale de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine.

Y seront imputées les bonifications dites du « franc du Sud-Ouest » qui doivent être payées aux entreprises industrielles de la région du Sud-Ouest, utilisatrices du gaz naturel de Lacq, dans la mesure où elles répondent à certains critères d'ordre économique et social. Le taux de cette bonification est, en principe, de 0,01 nouveau franc par mètre cube de gaz naturel : il pourrait cependant être réduit si l'équilibre du régime l'exige.

Les crédits disponibles resteront d'ailleurs relativement faibles. La contribution globale de la S. N. P. A. au titre des années 1962 à 1974 s'élève à 6.250.000 nouveaux francs.

## V

### L'AIDE A L'ARTISANAT

Dans le budget du ministère de l'industrie, un seul chapitre, le chapitre 44-01 : « Encouragement à l'artisanat », intéresse plus spécialement l'artisanat. Ce chapitre est d'ailleurs doté de façon très réduite puisqu'en 1961 les crédits inscrits ne s'élevaient qu'à 379.000 nouveaux francs. Toutefois, pour 1962, il nous est proposé, au titre des mesures nouvelles, une aide complémentaire au titre de l'encouragement à la formation professionnelle, soit 1.200.000 nouveaux francs.

A vrai dire, c'est tout le problème de l'artisanat qui peut être évoqué à propos de ce chapitre.

Le secteur artisanal occupe une place considérable et trop souvent insoupçonnée dans notre économie. Avec 850.000 à 1.000.000 d'entreprises (selon la conception plus ou moins étendue que l'on peut donner à ce secteur), 700.000 salariés et 150.000 apprentis, auxquels il faut ajouter un nombre indéterminé de travailleurs familiaux, l'artisanat occupe près de 15 p. 100 des « producteurs actifs » recensés dans notre pays. Outre sa fonction économique, il assure un rôle de fixation de la population et de développement régional irremplaçable.

Durant ces dernières années, l'effectif global du secteur artisanal a marqué une réelle stabilité. Cependant, ses structures internes se sont considérablement modifiées et la petite entreprise doit incessamment s'adapter au progrès des techniques et aux besoins nouveaux et diversifiés des consommateurs, tout en s'efforçant de comprimer ses coûts de production.

Deux problèmes essentiels se posent en la matière :

- celui de l'apprentissage ;
- celui des prêts d'équipement.

#### 1. — L'APPRENTISSAGE

Depuis quelque temps, un effort qui commence à produire ses résultats a été entrepris par les pouvoirs publics et les chambres de métiers pour encourager et développer l'apprentissage. Un tel effort devra être maintenu et amplifié dans les années qui viennent, ne serait-ce qu'en raison de l'accroissement de la natalité qui s'est manifesté depuis une quinzaine d'années.

Au 31 décembre 1960, 145.000 apprentis sous contrat étaient contrôlés par les chambres de métiers (soit 1 apprenti pour 5,5 artisans), tandis que 63.830 apprentis suivaient des cours professionnels oraux et 25.992 apprentis des cours par correspondance organisés par les chambres de métiers.

Ces résultats, si minimes soient-ils, n'ont pu être obtenus qu'au prix d'un effort considérable de la profession. La contribution correspondante représente, en effet, 42 p. 100 du produit net de la taxe pour frais de chambres de métiers à la charge des artisans.

Le ministère de l'éducation nationale et le ministère de l'industrie sont intervenus en ce domaine en accordant diverses subventions.

En 1961, l'aide apportée par le ministère de l'éducation nationale a représenté au total 3.850.000 nouveaux francs.

Par ailleurs, en application des dispositions de la loi du 31 juillet 1959, le comité de coordination de la promotion sociale a mis certains crédits, d'ailleurs très faibles, à la disposition du ministère de l'industrie (service de l'artisanat), soit 400.000 nouveaux francs en 1960 et 200.000 nouveaux francs en 1961.

Le ministère de l'industrie et le ministère de l'éducation nationale sont ainsi appelés à participer l'un et l'autre à l'aide apportée aux chambres de métiers dans le domaine

de l'apprentissage, du perfectionnement professionnel et de la promotion sociale. Il a été convenu, de manière générale, que les crédits alloués par le ministère de l'industrie seraient affectés aux investissements proprement dits (salles de cours, aménagements d'ateliers, etc.) et les ressources provenant du ministère de l'éducation nationale consacrés au fonctionnement.

Dans le budget pour 1962 du ministère de l'industrie, il nous est proposé, au titre du chapitre 44-01, article 5 : « Encouragement à la formation professionnelle dans le domaine de l'artisanat », un crédit nouveau de 1.200.000 nouveaux francs.

L'objet de ce crédit est d'attribuer des primes d'encouragement aux maîtres artisans ayant conduit leurs apprentis au succès d'un des examens sanctionnant l'apprentissage.

L'apprentissage sous contrat représente, en effet, une lourde charge matérielle pour l'artisan qui assume notamment l'entière responsabilité de la formation pratique de son apprenti.

Le montant de la prime serait de 500 nouveaux francs par artisan, mais le crédit prévu pour 1962 ne permet pas de l'attribuer à tous les maîtres d'apprentissage de l'artisanat (environ 18.000 d'après les derniers renseignements statistiques reçus), mais seulement à 2.400 d'entre eux.

Pour la première année, la mise en route de l'attribution de la prime sera limitée à certaines professions plus particulièrement intéressantes parmi lesquelles figureront les professions de l'artisanat rural.

L'action ainsi amorcée — et qu'avait d'ailleurs demandée le Parlement à maintes reprises — devra être poursuivie et amplifiée au cours des prochaines années pour arriver à satisfaire tous les maîtres d'apprentissage de l'artisanat.

## 2. — LES PRÊTS D'ÉQUIPEMENT AUX ENTREPRISES ARTISANALES

Le tableau suivant permet de préciser l'évolution des quatre dernières années :

Montant des prêts d'équipement accordés aux entreprises artisanales.

ORGANISMES prêteurs.	1957	1958	1959	1960
	(En nouveaux francs.)			
Crédit populaire....	17.818.513	23.899.909	16.177.989	76.212.162
Crédit agricole (1) ..	19.100.002	22.117.360	19.413.490	(2) 30.000.000
S. I. A. G.....	11.100.000	6.150.000	9.807.200	17.273.986
C. C. M. E.....	13.450.000	13.040.000	11.810.000	15.820.000
Caisse centrale de crédit coopératif..	705.460	307.580	993.980	695.310
Totaux .....	62.174.005	66.114.919	58.262.659	110.091.458

(1) Le montant des crédits accordés aux entrepreneurs de travaux agricoles n'est pas compris dans ces chiffres (1957: 10.065.422) — (1958: 10.712.040) — (1959: 12.681.370).

(2) Estimation.

Sans doute, ces crédits augmentent-ils de façon très appréciable en 1959 et 1960. Compte tenu des besoins considérables des professions envisagées, ils restent encore très insuffisants.

A côté de ces problèmes de caractère très général se posent des problèmes de portée plus restreinte. Des efforts — d'ailleurs encore très limités — ont été faits pour leur apporter une solution.

A l'article 6 du chapitre 44-01, il est ainsi prévu une subvention en faveur de l'artisanat d'art et de l'exportation. Les crédits proposés pour 1961 et 1962 sont identiques, soit 200.000 NF.

Votre rapporteur croit devoir rappeler les conditions dans lesquelles a été prévue cette subvention.

Il était apparu, en effet, que les métiers d'art et de création ne disposaient pas d'une organisation particulière suffisante pour créer une liaison constante entre eux et les acheteurs étrangers et pour obtenir les renseignements permettant d'adapter la production au goût des divers pays.

Dans ces conditions, il avait paru souhaitable de créer une société dont le but serait précisément de faciliter pour les artisans d'art la prospection des marchés étrangers, société à laquelle la subvention en faveur de l'artisanat d'art et de l'exportation serait attribuée.

Les études préparatoires à la constitution de cette société se sont poursuivies depuis le début de l'année 1961, notamment dans le cadre du groupe de travail « artisanat d'art » de la commission de l'artisanat au IV<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement.

La principale difficulté rencontrée a été celle du financement. En raison même de la modicité de la subvention de l'Etat, il a été difficile d'obtenir des apports complémentaires suffisants.

Ce problème se trouve partiellement résolu à l'heure actuelle, grâce à différents concours bancaires, et une société doit être créée par le centre national du commerce extérieur. La subvention de 200.000 NF inscrite au budget du ministère de l'industrie sera affectée au fonctionnement de cette société. La subvention demandée pour l'année 1962 aura une affectation identique.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'action entreprise ces derniers temps par les pouvoirs publics pour favoriser le maintien de l'artisanat.

Cet effort reste beaucoup trop limité. En ce qui concerne les prêts d'équipement, en particulier, les ressources dont disposent les organismes spécialisés sont trop faibles.

Il faudra bien tôt ou tard, dans le cadre d'une politique d'expansion régionale bien comprise et de manière à maintenir l'équilibre social du pays, que les pouvoirs publics se penchent d'une façon plus attentive sur les problèmes de l'artisanat, dont le rôle, dans un pays comme le nôtre, est particulièrement important.

## Examen en commission.

Au cours de sa réunion du 16 octobre 1961, votre commission des finances a examiné le projet de budget pour 1962 du ministère de l'industrie.

Votre commission a estimé qu'une diminution de la subvention allouée à l'institut de recherches chimiques appliquées était souhaitable pour les années à venir. Cet établissement doit pouvoir faire face à ses dépenses grâce aux recettes qu'il retire des études faites sur commande.

Votre commission demande au ministre de l'industrie de fournir dans le courant de l'année 1962 toutes précisions sur les mesures prises pour assurer à l'avenir l'équilibre financier de l'institut de recherches chimiques appliquées.

Votre commission a ensuite examiné les conditions dans lesquelles sera utilisé le crédit de 200 millions de nouveaux francs affecté à la reconversion et à la modernisation des Houillères nationales. Au cours du débat qui s'est institué à ce propos, et auquel ont participé notamment le président et le rapporteur général de la commission ainsi que MM. Neuwirth, Palewski et votre rapporteur, ont été soulignées les incidences très lourdes pour les Houillères nationales de l'accroissement des charges de retraites, accroissement très supérieur à celui qui est constaté dans d'autres industries. Votre commission a estimé qu'il conviendrait de bien faire apparaître dans le cadre de la subvention allouée aux Houillères la part qui correspond à la couverture de charges exceptionnelles de retraites.

Sous réserve de ces observations, votre commission des finances vous propose l'adoption du budget du ministère de l'industrie.

## RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral,  
en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(Suite.)

### ANNEXE N° 1459

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436).  
— Par M. Jacques Féron, député.

#### TOME II

#### X. — INDUSTRIE

Mesdames, messieurs, la lecture des chiffres globaux pour le budget de l'industrie montre pour 1962 une augmentation de plus de 300 p. 100 des crédits ouverts à ce département puisqu'on passe de 154.128.941 nouveaux francs à 499.030.171 nouveaux francs.

Les moyens de service paraissent sensiblement les mêmes mais les interventions publiques font ressortir le changement de politique intervenu sur ce point.

Par contre, dans les dépenses en capital, les subventions d'investissement accordées par l'Etat sont en nette diminution.

En fait dans les dépenses ordinaires, la subvention de 150 millions de nouveaux francs à la caisse de subventions des prix des combustibles minéraux solides est passée du budget des charges communes au budget de l'industrie ; il en est de même pour la subvention destinée à la reconversion et à la modernisation des Houillères nationales qui figurent cette fois pour 200 millions de nouveaux francs à ce budget.

Ces deux chiffres expliquent donc à eux seuls la différence substantielle qui frappe au premier abord.

Ajoutons dès maintenant que votre commission ne peut que se féliciter de cette présentation nouvelle, qu'elle avait déjà demandée et qui donne plus de clarté à l'ensemble.

De même, dans son avis de l'an dernier, votre commission écrivait à propos de l'aide à la recherche technique dont les crédits figuraient aux « charges communes » : « ces crédits devraient figurer au budget de l'industrie. En effet, ils sont destinés à être employés par des firmes industrielles ou par des organismes de recherche relevant du ministère de l'industrie, sous forme de subventions à fonds perdus ou remboursables en cas de succès ».

C'est maintenant chose faite et nous remercions le Gouvernement d'avoir tenu compte des observations de la commission.

Votre commission s'est donc livrée comme chaque année à l'examen du projet ; elle a suivi le même plan, en soustrayant toutefois les chapitres qui figurent aux comptes spéciaux du Trésor et au F. D. E. S., puisque ceux-ci font l'objet d'un avis séparé.

Les chapitres suivants lui ont semblé mériter une étude particulière :

La détaxe sur les carburants en faveur des touristes étrangers a été instituée en application de l'article 30 de la loi n° 50-928 du 3 août 1950 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures de réduction ou de remboursement de taxes en vue de favoriser l'exportation et de l'article 19 du décret n° 50-1261 du 6 octobre 1950. Elle a été mise en application pour les automobilistes par un arrêté du 30 juillet 1957 modifié par des arrêtés du 10 août 1957 et du 27 décembre 1958 et étendue aux plaisanciers par un arrêté du 3 juillet 1959.

Le bénéfice de ce régime est accordé aux touristes résidant hors de la zone franc et entrés en France en utilisant une automobile de tourisme ou un bateau de plaisance, pour un séjour non inférieur à trois jours.

La détaxe résulte de l'achat, pour le touriste étranger, au prix de 7,90 nouveaux francs l'unité, de chèques-essence d'une valeur nominale de 10 nouveaux francs. Les chèques en question,

vendus contre devises par les banques et établissements financiers en France et leurs correspondants dans certains pays étrangers, sont remis aux pompistes en paiement du carburant livré au touriste.

Sur le plan administratif, les chèques-essence sont pris en charge par la direction de la dette publique (service des émissions) qui en assure la distribution aux établissements vendeurs. Ceux-ci versent à l'agent comptable de la dette publique le produit des ventes qu'ils ont effectuées. D'autre part, les pompistes ou les sociétés dont ils sont les préposés présentent aux comptables du Trésor, qui en assurent le remboursement, les chèques-essence reçus en paiement du carburant livré. La différence entre les sommes versées à ce titre par le Trésor, soit actuellement 2,10 nouveaux francs par chèque, est imputée sur le crédit budgétaire des charges communes, chapitre 44-90.

Les résultats enregistrés sont reflétés par les chiffres suivants : plus de 35 millions de chèques ont été vendus entre juillet 1960 et juillet 1961 ; les recettes en devises provenant de ces opérations se sont élevées, en nouveaux francs, à la contre-valeur de plus de 50 millions en 1958, plus de 69 millions en 1959 et plus de 71 millions en 1960. Ce dernier chiffre sera largement dépassé en 1961, les résultats connus jusqu'à présent étant en progrès sensible sur ceux de l'année dernière.

Votre commission approuve cette politique qui encourage le tourisme en France.

#### A. — Charges communes.

1° Chapitre 44-90.

2° Chapitre 44-92.

A ce chapitre figurent trois rubriques relatives au charbon.

La première concerne la participation de l'Etat au déficit des Houillères du Sud oranais.

Selon le vœu de la commission, le ministre de l'industrie a décidé de n'inscrire aucune subvention au budget. Ces houillères devront donc trouver d'autres moyens pour équilibrer une production qui coûtait fort cher à l'Etat.

La seconde et la troisième ont trait d'une part à la subvention de la caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides, d'autre part, à la reconversion des houillères nationales.

Ces crédits ont été reportés, comme nous l'indiquons au début de cet avis, au budget de l'industrie où nous les retrouverons en cours d'examen.

3° Chapitre 64-00.

Il s'agit ici des conversions et opérations de décentralisation avec la prime spéciale d'équipement.

Les crédits demandés pour cette année se montent à 70 millions de nouveaux francs dont 46 millions de crédits de paiement.

Il nous a paru intéressant de fournir un état comparatif du nombre de primes accordées depuis 1956 avec leur montant et le nombre d'emplois correspondants créés.

ANNEES	NOMBRE de primes.	MONTANT	EMPLOIS CREEES
(En milliers de NF.)			
1956-1957 .....	109	13.157	9.292
1958 .....	55	5.687	4.033
1959 .....	115	45.856	13.205
1960 .....	198	88.394	20.479
1961 (8 mois)...	177	35.762	14.257

Un effort particulier a par ailleurs été fait pour favoriser l'expansion économique générale.

Dès 1960 les pouvoirs publics ont cherché à donner plus de souplesse à leurs moyens d'intervention. A cet effet, le décret du 15 avril 1960 et son arrêté d'application du même jour ont modifié le régime de la prime spéciale d'équipement.

La prime d'équipement peut désormais être attribuée aux entreprises de transformation de produits agricoles et alimentaires et aux entreprises fournissant des prestations de services, au même titre qu'aux entreprises industrielles. En outre, tout en conservant le bénéfice des avantages précédemment accordés « aux zones spéciales de conversion » à quatre zones prioritaires (Nantes, Limoges, Montpellier et Bordeaux), le décret du 15 avril 1960 a élargi les critères qui commandent l'octroi de la prime permettant ainsi de faire jouer cet avantage au profit des régions et des localités dont la situation économique et sociale justifie une aide exceptionnelle.

Le Gouvernement a notamment reconnu aux quatre départements bretons une vocation particulière à bénéficier de ces nouvelles dispositions et a fixé à cet effet à 10 p. 100 le taux minimal de la prime en faveur de la Bretagne.

Ultérieurement, les travaux préparatoires du IV<sup>e</sup> plan ainsi que l'examen des résultats du programme d'action régionale pour la Bretagne ayant conduit à la conclusion que pour équilibrer l'économie de cette région il était nécessaire de faire porter un effort particulier sur la zone de Brest, cette localité, par arrêté du 15 juin 1961, a été érigée en « zone spéciale de conversion ». Ce même texte a, en outre, en matière de prime d'équipement, accordé le bénéfice du régime applicable aux départements bretons aux quatre départements limitrophes de la Manche, de la Mayenne, de la Loire-Atlantique et de la Vendée.

De plus, dans le cadre de récentes décisions gouvernementales prises en faveur de la Bretagne, un décret du 14 septembre 1961 vient d'étendre la zone spéciale d'action rurale, précédemment limitée au département du Morbihan, à certains cantons des départements du Finistère, des Côtes-du-Nord, de l'Ille-et-Vilaine et de la Loire-Atlantique. Dans ces localités, l'installation de petites unités industrielles sera encouragée, notamment par l'octroi de primes spéciales d'équipement mais, compte tenu de la dimension de ces entreprises, l'aide de l'Etat pourra être accordée même si les programmes d'investissements n'entraînent pas la création de vingt emplois.

D'autre part, pour favoriser le développement économique et social, un certain nombre de mesures gouvernementales ont été décidées : les entreprises qui s'installeront ou développeront en Bretagne des installations existantes, au cours des quatre prochaines années, percevront, dans certaines conditions une subvention de 0,01 NF par kilowatt/heure ; le prix du charbon à usage industriel vendu dans les ports bretons accusera une baisse qui pourra atteindre 10 p. 100 ; le gaz de Lacq, qui est parvenu à Vannes et à Lorient cette année, sera amené à Rennes dès 1962. Dans le domaine des transports, le ministère des travaux publics étudie la possibilité d'effectuer une baisse du tarif marchandises. Enfin, au cours des prochaines années, il est prévu d'entreprendre d'importants travaux d'infrastructure.

Les recommandations du III<sup>e</sup> plan et plus récemment celles du plan intérimaire, ayant mis l'accent sur l'intérêt de développer les industries de biens d'équipement, le comité économique interministériel, au cours de sa réunion du 21 avril 1961, a décidé, sur proposition du ministre de l'Industrie, de réserver une place de choix aux industries de biens d'équipement dans le cadre de la politique économique régionale et de faire jouer libéralement en leur faveur le décret du 15 avril 1960.

Dans un domaine voisin de la prime d'équipement mais sur des crédits autres que ceux inscrits au chapitre 64-00, il convient de signaler également le décret du 27 octobre 1960 relatif à la conversion des entreprises de construction navale.

Ce texte a institué une aide spéciale temporaire destinée aux chantiers qui mettent en œuvre un programme de conversion de leur activité. L'aide spéciale temporaire est calculée en pourcentage des investissements consacrés aux opérations de conversion sans que ce pourcentage puisse excéder 20 p. 100. Le taux maximum de 20 p. 100 est applicable forfaitairement pour les chantiers qui ne conserveraient pas vocation au bénéfice de l'aide à la construction navale. Il n'est pas fixé de plafond par emploi converti, mais l'aide spéciale temporaire est exclusive de la prime d'équipement.

Cinq programmes de conversion partielle d'activité représentant ensemble 25.545.000 NF d'investissements ont donné lieu à l'octroi d'aides spéciales temporaires pour un montant global de 3.918.000 NF. Ils doivent permettre le reclassement de 1.340 personnes.

Votre commission approuve l'action entreprise par le ministre de l'Industrie, elle souhaiterait savoir si une étude particulière est également faite, préalablement à l'octroi des primes, sur le choix de la charte nouvelle.

Il ne faudrait pas en effet que le secteur choisi vienne concurrencer inutilement des industries ayant fait des investissements ou déjà en difficulté du fait de l'évolution économique ou encore risquant de l'être du fait de l'ouverture du Marché commun.

Au cours de la discussion qui s'est instaurée à propos de ce chapitre, certains commissaires ont regretté que des régions entières seraient oubliées dans l'affectation des crédits.

Des remarques ont été également présentées pour que des enquêtes minutieuses soient faites par le Gouvernement lorsque des entreprises directement ou indirectement, sollicitent une aide.

De plus certains ont demandé que les avantages accordés pour les créations seraient les mêmes pour les extensions d'activité.

Votre commission insiste enfin pour que dans la mesure du possible une fermeture désirée ou une disparition d'activité, n'intervienne pas avant qu'une industrie de remplacement ne vienne s'installer dans la région.

Elle souhaite que soit étudiée par le Gouvernement une vaste conception d'ensemble de la décentralisation sous toutes ses formes et qu'un débat s'instaure sur ce problème essentiel devant l'Assemblée nationale.

#### 4<sup>e</sup> Chapitre 64-01.

Les dotations de ce chapitre (aide à la recherche technique) ont été transférées, selon le vœu de votre commission, au chapitre 54-90 du budget de l'industrie ; nous l'examinerons dans ce cadre.

#### B. — Evaluation des voies et moyens.

Les observations faites l'an dernier à propos de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et des mines de potasse d'Alsace restent valables.

A la ligne 72 figurent les bénéfices nets d'entreprises nationalisées. Les précisions qui y sont chiffrées concernent les versements attendus de la Banque de France, des établissements de crédits et des compagnies d'assurances nationalisées, etc ; ils ne concernent donc pas directement le ministère de l'Industrie.

La part de bénéfice de la Régie Renault qui doit revenir à l'Etat sera nulle en 1962. Il est en effet bien connu que la Régie Renault après avoir connu une période d'expansion brillante, grâce à des prises de position audacieuses (par exemple sur le marché des U. S. A.), connaît depuis le milieu de 1960 un certain nombre de difficultés qui se sont traduites par une diminution sensible des cadences de fabrication, quelques licenciements et une diminution des horaires de travail. Les résultats de l'année 1960 n'ont donc permis de dégager aucun bénéfice distribuable.

La situation de la Régie doit être redressée par le lancement de la nouvelle 3-4 CV mais ce démarrage de fabrication doit s'accompagner d'un effort de rénovation des modèles, effort déjà entrepris et qu'il convient de poursuivre pour garder sa place dans une compétition internationale de plus en plus âpre. Compte tenu de ces difficultés et des efforts entrepris, il semble vraisemblable que les résultats de l'année 1962 fassent apparaître un bénéfice distribuable.

Dans ces conditions aucune prévision n'a été inscrite au titre de 1962.

Votre commission émet le vœu néanmoins que dans un très proche avenir la Régie nationale connaisse à nouveau une situation prospère et elle compte sur le dynamisme de ses cadres et l'activité de son personnel pour continuer une expansion si bien commencée.

#### C. — Budget de l'industrie proprement dit.

##### ECOLE DES MINES

Ce sujet a toujours préoccupé votre commission.

Le chapitre 34-12 fait apparaître un crédit nouveau de 200.000 NF aux recherches de laboratoire.

Les travaux et recherches auxquels se sont livrés ces dernières années les écoles des mines ont toujours eu un développement limité étant donné l'insuffisance des crédits ouverts.

Pour 1962, un crédit de 200.000 NF a été spécialement prévu à ce titre. Il est destiné à concurrence de 125.000 NF à l'école des mines à Paris et à concurrence de 75.000 NF à l'école des mines de Saint-Etienne.

I. — Ecole des mines de Paris : 125.000 NF.

Les études poursuivies en 1962 par les laboratoires de recherches porteront sur :

Métallurgie : développement des travaux du centre de recherches métallurgiques :

— étude de la résistance à l'oxydation à chaud des métaux et alliages ;

— étude des propriétés mécaniques aux basses températures des métaux ;

— étude et comparaison des transformations martitiques dans les alliages ferreux et métaux nucléaires.

Chimie : poursuite des études sur la chimie du phosphore :

— étude de l'activité catalytique des métaux obtenue par réduction d'oxyde et décomposition thermique de certains sels.

II. — Ecole des mines de Saint-Etienne : 75.000 NF.

Pour éviter la dispersion dans les recherches, l'accent sera mis en 1962 sur certaines recherches des laboratoires de métallurgie :

— étude des métaux purs, de leurs alliages, notamment le fer et les métaux ferreux ;

— étude de la solidification des alliages de fer et de la formation de la phase 5 ;

— étude des composés métalloïdiques du fer et autres que les carbures ;

— analyse des éléments en traces.

D'autre part, les variations constatées sur le chapitre 31-12 (indemnités et allocations diverses des services extérieurs de la direction des mines) sont liées à peu près exclusivement à l'effort fait pour l'enseignement dans les écoles des mines, effort qui se poursuit depuis plusieurs années.

L'augmentation des crédits est due pour une part aux indemnités à prévoir comme conséquence de la création de postes nouveaux figurant au chapitre 31-11 et, pour la plus grande part, à la création de trois nouvelles chaires à occupation accessoire à l'école de Saint-Etienne.

Cette création de chaires, à occupation accessoire, qui s'ajoute à celle faite en 1961 dans les deux écoles de Paris et de Saint-Etienne, a pour but principal d'assurer des enseignements essentiels, dans des branches nouvelles telles que chauffage industriel, servo-mécanique, électronique, mais dont l'importance ne justifie cependant pas un professeur à temps plein.

Cette création répond donc au besoin d'assurer sans défaillance un enseignement qui reste à l'avant-garde de la technique moderne.

Votre commission ne peut que se féliciter de ce développement dont les répercussions devraient être bénéfiques.

#### SERVICE DES INSTRUMENTS DE MESURE

Créé par la loi du 4 juillet 1837, le service des instruments de mesure, service extérieur du ministère de l'industrie, est chargé de l'étude technique et du contrôle de tous les instruments de mesure utilisés dans le commerce et l'industrie tant dans les transactions commerciales, expertises judiciaires, opérations fiscales et détermination des salaires, que dans la répartition des marchandises et produits.

Jusqu'à 1958 la situation du service des instruments de mesure ne cessait de se détériorer.

En 1910, le produit du recouvrement des taxes assises par le service et versées au Trésor s'élevait à 6.202.393 francs, alors que les crédits de fonctionnement du service figurant au budget atteignaient un total de 1.379.270 francs.

Le service rapportait donc cinq fois plus qu'il ne dépensait.

En 1956, la situation était bien différente : pour 460 millions de taxes et redevances recouvrées, 550 millions de crédits de fonctionnement étaient ouverts au budget du Département.

Ce renversement spectaculaire de la situation provenait du fait que les moyens mis à la disposition du service des instruments de mesure ne correspondaient plus aux nécessités de l'époque.

Bien que « dépensier », le service ne pouvait même plus assurer un contrôle « normal » des appareils anciens.

A fortiori, il lui était impossible d'entreprendre les nombreux contrôles nouveaux nécessités par l'évolution de la technique et qui auraient été générateurs de ressources substantielles.

L'alarme avait été donnée à plusieurs reprises et plusieurs projets de réorganisation avaient été élaborés sans jamais recevoir aucune suite.

C'est alors que la commission des économies de 1957 préconisa une réforme complète du service et que, lors de la préparation du budget de 1958, le ministère des finances prit en considération le projet de réforme qui lui était présenté et qui pouvait être analysé comme suit :

But. — Mettre le service des instruments de mesure à même de faire face à ses obligations ou lui permettre de développer les contrôles anciens et mettre en route les contrôles nouveaux, corrélativement, renverser la situation et faire que le service des instruments de mesure « rapporte » à nouveau.

Moyens. — Pour ce, un certain nombre de mesures furent décidées soit :

1° Concentration des bureaux dans le cadre des circonscriptions d'actions régionales par suppression de 78 bureaux et regroupement aux chefs-lieux des départements ;

2° Modification de la structure du service par création de 17 postes d'ingénieurs divisionnaires, 153 postes d'ingénieurs de travaux métrologiques et 300 postes d'adjoints techniques et suppression de 32 postes d'inspecteurs divisionnaires, 201 postes d'inspecteurs et 57 postes d'agents de vérification ;

3° Modification des taux des redevances et du système de perception de ces redevances ;

4° Amélioration du régime indemnitaire des agents du service ;

5° Autofinancement partiel du service par le produit des redevances assises par ses soins.

La dernière de ces mesures, l'autofinancement des dépenses par le produit des recettes, fut concrétisée par l'article 13 de l'ordonnance n° 58-896 du 23 septembre 1958 qui prévoyait qu'une fraction de recettes du service pourrait être rattachée par voie de fonds de concours aux chapitres intéressés du budget de l'industrie.

C'est ainsi qu'en 1959, 1960 et 1961, des arrêtés en date des 17 juin 1959, 21 mai 1960 et 13 mars 1961 rattachèrent au budget du ministère les sommes globales de 733.420 NF, 739.776 NF et 1.314.050 NF.

Dans le cadre du budget de 1962, il fut décidé d'abandonner la procédure de rattachement et d'ouvrir directement dans le budget des crédits qui les années précédentes étaient rattachés en cours d'année.

Ainsi le troupe justifié l'augmentation, en apparence considérable, des crédits ouverts au chapitre 34-42.

Il convient de remarquer que si la procédure des fonds de concours est supprimée à partir du budget de 1962, le principe en est maintenu. En effet chaque budget ultérieur verra accroître les moyens matériels mis à la disposition du service des instruments de mesure en fonction de l'accroissement des recettes provenant des taxes et redevances assises par le service.

Ceci paraît sage à votre commission qui approuve cette procédure.

#### IMMEUBLES OCCUPÉS PAR LE MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

Le chapitre 34-91 indique les crédits ouverts pour paiement des loyers des immeubles occupés par le ministère.

Votre commission s'est fait communiquer la liste des immeubles et nous croyons utile de la reproduire ici :

I. — Immeubles occupés dans Paris au 1<sup>er</sup> octobre 1961, par les services du ministère de l'industrie.

A. — Immeubles domaniaux.

97, 99, 101, rue de Grenelle. — Totalité des immeubles.

113, rue de Grenelle. — Totalité des immeubles.

66, 68, rue de Bellechasse. — Totalité des immeubles.

3, 5, rue Barbet-de-Jouy. — En commun avec le ministère de l'agriculture.

85, boulevard du Montparnasse. — En commun avec le ministère de l'agriculture.

24, rue de l'Université. — En commun avec le ministère de l'agriculture.

26 bis, rue de Léningrad. — Totalité de l'immeuble.

60, 62, boulevard Saint-Michel. — Totalité de l'immeuble.

## B. — Immeubles en location.

- 96, rue de Varenne. — Occupation partielle de l'immeuble.  
 4, rue Las-Cases. — Totalité de l'immeuble.  
 9, rue de Milan. — Totalité de l'immeuble.  
 42, rue La Boétie. — Occupation partielle de l'immeuble.  
 24, avenue Franklin-Roosevelt. — Occupation partielle de l'immeuble.  
 40, avenue d'Iéna. — Totalité de l'immeuble.  
 91, boulevard Pareire. — Totalité de l'immeuble.  
 34, rue de Liège. — Occupation partielle de l'immeuble.

## II. — Locaux occupés dans Paris par les bureaux de vérification du service des instruments de mesure.

## A. — Immeubles domaniaux.

- 8, 10, rue Jean-Ferrandi.  
 84, rue de Charenton.

## B. — Immeubles en location.

- 22, rue du Bouloi.  
 45, rue de Turenne.  
 73, rue du Cardinal-Lemoine.  
 8, rue du Général-Lanrezac.  
 5, rue André-Gill.  
 14, rue Richerand.  
 7, rue Jourdain.

## III. — Locaux abandonnés par suite du regroupement des services.

## A. — Immeuble domaniaux.

- Grand Palais.

## B. — Immeubles en location.

- 2, rue de Lubeck.  
 35, rue Saint-Dominique.  
 3, cité Varenne.  
 7, avenue Franco-Russe.  
 9, avenue Hoche.  
 8, rue Edouard-VII.  
 218, boulevard Saint-Germain.

On notera qu'un premier effort a été fait, qui doit être poursuivi.

Votre commission fait au Gouvernement une suggestion sur laquelle elle insiste particulièrement: la maison de la radio, si longtemps objet de discussions, va enfin être bientôt terminée. Il ne faudrait pas que les services de la R. T. F. disséminés un peu partout dans Paris conservent alors les locaux qu'ils occupent. Il en est un en particulier que votre commission souhaiterait vivement voir affecter au ministère de l'Industrie; il s'agit de l'immeuble situé au 107, rue de Grenelle. Cette affectation nouvelle entraînerait un regroupement salutaire en permettant d'abandonner tout ou partie de l'immeuble loué 24, avenue Franklin-Roosevelt et dont le loyer est très élevé.

En effet, pour l'avenir, la possibilité de disposer de locaux dans un immeuble domaniaux du quartier Grenelle-Bellechasse permettrait d'envisager un nouveau regroupement.

En effet, il serait alors possible d'abandonner les immeubles encore en location, à savoir :

	Nouveaux francs.
4, rue Las-Cases .. soit 39 bureaux pour un loyer de 36.400	
23, av. F.-Roosevelt soit 101 bureaux pour un loyer de 144.000	
9, rue de Milan .. soit 36 bureaux pour un loyer de 50.000	
Total .....	176 bureaux pour un loyer de 230.400

ainsi que les immeubles domaniaux :

85, boulevard du Montparnasse .....	soit 64 bureaux.
84, rue de l'Université .....	soit 41 bureaux.

Total .....

En résumé, ces derniers transferts auraient pour effet immédiat la remise de 176 bureaux au secteur privé et celle de 105 bureaux à d'autres administrations qui, par voie de conséquence, pourraient, à leur tour, abandonner un nombre équivalent de locaux.

Le département réaliserait ainsi, en outre, une économie de l'ordre de 260.000 nouveaux francs, charges locatives comprises.

## INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE CHIMIQUE APPLIQUÉE

L'I. R. C. H. A. dont les crédits figurent au chapitre 36-31 et qui a pris il y a trois ans la succession du laboratoire central des services chimiques de l'Etat a pour mission d'effectuer pour ceux qui lui en font la demande toutes études et recherches concernant la physique, la physicochimie et la chimie.

Les crédits sont cette année en augmentation sensible, notamment en raison des études poussées sur la pollution de l'air.

Ces études entreprises depuis longtemps ont abouti, en particulier, à fournir aux organismes officiels et à l'industrie des méthodes de mesures reconnues comme valables et, en quelque sorte, « officielles ».

Les problèmes de la pollution atmosphérique, sous tous leurs aspects: pollution dans les villes et en particulier à Paris, pollution d'origine industrielle, pollution par les véhicules automobiles ont pris actuellement une importance considérable.

La préoccupation des pouvoirs publics à ce sujet s'est traduite par la présentation d'une loi-cadre qui a été votée par l'Assemblée en juillet 1961.

Dans le même temps, la complexité des problèmes s'est accrue comme leur importance, du fait de l'industrialisation croissante, des mesures de décentralisation en cours, de l'évolution des sources d'énergie.

Leur résolution rapide est devenue impérative.

Il se trouve que l'I. R. C. H. A. ne peut plus, sans développer ses moyens de travail, aborder d'une manière satisfaisante les études qui lui sont demandées, aussi bien par les organismes officiels (dans le cadre de l'établissement d'une réglementation logique) que par les instances de coopération internationale (O. C. D. E., O. M. S., C. E. C. A.) ou enfin par l'industrie.

Les problèmes de pollution des eaux se présentent sous forme très analogue et l'attention que les pouvoirs publics leur accorde procède des mêmes raisons. L'accroissement considérable des populations urbaines et le développement rapide de l'industrie contribuent à polluer de plus en plus intensément les cours d'eau. Dans le domaine de la pollution industrielle, en particulier, le problème est loin d'avoir reçu une solution satisfaisante et il ne pourra être résolu dans les cas les plus urgents que si l'on se décide à y consacrer des moyens puissants.

Dans ce secteur, l'I. R. C. H. A. possède une longue expérience des problèmes et a déjà obtenu des résultats importants, en particulier dans la lutte contre la pollution des eaux par des procédés biologiques où il a mis au point des solutions originales et, plus récemment, dans l'étude des causes de formation des mousses de la Seine et de leur destruction par des moyens physiques.

Les problèmes posés dans le cadre de la pollution de l'air et de la pollution des eaux présentent beaucoup d'analogie (c'est fréquemment la même industrie qui pollue les deux éléments) et sont même souvent liés. Il est donc normal qu'ils soient traités sur le plan technique par le même organisme.

Comme il a déjà été dit, les moyens actuels de l'I. R. C. H. A. se révèlent actuellement comme rigoureusement insuffisants pour apporter rapidement une réponse satisfaisante aux problèmes les plus urgents.

L'accroissement de potentiel à obtenir pour cela dépasse les possibilités financières du budget ordinaire de l'établissement. C'est la raison pour laquelle des crédits spéciaux de fonctionnement et d'investissement ont été demandés pour la réalisation d'un programme précis, approuvé par la délégation générale à la recherche scientifique et technique, ledit programme s'échelonnant sur quatre ans.

Dans le cadre de ce programme, un crédit de fonctionnement de 300.000 nouveaux francs a été prévu pour 1962.

Comment ce crédit se justifie-t-il ?

## A. — Justification de l'emploi (programme).

Ce crédit est destiné à la mise en place immédiate d'équipes de travail dans le cadre des études les plus urgentes du programme général présenté pour quatre ans.

Ces équipes de travail doivent être affectées en 1962 aux études suivantes :

Pour la pollution de l'air :

1° Etudes méthodologiques des procédés utilisables pour la détection, le prélèvement et le dosage des substances toxiques gênantes dans l'atmosphère. Ces études doivent mettre au point :

des appareils et des méthodes officialisables pour la mesure de la nature et du niveau de la pollution, ainsi que pour la prévention.

Ces méthodes seront appliquées à des cas concrets ;

Nous citerons par exemple :

Etudes des produits contenus dans l'atmosphère d'une grande ville (Paris en l'occurrence) : hydrocarbures, anhydride sulfureux et sulfurique (études menées en collaboration au stade international dans le cadre de l'O. C. D. E.) ;

Etude particulière des effluents d'automobiles et de leur évolution dans l'atmosphère ;

Etudes, dans le cadre de la pollution d'origine industrielle du fluor, des composés soufrés.

La sèche énumération de ces titres ne peut évidemment exprimer la complexité et l'étendue de chaque problème.

2° Etude de la pollution provoquée dans la région et sur la ville de Rouen par l'industrie et plus spécialement l'industrie chimique. L'I. R. C. H. A. n'a pu jusqu'ici y affecter que des moyens très insuffisants.

3° Etude préalable au laboratoire et si possible début de mise en œuvre au stade pilote de l'étude extrêmement importante de la diffusion des fumées et des gaz par une source ponctuelle. C'est le problème de l'émission par les cheminées d'usine et les possibilités d'évaluation a priori sur une installation de modèle réduit de l'émission à prévoir dans un cas particulier déterminé.

Cette étude présente une urgence particulière du fait de la caducité de la loi Morizet après la promulgation de la dernière loi-cadre.

Pour la pollution des eaux :

Le renforcement en personnel demandé doit permettre de donner une impulsion aux études suivantes :

1° L'épuration biologique.

Il s'agit de réaliser une collection de souches non pathogènes (bactéries champignon, algues) parfaitement étudiées au point de vue de leur comportement dans les milieux pollués donnés, ce qui permettrait un choix rapide des souches les mieux adaptées aux problèmes divers posés par l'épuration des effluents industriels. On substituerait ainsi un choix méthodique au hasard pur qui est actuellement la règle.

L'étude comporterait donc : a) la constitution des collections de souches (isolement des souches prélevées dans les milieux naturels, leur adaptation aux milieux à épurer, la recherche de leur ordre d'action, des facteurs influents sur la vitesse d'épuration, l'étude des associations bactéries-champignon et bactéries-algues).

Une telle étude systématique doit permettre d'éviter les échecs si souvent constatés dans les essais d'adaptation des procédés biologiques à l'épuration des effluents industriels. En outre, la connaissance du métabolisme des micro-organismes, de l'écologie des milieux et des facteurs conditionnant leur développement doit permettre d'augmenter la vitesse de l'épuration et par suite diminuer l'importance des stations d'épuration et par là même leur coût.

2° Les essais en station pilote.

Ces essais sont le complément naturel des recherches précédentes. L'I. R. C. H. A. possède déjà une station pilote dans laquelle l'épuration des effluents industriels est étudiée mais cette station doit être développée. En outre, il est prévu de construire des petites installations pilotes mobiles destinées à fonctionner dans les usines mêmes, sous la surveillance d'un personnel qualifié de l'I. R. C. H. A.

3° La recherche concernant l'épuration des substances tensio-actives (détergents de synthèse) contenues dans les eaux urbaines et qui sont à l'origine des mousses des rivières.

Il s'agit pour l'I. R. C. H. A. de développer des études ayant déjà donné des résultats intéressants dans le domaine de la destruction des mousses et, également, dans l'extraction mécanique de ces agents polluants forts gênants.

#### B. — Justification du volume du crédit.

Nous soulignerons au départ que le crédit de 300.000 NF qui a été prévu ne saurait à lui seul suffire pour assurer l'exécution du programme exposé au paragraphe précédent. Il est destiné simplement à pallier l'insuffisance des moyens actuels.

Il est destiné, ainsi qu'il a été dit plus haut, à la formation immédiate et à l'utilisation d'équipes nouvelles sur ces problèmes et il se rapporte uniquement à des frais de fonctionnement.

L'effectif minimum de complément qui sera nécessaire en 1962 (année pleine) pour mener à bien l'exécution du programme air et eau est de :

Deux ingénieurs qualifiés ;  
Quatre techniciens spécialisés (physique, chimie, bactériologie, aérodynamique) ;

Deux garçons de laboratoire.

Les frais correspondants se montent aux 300.000 nouveaux francs prévus pour 1962. Cette évaluation est faite en tenant compte du salaire moyen de la catégorie, abondé des charges sociales, de l'évaluation des produits consommables et des frais généraux à imputer à chaque travailleur.

Par contre, il n'a pas été évidemment tenu compte des achats de matériel ou des amortissements (le complément d'installations nécessaires au travail de ces équipes devant être financé par les crédits d'investissements qui ont été demandés sur les mêmes rubriques de recherches.

#### ENCOURAGEMENT A L'ARTISANAT

Le chapitre 44-01 fait ressortir par rapport à 1961 une augmentation très sensible des crédits de 1.200.000 NF pour l'encouragement à la formation professionnelle dans le domaine de l'artisanat.

L'apprentissage sous contrat représente dans l'artisanat une lourde charge matérielle pour l'artisan qui assume notamment l'entière responsabilité de la formation pratique de son apprenti.

Le crédit de 1.200.000 NF est destiné à l'attribution de primes d'encouragement aux maîtres artisans ayant conduit leurs apprentis au succès d'un des examens sanctionnant l'apprentissage.

Le montant de la prime serait de 500 NF par artisan, mais le montant du crédit pour 1962 ne permettra pas de l'attribuer à tous les maîtres d'apprentissage de l'artisanat (environ 18.000 d'après les derniers renseignements statistiques reçus), mais seulement à 2.400 d'entre eux.

Votre commission souhaite que l'action ainsi amorcée se poursuive, et s'amplifie, au cours des prochaines années, afin d'arriver à satisfaire tous les maîtres d'apprentissage de l'artisanat.

Une enquête auprès des chambres de métiers et des préfets permettra d'avoir les effectifs exacts par profession des apprentis reçus aux divers examens (C. A. P. et E. F. A. A.) en 1961 et qui feront l'objet d'attribution de primes aux maîtres d'apprentissage en 1962, de même qu'elle permettra d'orienter l'extension de l'action du ministère de l'industrie au cours des prochaines années.

Votre commission souhaiterait connaître selon quels critères les crédits seront accordés au septième des maîtres dénombrés ?

#### SUBVENTION A LA CAISSE DE COMPENSATION DES PRIX DES COMBUSTIBLES MINÉRAUX SOLIDES

La subvention de la caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides inscrite pour 1962 est de 150 millions de nouveaux francs contre 118 millions de nouveaux francs en 1961.

Elle correspond essentiellement aux postes d'intervention suivants :

Subvention au stockage des charbons.

Ces subventions sont destinées à couvrir les charges de stockages des charbons nationaux et des charbons sarrois enlevés en application du traité franco-allemand du 27 octobre 1956.

Ces crédits conditionnent la poursuite de la politique suivie jusqu'ici de stabilisation conjoncturelle de la production charbonnière française.

L'aide au stockage des charbons sarrois a notamment pour but d'assurer à la production française un niveau d'écoulement satisfaisant. Elle permet d'éviter des désordres graves sur le marché charbonnier français. La poursuite de cette politique est la condition de l'exécution du traité du 27 octobre 1956.

Couverture des opérations de compensation des prix des charbons importés.

Les subventions inscrites à ce titre se trouvent réduites à un niveau bas, compte tenu de la faiblesse des tonnages importés des pays tiers et de l'état de dépression qui subsiste sur le marché des frets.

Les charges portent essentiellement sur les charbons d'agglomération importés des Etats-Unis et du Maroc. Pour ce dernier pays la subvention permet à l'Etat d'assurer l'économie de charbons pour lesquels des engagements de tonnages ont été contractés en règlement d'intérêts français au Maroc.

Compensation des écarts de frets rhénans et maritimes.

Cette subvention a pour objet de maintenir l'activité de la flotte française rhénane, en attendant sa reconversion prochaine sur la Moselle dès l'achèvement de la canalisation en cours de cette voie d'eau.

Cette subvention est également destinée à combler les écarts entre le fret international et le fret français pour les tonnages transportés par mer par l'armement français.

La décomposition du budget 1961 peut être estimée comme suit :

Subventions au stockage des charbons nationaux et sarrois .....	77,00 millions NF.
Interventions financières dans le domaine de l'importation des charbons .....	18,5 —
Compensation des écarts de frets rhénans et maritimes .....	22,5 —
<b>Total .....</b>	<b>118,00 millions NF.</b>

Les crédits prévus au budget 1962 restent du même ordre de grandeur qu'en 1961 en ce qui concerne les deux derniers postes d'intervention. L'essentiel de l'augmentation du budget global de la caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides résulte de l'accroissement des charges de stockage des charbons sarrois, par rapport au niveau sur la base duquel avait été établie l'évaluation du budget 1961. Il est notamment précisé que les stocks de charbons sarrois sont passés de 2 millions de tonnes environ au 1<sup>er</sup> janvier 1961 à 3 millions de tonnes environ au début d'octobre 1961 et qu'ils sont encore appelés à croître en fin 1961 et dans le courant de l'année 1962.

Votre commission souhaiterait savoir de façon précise si une partie au moins du surcroît de crédits accordés pour 1962 n'est pas destinée à venir en aide, d'une manière plus occulte à la subvention des houillères du Sud oranais.

#### PATES A PAPIER

Le problème des pâtes à papier mériterait une minutieuse étude devant l'Assemblée car il est très complexe et met en jeu des intérêts très sensibilisés.

Le papier journal est fabriqué avec des pâtes mécaniques (80 p. 100) et des pâtes chimiques (20 p. 100).

Les producteurs emploient soit des pâtes françaises qu'ils produisent ou qu'ils achètent, soit des pâtes étrangères.

Il a été décidé en 1955 que le prix du papier journal français serait basé sur le prix des pâtes d'importation.

Le Trésor verse donc la différence entre les prix de base (sensiblement égaux aux prix d'importation) et les prix taxés des pâtes françaises, pour chaque kilogramme de pâte de ces catégories employées par les producteurs.

Ces différences sont actuellement de :

Pâte mécanique : 41,50 — 40 = 1,50 NF par 100 kg.

Pâte chimique : 66 — 64,20 = 1,80 NF par 100 kg.

Le montant de la subvention est versée aux producteurs par l'intermédiaire de la caisse générale de péquation de la papeterie (C. G. P. P.) société anonyme sous le contrôle de l'Etat.

Le chiffre qui figure au chapitre 44-02 correspond à cette subvention. Votre commission émet le vœu que des progrès continuent à se réaliser dans l'industrie française afin de réduire toujours davantage la différence qui sépare le prix des pâtes importées du prix des pâtes nationales.

Le Gouvernement devra donc étudier attentivement toute mesure qui permettra d'aider l'industrie française.

#### ENCOURAGEMENT AUX RECHERCHES DANS LE DOMAINE TEXTILE

Comme en 1961, le crédit prévu pour 1962 est la conséquence directe de la suppression du Fonds d'encouragement à la production textile et du maintien de la taxe textile qui l'alimentait. Les pouvoirs publics estiment que tant que cette taxe subsistera, elle devra être utilisée, en quelque sorte de manière prioritaire, pour le financement de la recherche textile collec-

tive. Il serait, en effet illogique et compliqué de créer, dans ce secteur, une taxe qui devrait, en fait, avoir la même assiette que la taxe textile.

En fait le crédit prévu n'était en 1961 que de 6.500.000 NF. Mais en avril un transfert de crédit a été opéré pour 1.000.000 NF du chapitre 44-92 (subventions économiques) au chapitre 44-72 de l'industrie.

Il convient donc d'observer que, dans le cadre de la politique gouvernementale d'austérité budgétaire, ce crédit global accordé en 1961 (7.500.000 NF) n'a pas été augmenté dans le projet de budget de 1962. Il eût cependant été très souhaitable de le majorer non seulement pour faire face à l'accroissement des tâches de l'institut textile de France et à l'augmentation des salaires résultant des conventions collectives, mais aussi pour améliorer la situation des chercheurs, faute de quoi certains d'entre eux risquent d'abandonner l'institut textile de France pour entrer dans l'industrie privée.

Par ailleurs le crédit de ce chapitre permet de financer, dans la mesure où elles étaient antérieurement couvertes par le Fonds textile, les dépenses de fonctionnement et d'équipement de l'institut textile de France (centre technique industriel), qui comprend, outre un siège central à Paris, un certain nombre de centres de recherches affiliés, à savoir :

Centre textile de contrôle et de recherches scientifiques de la chambre de commerce de Roubaix (notamment recherches sur la laine).

Centre de recherches des industries textiles de Rouen (notamment recherches sur le coton).

Centre de recherches de la soierie et des industries textiles de Lyon (notamment recherches sur les fibres artificielles et synthétiques).

Centre de recherches textiles de Mulhouse (notamment recherches sur la teinture, les apprêts et les impressions).

Centre de recherches des industries linières d'Armentières (recherches sur les procédés de filature et de tissage des fibres libériennes).

Laboratoire d'essais, contrôle, analyse et recherches industrielles de la chambre de commerce de M'zamet (recherches sur les procédés de délainage).

Centre de recherches de Troyes (spécialisé dans les recherches sur les articles de bonneterie).

Cependant une fraction du crédit budgétaire (500.000 NF en 1961) couvre les dépenses de l'association technique pour l'utilisation du lin et des fibres libériennes (A. T. P. U. L.), organisme de recherches qui, précédemment financé, lui aussi, par le Fonds d'encouragement à la production textile, fonctionne sous le contrôle des pouvoirs publics et en liaison étroite avec l'institut textile de France et ses centres affiliés.

Votre commission constate qu'en réalité la disposition du Fonds d'encouragement, contre laquelle elle s'était prononcée, continue pratiquement à exister, elle s'en réjouit mais souhaiterait que la situation se clarifie dans ce domaine.

#### ENCOURAGEMENT A DIVERSES ACTIVITES DANS LE DOMAINE INDUSTRIEL

Le ministre de l'industrie, ministre de tutelle de la plupart des industries, représentant près des deux tiers du chiffre d'affaires national, ne disposait jusqu'alors d'aucun moyen lui permettant d'encourager diverses actions dans le domaine industriel.

En effet les crédits inscrits au chapitre 44-91 du budget du département sont destinés à des interventions en faveur d'actions répondant à des critères bien déterminés.

Il s'agit d'encourager des recherches de base, de caractère scientifique plutôt que technique, et nettement orientées vers l'application industrielle.

Le crédit inscrit l'année dernière au chapitre 44-92 devait mettre le ministre de l'industrie à même d'encourager les études ou les actions permettant soit de mieux connaître, soit de faire connaître, soit de développer l'industrie française.

Le crédit de 100.000 NF ouvert en 1961 à ce chapitre était donc destiné à encourager les études ou les actions permettant de développer l'industrie française grâce à une connaissance plus approfondie et à une diffusion plus large.

De nombreux dossiers ont été présentés à l'examen du département.

Toutefois, le souci de respecter étroitement l'objet pour lequel cette dotation a été prévue a conduit à rejeter un certain nombre de demandes et, jusqu'à présent, seules deux subventions de 5.000 nouveaux francs chacune ont été octroyées, l'une à l'« Association des jeunes Français résidant à l'étranger » pour le financement partiel du parcours en Amérique du Nord de l'exposition « Semaines techniques françaises », l'autre au Palais de la Découverte à titre de participation aux frais de l'exposition sur les nouvelles sources d'énergie qui se tiendra prochainement à Rome.



En conséquence aucun crédit nouveau n'est prévu cette année.

Votre commission s'étonne qu'un crédit parût aussi utile en 1961, d'autant qu'il n'obéissait point à des normes précises comme celui prévu aux recherches techniques, et qu'il n'ait eu qu'un emploi aussi limité.

Elle souhaite que le ministre lui fournisse quelques explications, notamment pour savoir si beaucoup d'organismes ont fait des demandes. Sinon par quel moyen les établissements susceptibles de profiter des avantages prévus sont-ils avisés qu'ils peuvent prétendre à une subvention ; quels sont les critères que le ministre retient ?

#### RECHERCHES TECHNIQUES

Le chapitre 44-91 est relatif aux recherches techniques et il prévoit une augmentation de crédits de 650.000 nouveaux francs pour faire face à l'accroissement poursuivi dans le domaine de la recherche.

Le crédit de 1.938.000 nouveaux francs correspond à deux affectations différentes :

La première représente une action directe du ministre pour les recherches de base effectuées soit dans des laboratoires ou instituts universitaires, soit dans des organismes de recherche appliquée de caractère professionnel.

Ce sont des recherches plus scientifiques que techniques, mais néanmoins orientées vers l'industrie ce qui explique que le ministère de l'éducation nationale ne soit pas concerné.

Nous avons l'année dernière dressé la liste des laboratoires et centres intéressés, elle reste la même cette année encore.

La seconde représente en fait la recherche technique proprement dite, c'est-à-dire le développement du progrès technique, dans les petites et moyennes entreprises.

Les 650.000 nouveaux francs correspondant aux mesures nouvelles pour 1962 se répartissent pour deux tiers à la première affectation et pour un tiers à la seconde.

En ce qui concerne la première affectation, le crédit supplémentaire permettra, d'une part, d'intensifier les recherches en cours dans chacun des organismes déjà bénéficiaires d'une subvention en 1961 (laboratoire central des industries électriques, laboratoire d'hydraulique de Toulouse, laboratoire de mécanique des fluides de Grenoble, centre d'études scientifiques et techniques de Grenoble, laboratoire du génie électrique et laboratoire d'électrotechnique et d'électronique de Toulouse, laboratoire général pour emballages, centre technique des industries du lavage) et, d'autre part, de subventionner de nouvelles études sur la pollution atmosphérique (centre interprofessionnel technique d'études contre la pollution atmosphérique).

En ce qui concerne la deuxième affectation, l'augmentation du crédit correspond à l'extension d'une action qui avait été volontairement limitée la première année pour tenir compte des délais que nécessite la mise en place dans les centres techniques des services d'assistance technique directe.

Notons de plus que le crédit du chapitre 44-91 est un crédit de fonctionnement qui correspond au financement des recherches à plus ou moins long terme, alors que le crédit du chapitre 64-90 est un crédit d'équipement qui permet l'attribution de subventions pour des opérations spécifiques.

Ce dernier chapitre se réfère aux crédits destinés à des subventions accordées à des industries ou à des organismes de recherche technique pour la réalisation de prototypes d'inventions, ou pour la mise au point en atelier pilote de procédés nouveaux.

Ces subventions sont en général à fonds perdus lorsqu'il s'agit d'organismes à but non lucratif et remboursables en cas de succès dans le cas d'industriels.

La première réalisation en cette matière remonte à l'exercice 1956 au titre duquel a été créé le chapitre 64-90 doté d'un crédit d'engagement de 100 millions d'anciens francs sur lesquels 21 millions d'anciens francs de crédit de paiement ont été dégagés. En 1958 un nouveau crédit d'engagement de 100 millions d'anciens francs a été accordé au titre de ce chapitre et entièrement utilisé.

En 1959, 1960 et 1961 aucun crédit n'a été inscrit au chapitre 64-90. En revanche un crédit destiné aux mêmes opérations était ouvert au chapitre 64-01 du budget du ministère des finances (charges communes). Les subventions étaient accordées après avis d'un comité spécialisé du fonds de développement économique et social (comité n° II, puis comité n° I bis).

Le nombre des opérations ayant donné lieu à subventions n'a cessé de s'accroître durant ces trois dernières années.

A titre indicatif pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1961 au 30 septembre 1961 ; 4.850.000 nouveaux francs ont été engagés dont 4.250.000 nouveaux francs concernant la réalisation de prototypes industriels et plus spécialement de prototypes machines-outils.

Des interventions de ce type devraient, dans les années à venir, être assez fortement étendues notamment dans le domaine des matériels d'équipement pour lequel un gros effort reste à faire afin d'améliorer l'équilibre de la balance des comptes (aussi bien sur le poste machines que sur le poste brevets et licences).

L'inscription au chapitre 64-90 d'un crédit de 5.000 nouveaux francs au titre de l'année 1962 correspond à la poursuite de l'action entreprise mais selon une procédure qui doit se trouver allégée.

#### RECONVERSION ET MODERNISATION DES HOUILLÈRES NATIONALES

Sous le chapitre 45-12 du budget de l'industrie figure une subvention de 200 millions de nouveaux francs destinée à la reconversion et à la modernisation des houillères nationales.

L'an dernier, une somme de 150 millions de nouveaux francs figurait pour le même objet au budget des charges communes. Une somme de 50 millions de nouveaux francs avait par ailleurs été prévue dans le collectif au titre de l'exercice 1960. Rappelons brièvement l'origine de cette subvention.

Pendant une période d'une quinzaine d'années, de 1946 à 1960, les pouvoirs publics ont demandé aux Charbonnages de France de porter leur production au niveau techniquement le plus haut possible. Le but visé était de limiter les importations alors fort coûteuses et, par là même, de soulager la balance des comptes.

La mise en exploitation de nouvelles ressources énergétiques et le redressement de la balance des comptes ont conduit le Gouvernement à réviser les programmes de production des houillères dans un sens nouveau. Alors que le troisième plan de modernisation avait retenu pour 1965 un objectif de production de 65 millions de tonnes, le plan d'adaptation des Charbonnages de France arrêté en juin 1960 par le ministre de l'industrie retient pour cette même époque un objectif de 53 millions de tonnes. Il fut précisé que la fixation de nouveaux objectifs de production procédait de la volonté du Gouvernement d'assainir la situation des charbonnages par la fermeture d'exploitations marginales, dont le déficit compromet l'équilibre économique et financier de l'ensemble des bassins.

Seulement une réduction massive de la production, même si elle doit, au bout d'un certain temps, procurer des économies de gestion, entraîne au départ un surcroît de charges. L'abandon d'un certain nombre d'exploitations réduit les bases de répartition des charges fixes et, par suite, rend plus lourd par tonne produite le poids des amortissements et des charges financières.

Pour permettre aux charbonnages d'assurer l'exécution du plan ainsi défini, le Gouvernement a prévu de verser une contribution forfaitaire, imputée au budget général, et fixée annuellement. Cette contribution n'est pas une subvention d'équilibre tendant à assimiler les charbonnages à un service public, mais constitue une incitation à une gestion économique rationnelle.

L'arrêt prématuré de certaines exploitations conduit à prévoir des amortissements accélérés. Ces amortissements exceptionnels ont représenté la quasi-totalité des 50 millions de nouveaux francs versés en 1960. Ils représentent une partie importante des 150 millions de nouveaux francs prévus au titre de 1961. D'une façon plus précise, on peut indiquer que les 50 millions de nouveaux francs ont été utilisés pour 45,63 millions de nouveaux francs à des amortissements exceptionnels, le solde servant à couvrir les dépenses de mises à la retraite anticipée. L'utilisation des 150 millions de nouveaux francs n'est pas encore arrêtée d'une façon définitive, mais, conformément aux déclarations faites par M. le ministre de l'industrie le 8 novembre 1960, leur emploi donnera lieu à compte rendu à l'Assemblée nationale.

Votre commission suivra de près les déclarations du ministre sur ce point.

Par ailleurs, en plus de l'accroissement des charges fixes, la réduction de production entraîne une nécessaire adaptation des effectifs. Pour l'obtenir, divers moyens ont été ou seront mis en œuvre :

Des mises à la retraite anticipée ont été effectuées dans certains bassins du Centre-Midi. Elles aggravent pour les charbonnages les charges de retraites, déjà extrêmement élevées ;

Des essais de reconversion pour trouver de nouveaux emplois aux mineurs, mais leur succès implique — de la part des houillères — l'octroi aux industriels d'aides importantes;

Enfin, des licenciements ne sont pas exclus; ils entraîneront le versement d'indemnités.

A cet égard, il convient de rappeler la situation particulière des houillères. D'une façon générale, une diminution importante des effectifs s'accompagnant d'un accroissement du nombre de retraités n'a pas de répercussion directe sur la gestion des entreprises affiliées au régime général de la sécurité sociale. En effet, la compensation qui s'établit entre les différents secteurs d'activité permet d'atténuer les conséquences de l'évolution dans un secteur défini. Par contre, pour les houillères, élément essentiel du régime de la sécurité sociale minière, une telle évolution provoque un alourdissement notable des charges du régime et, par suite, de celles de l'entreprise. Les cotisations sont, en effet, indexées en fonction du nombre de retraités comparé à celui de l'année 1953 prise comme référence. Cette indexation explique que le taux de la cotisation, fixé à 8 p. 100 à l'origine, atteint pour l'année 1961 15,20 p. 100. L'évolution attendue du nombre des retraités laisse prévoir pour les années à venir un accroissement sensible du montant de ce taux. La contribution forfaitaire accordée par le Gouvernement tend à en limiter les effets dommageables, mais peut-être serait-il préférable de ramener purement et simplement les charges des houillères au taux de 8 p. 100.

C'est la raison pour laquelle votre commission a adopté l'article suivant:

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962, les cotisations versées par les houillères de bassin au titre du risque vieillesse-invalidité sont fixées au taux de 8 p. 100, affecté d'un coefficient traduisant la variation par rapport à l'exercice 1955, du nombre de titulaires de pensions et de rentes du fonds spécial des retraités de la caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines.

Toutes dispositions contraires sont abrogées.

Les crédits nécessaires à l'application des mesures ci-dessus seront prélevés à l'intérieur de la dotation du chapitre 45-12 du budget du ministère de l'industrie et, en tout état de cause, dans la limite de celle-ci.

Votre commission soulève le problème en demandant au Gouvernement de provoquer dès que possible un large débat énergétique devant l'Assemblée.

#### BUREAU DE RECHERCHES GÉOLOGIQUES ET MINIÈRES

La subvention de 24 millions de nouveaux francs inscrite sur le chapitre 62-12 est destinée à permettre au bureau de recherches géologiques et minières la poursuite des activités qui lui sont confiées, et dont la nature ne doit pas être modifiée en 1962.

Il convient, à cet égard, de souligner que, pour l'année 1961, la subvention inscrite sur le chapitre 62-12 était également de 24 millions de nouveaux francs, représentant moins du quart des ressources totales du bureau, et que, pour 1962, cette situation se reproduira, le bureau étant aidé pour ses actions à l'extérieur de la métropole par l'intervention de fonds spécialisés:

F. A. C. pour les Etats africains et malgache, F. I. D. E. S. pour les territoires d'outre-mer, F. I. D. O. M. pour les départements d'outre-mer, C. E. D. A. pour les travaux en Algérie, O. C. R. S. pour le Sahara. Ces fonds ont, pour 1961, copéré pour environ 47 millions de nouveaux francs à la charge du bureau.

D'autre part, les gouvernements des Etats africains et malgache utilisent également le B. R. G. M. comme entrepreneur de recherches et d'études géologiques et minières et en assurant le financement soit, ce qui est assez rare, par des ressources budgétaires propres, soit, plus fréquemment, par affectations des sommes qu'ils reçoivent des fonds d'aide (F. A. C., F. E. D. O. M. dans la situation présente).

A l'étranger proprement dit, l'action de la coopération technique du bureau est assistée par les crédits du ministère des affaires étrangères et du ministère des finances et des affaires économiques. Des contrats sont également passés pour l'exécution de travaux ou d'études sur des fonds internationaux, en particulier le fonds spécial des Nations Unies.

Enfin, la participation de tiers industriels à certaines recherches et mises en exploitation constitue l'un des éléments essentiels de l'efficacité des travaux du B. R. G. M. en lui permettant de parvenir, par paliers successifs, de la reconnaissance d'indice à la mise en exploitation de gîtes.

L'ensemble de ces travaux à l'entreprise a représenté en 1961 quelque 30 millions de nouveaux francs.

Les précisions fournies ci-dessus permettent de situer les opérations qui seront exécutées en 1962 par le bureau des recherches géologiques et minières grâce à la subvention du chapitre 62-12, en rappelant que des moyens au moins trois fois plus importants doivent être fournis par ailleurs en vue de permettre la poursuite de la tâche d'ensemble du bureau.

Les activités du bureau peuvent être subdivisées en cinq catégories:

- a) Etudes géologiques et scientifiques, documentation, information, dans le domaine géologique et minier,
- b) Hydrogéologie,
- c) Prospection générale,
- d) Etudes d'indices et de gisements,
- e) Dépenses liées aux participations.

La subvention du ministère de l'industrie au B. R. G. M. sera affectée en 1962, principalement:

a) A la poursuite des tâches d'élaboration de documentation et de diffusions d'information confiées au B. R. G. M. dans le domaine géologique et minier pour l'ensemble de la métropole, et qui comporte notamment l'exécution de cartes spéciales.

A l'exécution de recherches scientifiques et techniques en vue de l'aménagement des procédés d'étude des minéraux et des gisements et notamment dans le domaine du traitement des minerais.

A l'amélioration de la formation professionnelle dans le domaine de sa spécialisation et à l'envoi d'experts.

Ceci représente 19 p. 100 des crédits ouverts à ce chapitre.

b) A l'exécution, en métropole, d'études systématiques relatives aux ressources en eau souterraine; de telles études, commencées dans plusieurs régions, se développent d'année en année et doivent s'étendre progressivement à l'ensemble du territoire.

Soit 8 p. 100 des crédits.

c) A la prospection générale de la métropole, en vue de découvrir de nouveaux indices minéraux en partant de l'examen de la documentation antérieure et en utilisant les connaissances scientifiques les plus récentes et les techniques modernes.

Ces prospections, exécutées grâce à l'implantation régionale du bureau, doivent également progressivement s'étendre à l'ensemble du territoire.

Soit 28 p. 100 des crédits.

d) A l'étude, en métropole, des indices minéraux déjà signalés ou trouvés grâce à sa prospection générale, en vue d'examiner leur valeur et la possibilité d'une mise en exploitation.

Soit 35 p. 100 des crédits.

e) A la prise de participation essentiellement en métropole, en vue de la mise en valeur d'indices ou de gisements.

Soit 10 p. 100 des crédits.

La répartition indiquée ci-dessus qui était valable en 1961 semble devoir subsister pour 1962.

#### CHUTES DE RHIN

L'aménagement du Rhin, qui figure au chapitre 62-20 représente un programme de très longue haleine. La première usine a été mise en service en 1932. Les travaux pourraient être terminés vers 1970.

Le Rhin entre Bâle et Strasbourg se caractérise par:

Une chute de 107 mètres pour une distance de 123 kilomètres; Un débit moyen annuel de 1.060 mètres cubes par seconde.

Iluit usines de même importance — dont quatre actuellement en exploitation — auront une puissance totale de 1.100 mégawatts soit 1.100.000 kilowatts et produiront environ 7.000 gigawattheures c'est-à-dire 7 milliards de kilowattheures par an (soit un cinquième environ de la production hydraulique actuelle de la France).

Ces huit chutes (d'amont en aval) sont:

1. Kembs. — Mise en service en 1932.
2. Ottmarsheim. — Mise en service en 1952-1953.
3. Fessenheim. — Mise en service en 1956-1957.
4. Vogelgrun. — Mise en service en 1959.
5. Marckolsheim. — Mise en service prévue pour fin 1961.
6. Rhinau. — En cours de construction.
7. Gerstheim. — Dont la construction débuterait en 1963.
8. Strasbourg. — Dont la construction débuterait en 1966.

Les quatre premières chutes ont été aménagées sur le grand canal d'Alsace, canal latéral au Rhin long de 52 kilomètres sans retour au fleuve entre la prise d'eau de Kembs et Vogelgrun.

La deuxième partie de l'aménagement (après Vogelgrun) s'effectue, conformément aux dispositions de l'accord franco-allemand du 27 octobre 1956, selon le procédé « en festons » c'est-à-dire avec retour au fleuve après chaque chute.

L'état ci-joint fait apparaître le programme et les réalisations des travaux prévus.

USINES du Sud au Nord.	ETAT des réalisations.	DEBUT des travaux.	PUISSANCE Installée. (MW)	PRODUCTION annuelle. — (GWh)	COÛT en millions de NF courants (a).	OBSERVATIONS
Kembs .....	Existe.	1928	160 (total)	810	?	Aménagements réalisés sur canal parallèle au Rhin sans retour au fleuve depuis la prise d'eau de Kembs.
Ottmarsheim .....	Existe.	1947	1 × 35	940	253	
Fessenheim .....	Existe.	1952	1 × 35	936	289	
Vogelgrun .....	Existe.	1956	1 × 37,5	720	278	
Marckolsheim .....	Existe.	1957	1 × 39	877	401	Accord franco-allemand d'octobre 1956. Retour au Rhin après Vogelgrun.
Rhinau .....	En cours.	1960	1 × 39	880	375	
Gerstheim (c) .....	Programmé.	1963	1 × 31	770	345	Aménagements prévus avec retour au Rhin.
Strasbourg (b) .....	Envisagé.	1966 (?)	3 × 35	795	?	
				6.728		

(a) Y compris participation de 10 p. 100 de l'Etat au titre de la navigation.

(b) L'aménagement à l'aval de Strasbourg n'a pas été prévu par l'accord franco-allemand de 1956. Il semble d'ailleurs qu'il présenterait une rentabilité inférieure au seuil habituel de 7 p. 100.

(c) Projets avec groupes bulbes (comme la Rance) à l'étude.

N. B. — Le coût des travaux n'a encore été arrêté pour aucune chute; il est lié à la délimitation du périmètre des concessions.

Votre commission a ainsi étudié les chapitres qui lui ont semblé mériter une attention particulière. Elle se félicite des mesures prises en application des vœux qu'elle a émis à l'occasion de l'examen des précédents budgets et elle souhaite que le Gouvernement tienne compte cette année encore de ses suggestions.

Sous réserve des observations formulées, et en émettant le vœu que l'article additionnel qu'elle suggère soit approuvé, elle vous propose de donner un avis favorable au projet de budget concernant l'industrie.

**Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances  
du vendredi 27 octobre 1961 ainsi que les rapports et avis annexés.**

1<sup>re</sup> séance: page 3239. — 2<sup>e</sup> séance: page 3255. — 3<sup>e</sup> séance: page 3276.

Rapports et avis: page 3302.

**PRIX 0.75 NF**