

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 56^e SEANCE

1^{re} Séance du Lundi 15 Novembre 1971.

SOMMAIRE

1. — Communication de M. le ministre de l'intérieur (p. 5667).
2. — Loi de finances pour 1972 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5668).

Transports (suite) :

IV. — Marine marchande.

MM. Christian Bonnet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Miossec, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Denvers, Mauger, Cermolacce, Bourdellès, Arnaud, Dehen.

M. Chamant, ministre des transports.

Etat B.

Titre III.

MM. Bécam, le ministre, Fontaine, Denvers.

Adoption du titre III.

Titre IV. — Réserve.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

Après l'article 57.

Amendement n° 116 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur spécial. — Adoption.

III. — Aviation civile.

MM. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. de Chambrun, Cermolacce.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 5683).

PRÉSIDENCE DE M. RENE LA COMBE,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

COMMUNICATION DE M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de l'intérieur une lettre m'informant qu'à la suite du décès de M. Grandsart, proclamé député de la cinquième circonscription de la Charente-Maritime, en remplacement de M. de Lipkowski, nommé membre du Gouvernement, il y aura lieu, conformément à l'article L. O. 178 du code électoral, à élection partielle dans les délais prescrits.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1972 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n^{os} 1993, 2010)

TRANSPORTS (suite).

IV. — Marine marchande.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (IV. Marine marchande).

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

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, ce n'est pas l'heure de faire œuvre littéraire ou de se perdre dans les détails. Au surplus, un rapport écrit a été distribué qui, sans prétendre être exhaustif, regroupe l'ensemble des éléments de nature à permettre à ceux qui s'intéressent encore aux choses de la mer, de se faire une opinion sur tel ou tel problème.

Aussi me bornerai-je à quelques points essentiels à propos desquels vous voudrez bien peut-être, monsieur le ministre, nous faire connaître le sentiment profond du Gouvernement.

En 1972, le budget des services de la marine marchande est fait, une fois de plus, des crédits de l'Etablissement national des invalides de la marine — l'E.N.I.M. — des crédits d'aide à la construction navale... et du reste. (Sourires.)

M. Jean Chamant, ministre des transports. C'est vrai !

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. L'effort consenti en faveur de l'E.N.I.M. représente 557 millions de francs, soit une augmentation de plus de 13 p. 100. Cependant, un problème se pose puisque, d'une manière ou d'une autre, la caisse des invalides devra recevoir quelque 80 millions supplémentaires pour parvenir à cet équilibre vers lequel elle court depuis des années.

Au cours d'exercices antérieurs, le ministère des finances avait recouru au système des avances de trésorerie. L'an dernier, pour la première fois, une consolidation, au niveau de 50 millions de francs, s'est substituée à cette procédure.

Mais, cette année, le bruit court — je dis bien « le bruit court » puisque nous en sommes encore à ce stade et que, à ma connaissance, aucun amendement n'a encore été déposé — que le Gouvernement envisage de faire supporter par le régime général l'ensemble des risques maladie de certains régimes spéciaux : R. A. T. P., mines, marine.

Vous savez, monsieur le ministre, que le caractère quasi clandestin des procédures qui ont abouti aux conclusions gouvernementales sur cette affaire a profondément irrité le milieu maritime qui, plus que tout autre, est sensibilisé à l'originalité de son régime. Certes, l'an dernier, un précédent est intervenu concernant les cheminots qui, tout comme les marins, demeurent très attachés à la spécificité de leur régime. Mais ils avaient été avertis longtemps auparavant et de nombreuses réunions s'étaient tenues à certaines desquelles, monsieur le ministre, vous aviez participé, si ma mémoire est bonne.

M. le ministre des transports. Elle est très bonne !

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. En revanche, cette année, a éclaté comme un coup de tonnerre dans un ciel serein, l'annonce de la volonté du Gouvernement de proposer un amendement.

Certes, par rapport aux inquiétudes que l'on pouvait nourrir dès le départ avec le terme inacceptable de « rattachement » et l'inclusion des artisans dans le dispositif d'ensemble, des progrès ont été réalisés depuis quelques semaines. Il n'est plus question que de « compensation ». Des garanties, qui paraissent sérieuses, ont été données quant à la spécificité du régime des marins et au maintien des avantages qui lui sont attachés sur le plan de l'assurance maladie.

Il reste que c'est au niveau des arrière-pensées que le monde maritime est aujourd'hui inquiet, comme le montre la décision prise par le conseil supérieur des invalides il y a quelques jours.

Mais, au-delà de l'irritation provoquée par l'absence de toute consultation, un problème demeure, celui de la solidarité du régime général à l'égard des régimes particuliers moins bien

placés que lui sur le plan de la proportion entre actifs et bénéficiaires. Il apparaît naturel d'aider ceux dont le profil démographique est moins satisfaisant.

Mais alors, par-delà le problème que pose le monde maritime, nous pouvons nous demander si, à un moment particulièrement difficile sur le plan économique, le Gouvernement n'est pas en train de reporter du budget vers le secteur productif la charge du déficit d'un certain nombre de régimes spéciaux, ce qui devra se traduire au printemps prochain, passé la date fatidique du 15 mars, par une augmentation des cotisations patronales à la caisse nationale d'assurance maladie.

Sur ce point, monsieur le ministre, nous sommes insuffisamment éclairés, et pour cause. Je souhaite obtenir de vous des éclaircissements, mais aussi, pour le monde maritime, des apaisements.

J'ai indiqué, dans mon rapport écrit, qu'il importait que le Gouvernement se préoccupât du sort des plus défavorisés et singulièrement des veuves. Il est certain qu'en 1972 l'armement ne pourra pas faire le même effort que cette année. L'Etat devra donc prendre le relais, et je forme le vœu qu'il oriente son action davantage vers la satisfaction des aspirations légitimes des catégories les plus modestes.

J'en profite immédiatement pour vous demander, monsieur le ministre, quand sortira le texte qui doit aligner la situation des veuves de marins victimes d'accidents professionnels sur celle des veuves des assurés du régime général, tant en ce qui concerne l'âge qu'en ce qui concerne le taux de la pension.

Sur la construction navale, il y a peu de chose à dire dans la mesure où elle a la chance d'être soumise à une procédure qui, depuis 1951 et moyennant un certain nombre d'amodiations apportées depuis, a défini un cadre à l'intérieur duquel se situent les crédits destinés à soutenir cette activité.

Je veux seulement appeler votre attention sur la situation difficile de certains petits et moyens chantiers qui se consacrent à la construction des bateaux de pêche, lesquels « bénéficient », dirons-nous par antiphrase, d'un barème nettement moins favorable que celui qui est appliqué aux navires de commerce.

Ces petits chantiers sont situés dans des zones généralement insuffisamment industrialisées. Ils jouent un rôle important dans le maintien d'un niveau d'emploi dans certains secteurs côtiers. C'est la raison pour laquelle nous désirerions voir le Gouvernement aligner, dans toute la mesure du possible, les aides qui leur sont apportées sur celles consenties aux grands chantiers.

De la situation de l'armement au commerce je serais tenté de dire qu'elle se trouve actuellement dans une zone intermédiaire entre le « bleu » que l'on pouvait espérer il y a quelques mois et le « noir » apparu il y a quelques semaines.

Il est certain que l'armement au commerce — le secteur maritime plus généralement — est un des secteurs les plus touchés dès que se manifeste une contraction des échanges mondiaux. A ce titre, certains indices sont particulièrement révélateurs, encore qu'il faille les interpréter avec prudence dans la mesure où ils concernent des trafics ne représentant qu'un pourcentage restreint de l'activité de l'armement et où les réactions de l'armement au commerce, comme de la construction navale, sont essentiellement moutonnières et cumulatives.

Néanmoins, le Gouvernement devrait s'efforcer : d'une part, de faire davantage comprendre à nos négociateurs qu'il est important de préserver la liberté du pavillon lorsque sont conclus des accords commerciaux ; d'autre part, maintenant que le loyer de l'argent se détend un peu partout dans le monde et en France notamment, d'abaisser le niveau fixé à 6,50 p. 100 à partir duquel jouent les bonifications d'intérêt.

L'industrie des transports maritimes ne doit pas être plus longtemps traitée comme une activité de services. La mise en place d'un double marché du dollar avait créé une disparité préjudiciable à l'armement et qui menaçait d'être très grave. La suppression du marché de la devise-titre a, sur le plan des faits, amené cet inconvénient ; mais, sur le plan des principes, comment ne pas admettre que soient traitées sur le marché commercial les devises dues à l'activité d'une industrie devenue essentiellement exportatrice sur l'incitation des pouvoirs publics eux-mêmes et dont la dette va très bientôt se situer au niveau de son chiffre d'affaires annuel ?

Monsieur le ministre, nous voudrions connaître l'action que vous menez sur ce point, je le sais, auprès du ministre des finances pour obtenir la satisfaction attendue.

En ce qui concerne les compagnies nationales de navigation, j'ai dit dans mon rapport ce qu'il fallait penser de la suppression de la dotation en capital. Suspension, nous dit-on, souhaitons-le ! Même s'il s'agit d'une suspension, il est paradoxal de voir l'Etat encourager les entreprises privées à faire un effort sur le plan financier en contrepartie de l'aide qu'il leur apporte et, en même temps, refuser aux entreprises nationales

au sein desquelles il est majoritaire la possibilité d'avoir une gestion aussi saine que celle qu'il recommande, à juste titre, aux entreprises privées.

Je passerai très rapidement sur le problème de la pêche.

Monsieur le ministre, à ce sujet, trois questions sont importantes actuellement. Il s'agit d'abord de celle du carburant à laquelle on est de plus en plus sensibilisé. Il n'apparaît pas normal que le carburant soit payé en France quelque 50 p. 100 plus cher que dans les pays dont les produits font directement concurrence à ceux de l'armement à la pêche français.

D'autre part, il est pratiquement impossible d'appliquer le taux de 25 p. 100 pour l'aide à la construction des navires de pêche. De 23 p. 100 en 1970 et de 18 p. 100 en 1971, le taux réel risque de tomber à 13 p. 100.

Ne serait-il pas possible, à l'occasion du prochain collectif, de régulariser quelque peu, d'« éponger » la situation ? Si on l'épongeait sur la base de 20 p. 100 et pour les seuls navires commandés avant le 31 décembre 1970, c'est une somme de 9.500.000 francs qui serait nécessaire. Sans aller jusque-là, il devrait être possible — en tout cas, nous le souhaitons très vivement — d'inclure dans le prochain collectif une somme destinée à maintenir un taux qui soit tout de même supérieur à celui de 13 p. 100, lequel ne représente — vous calculez comme moi — que la moitié environ des 25 p. 100 que votre prédécesseur avait promis quelque temps avant sa disparition.

Enfin, à propos de la pêche, nous souhaitons que le Gouvernement se montre extrêmement ferme dans les négociations concernant la « communautarisation » des eaux.

Nous savons quelles sont les positions des pays candidats, singulièrement de la Norvège. Certes, ces pays sont plus *fish-minded* que le nôtre, mais le Gouvernement français ne doit pas céder à la tentation de sacrifier ce secteur des pêches maritimes.

Les parlementaires qui s'intéressent à la chose maritime s'inquiètent : l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ne pourra pas mener, avec les crédits qui lui sont alloués, toutes les recherches qui seraient nécessaires, notamment en matière conchylicole. Le recrutement des chercheurs devra être réduit, et il est fâcheux qu'une telle mesure intervienne après que la mortalité a sévi sur les huîtres portugaises.

En ce qui concerne l'apprentissage maritime, il est déplaisant de constater qu'au moment où le Gouvernement accomplit, sur un plan général, un effort considérable en faveur de la formation professionnelle, un fossé se creuse, la disproportion s'accroît, d'année en année, entre les charges croissantes de la formation professionnelle maritime et les crédits dont est abondé ce chapitre.

S'il est évident qu'un effort a été consenti, dans le projet de budget pour 1972, en faveur de la Société nationale de sauvetage, il n'en est pas moins vrai que deux questions n'ont pas encore été réglées : je veux parler, d'une part, des bonifications d'intérêt qui étaient prévues dans le décret de 1954 et auxquelles, à l'évidence, la Société nationale de sauvetage doit pouvoir prétendre ; d'autre part, du prêt du F. D. E. S. destiné au renouvellement de la flotte, qui, d'un montant de 500.000 francs, est toujours bloqué ; il est urgent qu'une décision soit prise.

En effet, la première unité commandée par la Société nationale de sauvetage — ou en instance de commande — bénéficiera d'une réduction de 50.000 francs si la commande peut être confirmée avant le 31 décembre. Or ladite commande ne sera confirmée, la société nationale de sauvetage étant bien gérée maintenant, que dans la mesure où une décision positive sera intervenue sur le plan des crédits du F. D. E. S. Le ministère de l'économie et des finances voudrait que ces crédits fussent prélevés sur ceux de la pêche, mais ils sont déjà insuffisants, si bien qu'une telle solution ne peut être retenue.

Monsieur le ministre, la commission des finances a été impressionnée défavorablement par le fait qu'un seul volume budgétaire lui était présenté pour l'ensemble des crédits concernant votre ministère. Elle y a vu une nouvelle manifestation du grignotage inessant que l'on constate en ce qui concerne la spécificité de la chose maritime.

À cet égard, je tiens cependant à vous remercier des indications que vous avez fournies l'autre jour à M. Miossec et à moi-même, touchant le fait que, dans l'immeuble de l'administration des transports, de la prochaine création duquel vous vous félicitez, la marine marchande n'avait pas sa place. Locataire de l'E. N. I. M., elle est, en effet, admirablement placée là où elle est, et je me réjouis que vous en ayez convenu.

Il serait curieux que quelques fonctionnaires veuillent, dans un souci de logique cartésienne, remettre en cause le caractère spécifique des affaires maritimes, au moment même où l'opinion publique commence à prendre conscience de l'importance du fait maritime. Bien que votre position en la matière

soit, j'en conviens, délicate, nous souhaitons qu'à l'intérieur de votre département ministériel vous fassiez en sorte que cette spécificité ne soit jamais remise en cause.

Sous réserve de ces observations, la commission des finances propose à l'Assemblée d'adopter les crédits de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

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

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, étant donné que le temps de parole dont je dispose est très limité, j'éviterai de revenir sur les nombreux chiffres et sur les statistiques qui figurent dans mon rapport écrit.

Je limiterai mon intervention aux dispositions essentielles qui tendent à améliorer la situation de nos armements au commerce et à la pêche.

Le projet de budget qui est soumis à notre approbation s'élève à 1.326 millions de francs. Par rapport à celui qui nous avait été présenté l'année dernière, il est en augmentation de 7,9 p. 100, chiffre un peu inférieur à l'accroissement du budget général, qui est de l'ordre de 9 p. 100.

Les dépenses ordinaires augmentent de 7,8 p. 100, contre 9,5 p. 100 en 1971.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme augmentent de 27,5 p. 100, et les crédits de paiement de 35 p. 100.

Les dépenses ordinaires, pour l'essentiel, concernent l'établissement national des invalides de la marine, soit 557 millions de francs sur 749 millions, soit encore 33 p. 100, en augmentation de 13 p. 100.

Je ne m'attarderai pas sur ce problème que mon collègue vient d'exposer longuement. Je passe tout de suite à l'armement au commerce.

De 1950 à 1970, le tonnage de la flotte mondiale a triplé. Dans la même période, celui de la flotte française n'a que doublé, passant de 3 millions à 6 millions de tonnes. Dans la même période encore, le tonnage français transporté a quadruplé.

Mais, en dépit de l'accroissement des importations effectuées par l'armement français, le taux de couverture de notre commerce extérieur par l'armement français a diminué, de 1969 à 1970, de 42,6 p. 100 à 41,2 p. 100.

En ce qui concerne les pondéreux, notre taux de couverture est tombé de 48 p. 100 en 1967 à 29 p. 100 en 1970, du fait que notre commerce extérieur a crû plus vite que notre flotte.

Le déficit de notre balance des frets et passages est passé de 236 millions de dollars en 1969 à 250 millions de dollars environ en 1970.

Pour remédier à cette situation, quelles sont les mesures qui devraient être prises ?

Premièrement, il conviendrait de reconquérir les trafics France-étranger hors zone franc, dont l'armement français est trop souvent exclu parce que le plus souvent absent des principales conférences extérieures à la zone franc.

Deuxièmement, comme le prévoit le VI^e Plan, la flotte pétrolière devrait doubler et la flotte sèche s'accroître de 50 p. 100. Pour atteindre ce résultat, certaines dispositions devraient être prises.

Le taux de bonification d'intérêt, qui était de 4,5 p. 100 en 1968, a été porté, en 1969, à 6,5 p. 100. Compte tenu de la baisse du taux d'intérêt dans le monde, il devrait être ramené à 5 p. 100, afin de ne pas obérer les résultats d'exploitation par des taux trop élevés et par des remboursements excessifs d'emprunts en cours.

Ensuite, les allocations compensatrices, qui couvrent une partie des charges salariales — salaires, soins et charges — vont en s'amenuisant. Après avoir atteint 16 millions de francs de 1966 à 1970, elles ont été ramenées à 15.450.000 francs en 1971, pour tomber à 15.300.000 francs en 1972. Si bien que le coût des mesures prévues à l'article 79 du code du travail maritime passera de l'indice 100 en 1966 à l'indice 110 en 1972, et que le pourcentage de charges pris par l'Etat, qui était passé de 67 p. 100 en 1966 à 63,3 p. 100 en 1971, ne sera plus que de 58,2 p. 100 en 1972.

Pour maintenir le taux initial de couverture de 67 p. 100, la subvention aurait donc dû être portée à 16.500.000 francs en 1970 et à 17.500.000 francs en 1972.

Ensuite, intervient l'assurance-corps des navires, qui, en France, doit être contractée à concurrence de 80 p. 100. Notre armement se trouve, de ce fait, dans l'impossibilité de bénéficier du marché international, qui est plus avantageux. On ne saurait oublier que le coût de l'assurance représente, pour les gros navires, de 15 à 25 p. 100 du coût total de leur exploitation. L'intérêt d'un marché plus ouvert est donc très souhaitable.

Dans un contexte où la conjoncture économique est très déprimée, du fait des désordres monétaires et des perturbations qui en résultent dans les échanges internationaux, perturbations dont les effets se font plus particulièrement sentir sur le *tramping* sec et pétrolier, on peut déplorer que le conflit social qui dure depuis le mois de mai dernier dans la marine marchande ne soit qu'un conflit catégoriel, qui fait tristement penser à celui des conducteurs de métro.

Les organisations syndicales devraient s'interroger sur les responsabilités qu'elles encourent dans la prolongation de ce conflit et sur les conséquences néfastes qui en résultent. Déjà le nombre des navires désarmés ou présents à la vente s'accroît dans des proportions inquiétantes.

Enfin, l'application des dispositions relatives au double marché des changes, en ce qui concerne tant le taux de règlement des services traités au cours financier — qu'ils soient libellés en devises ou en francs — et payés par des non-résidents, que le délai maximum de trois mois imparti pour le contrôle des changes en matière de règlement à l'étranger, coûte à l'armement de 3 à 4 p. 100 de ses recettes.

Compte tenu de la faible marge bénéficiaire dans les opérations internationales, on comprend aisément la gravité de cette perte de recettes.

Aussi est-il indispensable que l'armement puisse bénéficier de l'accès au marché commercial dans les mêmes conditions que les importations et exportations de marchandises, afin de pouvoir soutenir la concurrence des transporteurs étrangers.

Quant au cabotage, il est réduit à dix-sept navires de moins de cinq cents tonneaux, alors qu'il y en a un millier en Hollande, un millier en Allemagne et quatre cents au Danemark. Il est grand temps de rétablir l'aide au cabotage, supprimée depuis quatre ans. Elle n'était portant que de un million de francs.

Les conditions de concurrence avec les pays étrangers ne sont pas égales : ceux-ci ne sont pas astreints à un effectif aussi nombreux que les équipages français, et leurs charges sociales sont moins lourdes que les nôtres.

Par ailleurs, les prix de dumping pratiqués par la S. N. C. F. pour certains transports — le ciment, par exemple — font que ces marchandises échappent totalement au cabotage.

Telles sont les mesures qui devraient être prises d'urgence en faveur de l'armement, pour lui permettre une meilleure compétitivité, pour réaliser les objectifs du VI^e Plan et pour stabiliser le déficit de la balance des frets, le navire étant un excellent pourvoyeur de devises.

Quant aux transports de passagers, il faut s'attendre, malheureusement, à une diminution du nombre des paquebots de ligne.

Dans le secteur de la construction navale, les perspectives à court terme laissent prévoir un niveau élevé du plan de charge. La France vient en troisième position, avec 5.500.000 tonnes, devant la Grande-Bretagne qui ne compte que 5.315.000 tonnes.

Mais, à long terme, les pronostics doivent être plus réservés, compte tenu, d'une part, de la diminution du nombre des commandes nouvelles au cours du premier semestre de cette année et, d'autre part, des incidences possibles de la crise monétaire internationale.

La hausse des prix des matières premières et du matériel depuis 1969 pèse lourdement sur les commandes enregistrées auparavant à prix ferme, ce qui explique les difficultés financières que connaissent certains chantiers. Heureusement, l'exécution des contrats conclus au cours des années 1970 et 1971 laisse prévoir une amélioration des perspectives financières pour les exercices 1973 et 1974.

Il convient de noter que tous les pays constructeurs de navires — y compris le Japon, qui assure 50 p. 100 de la production mondiale — accordent des aides à leurs chantiers navals, sous différentes formes, ce qui explique et justifie l'aide apportée à notre construction navale.

J'aborde le chapitre des pêches maritimes.

Je ne saurais trop attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le déficit de la balance commerciale des produits de la mer, puisque, de 483 millions de francs en 1965, il est passé à 678 millions de francs en 1969, pour atteindre 793 millions de francs en 1970. Cette progression est évidemment inquiétante et un tel déficit caractérise le décalage croissant entre la consommation française et notre production, alors que le VI^e Plan prévoit une réduction de ce déficit.

Quelles sont les conditions d'un redressement de cette situation ?

Tout d'abord, un développement de nos possibilités de pêche, par l'augmentation du nombre de nos navires et l'accroissement de leur tonnage, afin de les rendre plus compétitifs.

La loi fiscale du 12 juillet 1965 a tari la source traditionnelle des capitaux apportés par les quiralaires, ce qui a conduit à un déclin rapide de commandes de navires neufs.

Un palliatif a été trouvé, tout au moins en Bretagne, par l'achat de bateaux d'occasion. Il en est résulté un vieillissement général de la flotille : en Bretagne 32,7 p. 100 des chalutiers ont plus de dix ans d'âge, et 8,5 p. 100 ont plus de quinze ans.

On pouvait espérer que l'augmentation théorique des primes d'incitation aux investissements, passant de 5,5 p. 100 à 15 p. 100, puis à 25 p. 100, relancerait les commandes. Il n'en a rien été, pour la raison bien simple que l'aide globale, passant de 4 millions de francs en 1966 à 18 millions de francs en 1970, était insuffisante pour couvrir les 25 p. 100 prévus.

La ligne budgétaire de 1972 ne couvre pas plus de 50 à 60 p. 100 des dossiers déposés par l'armement, dossiers qui correspondent à des navires commandés, en construction et parfois livrables en 1972. La dotation prévue est donc inadéquate.

M. le président. Monsieur Miossec, veuillez conclure.

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis. Monsieur le président, il faudrait savoir si le Gouvernement traite le budget de la marine marchande comme les autres ou si l'intervention des parlementaires est absolument inutile !

M. le président. Monsieur Miossec, poursuivez votre propos. Je vous signale simplement que vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis. Je le sais. Mais, je le répète, il s'agit de savoir si, oui ou non, il est utile de discuter.

Dans la négative, mieux vaudrait aller à la pêche à la ligne, puisque nous parlons précisément de pêche ! (Sourires.)

M. Marc Bécam. Il faut tout dire en un clin d'œil !

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis. La création d'une commission de travail sur la mise en place d'un programme pluriannuel était prévue dans le VI^e Plan. Vous avez annoncé sa constitution prochaine, monsieur le ministre, lors de l'assemblée générale du comité central des pêches maritimes. Elle devait regrouper les services du secrétaire général de la marine marchande, ceux du ministère de l'économie et des finances, et les professionnels de la pêche.

Or les services dépendant du ministère de l'économie et des finances refusent pratiquement de constituer cette commission et de venir y siéger, repoussant ainsi au rang des vœux pieux la pluriannualité.

Dans ces conditions, on peut se demander pourquoi l'Assemblée a voté la loi du Plan et pourquoi le comité des pêches en a arrêté la programmation physique et technique, si les ressources financières correspondantes sont très insuffisantes.

Il y a plus grave : la reconversion de la grande pêche salée est, en principe, mise en grande partie à la charge du F. E. O. G. A. Orientation.

Or, pour des raisons diverses, le dossier pétiéne à Bruxelles. Les navires qui sont sur le point d'être commandés ne sauraient l'être si leur construction ne faisait pas l'objet d'une aide publique. Si celle-ci ne vient pas du F. E. O. G. A., elle devra venir de la France : cela signifie que la ligne budgétaire de 18 millions devra également servir à financer ces bateaux, ce qui aura pour effet d'accroître encore le décalage des besoins par rapport aux ressources.

En effet, le nombre des dossiers déposés devrait réduire à 12 ou 15 p. 100 la subvention qui, selon les prévisions initiales, devait être de 25 p. 100 de l'investissement : mais l'imputation supplémentaire sur la ligne budgétaire — 18 millions de francs — des navires de grande pêche ferait tomber le taux de l'aide à 7 ou 8 p. 100.

Il convient donc d'obtenir la certitude que l'« action commune » mise à la charge du F. E. O. G. A. sera adoptée par le conseil des ministres de la Communauté économique européenne. Au cas où cette certitude serait contestable ou reportée dans le temps, une dotation globale supplémentaire devrait être prévue pour le financement par le budget national des navires de grande pêche.

Un autre handicap de notre industrie de la pêche est la hausse du prix du carburant en France, qui a été de 65,6 p. 100 entre août 1970 et septembre 1971.

Or on constate que dans les autres pays de la Communauté les armateurs continuent à payer le combustible à peu près au prix auquel nous le payions nous-mêmes en août 1970, c'est-à-dire 15 francs environ l'hectolitre, au lieu de 22 ou 23 francs actuellement, et même 27 francs dans certains ports du Sud-Finistère, ce qui est abusif.

Il y a là une distorsion incompréhensible qui, compte tenu de l'ouverture de nos frontières à l'importation du poisson étranger, place notre industrie en condition d'infériorité; en contradiction, je le souligne, avec le traité de Rome.

C'est ainsi que la charge de combustible est passée, d'environ 8 p. 100, à 15 p. 100 du total des dépenses d'exploitation.

Je ne saurais, monsieur le ministre, trop attirer votre attention sur ce problème très important.

Enfin, en ce qui concerne les récentes négociations de Bruxelles avec les quatre candidats à l'adhésion au Marché commun, je dirai qu'il est indispensable que le Gouvernement manifeste sa fermeté afin que ne soient pas remis en question les règlements de base si difficilement acquis. Le rejet par nos nouveaux partenaires de la proposition commune présentée le 9 novembre ne manquerait pas de compromettre l'avenir des pêches maritimes françaises.

Quant au mareyage — on m'excusera de répéter ce que j'ai déjà dit l'an dernier — il supporte le poids d'une lourde patente qui n'existe même pas chez nos partenaires du Marché commun. Bien entendu, elle s'intègre dans le prix de revient du poisson et nuit aussi à notre compétitivité.

Sous réserve des observations qui précèdent tant en ce qui concerne l'armement au commerce que celui à la pêche, dont elle espère qu'il sera tenu compte, la commission de la production et des échanges a adopté le budget de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mon intervention nécessairement limitée et très générale, ne portera que sur trois des questions qui relèvent de votre compétence.

Je veux tout d'abord appeler votre attention et solliciter vos explications sur le devenir des pêches maritimes françaises.

Après le rapporteur de la commission des finances, j'insiste tout particulièrement sur la nécessité de soutenir l'effort décidé en faveur de l'armement à la pêche, voire de le systématiser par voie de programmes pluriannuels.

Le montant de l'aide apportée à cet égard ne saurait être réduit en pourcentage d'année en année, faute de quoi les promesses faites ne pourraient être tenues, ce qui ne manquerait pas de mettre en cause la crédibilité des mesures annoncées et de rendre les armateurs à la pêche hésitants dans leurs entreprises d'investissements.

J'ajoute qu'aucune discrimination ne devrait être faite en matière d'intervention incitatrice de l'Etat entre l'armement artisanal et l'armement industriel.

Ouvrant ici une parenthèse, je vous demande, monsieur le ministre, comment la France envisage, au lendemain des difficultés sinon des désaccords intervenus ces jours derniers entre les six pays de la Communauté d'une part, et notamment la Norvège d'autre part, la reprise rapide des conversations et des négociations relatives aux pêcheurs et aux droits d'accès aux zones de pêche.

Il n'est que temps que l'on sache enfin sous quelles conditions et sous quelles formes communautaires sera réglé le bon usage par tous des mers et océans intéressant au premier chef les six pays de la Communauté et les pays candidats.

J'en viens maintenant à quelques aspects de la situation des marins, notamment des marins de commerce.

La marine marchande connaît depuis plusieurs mois un malaise social dont personne n'ignore les effets. Cependant, les compagnies d'armement, qui, jusqu'à présent, ont fait un peu trop la sourde oreille aux revendications des personnels navigants ou de certains d'entre eux, entendent encore durcir leur position, allant même, dans certains cas, jusqu'à décider le désarmement des navires.

Cette attitude hautement regrettable ne peut conduire à la solution des problèmes en cause. Ce ne sont ni les pressions, ni le durcissement des positions, notamment patronales, qui feront avancer le règlement des conflits en cours et permettront à la flotte française de jouer pleinement son rôle au profit de l'économie nationale. La France doit encore, chaque année, faire appel à des armements étrangers; il en résulte une saignée annuelle d'environ 200 millions de dollars, dommageable pour notre pays.

Le Gouvernement a donc le devoir d'intervenir pour ne pas laisser s'aggraver une situation sociale dont les conséquences sont contrares à l'intérêt général.

Les personnels demandent qu'il soit tenu compte de la dureté de leur métier, mais aussi des risques qu'ils font courir à leur vie et au bonheur de leurs familles; les compagnies d'armement qui ne comprendraient pas ce besoin de leur personnel s'engageraient dans la voie des erreurs et porte-

raient une responsabilité certaine devant tout le pays qui, sous des formes diverses, a beaucoup aidé au développement de la flotte française.

Certaines compagnies françaises d'armement estiment devoir observer une attitude d'hostilité à l'égard de toute revendication, même raisonnable, des marins. Or leur devoir est, au contraire, d'accepter la négociation, d'entendre l'exposé des problèmes et de les résoudre.

La sagesse commande, aux uns comme aux autres, de sauvegarder l'avenir de notre économie maritime en comprenant ce qui est en cause dans le moment présent.

Il serait temps aussi que le Gouvernement mette fin aux abus de toutes sortes qui sont commis en ce qui concerne les affrètements pratiqués au profit des transporteurs maritimes étrangers ou encore des transporteurs français exploitant sous pavillons étrangers.

Ma troisième et dernière observation portera sur la situation des pensionnés de la marine et de leurs ayants droit.

Certes, en cette matière, des efforts ont été entrepris et des satisfactions accordées aux ressortissants de l'Etablissement national des invalides de la marine. Toutefois, nous en serons d'accord, il reste encore beaucoup à faire et certaines questions doivent être résolues d'urgence.

Monsieur le ministre, votre action auprès du ministre des finances ne doit pas avoir de cesse tant le sort des retraités de la marine et des veuves de marins — surtout des plus défavorisés — doit être amélioré.

Le rattrapage, toujours en cause, n'a pas suffisamment évolué et des étapes nouvelles devraient être franchies dans les plus courts délais. L'application de l'article 42 — ancien article 55 — s'effectue avec retard, ce qui contrarie l'automatisme prévue par la loi.

Pourquoi ne pas en finir une fois pour toutes, et ne pas prendre en considération, sans discussion, les dispositions préconisées par le rapport Forner?

Contester le rapport Forner, c'est contester la justice.

Monsieur le ministre, je me permets d'appeler expressément toute votre attention sur la nécessité de resserrer l'actuel éventail catégoriel. La hiérarchisation des catégories, telle qu'elle existe aujourd'hui, aggrave l'injustice envers les petits et moyens retraités chaque fois qu'intervient une amélioration des taux de pension.

N'oubliez pas non plus la prise en compte, dans tous les cas, pour le calcul des pensions, du nombre des années de service.

D'autre part, il conviendrait — j'y insiste — de procéder au plus tôt à la réforme du salaire forfaitaire, pour le porter à 80 p. 100 du salaire réel.

Le sort des veuves et de tous les ayants droit lui aussi doit être sensiblement amélioré.

En résumé, monsieur le ministre, il faut mettre fin à ces petits marchandages dont les ressources de l'Etablissement national des invalides font chaque année l'objet.

Tout doit être clair et autant que possible définitif.

Monsieur le ministre, le métier de marin, qu'il soit de commerce ou de pêche, mérite notre sollicitude active et permanente. Trop de deuils, hélas! accompagnent cette profession de travailleur de la mer.

Après l'avoir exercée ainsi périlleusement, le marin devrait-il se trouver alors dans le besoin et la gêne?

Avant de terminer mon intervention, je voudrais demander à l'Assemblée d'avoir une pensée émue pour tous les disparus en mer de ces jours derniers et de partager la douleur qui étreint les familles des naufragés — dont la mienne — du bateau *Le Maori* englouti tragiquement dans les flots.

Mesdames, messieurs, la marine marchande et les marins forment un tout économique et social auquel le pays et les pouvoirs publics ont le devoir d'apporter leur compréhension et leur soutien sans mesure. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'avais déjà eu l'avantage l'année dernière d'appeler votre attention dans la discussion du budget de la marine marchande, sur la situation du sauvetage en France et sur la nécessité absolue d'aider financièrement ceux que l'Etat a chargés de l'assurer.

Mon message a semble-t-il été entendu, puisque je constate avec satisfaction que, cette année, les crédits inscrits aux lignes budgétaires consacrées au sauvetage dans le budget de la marine marchande sont en augmentation, les crédits de fonctionnement s'accroissant de 130.000 francs et les crédits d'investissement de 500.000 francs.

Ce n'est que justice, et cet effort doit être poursuivi, car ces crédits supplémentaires de 130.000 francs pour le fonctionnement sont destinés à la formation de sauveteurs diplômés. Or le besoin en personnel de qualité se fait grandement sentir à la Société nationale de sauvetage qui doit faire face à toutes les missions, allant du secours en haute mer aux navires en détresse à la simple intervention auprès des plaisanciers en difficulté ou à la surveillance des plages pendant l'été pour éviter tout risque de noyades.

Ainsi, cette année, dans les centres de formation de la société nationale de sauvetage, ont été formés 150 sauveteurs qualifiés qui ont été utilisés sur les différentes plages du littoral. Chiffre insuffisant, car si l'on tient compte non seulement des besoins nouveaux mais, aussi, de la relève des équipages anciens, c'est chaque année le double de sauveteurs qu'il faudrait former dans les cinq années à venir. Si donc j'apprécie l'effort qui est fait cette année, je vous demande, monsieur le ministre, de poursuivre cette action et de l'accentuer l'année prochaine.

Au poste « investissements ou subventions d'équipement à la Société nationale de sauvetage » le crédit est en augmentation de 500.000 francs.

Nous apprécions le geste, mais notre devoir est de vous dire bien haut qu'il est malheureusement insuffisant. Au lieu des 2.500.000 qui sont actuellement accordés, c'est 3 millions de francs par an qui seraient nécessaires au cours des dix années à venir, pour permettre l'entretien et, surtout, le renouvellement de la flotte de canots de sauvetage. Aussi, comprenant bien qu'il vous soit difficile, monsieur le ministre, d'augmenter cette année la subvention accordée à la Société nationale de sauvetage, je vous demande d'intervenir personnellement pour qu'elle obtienne du F. D. E. S., dans les délais les plus brefs, un emprunt à long terme de 500.000 francs et même d'un million de francs.

Enfin — dernière mesure que je vous suggère de prendre en faveur de la Société nationale de sauvetage — il conviendrait de lui accorder le bénéfice des bonifications d'intérêts qui sont consenties, en vertu du décret n° 54-306 du 18 mars 1954, aux entreprises d'armement maritime « en vue de faciliter le développement et le renouvellement de la flotte de commerce et de pêche dans le cadre du plan de modernisation et d'équipement ».

Cette demande est raisonnable car, à mon sens, la construction de bateaux neufs pour le commerce ou la pêche doit s'accompagner d'une aide à la construction de canots de sauvetage, aide de nature à assurer la protection de ces unités et des équipages qui les arment. L'exemple récent du *Maori*, ce cargo des Messageries maritimes, qui s'est perdu corps et biens et combien d'autres sont là pour nous rappeler les dangers de la navigation maritime.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'espère que vous aurez à cœur d'accorder l'avantage des bonifications d'intérêts à la Société nationale de sauvetage. Elle pourrait ainsi, grâce à un matériel neuf et moderne, mieux assurer sa mission de protection des vies humaines.

Pour conclure sur ce sujet, je vous livre une information qui vous prouvera que l'effort que je demande au budget français est normal et raisonnable.

Le budget du sauvetage anglais correspond, bon an mal an, à 30 millions de nos francs environ ; quant à celui de l'Allemagne fédérale, qui a pourtant bien moins de côtes à surveiller que nous, il se monte à la contrevalet de 8 millions de francs environ. J'espère que vous voudrez bien vous rappeler ces chiffres, monsieur le ministre, lorsque vous préparerez votre budget, l'année prochaine.

Sur le plan de la construction navale, vous l'avez compris, il est indispensable qu'un effort important soit entrepris. Je reconnais bien volontiers la volonté du Gouvernement d'agir dans ce sens. Je regrette toutefois que des crédits d'études pour la construction d'un cargo à propulsion nucléaire ne figurent que pour mémoire dans votre budget, car c'est, à mon sens, dans cette direction que, dans l'avenir, doit se trouver la solution du problème posé par le transport maritime.

Je voudrais aussi, avec le rapporteur de la commission de la production et des échanges, vous demander de faire étudier et mettre au point un assouplissement de la réglementation qui préside à l'achat et à la vente des navires, à leur francisation et aussi au marché des assurances, ce qui aurait vraisemblablement une influence sur le coût des frets.

Quant aux pêches maritimes, malgré une année favorable, il faut bien dire que pour qu'elles progressent, un effort financier plus important doit être consenti par l'Etat.

Je voudrais que désormais soit supprimée la discrimination entre bateaux en bois et bateaux en fer. La pêche artisanale, qui est pratiquée surtout avec des chalutiers en bois, doit être

soutenue et la construction de ses navires doit bénéficier des mêmes subventions que celle des navires en fer. Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion d'intervenir auprès de vous à ce sujet et vous m'avez, d'ailleurs, donné satisfaction ; mais j'estime que cette attribution devrait être automatique.

Quant à l'ostréiculture, si touchée ces derniers temps, je tiens ici à rendre témoignage, monsieur le ministre, de l'aide que vous lui avez apportée et qui lui permettra, je l'espère, de rétablir sa situation.

En ce qui concerne les gens de mer, je vous soumetts deux revendications à faire étudier par vos services.

La première concerne les accidents du travail et l'application aux marins du commerce et de la pêche, ainsi qu'à leurs ayants droit, des règles prévues par le code de la sécurité sociale.

La deuxième revendication a trait aux retraites des marins pêcheurs. Elle tend à ce que les marins pêcheurs, qui ont pris leur retraite après le 7 octobre 1968 et qui ont cotisé plus de dix ans en troisième catégorie, bénéficient automatiquement des dispositions du décret n° 68-902, qui prévoit le passage des intéressés dans la quatrième catégorie, quitte à faire le rappel des cotisations pour la période comprise entre la date de leur retraite et le 7 octobre 1968. Mais ne pourrait-on pas envisager la suppression pure et simple de la troisième catégorie et le transfert de tous les ressortissants de cette catégorie dans la quatrième, ce qui procurerait à chacun une retraite plus substantielle ?

Enfin, il est souhaitable que le départ à la retraite des marins pêcheurs soit ramené à cinquante ans, avec prise en compte de toutes les annuités comme on le faisait avant 1948.

En conclusion, monsieur le ministre, si votre budget, en accroissement de près de 8 p. 100 sur celui de 1971, ne donne pas entière satisfaction sur tous les points, nous reconnaissons qu'il traduit une volonté d'assurer une meilleure rentabilité de notre marine de commerce et de notre marine de pêche.

Nous notons aussi dans les autres domaines votre souci d'aider chacun. Aussi, au nom du groupe de l'union des démocrates pour la République qui m'en a chargé, je vous informe que nous voterons votre budget. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, votre budget est en augmentation de près de 8 p. 100. Mais il faut constater que l'aide à la construction navale se taille la part du lion.

Par contre, nous sommes en bon droit de demander où en est la modernisation de la flotte de pêche, et si le Gouvernement — pour faire face à une situation pleine d'incertitude — entend prendre, avec les gens de la profession, un certain nombre de mesures exceptionnelles, établir une sorte de plan de relance de l'armement à la pêche. L'urgence en est manifeste, comme celle de la révision du prix élevé du carburant, et celle de l'insuffisante dotation de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Mais l'essentiel de mon propos portera sur les problèmes de la marine de commerce.

Force est de constater qu'en l'absence de moyens suffisants la couverture de notre commerce extérieur par l'armement français s'affaiblit d'année en année ; d'autant que la participation du pavillon français n'est forte que dans la zone franc ; nous sommes pratiquement exclus des autres zones de trafic.

Comment s'en étonner puisque l'armement français est loin d'avoir suivi le développement de la flotte mondiale, tant du point de vue du tonnage que de la diversité des navires ?

Nous sommes, à cet égard, au dixième rang dans le monde, alors que nous occupons la cinquième pour le volume de notre commerce extérieur.

Personne ne conteste que cette situation soit sérieuse du point de vue tant économique que social. Le recours grandissant à l'armement étranger est en effet grave de conséquences. D'abord, le déficit déjà préoccupant de la balance des frets et des passages atteint un niveau critique : 1.218 millions de francs en 1969, contre 817 millions en 1967. Ensuite, la présence nettement insuffisante du pavillon français sur les principales relations maritimes peut conduire les armements étrangers à imposer des distorsions de frets qui risquent de pénaliser nos exportations, de rendre plus coûteuses nos importations et de détourner une partie du trafic au détriment des ports et des circuits français. N'est-ce pas Rotterdam qui draine déjà l'ensemble du trafic méditerranéen ?

Se cumulant, enfin, avec les conséquences sociales de l'évolution des techniques, de l'entrée en ligne des gros porteurs, de l'automatisation, le recours grandissant à l'armement étranger vient encore aggraver le problème de l'emploi des gens de mer.

Outre l'insuffisance globale des moyens, la précarité de la situation de notre marine de commerce tient à la structure de la flotte.

Alors que la flotte de commerce mondiale comprend 40 p. 100 de pétroliers et 20 p. 100 de navires pour les pondéreux et le vrac, 55 p. 100 des navires français sont des pétroliers et la part des petits et moyens navires est réduite à la portion congrue.

Nombreux sont ceux qui, comme nous, considèrent que l'insuffisance est sensible pour ce qui est des cargos et des navires de cabotage.

Or ce lourd handicap a une cause bien précise. On dit à ce propos que les lignes régulières de cargos subissent une certaine désaffection de la part des armateurs privés et qu'il est nécessaire de placer cette catégorie de navires à un niveau qui permette de les rentabiliser.

Nous pensons qu'il serait plus juste de dire que ces navires, comme d'ailleurs ceux de la flotte au cabotage, sont généralement rentables mais que les profits qu'ils procurent sont jugés insuffisants par les armateurs privés comparativement à la rentabilité des gros navires porteurs, tels les pétroliers.

Autrement dit, notre pays ne dispose pas de la flotte dont il a besoin parce que l'armement privé, si empressé à percevoir l'aide de l'Etat après s'être accroché trop longtemps aux positions acquises et aux privilèges hérités du passé, a beaucoup trop spécialisé notre flotte à des fins essentiellement lucratives.

C'est ainsi que nous affrètons en permanence l'équivalent de 150 caboteurs, du fait que la France n'en possède qu'une cinquantaine. Conséquence : dans le déficit de la balance des frets, qui était de 200 millions de dollars en 1968, la part du cabotage s'élevait à 85 millions de dollars.

On assiste également à la liquidation des paquebots : le *Pasteur* ne sera pas remplacé ; le *Tohitién*, après tant d'autres unités des Messageries maritimes, vient d'accomplir son dernier voyage.

Nous continuons à penser qu'il y a place pour le paquebot. Des besoins nouveaux se font jour. L'attrait de la mer et du soleil se manifeste de plus en plus, suscitant l'expansion des croisières et des vacances de mer. D'ailleurs, de nombreux pays, qui ont su apprécier ces possibilités nouvelles d' revenus, développent en conséquence leur flotte de paquebots de croisière. Allons-nous, encore une fois, être absents de la compétition ? Y aurait-il trop de commandes dans les chantiers de constructions navales ?

Certes, et grâce à la manne céleste de l'Etat au travers de l'aide à la construction navale, les carnets de commandes sont remplis jusqu'en 1974-1975 — ce qui n'empêche pas certaines difficultés de trésorerie, notamment à La Ciotat — mais la situation des petits et moyens chantiers est moins favorable.

La construction de paquebots de moyen tonnage et un effort accru d'équipement portuaire seraient à tout le moins bénéfiques pour l'économie en général, pour certaines régions défavorisées, pour la sécurité de l'emploi.

Mais il est de fait que l'aide de l'Etat ne doit pas être à sens unique et qu'elle doit profiter aussi, et en priorité, à ceux qui créent les richesses, c'est-à-dire aux travailleurs.

Il est une considération encore plus fondamentale. Il s'agit du financement public de l'appropriation privée. au bénéfice des grandes compagnies de navigation, des gros chantiers, puissants et solidement concentrés.

Pour nous, la nécessité de la relance des investissements nécessaires pour doter notre marine de commerce d'une flotte répondant aux besoins de tous les genres de navigation, pour développer nos positions en matière de transport maritime, pour réduire le déficit de la balance des frets, pour mettre fin à la dégradation de l'emploi ne fait aucun doute.

Pour ce faire, et compte tenu des retards à combler, dont l'armement privé porte la responsabilité, il faut naturellement des moyens financiers importants.

L'armement privé, qui bénéficie, comme les chantiers, de l'aide de l'Etat, n'en manque pas. On peut alors se poser la question : ou bien l'armement privé est capable de doter le pays de la flotte dont il a besoin, auquel cas l'aide de l'Etat n'est pas nécessaire ; ou bien, uniquement préoccupé de réaliser des profits, il continue à faire preuve de carence. C'est alors une raison supplémentaire de procéder à la nationalisation d'un secteur largement dominé par le grand capital et les banques.

Cette mesure, conforme à l'intérêt général, aurait, entre autres avantages, celui de mettre fin à une pratique consistant à empêcher les fonds publics, à réaliser des profits sur les trafics les plus lucratifs et à abandonner à l'Etat les activités moins intéressantes bien qu'indispensables à l'économie nationale.

Nous disposons pour cela de deux compagnies d'économie mixte qui pourraient constituer l'ossature de cette marine marchande. A cette fin, il serait indispensable qu'elles soient dotées des moyens nécessaires. Elles pourraient, à condition d'être gérées démocratiquement, faire face aux besoins nouveaux, issus des mutations en matière de trafic, contribuer efficacement à couvrir les besoins nationaux dans le domaine des cargos de ligne et du cabotage, et assurer la présence de notre pavillon sur toutes les mers. Mais pour cela, il serait grand temps de changer de politique à l'égard de ces deux sociétés.

Vous faites exactement l'inverse. Vous diminuez la subvention et vous supprimez la dotation en capital, au moment même où les Messageries maritimes, après avoir liquidé leur flotte de paquebots, amorcent leur reconversion et doivent faire face à un plan d'investissement de l'ordre de 2.120 millions de francs.

Entendez-vous acculer ces sociétés à des difficultés insurmontables, de manière à redistribuer ce secteur à l'armement privé ? N'est-ce pas dans cette optique qu'il faut interpréter les accords de trafic conclus entre les Messageries maritimes, les Chargeurs réunis, la Transméditerranée et divers armements privés pour l'exploitation des lignes de cargos sur l'Afrique du Nord et le Sud de la Méditerranée ?

A ces inquiétudes fort légitimes s'ajoutent la crainte du chômage et l'insécurité de l'emploi. Il est inadmissible que l'évolution des techniques aboutisse à la régression sociale, alors qu'elle devrait normalement conduire au progrès et au mieux-être du monde du travail.

Depuis des mois, officiers et marins sont en lutte. Pour l'essentiel, leurs revendications ont trait à un statut satisfaisant répondant aux sujétions de leur métier : reconnaissance des brevets pour les officiers, meilleure qualification pour les personnels subalternes, réduction du temps de travail, augmentation de la durée des congés, amélioration des rémunérations pour compenser la hausse du prix de la vie.

De même, les pensions subissent un décalage sans cesse grandissant entre les salaires forfaitaires et les salaires réels ; il est de l'ordre de 30 à 50 p. 100 actuellement. Un rattrapage annuel sensiblement supérieur à celui qui a été accordé depuis 1968 s'impose d'urgence. Mais, compte tenu de la présence des gros porteurs, de l'automatisation, qui entraînent des réductions sensibles d'effectifs — en plus des cotisations armatoriales — une taxe au tonnage doit être mise en place pour faire face au déficit.

Mieux vaudrait s'orienter dans cette voie que de porter atteinte au régime particulier des gens de mer en lançant une offensive contre la caisse générale de prévoyance.

Ce sont là des revendications fort légitimes. Elles ne représentent pas une charge insurmontable. Elles laissent les armateurs bien placés face aux autres pays maritimes, dans lesquels les marins ont obtenu des avantages importants ces dernières années, au point que les charges d'équipage, sous les différents pavillons d'Europe, sont aujourd'hui approximativement les mêmes.

Alors, pourquoi des menaces à la place du dialogue ? Pourquoi parler de désarmement des navires « si la paix ne revient pas immédiatement » ? Est-ce à dire que les armateurs vont prendre prétexte des retards à l'appareillage pour désarmer les navires qui leur rapportent le moins et qu'ils remplaceraient par des navires affrétés, qui sont disponibles actuellement en grand nombre, du fait de la conjoncture économique et financière, et à des taux intéressants pour les affrèteurs ?

Mais cela ne pourra se faire qu'avec votre accord, monsieur le ministre !

Entendez-vous agir pour débloquer cette situation ?

Nous sommes persuadés, quant à nous, que marins et officiers sauront déjouer toutes ces manœuvres et faire aboutir leur bon droit.

Métier dur, dangereux, que vient malheureusement d'illustrer — après tant d'autres — la tragédie du *Maori*, l'angoisse des familles, les deuils, les peines, ce sont là des sujétions qui devraient être toujours présentes à l'esprit des armateurs comme au sein du Gouvernement.

Hommes courageux, aimant leur métier, les marins savent, dans leur lutte, unir le présent avec les exigences de l'avenir. Car il est de fait que tout retard sur le plan social risque de peser lourdement sur l'avenir de nos transports maritimes.

On veut davantage de navires pour faire face aux besoins de l'économie ? Mais que fera-t-on de ces navires si le personnel qualifié et compétent fait défaut ?

Or, sans un effort particulier en faveur des gens de mer, la désaffection à l'égard des professions maritimes ne pourra que s'accroître.

C'est le sens de notre politique. Elle est à l'opposé de la vôtre. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Pierre Bourdellès. Monsieur le ministre, la marine marchande, principal instrument de transport du commerce international, et par là même source importante de devises, n'a malheureusement pas, dans notre pays, l'importance qu'elle devrait avoir et, partant, le budget qui lui conviendrait.

L'année dernière, à cette tribune, avec plusieurs collègues, j'avais déjà tiré la sonnette d'alarme et appelé l'attention du Gouvernement sur les conséquences de l'élargissement de l'Europe des Six.

Désormais, nous pouvons considérer que l'Angleterre, l'Irlande, la Norvège et le Danemark ont fait le pas décisif vers le Marché commun. Les échanges commerciaux vont s'amplifier, et c'est une vérité de La Palice que d'ajouter qu'ils se feront presque exclusivement par mer.

Le moment est venu — ne croyez-vous pas, monsieur le ministre ? — d'ouvrir enfin un débat dans cette Assemblée sur les problèmes de la mer, débat que nous réclavons depuis plus de dix ans et que nous ne réussissons pas à obtenir. Pourquoi ?

Afin de rattraper le retard de notre flotte de commerce et de permettre son accroissement en tonnage, un plan de relance a été mis en place, et chacun d'entre nous s'en réjouit. Mais les auteurs de ce budget ont-ils suffisamment tenu compte du problème concernant le personnel indispensable pour armer les navires ?

Cette question va me permettre de vous faire part des soucis que, dans nos régions de marins, nous éprouvons à cet égard.

Vers le milieu de la précédente décennie, nous avons connu une situation pléthorique en matière d'officiers et de marins de commerce. A la suite du succès obtenu par la mise en service d'unités automatisées et devant les pressions exercées par des armateurs soucieux de diminuer leurs charges salariales, on a cherché le moyen de réduire le nombre des officiers.

Une réforme de l'enseignement maritime fut rapidement élaborée, trop rapidement, hélas ! et sa mise en place, sous le nom de polyvalence, eut lieu en 1967. Cette réforme permettait aux détenteurs de certains nouveaux brevets d'exercer indifféremment les fonctions d'officier de pont ou d'officier mécanicien.

Trois ans plus tard, on peut dire que l'on a raté la cible. On s'aperçoit, en effet, que bien peu des élèves qui suivent la nouvelle formation sont d'origine « technique ». La plupart désirent exercer une carrière d'officier de pont plutôt que celle d'officier mécanicien.

La réforme ainsi mise en place, dont les bases pédagogiques étaient d'ailleurs critiquables, a entraîné des conséquences regrettables.

D'abord, elle suscita et suscite toujours un profond malaise, dont l'effet le plus apparent est le départ massif des navigants de formation classique vers des métiers à terre, où leur expérience et leur conscience professionnelle bien connues leur permettent de trouver des situations plus qu'honorables.

Ensuite, les nouveaux brevetés, à qui on a fait miroiter, dans un souci évident de publicité, une carrière très intéressante avec un avancement rapide et hauts salaires, s'aperçoivent qu'il leur faut prendre rang et acquérir d'abord une certaine pratique avant d'occuper les postes de responsabilité. Vivement déçus, ils se tournent, eux aussi, vers d'autres professions.

Devant un tel malaise, il n'est pas étonnant que le métier de marin ait perdu de sa popularité auprès des jeunes. Le concours d'entrée en première année de polyvalence met l'accent sur les difficultés de recrutement. En septembre 1970, 57 candidats seulement se sont présentés pour 80 places offertes. En 1971, 80 candidats ont été reçus pour 110 places offertes. Les besoins ne sont donc pas couverts aux trois quarts.

D'ici peu, ce grave déficit mettra en cause l'expansion souhaitable de notre flotte de commerce et précipitera celle-ci dans une crise douloureuse, dont les prémices se font sentir dans la grève actuellement menée par des officiers de plus en plus inquiets. Ce conflit a, certes, une motivation salariale, mais il n'est pas douteux qu'une politique incapable de satisfaire pleinement les intérêts de la profession de marin n'a fait que lui donner un caractère dur, qui nous fait entrevoir un avenir plutôt sombre.

Les conséquences de cette situation sont très graves pour la région bretonne. Les Bretons, très bien adaptés sociologiquement et par atavisme au métier de la mer, lequel a ses exigences particulières, préfèrent, devant cette incohérence, quitter ce métier. Mais c'est une main-d'œuvre qui s'adaptait difficilement dans d'autres secteurs et ce sont les salaires qui vont manquer à un pays dont l'industrialisation, hélas ! se fait longtemps attendre.

En même temps, une grave menace pèse sur l'école nationale de la marine marchande de Paimpol. Déjà, au début de 1968, les autorités de la place Fontenoy avaient décidé de transformer l'école en un centre d'enseignement technique maritime, C. E. T. M.

Pour répondre à un vœu que j'avais exprimé à cette tribune lors de la discussion du budget de 1969, vous aviez, monsieur le ministre, délégué vos hauts fonctionnaires de l'enseignement maritime à un colloque qui eut lieu à Paimpol le 6 décembre 1968. Ce colloque, présidé par M. René Pleven, actuellement ministre de la justice, se révéla fructueux puisqu'il eut pour résultat l'ouverture d'un cycle de formation de capitaine au longcours à Paimpol, ce qui prolongeait l'existence de l'école sur le plan de l'enseignement supérieur.

Pendant l'année 1969-1970, l'école compta 48 candidats capitaines au longcours, qui furent tous reçus en juin. En 1970-1971, il y eut 51 candidats, dont 48 furent reçus en juin et un en septembre. Pour cette année 1971-1972, il y a 35 candidats à Paimpol, soit un peu plus que dans les deux autres écoles réunies, celle du Havre, qui n'a que 15 candidats, et celle de Marseille qui n'en a que 17.

Mais qu'advient-il l'année prochaine ? Dès maintenant nous serions heureux de connaître vos décisions, monsieur le ministre, quant aux enseignements qui seront dispensés à Paimpol, et ce au moins pour les cinq prochaines années.

L'exemple de l'école de Saint-Malo nous rappelle à lui seul combien un C. E. T. M. peut rapidement supplanter une grande école. L'établissement malouin ne doit de garder son nom qu'à l'existence de deux cours d'officiers seulement, ceux de chef de quart et d'officier technicien, alors que jadis cette école était prospère et fière d'être une véritable école de la marine marchande.

Paimpol mérite amplement de demeurer un centre d'enseignement supérieur maritime. Située au cœur d'une région où dès leur naissance les enfants ont les yeux tournés vers la mer, où tant de jeunes aspirent à devenir des marins — et mieux encore, avec les moyens scolaires dont ils disposent actuellement, sinon à devenir des officiers, du moins à s'intégrer dans les cadres subalternes — Paimpol, cité des Islandais, si bien décrite par Pierre Loti, Paimpol, qui a donné à notre marine marchande ses meilleurs officiers, a le droit de revendiquer une réelle école de la marine marchande.

Pour Le Havre et Marseille, centres déjà hautement industrialisés, une école, quelques professeurs, quelques élèves de plus ou de moins ont peu d'importance dans leur économie. Tandis que, pour Paimpol, en dehors de la saison touristique, l'école de marine marchande constitue une source non négligeable d'activités, donc de revenus.

L'absence de tel ou tel équipement particulier ne doit pas servir de prétexte pour refuser l'ouverture de nouveaux cours à Paimpol.

Les navires-écoles, inutilisables par grosse mer et même par temps moyen, ne donnent pas les résultats escomptés ; il s'avère qu'ils sont loin de constituer la meilleure formule pour une bonne formation d'officiers.

Au cours de l'année 1970-1971, les élèves de la section capitaines au long cours de Paimpol ont pu effectuer un entraînement sur un simulateur radar de la marine nationale situé à Brest. La proximité des deux villes permet d'effectuer ce stage dans les meilleures conditions.

Paimpol se trouve également en situation privilégiée par la proximité de Lannion, où sont installés le centre national des télécommunications et un institut universitaire de technologie, dans lequel les élèves capitaines au long cours ont effectué des travaux pratiques d'automatisme.

Ainsi, par la proximité de tels établissements, il est possible de prévoir à Paimpol n'importe quel cours de l'enseignement maritime à l'exception de ceux concernant la machine. Un simple accord entre la direction de l'école de la marine marchande et celles des établissements de Brest et de Lannion permettrait d'assurer le plein rendement des installations coûteuses qui ont été mises en place pour assurer la formation professionnelle des jeunes Bretons, en même temps qu'il garantirait aux élèves officiers un enseignement complet.

Un mot sur la promotion sociale et la formation permanente.

La Bretagne côtière n'est pas seulement riche en officiers, mais également en personnel subalterne. Le Gouvernement se doit de faciliter l'établissement, à l'école de Paimpol, de différentes sections de cette promotion sociale allant du premier au dernier cours d'officiers, pour éviter l'émigration vers d'autres écoles et vers d'autres lieux des enfants d'une région qui souffre déjà de sous-emploi.

L'année dernière, l'association des élèves et des anciens élèves de l'école de Paimpol, devant le succès des colloques qu'elle organise périodiquement sur d'importants sujets techniques, a étudié la mise en œuvre d'une formation permanente de navigants.

Grâce à sa situation géographique, à son cadre, à la qualité de son enseignement, au nombre important d'anciens élèves navigants, l'école de Paimpol devrait faire l'objet d'une attention toute spéciale des pouvoirs publics, et particulièrement de M. le secrétaire général de la marine marchande, qui s'est déjà penché sur ce problème, et de qui nous attendons une réponse favorable à la demande d'investissements sollicités.

Puis-je me permettre enfin, monsieur le ministre, d'appeler votre bienveillante attention sur les professeurs de l'enseignement maritime ?

Dans un monde où la concertation est à la mode, et se révèle souvent valable, ne serait-il pas souhaitable que ces professeurs soient consultés sur les problèmes de l'enseignement ? Il faut éviter qu'ils ne soient victimes du statut militaire qui leur ôte toute possibilité de se faire entendre, en même temps qu'il les confine dans un métier où la formation complémentaire qu'ils se donnent par l'acquisition de titres universitaires ne leur sert pratiquement à rien.

Je terminerai en évoquant la situation des pensionnés de la marine marchande et des pêcheurs.

Je regrette que le reclassement catégoriel déjà acquis pour les marins de commerce ne le soit pas pour les marins de la pêche. Je regrette également que la loi ne permette pas de donner à ces mesures un effet rétroactif. Comment, en effet, expliquer à nos plus vieux marins qu'ils ne pourront en bénéficier alors que ces braves loups de mer et les veuves les plus âgées sont souvent classés dans les plus petites catégories, et qu'ils sont précisément ceux qui auraient le plus grand besoin de cette majoration de retraite ou de pension ?

Je vous félicite, monsieur le ministre, ainsi que tous ceux qui vous entourent place Fontenoy et M. le directeur de l'Établissement national des invalides d'avoir facilité le rattrapage de 5 p. 100 sur les salaires forfaitaires à partir du 1^{er} mai 1971. Les pensionnés et les veuves vous en sont reconnaissants. Cependant, comme l'a déclaré M. le secrétaire général de la marine marchande au congrès de La Rochelle, en septembre dernier, « ces 5 p. 100 de rattrapage n'apportent pas une solution totale au problème des pensions. Le débat ne se trouve pas ainsi clos ; il ne s'agit que d'une première étape, et j'entends bien préparer de nouvelles tranches de rattrapage ».

Ce sont là des paroles encourageantes qui vont droit au cœur de nos populations maritimes. (Applaudissements.)

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

M. Henri Arnaud. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, si les parlementaires sont pourvus en cours d'année d'une ample documentation qui suscite et entretient l'intérêt pour les transports terrestres, les transports ferroviaires et l'aérolin, ou pour les transports aériens et même aérospatiaux, rien ou peu de chose nous vient du ministère des transports en ce qui concerne la marine marchande, mis à part le fascicule budgétaire bleu, bien ingrat à lire, mais qui pourtant traduit l'activité réelle du responsable de la marine marchande et dénonce la modicité excessive de son budget, lequel ne devrait pas illustrer la maxime bien connue « pour vivre heureux, vivons cachés » !

Je commenterai brièvement quelques centres d'intérêt relevés dans ce budget.

On a abondamment parlé des marins ; je voudrais, pour ma part, attirer l'attention du Gouvernement sur le sort des retraités. Un accord général doit intervenir dès que la tension actuelle aura cessé. Malgré les 4 p. 100 d'amélioration déjà obtenus, il est souhaitable que cet accord soit signé le plus tôt possible.

On a également beaucoup parlé de la pêche ; j'insisterai, en ce qui me concerne, sur la situation de la pêche méditerranéenne.

Qu'un Marseillais parle de sardines, cela fait souvent rire ; qu'il me soit permis néanmoins de souligner que, si la production sardinière n'a cessé de croître, il n'en a pas été de même pour sa commercialisation dans notre région. Tout dernièrement, 32 tonnes de sardines ont dû être distribuées gratuitement à une œuvre, tandis que 50 autres tonnes étaient jetées à la mer. Il est donc nécessaire d'améliorer la commercialisation.

Les pêcheurs se plaignent aussi de la pollution. A cet égard, il semble que l'administration ne se livre pas à l'examen des dossiers dans des conditions satisfaisantes. Un dossier relatif à des dommages consécutifs à des travaux de recherche pétrolière a ainsi « navigué » — permettez-moi l'expression — entre le ministère de la production et celui de l'environnement. C'est le ministère de tutelle qui devrait, me semble-t-il, suivre ce dossier.

Notre budget, monsieur le ministre, consacre 470 millions à la construction navale, et on n'a pas manqué de souligner l'importance jamais atteinte de ces crédits. Ce sera au contraire pour moi un motif d'inquiétude : alors que nous sommes en période de haute conjoncture, de plein emploi, alors que les carnets de commandes sont garnis, on ne peut que regretter que les chantiers navals aient encore besoin de subventions. Que serait-ce alors en période de basse conjoncture, quand il faudrait consentir des sacrifices, courir des risques ? La réparation navale — activité voisine de la construction — se passe fort bien de subventions, elle sait assumer les risques inhérents à cette activité, se constituer des stocks suffisants de matières premières, etc. Son exemple devrait être suivi. Si la gestion technique des chantiers navals est parfaite, si ces chantiers peuvent rivaliser de ce point de vue avec les meilleurs, chantiers japonais, il semble que leur gestion commerciale ne soit point aussi perfectionnée.

Un crédit de 21,5 millions est accordé aux Messageries maritimes. Les éléments nous manquent pour en apprécier l'opportunité. Je me bornerai à signaler que les accords que passent les Messageries maritimes avec des compagnies d'armement étrangères ne devraient pas se conclure au détriment de vieux consignataires de chez nous et leur faire perdre la consignation de ces navires étrangers.

Ces pratiques devraient, à mon avis, être évitées, à l'instar de l'Italie qui ne les admet pas et les a combattues.

La Transméditerranéenne recevra une subvention de 7.200.000 francs. Sur ce point, nous sommes mieux renseignés, puisque nous assistons aux départs de Marseille vers la Corse. Nous pouvons ainsi apprécier la prouesse de cette société qui s'acquitte parfaitement de sa mission, malgré les difficultés qu'elle rencontre. Le prix du carburant a augmenté, mais les frets n'ont pas crû en proportion. Félicitons pourtant cette compagnie, patientes et surveillons son évolution.

La Compagnie générale transatlantique, quant à elle, reçoit 40.600.000 francs : l'entretien de France est fort coûteux ! L'armement d'un grand paquebot sur l'Atlantique Nord nous paraît d'ailleurs un luxe actuellement. En effet, en 1969, sur l'Atlantique Nord, 7.114.000 passagers ont été transportés par air, alors que 338.000 l'étaient par mer, toutes compagnies réunies. En raison de cette différence, il semble regrettable de ne pas poursuivre la politique qui s'était amorcée avec l'achat du De Grasse : un navire plus petit peut faire une carrière plus fructueuse sur des parcours intéressants.

Sur le cabotage international, je serai très bref.

Ces jours derniers, nous avons appris par la presse que votre ministère avait favorisé le regroupement d'armateurs desservant le Proche-Orient. Or, chaque fois qu'un tel regroupement est effectué, il convient d'être vigilant et de laisser la porte ouverte à d'autres armateurs qui souhaiteraient s'intéresser à l'entreprise. Le risque d'écarter de nouvelles initiatives ne doit pas être pris.

On peut regretter qu'il y ait de moins en moins d'armateurs au long cours. Certes, on prétend que les armateurs libres au long cours sont surtout des financiers qui s'intéressent actuellement à d'autres activités, la banque, le commerce, l'hôtellerie. J'estime que, pour eux, l'air de Paris ne vaut pas celui du large et la vocation d'armateur au long cours risque de disparaître.

C'est une erreur, à mon sens, de toujours vouloir lier la croissance du commerce extérieur français à la croissance de notre flotte. Pour donner une autre dimension à la flotte française, nous devons la lier à la croissance du commerce international. Il faut sortir du silence car on parle toujours du lien privilégié qui doit exister entre la croissance économique et le volume des échanges assurés par la voie maritime. Le commerce international a pu croître de 13 p. 100 en valeur et de 7 p. 100 en tonnage. L'Amérique se penche sur ce problème. Au mois d'octobre 1970, le *Merchant marine act* a démontré la volonté des Etats-Unis de poursuivre une politique de la marine marchande. Au surplus, l'entrée de l'Angleterre dans le Marché commun va mettre en lumière l'aspect maritime de certains problèmes.

Monsieur le ministre, parmi toutes les qualités nécessaires à un armateur, il y en a une qu'un ordinateur ne peut pas très bien comptabiliser : le flair.

Du moins peut-on dire de vous que vous avez du flair ; vous l'avez montré il y a deux ans lorsque, contre vents et marées, vous avez fusionné la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie de navigation mixte ; vous avez persisté, vous avez eu raison. Nous vous demandons de persister dans le renouveau de notre marine marchande. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

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

M. Albert Dehen. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les excellents rapports de MM. Christian Bonnet et Miossec ont mis parfaitement en relief les problèmes essentiels de la pêche maritime française.

Je me bornerai à insister sur trois points déjà évoqués dans ces rapports et qui nous tiennent spécialement à cœur dans les ports du Centre-ouest et à La Rochelle, sans vouloir pour autant faire état de cas particuliers ni opposer les uns aux autres des intérêts qui, de toute évidence, sont communs à tous les ports français.

D'abord, il faut rappeler la situation pénible des pêches maritimes françaises, situation extrêmement difficile même si on la compare à celle peu enviable déjà d'un autre secteur primaire, celui de l'élevage dans notre agriculture.

Alors que les prix à la production, exprimés en francs constants 1962 ont augmenté de 1962 à 1970 de 10 p. 100 pour les bovins, de 11 p. 100 pour le veau, sont restés stables pour le mouton et ont baissé de 3 p. 100 pour le porc, les prix du poisson ont baissé, eux, de 10 p. 100 malgré un certain raffermissement constaté en 1970. C'est un véritable record, mais dans le mauvais sens malheureusement !

Dans le même temps les charges que j'ai déjà énumérées et chiffrées l'an dernier à cette même tribune n'ont pas décréu et, pas plus dans ce secteur que dans les autres, la situation ne s'est améliorée.

Un exemple typique, très actuel, mérite d'être cité — on en a d'ailleurs déjà beaucoup parlé ce matin — celui du prix du fuel-oil domestique. Compte tenu des exigences des pays pétroliers et de la suppression quasi totale des ristournes, le prix du fuel est passé à La Rochelle, mais c'est également vrai ailleurs à d'infimes différences près, de 12,91 francs l'heretolitre en juillet 1970 à 21,27 francs après les deux augmentations de mars et de mai qui n'ont d'ailleurs pas respecté la règle des trois mois, soit une augmentation de 65 p. 100 environ en dix mois. C'est un autre record, mais toujours dans le mauvais sens.

Le ministère des finances, arguant de ce qu'aucune taxe fiscale n'est incorporée dans le prix du fuel destiné à l'armement, affirme ne pouvoir intervenir dans la fixation de ce prix. Mais alors, pourquoi les prix étrangers pour des pêcheries du Marché commun concurrentes s'établissaient-ils au 1^{er} août 1971 à 15,22 francs à Ostende, 15,77 francs à Nieupoort pour la Belgique, 14,22 francs aux Pays-Bas, 14,93 francs en Italie, 16,98 francs en République fédérale d'Allemagne ? Et encore, selon certaines confidences faites par des responsables de l'armement belge à nos armateurs au comité consultatif des pêches à Bruxelles, on pratiquerait parfois en Belgique le prix de 13,20 francs l'hectolitre. Face au prix de 21,30 francs pratiqué chez nous, est-ce bien là, monsieur le ministre, l'harmonisation des charges communautaires prévue par le traité de Rome ?

Peut-on s'étonner dans ces conditions que les importations représentent plus de 25 p. 100 de notre consommation et pèsent très lourdement sur notre balance commerciale ? Il doit bien exister une explication à ces différences de prix du mazout car les étrangers ne sont pas des sorciers et il n'y a pas de miracle. Qu'on cherche cette explication et qu'on nous la communique !

D'autre part, si on ne peut rien quant à la fixation du prix du fuel, ce que nous avons peine à croire compte tenu des comparaisons précédentes, si on ne peut accorder à la pêche des subventions compensatrices, les règlements de la Communauté jouant contre nous en l'occurrence, ne faudrait-il pas, au moins, accorder à cette profession si lourdement frappée, les allègements logiques et équitables que je réclamaux déjà l'an dernier à cette même tribune : d'une part, la suppression de la prise en charge pendant les quatre premiers mois par les armateurs des salaires accidents-maladie, comme cela est partiellement admis pour les armateurs au commerce qui sont remboursés à 60 p. 100 ; d'autre part, la suppression de la taxe sur les contrats d'assurance maritime, dont profitent également les armateurs au commerce. Cependant, tout comme ces derniers et malgré l'argumentation trop facile et même fragile du ministère des finances, les armateurs à la pêche supportent, eux aussi, une dure concurrence, parfois inégale, comme nous venons de le voir. Vous avez été récemment sollicité, à ce propos, par le président de la fédération nationale des armateurs à la pêche. Quelle réponse entendez-vous lui donner ?

Le deuxième point qui devrait retenir toute l'attention des pouvoirs publics, c'est le strict respect des réglementations fixant les maillages des filets et la taille marchande des poissons. Le gouvernement français a signé des accords internationaux à ce sujet et s'est engagé à les faire respecter. Or, il est de notoriété publique qu'ils ne le sont ni par certains pêcheurs étrangers, ni même dans certains ports français ; de

telles pratiques vont d'ailleurs à l'encontre de l'intérêt propre des contrevenants, puisqu'elles constituent le meilleur moyen de détruire les stocks halieutiques et les fonds de pêche.

Je pourrais vous citer de nombreux exemples d'infractions, qui ont déjà été signalés d'ailleurs aux services de la marine marchande, mais ce n'est ni le moment, ni le lieu et mon temps de parole n'y suffirait pas.

Contrairement d'ailleurs à ce qu'on semble penser parfois au secrétariat général à la marine marchande, tout cela ne s'inscrit nullement dans le cadre d'une opposition entre la pêche industrielle et la pêche artisanale. L'intérêt est le même pour tous ; il est capital pour tous et la préoccupation primordiale de votre ministère devrait être de préserver les stocks et les fonds par tous les moyens et au bénéfice de tous.

À La Rochelle, le syndicat unanime, un syndicat qui comprend à la fois des armateurs à la pêche industrielle et des artisans, insiste sur ce point essentiel. Tous y respectent la réglementation et le quartier maritime s'efforce de la faire scrupuleusement observer. Si les pouvoirs publics désirent vraiment que la pêche française puisse encore subsister à plus ou moins long terme, ils doivent parvenir, me semble-t-il, à faire assurer le respect total des réglementations en vigueur.

Enfin, je voudrais à mon tour exprimer les inquiétudes de nos armateurs, de nos mareyeurs et de nos marins devant les exigences exorbitantes des pays candidats à l'entrée dans le Marché commun en ce qui concerne les règlements communautaires de la pêche.

Ces armateurs, mareyeurs et marins, déjà confrontés à d'énormes difficultés dans la situation actuelle, ne comprendraient pas que le Gouvernement consentit la moindre concession face à de telles prétentions. S'il en était autrement, ils douteraient de sa volonté profonde de conserver à la pêche maritime française les moyens de continuer de jouer son rôle économique et social dans la nation.

Et pour terminer, monsieur le ministre, un simple rappel. En octobre 1968, en commission de la production et des échanges, alors que vous étiez déjà ministre des transports, je vous avais suggéré — et je n'étais pas, tant s'en faut, le premier à le faire — l'adoption d'une loi-cadre, qu'on appelle maintenant un programme pluriannuel.

Vous aviez accueilli favorablement cette suggestion, sous la réserve, bien normale, que les règles communautaires fussent au préalable établies.

Eh bien ! vous êtes de nouveau ministre des transports. Grâce aux efforts incessants de votre regretté prédécesseur, les bases des règles communautaires ont été approuvées à la fin de 1969. Vous-même, monsieur le ministre, avez signé à Bruxelles, en février, je crois, les derniers règlements fondant la politique commune en la matière.

Toutes les conditions sont maintenant remplies. Alors, pourriez-vous nous dire ce que pense aujourd'hui le ministre des transports de 1968 et de 1971 de l'éventualité d'une telle loi-cadre et, s'il lui est favorable, quels sont ses espoirs raisonnables ? (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, au moment même où l'Assemblée nationale aborde la discussion du budget de la marine marchande, je voudrais renouveler l'hommage que le Gouvernement a déjà rendu la semaine dernière aux victimes du naufrage du *Maori* et renouveler aux familles de ces victimes l'expression de sa très douloureuse sympathie.

Je n'ai pas été étonné que l'Assemblée nationale ait, par la voix de plusieurs de ses membres, tenu à traduire l'immense émotion qui s'est emparée non seulement de la représentation nationale mais du monde des marins et de l'opinion publique en général à l'annonce de cette catastrophe.

Je tiens également à exprimer ma reconnaissance à l'égard de tous ceux qui, à quelque niveau de responsabilités où ils se situaient, ont œuvré pour faire en sorte que les recherches soient immédiatement entreprises et que, dans une certaine mesure — qui n'a même pas été atteinte hélas ! — soient limitées les conséquences de cette affreuse tragédie. Je songe notamment à l'action de la marine nationale, et j'ai déjà fait savoir à mon collègue le ministre d'Etat chargé de la défense nationale combien, personnellement, je lui étais reconnaissant de l'action menée alors par ses services.

Les rapporteurs, puis les orateurs ont tour à tour dégagé les grands traits qui paraissent caractériser le budget de la marine marchande pour l'année 1972.

Compte tenu du très court délai qui m'est imparti, je laisserai de côté les questions particulières qui ont été évoquées, non pas qu'elles soient sans intérêt, mais parce que je tiens essentiellement à assister sur trois grands problèmes qui me paraissent devoir, par priorité, retenir votre attention.

Que les problèmes généraux ou particuliers posés par les facilités financières à accorder à la Société de sauvetage en mer, par l'enseignement maritime et plus spécialement l'école de Paimpol, par la formation permanente et la promotion sociale, par la nécessité d'une meilleure commercialisation de la sardine marseillaise, par le groupement ou le regroupement des armateurs, par le prix des carburants ou par le non-respect de la réglementation en matière de maillage des filets présentent un intérêt évident, nul plus que le ministre des transports n'en est persuadé.

Je répondrai en temps utile à chacun des intervenants sur ces sujets pour leur faire connaître la position du Gouvernement. Qu'ils m'autorisent maintenant, après les avoir assurés que ces questions sont au cœur de mes préoccupations, à présenter mon budget, à en souligner les aspects qui, à mes yeux et, je l'espère, aux vôtres, mesdames, messieurs, apparaissent comme étant les plus importants.

Les rapporteurs ont indiqué — je n'y reviendrai pas — que les crédits de la marine marchande pour 1972 présentent une progression notable par rapport à l'année précédente. Cette progression des masses globales doit être interprétée en tenant compte des deux caractéristiques importantes de ce budget. D'une part, la subvention de l'Etat au régime social des marins et l'aide à la construction navale représentent ensemble près des trois quarts du total, ainsi d'ailleurs que M. Christian Bonnet l'a souligné d'autre part, l'augmentation des crédits destinés à l'armement au titre des dépenses en capital est compensée, dans une certaine mesure, par la diminution des subventions d'exploitation aux compagnies d'économie mixte et des subventions aux organisations de marché des pêches maritimes en raison même de l'intervention dans ce dernier domaine de la réglementation communautaire.

Je n'insisterai pas sur les moyens des services qui permettront à la marine marchande d'atteindre les objectifs qui lui ont été fixés pour 1972. Ces moyens des services sont très largement traduits dans les chapitres budgétaires qui ont été commentés il y a un instant.

Cependant, sur un problème important par ses répercussions psychologiques, je tiens à souligner dans quel esprit le Gouvernement vous demandera dans quelques jours, considérant le déséquilibre démographique qui caractérise le régime spécial d'assurance maladie des marins, d'autoriser une compensation qui sera réalisée par le régime général d'assurance maladie.

J'indique — ce sera à la fois mon prologue et ma conclusion sur ce point — que, dans l'esprit du Gouvernement, il n'est nullement question d'un rattachement du régime de l'Établissement national des invalides de la marine au régime général, pas plus que l'année dernière et dans les années qui vont suivre, il n'a été et ne sera question de rattacher le régime de prévoyance des agents de la S.N.C.F. au régime général de la sécurité sociale.

Il s'agit uniquement de faire peser sur l'E.N.I.M. une charge moins lourde que celle qu'il supporte actuellement et, par conséquent, de permettre, au nom de la solidarité nationale, à la caisse d'assurance maladie du régime général de sécurité sociale d'intervenir. Voilà, très exactement, le but et les limites de l'opération qui est en cause. Le régime de l'E.N.I.M., tel qu'il est dans ses structures, dans son organisation, dans son autonomie subsiste et subsistera, j'en donne l'assurance à l'Assemblée nationale.

Cela dit, j'ai des explications plus complètes à fournir à l'Assemblée sur trois points importants : les pêches maritimes, l'armement au commerce et les constructions navales.

Le budget des pêches maritimes, on l'a indiqué, se caractérise, comme la plupart des secteurs du budget du ministère des transports, par une réduction des crédits prévus au titre IV, les subventions directes de l'Etat à l'organisation des marchés disparaissant du fait du passage au nouveau régime de financement des organisations de producteurs par le F.E.O.G.A., et par une majoration des autorisations de programme concernant l'adaptation et la modernisation de l'industrie des pêches maritimes.

Je conviens que, dans ce dernier domaine, l'accroissement des crédits, d'une année sur l'autre, est relativement modeste puisque nous passons de 18 millions de francs en 1971 à 20 millions dans le budget de 1972. Dès lors, les milieux concernés, comme les parlementaires, se sont très naturellement fait l'écho des inquiétudes qui sont nées à ce sujet.

Il est bien vrai pourtant que la politique d'aide à la construction de navires de pêche industrielle qui a été lancée en 1970

s'est concrétisée par un certain nombre de résultats non négligeables. Il s'agit, dans votre esprit comme dans le mien, de poursuivre et, si possible, d'intensifier les efforts qui ont été entrepris alors.

Nul plus que moi — je le dis à M. Dehen, mais aussi à l'Assemblée nationale — n'est persuadé que ces efforts, en fin de compte, n'aboutiront que le jour où sera établi en faveur de l'armement à la pêche un programme pluriannuel d'investissements semblable, dans ses grandes lignes, à celui qui a déjà été et est encore pratiqué en faveur de l'armement au commerce.

Les réflexions et les études ont tout de même progressé depuis 1969 et je peux annoncer qu'un groupe de travail va incessamment se constituer et, dans un délai très court, soumettra ses conclusions au Gouvernement. Sans attendre la constitution de ce groupe de travail, peu de semaines après mon retour au ministère des transports, j'ai obtenu du ministre de l'économie et des finances la réunion, au niveau des services, de nos collaborateurs respectifs et j'ai indiqué à M. le Premier ministre lui-même l'intérêt économique et social évident qu'il y avait à envisager le développement d'un tel programme.

Je crois pouvoir dire que le premier semestre de l'année 1972 ne s'achèvera pas sans que ce programme ait été définitivement mis au point.

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis, et M. Albert Dehen. Très bien !

M. le ministre des transports. Mais, dans le domaine des pêches maritimes, qu'il s'agisse de l'organisation des marchés, des structures de la profession, des aides à apporter à l'armement, l'intervention de la réglementation communautaire et l'avenir de la politique européenne des pêches pèsent d'un poids qui n'est pas négligeable.

Vous rappelez, il y a un instant, monsieur Dehen, que, depuis le 1^{er} février dernier, les règlements communautaires relatifs à l'organisation des marchés et aux structures étaient entrés en vigueur et que leur application n'avait pas posé de problème particulier à la pêche française grâce, il faut bien le dire, aux qualités de notre organisation nationale, et je pense spécialement aux fonds régionaux d'organisation des marchés.

Vous savez que j'ai pu obtenir que les F. R. O. M., qui ont parfaitement fonctionné dans les années difficiles, soient maintenus dans la nouvelle organisation arrêtée à Bruxelles. Je crois pouvoir dire — j'en ai été le témoin lors de voyages accomplis sur les côtes françaises au cours du printemps et de l'été dernier — que cette solution a donné la plus large et la plus grande satisfaction à nos professionnels.

Cependant, je ne considère pas que l'acquis communautaire, par ses aspects positifs, ne doive pas être, à chaque instant, défendu dans la perspective de l'entrée dans la Communauté d'un certain nombre de pays, que l'on appelle les pays candidats à l'adhésion.

Jusqu'à présent — pourquoi en faire mystère ? il suffit d'ailleurs de lire la presse française pour en être informé — nous avons rencontré les plus grandes difficultés à Bruxelles pour faire admettre à nos futurs partenaires l'ensemble des règlements communautaires, ce que nous appelons les acquis communautaires en matière de pêches maritimes tels qu'ils ont été élaborés, avec beaucoup de difficultés, au cours des années précédentes.

La semaine dernière encore, aucune entente n'a pu intervenir entre les Six, qui présentent un front commun parfaitement soudé et cohérent, je puis vous en donner l'assurance, et les représentants des pays candidats à l'adhésion. Avant la fin du présent mois, le problème sera de nouveau évoqué à Bruxelles, mais il semble bien, il est même certain, que les Six entendent maintenir intégralement le front qu'ils ont constitué — je schématise, mais cela correspond parfaitement à la situation — et demander aux pays candidats à l'adhésion d'accepter la politique communautaire en matière de pêches telle qu'elle a été établie et telle qu'elle est appliquée, sous réserve, bien entendu, de dérogations dans le temps qui devraient permettre les adaptations nécessaires.

Je peux donner l'assurance à l'Assemblée nationale que les intérêts dont nous avons la charge ne seront en aucun cas sacrifiés et que la politique communautaire, qui a été ici largement approuvée, sera sauvegardée dans la perspective de l'entrée dans le Marché commun des pays actuellement candidats à l'adhésion.

Telles sont, sur ce premier chapitre des pêches maritimes, les informations que je voulais communiquer à l'Assemblée.

Deux autres chapitres vont maintenant retenir notre attention. Il s'agit de la construction navale et de l'armement au commerce.

La construction navale et l'aide qu'elle comporte, selon un plan que l'Assemblée connaît bien, ont été largement traitées par les rapporteurs et par les orateurs. Je n'y reviendrai donc pas, sinon pour dire que, actuellement, le carnet de commandes des chantiers navals français — tous chantiers confondus, grands, moyens et petits — est le quatrième du monde, après ceux du Japon, de la Suède et de l'Allemagne fédérale. Il représente un peu plus de 7 p. 100 du carnet de commandes mondial.

En tonnage, notre carnet de commandes a légèrement régressé, puisqu'il est passé de 5.571.000 tonneaux de jauge brute à 5.086.000 tonneaux entre le 1^{er} juillet 1970 et le 1^{er} juillet 1971. Mais il n'en est pas de même, bien sûr, si l'on exprime ce carnet de commandes en valeur. Il faut d'ailleurs noter à ce sujet ce qui m'apparaît comme un trait assez caractéristique : la forte proportion de navires spécialisés dans les nouvelles unités mmandés.

Ainsi donc le plein emploi de la capacité de production de nos chantiers navals est-elle garantie, au moins pour les cinq grands chantiers, jusqu'à une date se situant sensiblement entre le début de 1974 et la fin de 1975.

Certains orateurs ont fait allusion aux difficultés que connaissent deux de nos grands chantiers sur les cinq qui sont en activité. Ces difficultés sont réelles. Mais il appartient aux industriels de prendre toutes mesures nécessaires pour redresser la situation.

J'indique à l'Assemblée nationale, et plus spécialement à M. Cermolacce, que la situation des moyens et petits chantiers retient l'attention du Gouvernement. Si je voulais expliquer d'un mot l'origine de cette situation, je dirais qu'elle est essentiellement imputable à la politique de dumping que pratiquent les chantiers navals des pays de l'Est.

M. Paul Cermolacce. Vous oubliez les commandes que ces pays de l'Est nous passent !

M. le ministre des transports. Enfin, la situation de la flotte de commerce est caractérisée par un développement du plan de relance, développement qui s'effectue dans des conditions satisfaisantes. Pour l'année 1972, une somme de 110 millions de francs est inscrite en autorisations de programme et une somme de 80 millions de francs en crédits de paiement. Donc, pour l'année 1971-1972, l'ensemble de ces dotations représente 40 p. 100 des engagements financiers du Plan. Elles permettront de suivre le rythme des livraisons dont la date déclenche, comme vous le savez, le versement de la première moitié de la prime, celui de la seconde moitié intervenant un an plus tard.

Certes, les crédits affectés aux deux compagnies d'économie mixte sont en diminution par rapport à l'année dernière, et certains s'en sont émus. Mais il est économiquement sain que les subventions d'exploitation diminuent en raison, partiellement, du retrait progressif des paquebots, l'Etat cependant compensant les charges particulières de retraites héritées du passé et les indemnités de licenciement.

C'est volontairement qu'aucun crédit n'est inscrit au présent budget, au titre de la dotation en capital de nos deux compagnies d'économie mixte. En effet, le Gouvernement entend préalablement se prononcer sur le programme d'investissement de ces deux compagnies et sur les modalités de financement de ce programme.

Il est superflu que j'indique à l'Assemblée que les études entreprises à ce sujet sont déjà très avancées. J'en connaîtrai très prochainement les conclusions et sans doute avant la fin de l'année le Gouvernement sera en mesure de se prononcer sur le programme d'investissement des deux compagnies d'économie mixte et de fixer le montant de leur dotation en capital.

En outre — et je m'attendais à ce que cette préoccupation se manifestât — M. Christian Bonnet, M. Miossec et d'autres orateurs, ont évoqué les conséquences de la crise monétaire sur l'armement au commerce.

Dès l'origine, j'ai moi-même défendu le principe suivant lequel l'armement doit être considéré comme une importante industrie exportatrice beaucoup plus que comme une industrie de services et que, de ce chef, elle me paraissait devoir être justiciable du franc commercial et non du franc financier.

Il est vrai aussi que la suppression du marché de la devise-titre a sensiblement amélioré la situation des compagnies, ou du moins que celle-ci est moins compromise que précédemment. De même, le relèvement du niveau général des frets a permis aux compagnies de trouver une compensation à la situation actuelle qui leur est faite ; mais je ne considère pas pour autant que le problème posé soit réglé et j'espère très rapidement aboutir à une solution qui tiendrait compte des vraies caractéristiques des compagnies d'armement et en même temps de leur véritable intérêt.

Il en est d'ailleurs de même en ce qui concerne les compagnies de transport aérien, ce qui m'évitera par conséquent de le redire tout à l'heure en réponse à ceux qui auraient à m'interroger.

La situation que connaît l'armement au commerce depuis un certain nombre de mois, en raison des grèves répétées qui s'y sont produites et qui se produisent encore, préoccupe, non seulement les partenaires sociaux, mais aussi le Gouvernement.

Devant le prolongement de cette situation et ainsi que les textes le prévoient, le comité central des armateurs de France a demandé au ministère des transports, pour essayer de mettre un terme au conflit, de tenter de concilier les points de vue. Bien que jusqu'à présent — respectueux en cela d'une doctrine qui a été maintes fois, non seulement affirmée ici par le Premier ministre, mais encore mise en pratique — nous ayons eu le souci de rester à l'écart d'une discussion qui concerne d'abord les deux parties en cause, j'ai demandé, étant donné que nous ne sommes pas indifférents aux conséquences de ce conflit, qu'une première réunion tripartite ait lieu sans tarder ; je peux d'ores et déjà annoncer à l'Assemblée nationale que cette première réunion se tiendra demain 16 novembre sous la présidence et l'autorité du secrétaire général de la marine marchande.

Je voudrais profiter de l'occasion qui m'est donnée pour lancer un appel pressant aux responsables, quels qu'ils soient, de cette situation, en leur demandant, lorsque se réunira ce groupe de travail, de faire preuve de l'objectivité nécessaire et de se souvenir que leurs intérêts seront d'autant mieux protégés que ce secteur de notre économie saura conserver sa vitalité face à la concurrence qui ne cesse de le menacer.

Je formule le souhait que cet appel à la sagesse et à l'objectivité, dans la claire conscience des intérêts en jeu, soit une fois pour toutes entendu.

Telles sont, messieurs les députés, les quelques réflexions que m'a inspirées ce débat. Je vous remercie de la contribution que vous avez apportée et des suggestions que vous avez bien voulu faire au ministre chargé de la marine marchande.

Je vous demande de retenir de ce budget, quelles que soient ses imperfections, qu'il marque un progrès, sous ses aspects les plus essentiels, par rapport au budget de 1971.

J'espère que cette constatation sera l'élément déterminant qui vous permettra, en fin de compte, de l'approuver. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports IV. — Marine marchande :

ETAT B

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

- « Titre III : + 1.932.209 francs ;
- « Titre IV : + 32.760.000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme, 12.855.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 5.143.000 francs. »

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

- « Autorisations de programme, 648.330.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 375.507.000 francs. »

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

M. Marc Bécam. Monsieur le ministre, je voudrais très brièvement évoquer la mémoire de votre prédécesseur au ministère des transports.

Je ne peux en effet oublier que M. Mondon fit, l'an dernier, en présentant son budget, sa dernière intervention en réponse à une question que je lui avais posée. Cela étant rappelé avec émotion, je voudrais dire quelques mots de l'enseignement mari-

time en espérant que M. le président voudra bien me permettre d'intervenir maintenant, encore que cette question dépende du titre IV...

M. le ministre des transports. Le vote sur ce titre est réservé.

M. Marc Bécam. Je le sais, monsieur le ministre, mais il ne me sera pas possible d'intervenir sur ce titre mercredi matin, aussi voudrais-je le faire aujourd'hui.

Les effectifs des écoles d'apprentissage de la pêche tendent à retrouver un meilleur équilibre et progressent d'environ 10 p. 100. Or, les crédits qui leur sont affectés n'augmentent que de 4,27 p. 100 alors que l'ensemble des crédits du titre IV augmente de 8 p. 100. Comment dès lors équilibrer la situation financière de ces écoles ? Ne serait-il pas judicieux, plutôt que de diviser la subvention par le nombre des élèves, d'attribuer à chaque école une part forfaitaire ? Nous éviterions ainsi des crises comme celle que nous avons connue à Guilvinec il y a trois ans et que seule la compréhension de la marine marchande a pu dénouer : deux ou trois élèves supplémentaires permettent à une école de recevoir les subventions de l'Etat ; que ses effectifs diminuent d'autant l'année suivante, et elle perd le bénéfice de cette subvention, son fonctionnement incombant alors entièrement au comité local des pêches.

Ma proposition, monsieur le ministre, mérite d'être prise en considération, car un système de subvention forfaitaire assortie de contributions complémentaires des collectivités locales permettrait une gestion optimale et plus stricte des écoles d'apprentissage de la pêche.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Si je ne puis aujourd'hui mesurer les implications de la proposition de M. Bécam, je puis en revanche lui assurer que je suis tout à fait disposé à l'étudier.

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

M. Jean Fontaine. Mon propos sera bref. Je veux simplement, monsieur le ministre, attirer votre attention sur deux points précis.

Le premier concerne l'augmentation incessante des tarifs du fret maritime à destination de la Réunion. En six ans, ils se sont accrus de plus de 50 p. 100, ce qui entraîne des conséquences très lourdes sur le coût de la vie dans ce département d'outre-mer puisque tout ce qui y est consommé vient de la métropole, et le plus souvent par bateau.

Vous me répondrez certainement, monsieur le ministre, que les tarifs sont discutés et fixés par la conférence internationale et que le Gouvernement n'a plus alors son mot à dire. Mais le secrétariat général à la marine, avant de les homologuer, pourrait très bien faire valoir qu'ils sont particulièrement exagérés.

Je soulèverai maintenant deux questions complémentaires.

En premier lieu, la persistance du monopole de pavillon nous empêche de faire jouer la concurrence. Nous sacrifions ainsi à des intérêts monopolistiques les intérêts des usagers et des consommateurs.

En second lieu, comment admettre que le même matériau, transporté par le même bateau, coûte plus cher à la Réunion qu'à l'île Maurice, laquelle en est éloignée de 200 kilomètres ? Si la conférence internationale maritime est en cause, l'anomalie est flagrante ; je peux d'ailleurs vous en fournir des preuves.

Ma seconde observation, qui concerne la formation professionnelle des marins, va dans le même sens que celle de M. Bécam.

La Réunion possède une école d'apprentissage de la marine qui forme régulièrement, bon an mal an, entre 50 et 75 marins. Mais les armateurs français, plutôt que de faire appel à ces jeunes marins, préfèrent recruter des Malgaches ou des Comoriens, dont les salaires sont plus bas.

Il s'agit de savoir si ces armateurs doivent gagner sur les deux tableaux : lorsqu'ils sont en difficulté, ils font appel aux subventions budgétaires ; lorsque le Gouvernement leur demande de suivre ses actions sociales, ils refusent de le faire.

Vos services, monsieur le ministre, devraient intervenir auprès de ces armateurs pour les inciter à recruter de préférence des marins formés et nantis de leur C.A.P. plutôt que des Malgaches ou des Comoriens n'ayant aucune formation professionnelle.

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mon observation porte sur la situation des retraités de la marine qui ont cessé leur activité avant ou après la promulgation de la loi de 1948.

Le Gouvernement ne pourrait-il, à leur égard, agir comme il l'a fait l'an dernier pour les accidentés du travail et déposer un projet de loi mettant fin au contentieux des « avant-loi » ?

Je suis persuadé qu'il y a beaucoup d'analogies entre la situation des accidentés du travail et la situation des marins d'avant 1948.

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

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. A la demande du Gouvernement et de la commission des finances, le vote sur le titre IV est réservé jusqu'à l'examen des crédits des charges communes.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre les titres V et VI.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

Après l'article 57

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 116 du Gouvernement qui tend, après l'article 57, à insérer le nouvel article suivant :

« Le paragraphe III de l'article 2 nouveau de l'ordonnance n° 58-1357 du 27 décembre 1958, figurant à l'article 8 de la loi de finances rectificative pour 1970 (n° 70-1283 du 31 décembre 1970), est remplacé par les dispositions suivantes :

« III. — Le produit de la taxe est recouvré par l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

« A défaut de déclaration faite dans les conditions et délais fixés par le décret prévu au paragraphe IV ci-dessous, il peut être procédé à la taxation d'office. Dans ce cas, comme en cas de défaut de versement, une majoration de 10 p. 100 est applicable ».

La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Cet amendement a pour simple objet de permettre à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes de recouvrer directement le produit de la taxe instituée par l'ordonnance du 27 décembre 1958 et destinée à financer le contrôle sanitaire des conserves et semi-conserves de poissons.

Il me semble d'ailleurs que cet amendement ne soulèvera aucune difficulté de la part de la commission des finances ni de la commission de la production et des échanges.

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

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement distribué trop tard.

A titre personnel, il ne me paraît pas qu'elle eût émis une quelconque réserve si le texte lui avait été soumis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 116.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (IV. — Marine marchande).

TRANSPORTS (suite).

III. — Aviation civile.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (III. — Aviation civile).

La parole est à M. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits du budget de l'aviation civile seront, en 1972, en nette augmentation.

Si les dépenses ordinaires n'augmentent que modérément, les dépenses en capital enregistrent une importante progression. Les crédits d'investissement passent de 1.229 millions de francs en 1971 à 1.600 millions en 1972, ce qui représente une augmentation d'environ 30 p. 100. La progression des autorisations de programme est, par ailleurs, également très marquée.

Pour l'essentiel, ces augmentations sont le fait du chapitre le plus important du budget de l'aviation civile, relatif aux grands programmes d'études et de développement de matériel aéronautique.

Mon propos se limitera aux quatre grands programmes actuels de construction aéronautique. Quatre programmes, en effet, sont à l'ordre du jour car, à côté du Concorde, de l'Airbus et du Mercure, nous avons en projet la fabrication d'un moteur, et ce projet mérite notre attention au même titre que la fabrication des cellules.

Les autorisations de programme concernant le Concorde, l'Airbus et le Mercure atteindront, en 1972, 1.300 millions de francs se répartissant comme suit : 810 millions pour le Concorde, 330 millions pour l'Airbus, 160 millions pour le Mercure.

Le Concorde est donc toujours le programme le plus important de l'aéronautique française. Sur le plan technique, les essais en vol se sont poursuivis à une bonne cadence. Au milieu de l'été, les deux prototypes avaient effectué six cents heures de vol environ, dont plus d'un quart à une vitesse supersonique.

Sur le plan commercial, les sociétés aéronautiques accentuent leur effort dans le domaine des ventes. Les prototypes ont été présentés au cours des derniers mois au salon du Bourget et, plus récemment, en Amérique latine. Les compagnies de transport attendent maintenant, avant de négocier les contrats de vente, que leur soient communiqués à la fois le dossier des performances et le prix de l'appareil. Actuellement, les soixante-quatorze options prises par seize compagnies de transport aérien sont maintenues.

Les industriels chargés du développement de l'avion continuent à faire de gros efforts pour réduire le bruit de l'appareil au voisinage des aéroports. On peut affirmer que Concorde ne sera pas plus bruyant que les quadriréacteurs actuellement en service.

En ce qui concerne la position des aéroports américains dans cette affaire, il a été indiqué à votre commission des finances que la conception de l'avion étant antérieure à la nouvelle réglementation en matière de bruit, Concorde ne sera pas obligé de se conformer à ces dispositions, ce qui est également le cas pour le Boeing 707 et le Douglas DC 8.

Sur le plan financier, qui nous intéresse spécialement ici, les services officiels ont estimé que la somme globale à la charge des deux gouvernements, français et britannique, atteindrait, aux conditions économiques de décembre 1970, au total 11.700 millions de francs.

Selon cette hypothèse, et compte tenu des taxes, études annexes et investissements spécifiques, l'ensemble des dépenses du côté français s'élèverait à environ 7.500 millions de francs.

A la fin de la présente année, les autorisations de programme ouvertes et utilisées depuis 1962 dépasseront légèrement 5 milliards de francs. Les crédits de paiement correspondants se situeront à 4.700 millions de francs.

J'ajoute que Concorde représente — et chacun le sent — un tel facteur de progrès technique et comporte de telles innovations qu'il est normal que l'Etat supporte, en définitive, une fraction du coût de l'opération.

Mais l'importance du programme de construction de Concorde ne doit nullement avoir pour effet de nous conduire à sous-estimer la valeur des autres programmes en cours.

Le premier de ceux-ci, au moins chronologiquement, concerne l'Airbus. Depuis mai 1969, date de la signature du protocole d'accord entre les gouvernements français et allemand, des étapes importantes ont été franchies dans la réalisation de ce programme. Je citerai, entre autres, la participation des Pays-Bas à l'entreprise et la constitution d'un groupement d'intérêt économique permettant d'organiser la maîtrise d'œuvre de l'ouvrage.

Le premier vol de l'appareil est prévu pour 1972, et l'on pense que le certificat de navigabilité pourrait être accordé au début de l'année 1974. Je précise que, jusqu'alors, le programme s'est déroulé selon les prévisions.

L'intérêt manifesté par les compagnies aériennes pour cet appareil s'est largement développé. Tout récemment, le conseil d'administration d'Air France a décidé de passer une commande ferme de six appareils, dont trois livrables en 1974 et trois, en 1975. Air France a pris, en outre, une option sur dix autres Airbus.

Conçu après Concorde, l'Airbus paraît donc, sur le plan commercial, disposer d'un bel avenir. Les constructeurs estiment que cet appareil pourrait être vendu à 300 ou 400 exemplaires.

Sur le plan financier, le montant des autorisations de programme consacrées à l'Airbus s'élèvera, à la fin de 1971, à 760 millions de francs, et les crédits de paiement à 650 millions de francs. Actuellement on estime que, du côté français, le coût total du programme pourrait être de l'ordre de 1.350 millions de francs. Toutes ces sommes sont, je le précise, des avances dont le remboursement devrait intervenir sous la forme d'une redevance sur le produit de la vente des appareils, des moteurs et des pièces de rechange.

Le programme Airbus est donc intéressant, judicieusement choisi, et il devrait démontrer la valeur de la coopération franco-allemande dans le domaine de l'aéronautique.

L'avion Mercure — objet du troisième programme, dont je vous entretiendrai brièvement — a effectué son premier vol au mois de mai 1971. Il a été présenté au public au salon du Bourget. La rapidité avec laquelle ces résultats ont été acquis doit être particulièrement soulignée. Le deuxième prototype doit voler vers le milieu de l'année 1972 et la certification est prévue par le constructeur pour 1973. Actuellement, la production de série s'organise.

L'entreprise Dassault-Breguet s'est, on le sait, assuré le concours de constructeurs étrangers, notamment en Europe. La participation étrangère, qui représentait initialement 30 p. 100 environ du programme, devrait s'élever jusqu'à atteindre environ 40 p. 100.

D'ores et déjà, des options ont été prises, notamment par Air Inter, et l'on prévoit la transformation rapide de certaines de ces options en commandes fermes.

Au plan financier, la participation de l'Etat a été estimée à 80 p. 100 de la part française du coût de développement de l'appareil.

La France ne peut toutefois construire uniquement des cellules. Il faut aussi qu'elle ait sa place sur le marché des moteurs.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Très bien !

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. C'est pourquoi le projet a été formé de construire un moteur correspondant aux besoins actuellement recensés de l'aéronautique civile.

Les études menées ont prouvé l'existence d'un marché potentiel important pour un réacteur de dix tonnes de poussée.

La S. N. E. C. M. A. a pris cette affaire en main mais il est clair qu'elle ne peut la mener seule. L'opération ne sera, en effet, commercialement intéressante que si le moteur est vendu à de très nombreux exemplaires aux Etats-Unis. L'association avec un motoriste américain était donc dans la logique de l'entreprise et récemment un accord est intervenu entre la S. N. E. C. M. A. et la firme américaine General Electric.

En outre, la S. N. E. C. M. A. associera des motoristes européens à cette entreprise et le président de Rolls Royce a récemment encore montré tout l'intérêt qu'il y portait. S'agissant d'un programme comportant moins d'aléas que ceux qui concernent les cellules, la construction de ce moteur devrait apporter à l'aéronautique française toutes les satisfactions qu'elle en attend.

Présente dans la construction des supersoniques comme dans celle de subsoniques, présente aussi dans la fabrication des moteurs, l'aéronautique française occupe une place de choix dans le monde. Peut-être connaîtra-t-elle des périodes moins fastes que celle que nous vivons actuellement, qui se caractérise par un certain effacement temporaire de l'industrie américaine. Mais quelles que soient les variations de la conjoncture, la volonté ne manquera jamais de demeurer au premier rang.

Ayant consacré cette part de mon intervention à la construction aéronautique, je ne pourrai, dans le temps qui me reste, passer en revue l'ensemble des problèmes de l'aviation civile. Aussi, pour des domaines aussi importants que l'aviation générale et le secrétariat général à l'aviation civile, suis-je contraint de vous renvoyer à mon rapport écrit. Il me reste donc à évoquer rapidement les questions qui touchent aux aéroports, aux compagnies aériennes et plus généralement à l'évolution du transport aérien civil.

Dans le domaine des aéroports, je ne reprendrai pas à cette tribune les indications contenues dans mon rapport écrit sur les programmes des travaux actuellement en cours, qu'il s'agisse de l'aéroport de Paris ou des aérodromes de province et d'outre-mer.

Toutefois, je rappellerai d'un mot que la construction de l'aéroport de Roissy-en-France se poursuit conformément aux prévisions et que dans ce domaine, fait rare et donc particuliè-

rement louable, il n'est à craindre aucun dépassement de crédit ; bien plus, l'augmentation des prix enregistrée depuis l'ouverture des chantiers ne se trouvera que partiellement répercutée dans le montant des dépenses. L'événement est à ce point remarquable qu'il convenait de le souligner.

Pour ce qui est des aérodromes, je voudrais simplement noter que le financement des infrastructures se présentera durant le VI^e Plan dans des conditions qui seront, pour les collectivités locales, relativement moins favorables que durant le V^e Plan. S'agissant en particulier des aérodromes appartenant à l'Etat et qui ont fait l'objet d'une concession, la participation des gestionnaires et des collectivités aux dépenses d'équipement devrait augmenter. Ainsi, pour les pistes, les voies de circulation, les aires de stationnement et les hangars, le taux moyen de cette participation passera de 48 p. 100 pendant le V^e Plan à 67 p. 100 durant le VI^e.

Sans entrer dans le détail, il convient de souligner cette part accrue que l'on entend, semble-t-il, faire supporter aux collectivités locales. J'aimerais que le Gouvernement nous précise ses intentions en cette affaire et nous indique très exactement dans quelles conditions sera financé le développement des aérodromes de province.

Les trois grandes compagnies aériennes françaises ont connu en 1970 un trafic qui s'est développé de façon satisfaisante. Si sa croissance a été inférieure à la moyenne mondiale dans le domaine du fret, elle lui fut supérieure en ce qui concerne les passagers. La progression la plus vive a été enregistrée par Air Inter.

Les résultats du 1^{er} semestre 1971 accusent une baisse par rapport à ceux de la période correspondante de 1970 en raison notamment de l'interruption de l'activité des compagnies pendant près de quatre semaines, à la suite des conflits sociaux ; les compagnies estiment généralement que cette perte de trafic sera récupérée au moins en partie.

Les résultats financiers des compagnies françaises pour 1970 n'ont pas été mauvais. Les trois grandes compagnies ont dégagé un léger bénéfice. Il est cependant à craindre qu'il n'en soit pas de même en 1971 pour de multiples raisons.

Le montant des investissements des compagnies aériennes va se trouver majoré dans de très notables proportions au cours des années à venir.

Cette politique implique que l'exploitation soit poursuivie dans un souci de rigueur budgétaire afin de comprimer les coûts au maximum. Qu'il s'agisse des prestations offertes à la clientèle, du réexamen de la rentabilité de certaines dessertes, de la nécessité de certains investissements commerciaux, ou de l'importance des états-majors, des révisions devront, à coup sûr, être entreprises.

Cette rigueur est d'autant plus nécessaire que les compagnies régulières s'affrontent et ont en face d'elles une concurrence redoutable en raison du développement des vols non réguliers. Les éléments qui donnent à penser que la situation des compagnies aériennes françaises, globalement considérée, ne s'améliorera pas au cours des prochaines années sont simplement le reflet de l'évolution plus générale du transport aérien mondial.

On constate en effet que la croissance du trafic des principales compagnies aériennes a tendance à s'infléchir, spécialement aux Etats-Unis où il a pratiquement stagné en 1971. Faut-il craindre qu'en ce domaine, comme en d'autres, la situation américaine ne fasse que préfigurer ce qu'il adviendra en Europe ?

La capacité des sièges offerts a considérablement augmenté depuis que les compagnies aériennes se sont dotées d'avions gros porteurs. Le coefficient de remplissage a donc diminué pour la plupart des compagnies. Naturellement, cette évolution n'est pas de nature à accroître la rentabilité du transport aérien. D'autant moins que la politique des baisses de tarifs défendue à ce moment par les Anglo-saxons risque une fois encore de l'emporter.

Faute d'accord d'ensemble entre les grandes compagnies, les baisses consenties par la Lufthansa et les compagnies américaines devront être acceptées par leurs concurrents, et ce au moment même où le développement des charters a sans doute réduit la progression du trafic des compagnies régulières. Cette politique des tarifs est-elle judicieuse ? Il convient à tout le moins de s'interroger.

Dans un autre domaine — et je terminerai sur ces propos — la majoration des coûts du transport aérien est sensible, qu'il s'agisse de la hausse du prix des carburants, des augmentations de salaires, de la majoration des redevances. De plus, la hausse des taux d'intérêt grève le compte d'exploitation de sociétés qui supportent des investissements très lourds.

Vous sentez, monsieur le ministre, combien le maire de Toulouse est attaché aux réussites de l'aéronautique française...

M. le ministre des transports. Bien sûr !

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Or, les programmes actuels sont bons. Nous souhaitons ardemment leur réussite et par conséquent le maintien de la France à la place privilégiée qu'elle occupe dans le domaine de l'aviation civile.

C'est dire que votre commission des finances et son rapporteur vous demandent, mes chers collègues, d'adopter les crédits de l'aviation civile. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, abordons-nous en matière de transport aérien, et donc de développement de l'industrie aéronautique civile, une période de crise ? Devons-nous plus simplement, comme cela nous est déjà arrivé, faire face aux contraintes d'une mutation ?

Il importe, je crois, de discerner parmi tous les signes qui nous parviennent ceux qui nous permettront, par une claire analyse, de prévoir ce qui se passera dans la prochaine décennie.

Quels sont ces signes ? Quelle est leur signification ? Je m'attacherai brièvement à ceux qui me paraissent les plus lourds de sens.

D'abord les incertitudes touchant au développement du transport aérien mondial ! Il a connu depuis une vingtaine d'années une croissance — exceptionnelle et régulière — de 13 p. 100 à 15 p. 100 par an. Cette progression semble menacée. Allons-nous pour autant vers une stagnation ou une régression ? Cela dépend de la possibilité qu'auront les compagnies aériennes de choisir entre une politique de bas tarifs qui, en attirant de nouvelles couches de clientèle, ne provoquerait pas la chute des recettes, et une politique de vérifié des tarifs correspondant à l'effort croissant d'investissement et à une modernisation accélérée du matériel qui lui ôte toute chance de rentabilité.

La tendance mondiale, fort heureuse d'ailleurs, de transfert de programmes militaires vers le secteur civil, offre aux compagnies des matériels nouveaux particulièrement attrayants, car l'industrie est ambitieuse.

A partir du moment où des prototypes sont présentés au public, la clientèle exerce une pression sur les compagnies qui doivent inéluctablement acquérir ces nouveaux appareils.

A l'heure actuelle, les choix paraissent difficiles.

Dans le domaine des infrastructures, des questions se posent et cela est également fort important. La saturation des plus grands aéroports internationaux conduit, même si ce n'est pas toujours très logique, à préférer la masse, l'utilisation de Boeing 747, par exemple, à la fréquence qui satisfait tout de même mieux le passager et permet une exploitation plus souple. Mais c'est, là encore, une contrainte avec laquelle nous sommes confrontés.

Des risques apparaissent dans la prévision des infrastructures en raison, notamment, de l'utilisation prévue des avions à décollage court et à décollage vertical. Les difficultés croissantes de liaison entre les villes et leurs aéroports n'ont pas encore trouvé de solution véritable. Peut-être le moment est-il venu d'envisager deux types d'aéroports des aéroports pour long-courriers, où atterriront et décolleront les appareils supersoniques, et des plates-formes très proches des agglomérations destinées au trafic des avions à décollage court d'abord, des avions à décollage vertical ensuite.

Tels sont, entre autres, monsieur le ministre, les points sur lesquels nous désirons connaître les orientations et les choix du Gouvernement. Car, dans une crise, on ne peut guère que subir, mais dans une période de mutation — et nous pensons que nous nous trouvons dans une telle période — la justesse des choix est déterminante. Nous ne doutons pas de votre volonté de permettre à notre industrie de l'aéronautique civile non seulement de résister aux courants actuels qui paraissent assez défavorables, mais plus encore de les utiliser, car ils peuvent nous être bénéfiques.

Devant limiter mon propos à quelques sujets essentiels, je ne dirai que quelques mots de la compagnie Air Inter. Au cours des dernières années, notre attitude a été parfois critique à son égard et nous attendons encore un certain nombre d'améliorations quant à son développement et à son organisation. Mais il est juste de faire remarquer que, pour la première fois, cette compagnie ne fera pas appel à la subvention. Je le fais avec d'autant plus de facilité que, jusqu'à présent, je n'ai pas adressé beaucoup de compliments à Air-Inter. De 10 millions de francs en 1970, cette subvention est passée à 3 millions en 1971 et sera supprimée l'année prochaine. Cela mérite tout de même d'être souligné.

Dans un autre domaine, qui est non pas celui de la gestion financière mais celui de la technique, je trouve qu'on n'a pas

assez parlé de la grande première mondiale qu'a constituée l'utilisation, pour la première fois, du système d'atterrissage tout temps sur les avions d'Air Inter. Pour une compagnie intérieure court-courrier, la régularité est évidemment l'argument essentiel.

Le fait que la France se trouve ici, avec cette compagnie, à la pointe du progrès technique, à la suite d'ailleurs de longues études, me paraît particulièrement significatif.

Après avoir examiné le budget de l'aviation civile et émis notamment un avis favorable à l'engagement des crédits nécessaires à la construction des appareils Concorde, Airbus et Mercure, la commission de la production et des échanges demande à l'Assemblée d'adopter le budget qui lui est soumis. (Applaudissements.)

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

M. Charles de Chambrun. Monsieur le ministre, en considérant les dix dernières années pendant lesquelles s'est forgé le destin du Concorde et en analysant à travers le dossier de cet appareil la succession des responsabilités collectives ou individuelles qui, en définitive, aboutissent aux difficiles décisions auxquelles vous avez à faire face, je ne puis m'empêcher de méditer sur ces quelques lignes écrites par le chancelier d'Aguesseau :

« S'ils veulent que le pouvoir souverain soit sans bornes, c'est afin de pouvoir tout pour eux-mêmes. L'exemple devient ainsi contagieux et il ne reste bientôt plus dans un Etat que des intérêts particuliers qui forment par leur combat une espèce de guerre domestique rompant les nœuds de la société. »

En effet, dans certaines nations développées, le cumul d'intérêts particuliers et collectifs fait que, souvent, la vente d'un produit, qui devrait être le but final, apparaît secondaire par rapport à la vente de sa conception, laquelle devient ainsi l'un des buts réels. C'est un problème de sophistication.

En des termes plus conformes à notre temps, un jeune économiste a stigmatisé cette situation, propre à beaucoup de nos industries nationales, comme une « recherche permanente visant à la monopolisation des pertes et à la privatisation des bénéfices ».

Assurément, les gouvernements français et anglais risquent d'encourir une telle accusation s'ils envisagent de réduire à zéro les quelque 15 milliards de francs engagés pour les études et la mise au point de : Concorde. De surcroît, ne pas les incorporer dans le coût de l'opération présente un inconvénient commercial grave : celui de voir se fermer le marché américain en vertu des lois antidumping.

Evidemment, vous pouvez les incorporer dans une production théorique : pour 700 avions, cela représenterait 22 millions de francs par appareil et, pour 200 avions, 75 millions de francs. Mais pensez-vous en vendre autant ?

Certes, vous pourriez évoquer l'argument de plus en plus fréquemment avancé concernant les retombées technologiques. Mais vous savez à quel point une telle affirmation doit être nuancée, tant l'espionnage industriel et les apports étrangers font que l'actif se situe, en définitive, plutôt au niveau du capital humain qui a su maîtriser ces techniques et que l'on doit protéger contre l'éphémère si l'on veut qu'il reste acquis.

C'est à ce niveau que se pose le problème pour la prochaine décennie. En effet, le programme Airbus ne sera opérationnel que sur un marché très concurrentiel. La baisse des tarifs de transport sur les long-courriers, phénomène prévu par de nombreux spécialistes dès l'annonce de la mise en chantier des Boeing 747, et l'amenuisement des marges bénéficiaires des compagnies aériennes diminuent encore les quelques créneaux de commercialisation du Concorde.

Or si nous vendons difficilement, comment maintiendrez-vous le niveau de l'emploi de notre industrie nationale, lequel est indispensable pour préserver cet actif technologique ? En inventant de nouveaux programmes ? En modifiant ceux qui existent ?

Les décisions commerciales que votre homologue britannique et vous-même avez à prendre représentent donc une lourde responsabilité. Et je doute fort qu'une publicité tapageuse, même présentée sous des traits gracieux, puisse l'alléger : je songe à la photographie parue hier à la « une » d'un grand quotidien et montrant une princesse en train de prendre les commandes.

Pour conclure, je dirai, monsieur le ministre, qu'en vertu de l'adage « il vaut mieux prévenir que guérir » pris dans son sens littéral, le Gouvernement aurait intérêt à informer l'opinion publique des difficultés auxquelles il aura à faire face dans ce domaine.

Si un reproche peut être fait au Gouvernement à propos du Concorde, c'est peut-être de s'être laissé obnubiler jusqu'à pré-

sent par les problèmes techniques au détriment des préoccupations commerciales ; mais c'est là un défaut bien français. (Applaudissements.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, votre budget est en progression et cela pourrait être un bon signe.

Mais si les dépenses en capital absorbent les deux tiers des crédits totaux, les dépenses ordinaires ne croissent que de 5,8 p. 100.

L'augmentation des rémunérations dans la fonction publique forme l'essentiel des mesures acquises. Quant aux mesures nouvelles, elles sont essentiellement le fait de modifications internes.

Les problèmes demeurent entiers, tant au sein de la météorologie nationale que dans la navigation aérienne.

Le conflit de la navigation aérienne n'est pas dû à des revendications nouvelles particulières aux différentes catégories de personnel ; il résulte d'une détérioration des conditions d'écoulement du trafic aérien et de la sécurité des vols, conséquence de l'insuffisance et de l'inadaptation des moyens techniques, du manque de personnel et de l'existence d'un contentieux revendicatif bloqué par le Gouvernement, malgré ses engagements antérieurs.

L'action menée par les contrôleurs de la circulation aérienne, qui tend à alerter l'opinion et les pouvoirs publics sur les conditions d'insécurité du contrôle aérien et se traduit par l'essai d'une régularisation des vols dans des conditions maximales de sécurité, témoigne d'un haut esprit de responsabilité.

D'autre part, ce personnel attend toujours la pleine application des dispositions du protocole de juillet 1970 en matière d'avancement, de reclassement, de promotion, ainsi qu'en matière de réduction du temps de travail et de retraite complémentaire. Allez-vous honorer vos engagements ?

Quant au personnel de la météorologie nationale à propos duquel nous vous avons interrogé maintes fois, son mécontentement est grand. Le nouveau secrétaire général de l'aviation civile a déclaré, le 20 octobre dernier, à la délégation C. G. T. - C. F. D. T., qu'il s'attacherait à trouver des solutions aux problèmes qui préoccupent leurs mandants et, en premier lieu, à l'occasion du budget de 1973.

Si nous prenons acte de ces intentions, force nous est de constater que, dans le budget 1972, rien n'est prévu pour améliorer la situation des météorologistes.

Cela peut également laisser entendre qu'une solution globale pour ces personnels n'est pas envisagée dans l'immédiat ; c'est pourtant la seule qui permettrait de régler le contentieux existant.

Un accord a été conclu entre le secrétaire général à l'aviation civile et la délégation dont je viens de parler en vue de l'établissement d'un calendrier. Le personnel attend que des propositions concrètes concernant les problèmes de fond que je vous ai maintes fois exposés, soient étudiées en dehors des mesures qui seront envisagées lors du budget de 1973, et que ces propositions lui soient soumises avant le 31 décembre de cette année.

Un autre problème se pose, celui des industries aérospatiales, lié à l'activité du transport aérien.

C'est un fait que de la construction du Concorde dépend en partie l'avenir de l'aéronautique française.

Fortement excédentaire à l'exportation, l'industrie aérospatiale est rentable et compétitive au sens capitaliste du terme. Les perspectives de cette industrie paraissent, il est vrai, moins sombres qu'il n'y a quelque temps à la suite du lancement, ces dernières années, des programmes civils Concorde, Airbus et Mercure.

Pendant, même en expansion, l'aéronautique n'est pas encore sur la bonne voie. Fondamentalement, la priorité reste à la force de frappe, les objectifs du patronat et du Gouvernement restent les mêmes. Ils marquent la volonté d'assurer une croissance économique plus soutenue, mais une croissance économique qui vise essentiellement à renforcer les grandes firmes, Dassault notamment, et à les adapter pour leur permettre de faire face à la concurrence internationale. La recherche du profit immédiat demeure le mobile.

S'il est exact que, dans certains milieux, on cherche à faire porter l'effort maximum sur les trois programmes en cours, à effectuer des études sur de nouvelles formules d'appareils à décollage court ou vertical, à lancer un nouveau réacteur civil de dix tonnes de puissance, il n'en demeure pas moins que les aspects positifs se trouvent quelque peu nuancés par les faits.

Il en est ainsi de la nécessité de doter la France d'une industrie des moteurs, capable de s'implanter sur le marché mondial. Or si l'on a bien décidé d'exploiter le marché, on assortit cette

décision de conditions telles, notamment celle de trouver au préalable des coopérants étrangers, que l'on risque d'être placé plus tard en position difficile. Et cela alors que la S.N.E.C.M.A. a commencé l'étude d'un moteur de la troisième génération, capable d'équiper des appareils comme Mercure, et qu'elle pourrait prendre, avec l'aide de l'Etat, l'initiative de son lancement. Mais aucun crédit ne figure dans votre budget, à cet effet.

Faute d'avoir su, ou voulu reconverter à temps Caravelle, c'est pour l'essentiel du matériel étranger, américain notamment, qui équipe Air France et les autres compagnies françaises.

La commande par Air France de six Airbus est une bonne chose. Cet appareil répond aux conditions du marché moyen-courrier et est nécessaire à l'expansion du trafic aérien. Il constitue en outre un élément de sauvegarde de notre industrie aéronautique pour le présent et l'avenir.

Lorsque l'on sait que cette compagnie a beaucoup hésité entre deux appareils moyen-courrier — l'Airbus et le Boeing 727 — sa décision n'implique pas pour autant l'abandon de l'achat du modèle américain. On prévoit toujours d'autres commandes. Or si, compte tenu des besoins, on peut admettre que des livraisons de Boeing 727 peuvent encore être effectuées en 1972, au-delà il apparaît que l'acquisition d'autres appareils de ce type se ferait au détriment de l'industrie française déjà hancapée par le protectionnisme américain.

Quelles sont les perspectives à long terme ? Un plan d'investissement sur dix ans de la Compagnie nationale pour sa flotte moyen-courrier ne serait-il pas nécessaire ? L'équipement des compagnies françaises, et en particulier d'Air France, en matériel français est toujours une exigence qui doit devenir prioritaire.

Le problème reste entier pour Concorde dont les qualités techniques ne sont plus à démontrer malgré ses détracteurs. Le carnet de commande de Sud-Aviation serait sans doute plus parvenu et le succès de cet appareil mieux assuré si les options étaient transformées en commandes fermes.

Puisqu'on sait qu'un avion doit évoluer au fil des ans, il est souhaitable que l'on prévoie, dès maintenant, des versions dérivées de Concorde, Airbus, Mercure, ce qui n'a été réalisé que trop tard pour Caravelle.

Mais cela suppose aussi que soit examiné sans retard le problème des investissements de la Compagnie nationale Air France et de leur financement. A notre connaissance, le programme des investissements en 1972 représente une somme de 843 millions.

Cela appelle de notre part une série de commentaires.

D'un point de vue général, les investissements et les charges financières qui en découlent pèsent lourdement sur la situation de la compagnie.

D'abord, nous constatons qu'en 1972 les investissements atteindront près de 85 p. 100 du capital. Or, du fait du retard apporté à son augmentation, celui-ci demeure insuffisant par rapport au niveau des investissements, qui devront se poursuivre dans les années à venir à un rythme accéléré pour l'équipement au sol et le nouveau matériel volant. C'est un facteur important de déséquilibre financier pour la compagnie nationale qui, à court terme, ne pourra que freiner son expansion. Notons à ce propos qu'aucun plan ne prévoit une augmentation de capital correspondant aux besoins de l'entreprise.

Ensuite, il faut insister sur le fait que, comme en 1971, la compagnie nationale ne recevra aucun crédit d'Etat, alors que le Fonds de développement économique et social prête des sommes importantes aux grandes entreprises privées, ce qui a conduit à faire appel à des capitaux privés.

A travers ce programme d'investissement, se dégage de plus en plus une orientation sacrifiant en partie les équipements au sol nécessaires au développement de la compagnie, et des dispositions sont déjà prises ou envisagées tendant à soustraire certains secteurs de l'activité générale de la compagnie. Les formes de ces opérations sont diverses : création de filiales ou de sociétés d'exploitation avec participation de capitaux privés, sous-traitance, etc.

Ces observations nous conduisent à affirmer que l'expansion de la compagnie nationale est sérieusement menacée. Cette politique vise à accentuer la « privatisation » de certaines activités, jusqu'à présent intégrées à l'activité générale, et tourne

le dos à une véritable nationalisation du transport aérien. La responsabilité du Gouvernement est engagée, puisqu'il favorise un tel état de choses et ne donne pas à la compagnie nationale tous les moyens lui permettant d'assurer un large développement qui réponde à la fois à l'intérêt national et à celui des personnels concernés.

En effet, une telle politique, par voie de répercussion, ne peut être que préjudiciable au personnel ; ses conditions de travail s'aggravent ; la situation de l'emploi devient préoccupante, mais la direction générale ne manque pas d'avancer la situation de la compagnie pour s'opposer à ces revendications.

Personnel, construction, transport, forment un tout indissociable.

De tout temps, nous nous sommes prononcés en faveur du développement du transport aérien et de l'expansion de la construction aéronautique. C'est d'ailleurs l'orientation claire et nette, qui figure dans le programme de notre parti, qu'appliquerait une France démocratique.

L'aérospatiale et son complément, le transport, nécessité des temps modernes, constituent des secteurs économiques beaucoup trop importants pour ne pas être complètement au service de la nation. Ils doivent être au service de l'intérêt général et non du profit qui guide tous les actes de votre politique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.*)

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993) (rapport n° 2010 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Transports (*suite*) :

III. — Aviation civile (*suite*) :

(Annexe n° 32 — M. Baudis, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome XVIII, de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges).

Agriculture, F. O. R. M. A., B. A. P. S. A. et articles 41 à 44 :

Agriculture et articles 43 et 44 :

(Annexe n° 5 — MM. Papon et Poniatowski, rapporteurs spéciaux ; avis n° 2011, tome VII (enseignement agricole), de M. Bordage, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 2015, tome II, de M. le Bault de la Morinière, au nom de la commission de la production et des échanges).

Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (F. O. R. M. A.) :

(Annexe n° 11 — M. Godefroy, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome VI, de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges).

Budget annexe des prestations sociales agricoles (B. A. P. S. A.) et articles 41 et 42 :

(Annexe n° 39 — M. Collette, rapporteur spécial ; avis n° 2011, tome XVI, de M. de Montesquiou, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 2015, tome XXI, de M. Bousseau, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures trente.*)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,
VINCENT DELBECCIII.

