

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 5<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

### COMPTE RENDU INTEGRAL — 60<sup>e</sup> SEANCE

3<sup>e</sup> Séance du Lundi 18 Novembre 1974.

#### SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1975 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6649).

Transports (suite).

III — Aviation civile (suite).

MM. Raymond, Macquet, Crépeau, de Montesquiou, Carpentier, Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports; Cermolacce, Hamel.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Etat C.

Titre V :

Amendement n° 70 de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan : MM. Baudis, rapporteur spécial; le secrétaire d'Etat, de Rocca Serra. — Rejet.

Adoption, par scrutin, du titre V.

Titre VI. — Adoption.

IV. — Marine marchande.

MM. Gabriel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la marine marchande; Porelli, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la marine marchande.

M. Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. Guerneur, Ollivro, Denvers, Baudouin, Duroméa, Le Pensec, Georges Bardol, le rapporteur spécial, Le Sénéchal, Mauger, Zuccarelli, Chauvel, de Rocca Serra, Crépeau, Darinot, le secrétaire d'Etat.

Etat B.

Titres III et IV. — Réserve.

Etat C.

Titre V. — Réserve.

Titre VI :

MM. Josselin, Cermolacce.

Adoption, par scrutin, du titre VI.

Adoption des titres III et IV de l'état B et du titre V de l'état C. Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 6680).

**PRESIDENCE DE M. CHARLES-EMILE LOO,**  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1975 (Deuxième 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 1975 (n° 1180, 1230).

#### TRANSPORTS

III. — Aviation civile (suite).

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports concernant l'aviation civile.

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

M. Alex Raymond. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, compte tenu du temps qui m'est imparti, je ferai d'abord une brève analyse du projet de budget de l'aviation civile pour 1975. Dans une seconde partie, je donnerai l'avis du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche sur l'important problème de taille nationale, européenne, voire internationale, que constitue l'aéronautique.

Examinons donc d'abord l'évolution des crédits en ce qui concerne premièrement la construction aéronautique et deuxièmement les études.

Le document relatif au budget de programmes du ministère des transports pour l'année 1975 retrace, à la page 99, l'évolution des autorisations de programme et des crédits de paiement depuis 1973. Cette évolution est particulièrement inquiétante parce qu'elle traduit une constante régression des programmes de construction aéronautique.

Les crédits de paiement ont diminué de 20 p. 100 en 1973, de 14 p. 100 en 1974, de 15 p. 100 en 1975; les autorisations de programme de 14 p. 100 en 1973, de 14 p. 100 en 1974, de 8 p. 100 en 1975.

Encore s'agit-il d'une évaluation calculée en francs courants. Où irions-nous si l'on intégrait dans ces pourcentages de régression l'incidence du coût de la vie ?

Parlons du budget de 1975 et, en particulier, du chapitre 53-24 intitulé « Grands programmes d'études et de développement de matériel aéronautique ». Les crédits sont, bien sûr, en diminution.

Les autorisations de programmes passent de 1 081 à 980 millions de francs, soit 9,3 p. 100 de moins en francs courants, taux qui, converti en francs constants, atteint 17,3 p. 100. Quant aux crédits de paiement, ils passent de 1 220 à 977 millions de francs, soit 19,9 p. 100 de moins en francs courants et 27,9 p. 100 en francs constants.

Cette régression frappe très lourdement les programmes Concorde et Airbus ainsi que les investissements divers. Si, en revanche, les programmes d'hélicoptères et les préétudes connaissent une progression souvent sensible, cela ne doit pas faire illusion.

Pour Concorde, les autorisations de programme tombent de 700 à 560 millions de francs, soit 20 p. 100 de moins, et les crédits de paiement de 800 à 405 millions, soit 49 p. 100 de moins — 57 p. 100 en francs constants.

Pour l'Airbus, les autorisations de programme passent de 255 à 132 millions de francs, soit 48,2 p. 100 de moins et les crédits de paiement de 263 à 131 millions, soit 50,1 p. 100 de moins.

Les investissements divers reçoivent, eux, le même volume d'autorisations de programme qu'en 1974, c'est-à-dire 20 millions de francs, soit 8 p. 100 de moins en francs constants. Quant aux crédits de paiement, ils diminuent de 34,1 p. 100, passant de 17 à 11 millions de francs.

En ce qui concerne Mercure, l'examen des crédits est intéressant. Les autorisations de programme passent de 15 à 17 millions de francs, soit 13,3 p. 100 de plus et les crédits de paiement de 65 millions à 17 millions. On pouvait en déduire — et vous l'avez d'ailleurs précisé, monsieur le secrétaire d'Etat — que, pour Mercure, il s'agissait des derniers crédits inscrits destinés à régulariser la situation de la société Dassault au regard des engagements d'aide financière souscrits par l'Etat. Toutefois, qu'il me soit permis de déplorer une fois encore que seul ce programme d'avion voie ses autorisations de programme progresser en 1975, ce qui favorise le secteur privé par rapport au secteur public.

Nous devons à l'objectivité et à notre souci de vérité de reconnaître que quatre rubriques méritent d'être soulignées, soit pour leur progression, soit parce qu'elles apparaissent pour la première fois dans le budget de l'Etat.

En ce qui concerne le moteur de dix tonnes, les autorisations de programme passent de 80 à 210 millions de francs, bien qu'il en eût fallu 290 à 300 millions, et les crédits de paiement de 64 à 186,1 millions de francs.

L'hélicoptère SA 365 reçoit 18 millions de francs d'autorisations de programme, soit 63,6 p. 100 de plus qu'en 1974. Les crédits de paiement connaissent une progression semblable.

L'hélicoptère AS 350, qui apparaît pour la première fois, reçoit 13 millions de francs tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

Enfin, 10 millions de francs sont prévus pour les pré-études en autorisations de programme et autant en crédits de paiement. S'il s'agit là aussi d'une apparition, on ne saurait néanmoins parler de miracle.

Abordons maintenant la rubrique « études ».

Le chapitre 53-21 mérite examen. Il concerne les études, recherches, essais et développements de matériel. Les autorisations de programme passent de 107 à 120,85 millions de francs et les crédits de paiement de 80 à 145 millions de francs.

Quelles sont très exactement les études qui seront financées sur ce chapitre? Je pose la question, monsieur le secrétaire d'Etat. Il convient, en effet, d'insister sur ce point. Car, si l'aviation civile disposait d'une véritable administration dotée de services de recherches, elle pourrait éviter d'aller trop souvent chercher ailleurs des renseignements qui, de ce fait, ne sont pas toujours de « première main ». Nous aimerions obtenir sur ce point quelques indications.

En résumé, force est de constater que ce budget est sacrifié et que sa régression dépasse de loin le taux moyen d'abattement préconisé par le ministère de l'économie et des finances dans la lutte contre l'inflation. C'est du reste ce qu'a souligné mon collègue, M. Alain Savary, devant la commission des finances, le 17 octobre dernier, en précisant que, faute de propositions concrètes du Gouvernement, il convenait de rejeter les crédits dans l'attente d'explications gouvernementales.

C'est ainsi que le programme Concorde, que tous les groupes politiques disent soutenir, est très durement touché. Nous ne comprenons pas pourquoi on ouvre en sa faveur des autorisations de programme alors qu'il conviendrait d'ouvrir des crédits de paiement.

**M. Georges Spéna.** Très bien!

**M. Alex Raymond.** Quels sont donc exactement les programmes nouveaux que supposent ces autorisations de programme? Nous aimerions le savoir. Vous avez été très optimiste, monsieur le secrétaire d'Etat. C'est une qualité. Mais nous ne pensons pas que vos crédits soient suffisants.

D'une manière générale, il convient de noter qu'il manquera globalement, en 1975, 600 millions de francs en crédits de paiement. Le Gouvernement a-t-il l'intention de les inscrire dans le projet de loi de finances rectificative de 1975?

A la page 138 du budget de programmes, on note une diminution impressionnante du personnel travaillant pour Concorde. Si on ne licencie pas, que deviennent donc les intéressés?

Nous sommes — je suis navré de le dire — en pleine incohérence. Le Gouvernement ne cesse de répéter: « Vendez, on fera le reste ». Mais qu'avez-vous fait pour aider à la vente? On nous dit que la production américaine est telle que nous ne pouvons lutter. Mais avons-nous d'abord cherché à lutter?

Pour ce qui est de la capacité de production des Américains, je suis peut-être d'accord. Mais pour la qualité? Il faut aussi savoir que, si les contribuables français ont payé 7 milliards de

francs pour Concorde, six exemplaires de cet appareil volent et que, si durant le même temps les contribuables américains ont payé la même somme, ils ne possèdent qu'une maquette en bois du S.S.T.

Certains prétendent que les Français ont, dans bien des domaines, l'habitude de s'arrêter en chemin après avoir eu des idées et ne cherchent pas à poursuivre l'effort initial. Des exemples récents apportent, hélas! de l'eau au moulin de ces méditants. Je songe aux abattoirs de La Villette, au désarmement de France. Mais peut-on penser un seul instant agir de même pour un appareil comme Concorde dont les retombées technologiques sont immenses et incalculables, engageant ainsi tout l'avenir de l'aéronautique?

Qui oserait, dans cette Assemblée, se lever et affirmer que le transport long courrier de demain sera autre chose que supersonique sur les lignes principales? Personne. L'avion, nous l'avons. Alors? Certes, la chaîne ne s'arrête pas, mais on ne vas pas plus loin pour l'instant!...

Je pose à nouveau la question: Qu'avez-vous fait pour aider la vente de cet avion? Où en est le projet de *leasing*? On nous dit: « Eh bien, que la société fasse preuve d'ingéniosité! » Il y a quelques jours, le président directeur général de la S. N. I. A. S. a proposé aux compagnies aériennes de louer l'avion selon une formule de « compte-vente ». Cette proposition a-t-elle reçu un écho? Pourquoi ne pas envisager non plus de fonder, avec l'appui d'Air France, une compagnie « amorce » qui, avec deux ou trois appareils, pourrait ouvrir des lignes normalement couvertes par la compagnie à qui l'on veut vendre, privant ainsi cette dernière, pendant un certain temps, de ses passagers première classe?

En matière commerciale et dans le cadre d'une bataille économique, il ne faut reculer devant aucun moyen. Autant d'astuces, autant d'idées commerciales! Mais, pour ce faire, avez-vous, oui ou non, l'intention, sinon la volonté, d'octroyer une subvention à Air France pour l'achat de trois Concorde avec les pièces de rechange afférentes?

Voulez-vous, oui ou non, inscrire un crédit de 1,5 milliard à 2 milliards de francs pour continuer normalement la construction de l'avion A et entamer son développement par un modèle B, ou Ab comme diraient les techniciens? Qu'on ne nous dise pas que l'avion A ne se vendra pas, si l'on possède une version améliorée! Attendez encore un peu: vous ne vendrez pas d'avion A, car on vous dira que cet avion « date » et vous n'aurez rien à proposer en version améliorée.

Songez à l'expérience Caravelle. Combien en aurions-nous vendu en plus si nous ne nous étions pas hâtés d'arrêter définitivement la chaîne, sans parler de la perte de la clientèle potentielle mondiale pour d'autres versions!

Je parlais tout à l'heure d'incohérence. Je crains d'avoir raison. Ce que nous aimerions connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est votre politique aéronautique d'avenir. Sur ce point, nous avons demandé depuis des mois, pour ne pas dire des années qu'un débat s'instaure ici même. A cette demande, le ministre de tutelle, M. Soufflet, m'a répondu il y a un mois de façon plus ou moins dilatoire, en me parlant de syndicats divisés — sur des questions que je n'évoquais d'ailleurs pas. Mais aujourd'hui, s'il était là, je lui dirais que j'ai en main une réponse affirmative de tous les syndicats unis — comité d'entreprise et cadres compris — pour qu'un tel débat ait lieu.

M. le Premier ministre m'a lui aussi tout récemment fait savoir par écrit que l'ordre du jour était tellement chargé qu'on ne saurait envisager d'inscrire un tel débat, mais que je pourrais m'exprimer au moment de la discussion budgétaire. Avec le peu de temps qui m'est imparti et devant les signes que me fait M. le président pour me rappeler que je l'ai déjà dépassé, comment voulez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous puissions nous exprimer? Ouvrons plutôt le débat!

Au lieu de vous contenter d'échanges de vues de routine, au lieu de nous faire des déclarations de politique à court terme, pour ne pas dire — excusez-moi — à courte vue, au lieu de vous contenter d'une sorte d'inventaire périodique rétrospectif, faites-nous donc connaître vos intentions — et quand je dis « vous », monsieur le secrétaire d'Etat, je m'adresse, bien entendu, au Gouvernement.

Faites-nous connaître vos intentions à long terme. Si vous manquez d'idées, nous sommes à même de vous en fournir.

**M. Pierre Mauger.** Merci!

**M. Alex Raymond.** Mais bien sûr!

Ouvrons donc un débat! Vous avez parlé de la météorologie, monsieur le secrétaire d'Etat. Mais quelle lenteur en l'occurrence! Parlez-nous donc des problèmes qui se posent pour le déplacement de ce grand service à Toulouse et pour celui des aiguilleurs du ciel, dont le contentieux existe toujours! Parlez-nous du centre national d'études spatiales, où l'intersyndicale se pose des questions sur l'abandon de programmes et sur d'éventuels licenciements.

Face aux difficultés des transporteurs aériens, parlez-nous de la démocratisation des transports ! Parlez-nous de la nationalisation de Dassault et également de Turboméca, firme vivante, elle aussi, presque exclusivement de commandes de l'Etat et qui, aujourd'hui, se révèle trop petite pour valoriser à l'exportation le remarquable usage que ses techniciens ont fait de fonds publics.

Dites-nous si, vous tournant vers une coopération européenne, sans abandonner une once de notre indépendance politique ou économique, vous jugez que cette coopération doit être complétée, étayée par une aide ou une assistance d'outre-Atlantique. Si oui, dites-le nous ! Mais si vous voulez faire de la France un sous-traitant, nous aimerions également le savoir.

Pour Concorde, tout concourt à son succès définitif : les essais, les performances, les sondages d'opinion ! Alors qu'attend-on pour aller de l'avant, pour poursuivre la version A, tout en développant ce type d'appareil ? Mais, quelles que soient vos bonnes intentions, en avez-vous les moyens, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Avec un peu de bon vouloir, de la volonté et du courage, l'emploi serait maintenu et développé, tout l'avenir de l'aéronautique française et européenne pourrait être assuré. Les vrais combats sont aujourd'hui économiques ; les victoires doivent l'être aussi.

Après avoir investi tant d'argent dans la bataille de Concorde, pour une réussite technique incontestable, il faut gagner la bataille commerciale, monsieur le secrétaire d'Etat, en donnant ainsi par des retombées multiples plus de crédibilités à la technologie européenne et en relevant aussi le défi américain. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

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

**M. Benoît Macquet.** Mon but, en intervenant dans ce débat sur votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas de le critiquer, mais plutôt, en vous alertant, de jeter les bases d'une véritable politique de l'aéronautique.

Je vous demande de m'excuser — puisque je n'ai pu obtenir qu'une véritable discussion s'organise cette session sur cet important problème — de profiter de ces quelques minutes pour essayer d'en tracer les grandes lignes.

A juste titre, les Français, précurseurs en la matière, sont fiers de leur aviation. Les récents sondages le prouvent. Mais on ne peut nier qu'il existe un certain malaise. En fait, ils sont désemparés, décontenancés même, quand ils constatent le manque de centralisation, ou plutôt la dispersion des responsabilités. Ils ont nettement l'impression qu'en fait l'aviation en France dépend, disons-le, d'un peu tout le monde — et elle dépend effectivement de trois ou quatre ministères.

Pourtant, dans le monde moderne, où la lutte dans tous les domaines est âpre, dans cette guerre économique pratiquement aussi tragique que celle des armes, la dispersion de nos forces ne peut que nous affaiblir et nous ne pouvons nous permettre d'autres erreurs.

Il faut donc créer un ministère de l'air, commandant unique, avec en main tous les moyens d'action nécessaires pour faire face à une situation dégradée. Le problème concerne toute la nation.

La question de l'emploi se pose avec acuité : licenciements ou pas de licenciements, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Pourtant, nous avons de sensationnels atouts non seulement sur le plan militaire, mais aussi et surtout avec Concorde, Airbus, Mercure, etc.

Si présentement force est de constater que les perspectives sont sombres, nous ne devons pas pour autant être pessimistes. Il faut avoir confiance et garder notre foi en l'avenir. Mais encore faut-il qu'on ait le courage de prendre très rapidement les décisions pour mettre de l'ordre dans cette industrie. Nos ingénieurs, nos techniciens, nos ouvriers spécialisés, nos employés, ce personnel hautement qualifié doit avoir l'assurance de la garantie de l'emploi, en constatant tout d'abord qu'il est gouverné par un seul responsable, en constatant ensuite qu'on se décide à repenser certaines structures de notre industrie et que l'on tente de remédier à l'insuffisance de notre compétitivité par rapport à celle des Etats-Unis.

En fait, il s'agit d'une question de marchés. Nous devons donc inciter les transporteurs européens à utiliser les matériels européens, en particulier sur le marché européen dont l'essor devrait être très important dans la période à venir. Cela veut dire qu'il faut préparer et entreprendre une action à long terme — avec une intégration des programmes au plan européen, ce qui implique l'aide soutenue de l'Etat.

Des décisions politiques doivent intervenir rapidement si l'Europe veut assurer l'existence et l'indépendance de son industrie aéronautique. Faute de quoi, celle-ci n'aurait d'autre solution que de se résigner dans un avenir plus ou moins proche à un rôle modeste et limité de sous-traitant de l'industrie américaine, ce que nous, nous ne voulons pas.

Chacun est conscient que nous allons vers une augmentation constante du trafic aérien. On parle du milliard de passagers transportés vers 1980. Il y a donc là un marché prometteur et il serait inadmissible que les Etats-Unis en soient les seuls bénéficiaires. D'où la nécessité du développement entre Européens, d'accords de coopération pour lancer des grands programmes d'avions civils.

Il nous faut aussi, et je le demandais tout dernièrement à cette tribune au ministre de la défense, étudier le problème fondamental : celui de la commercialisation, c'est-à-dire savoir prévoir, savoir vendre, savoir organiser son service après-vente, savoir présenter son produit.

Lorsque nous allons en mission, nous constatons avec beaucoup d'amertume combien nos amis européens et américains sont organisés. On les trouve partout, présentant leurs réalisations, se faisant des relations dans tous les domaines, tissant une toile commerciale qui, petit à petit, les implante.

Face à cela qu'avons-nous ? Bien souvent un simple attaché commercial qui dispose de peu de moyens et qui devient, par la force des choses, une simple boîte à lettres.

Savoir vendre, c'est aussi avoir des conditions financières adéquates au monde moderne. C'est ne pas rester dans des vieilles structures financières qui neutralisent les efforts de nos savants, de nos ingénieurs, de nos techniciens et qui, par conséquent, favorisent la récession. Donnons les mêmes avantages financiers que nos rivaux — nous le pouvons — afin d'éviter la prépondérance américaine dans le monde occidental.

Sachons faire notre publicité. Airbus, qui présente d'énormes avantages, est en exploitation depuis quatre mois sur la ligne Paris—Londres. Il a dépassé 1 300 vols. Qui le sait en France ? Qui le sait à l'étranger ?

Je disais qu'il fallait savoir prévoir. Les tournées de Concorde commencent à porter leurs fruits. Il est impensable — irritant même — qu'un certain attentisme risque de nuire au développement des ventes.

La mise en service commercial de l'avion devrait intervenir fin 1975. Les récentes démonstrations dans le monde sont convaincantes à cet égard. En conséquence, on est en droit de compter sur un effet d'entraînement d'autres compagnies courant 1976. N'oublions pas que le délai normal entre le moment où une compagnie se décide à acquérir une flotte d'avions nouveaux et le moment où elle peut effectivement commencer l'exploitation est de l'ordre d'un an et demi à deux ans.

Or le cycle de fabrication d'un Concorde, entre le lancement des approvisionnements et la livraison de l'avion correspondant, est de trois ans et demi. Quelle est la situation ? Les avions 1 et 2, non conformes à la version de série, pourraient être vendus à une compagnie de charters. Le numéro 3 est reconvertisse, sans frais considérables, à la version qui sera vendue aux compagnies.

Actuellement, neuf avions sont vendus, plus en instance, deux, peut-être quatre. La série étant de seize avions, il resterait un avion en réserve. Or, nous espérons une commande de deux ou trois avions pour la Chine courant 1975. Il faut donc prévoir, car si nous ne prévoyons pas, nous risquons de manquer des ventes importantes au milieu de 1976 et, par conséquent, de couler Concorde.

Que l'on relise les conclusions du rapport de l'ingénieur général Bloch qui recommandaient le lancement systématique de dix structures au-delà des avions vendus. Il est donc urgent, si l'on veut vendre, de prévoir d'urgence le lancement de huit à dix cellules.

Les conséquences seraient immenses au point de vue économique et social, car si nous voulons un renouveau de l'aéronautique civile, il semble indispensable de ne pas aller sensiblement au-delà du degré de récession actuel.

Les pouvoirs publics français doivent continuer d'apporter les concours financiers nécessaires. Mais surtout, l'industrie aéronautique doit déployer un effort accru d'adaptation, d'imagination, d'innovation et de rigueur. Ainsi l'industrie française permettra à l'Europe de devenir un partenaire digne de son histoire, et aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, de ses traditions. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

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

**M. Michel Crépeau.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je consacrerai les cinq minutes qui me sont imparties aux difficultés du transport aérien à l'intérieur de l'hexagone.

Vous n'en serez pas surpris, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque j'ai eu l'occasion, voilà quinze jours à peine, de vous poser une question d'actualité sur la situation d'Air Inter. Votre réponse a fait quelque bruit. C'est effectivement un problème grave.

Nous devons être fixés sur la politique du Gouvernement dans ce domaine. Il faut qu'à l'occasion du vote du budget de votre département, vous nous indiquiez si vous considérez le

transport aérien intérieur comme un luxe dont ne profiteraient que la région parisienne et certaines métropoles régionales privilégiées ou, au contraire, comme un élément essentiel d'une politique d'aménagement du territoire et de développement économique de nos provinces.

Cette politique était celle de vos prédécesseurs, celle qui était encore réaffirmée par M. Chaban-Delmas alors Premier ministre, recevant en la mairie de Bordeaux M. Vergnaud, président directeur général d'Air Inter. Le Premier ministre d'alors soulignait le rôle éminent que devait jouer notre compagnie nationale dans le domaine de l'aménagement du territoire en tant que service public.

Telle était la politique que défendait encore le 26 mars 1974 devant le comité d'entreprise d'Air Inter, M. Robert Vergnaud lui-même, affirmant qu'il était opposé à la suppression des lignes déficitaires parce qu'elles constituaient les éléments d'un tout qui composait le réseau de la compagnie. Telle était toujours la politique de votre prédécesseur lorsque, le 8 mai 1974, l'Etat signait une convention avec la société Air Inter, conférant à cette dernière pour six ans — jusqu'en 1980 — le monopole d'exploitation de quarante lignes intérieures avec pour contrepartie l'obligation d'exploiter ces lignes.

Je crois à votre bonne foi, monsieur le secrétaire d'Etat — et j'y crois toujours — lorsque, devant l'Assemblée nationale, répondant à ma question, vous aviez déclaré que vous feriez tout ce qui était en votre pouvoir pour essayer de trouver une solution équitable, qui concilie l'équilibre financier de la société Air Inter et les intérêts légitimes des collectivités locales.

Or je constate que vous avez dû reculer devant des technocrates, que nous retrouvons partout, et devant les actionnaires privés de la société Air Inter. Car le pétrole a bon dos dans cette affaire ! Que je sache, quand la convention a été signée au mois de mai 1974, la crise pétrolière existait déjà, et cette crise affecte aussi bien les quarante lignes dont la société Air Inter s'est vu confier le monopole que celles de Lille, de Belfort ou de La Rochelle !

Il est vrai que la société Air Inter a toujours connu des difficultés, ne serait-ce que parce que, pendant des années, on a refusé d'augmenter son capital initial, malgré les engagements qui avaient été pris, notamment par le ministère de l'économie et des finances : 180 millions de francs d'emprunts pour 36 millions de francs de capital, ce n'est pas très sain, en effet ! Mais ce ne sont pas les villes de province qui en sont responsables.

Il est exact que le déficit d'Air Inter a été provoqué par certaines exigences de l'Etat à son égard. On l'a obligé à aller s'installer prématurément à Roissy-en-France, et le déménagement a coûté plus de 10 millions de francs, vous le savez ; on l'a obligé à acheter des Mercure, ce qui lui coûte encore plus cher, vous le savez ; on lui a refusé d'opérer à temps des relèvements de tarifs, vous le savez ; on lui a refusé des détaxes de carburants, alors qu'elles étaient accordées pour les transports internationaux, vous le savez encore.

Mais qui est responsable de cette situation ? Et comment vous, monsieur le secrétaire d'Etat, qui êtes responsable du service public, avez-vous pu accepter qu'il capitule devant les actionnaires privés qui recherchent avant tout, et c'est normal, un bénéfice ?

C'est là toute l'équivoque de la situation des sociétés d'économie mixte. Ainsi, à l'intérieur d'Air Inter, nous trouvons des sociétés ou établissements publics comme la S.N.C.F., Air France, les chambres de commerce, la Caisse des dépôts et consignations, dont le rôle est de faire prévaloir la finalité de service public. Mais nous trouvons aussi, parmi les actionnaires, des grandes banques d'affaires, dont le but naturel est de réaliser des bénéfices.

Mais vous, représentant de l'Etat, deviez d'abord défendre le service public. Vous ne l'avez pas pu, et cela est grave, car nous y voyons l'amorce du démantèlement, volontaire et conscient des grands services publics qui doivent assurer la priorité de l'intérêt général et le développement du pays.

Vous comprendrez qu'après les positions que vous avez prises nous ne puissions vous faire confiance et voter votre budget, car vous avez manqué un grand rendez-vous avec l'avenir. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. de Montesquiou.

**M. Pierre de Montesquiou.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la situation dans le secteur aérospatial est très préoccupante. Il ne connaît actuellement que des incertitudes et des inquiétudes. C'est d'autant plus grave que l'aéronautique compte pour beaucoup dans l'économie française.

Il y a un mois, M. Robert Vergnaud, président du comité des transporteurs français, a présenté, sur l'initiative dudit comité, et avec le concours de l'institut des transports aériens,

un document sur les transports aériens français. L'une des conclusions de cette étude est qu'un Français sur quarante-trois — soit 2,3 p. 100 de la population active de notre pays — vit directement ou indirectement de l'activité des transports aériens français.

Les chiffres cités dans cette étude sur l'influence du transport aérien français dans la balance des paiements sont, eux aussi, très impressionnants car ils montrent que la réalisation du financement des matériels est strictement indispensable pour sauvegarder la compétitivité du transport aérien français. La solution des problèmes de l'industrie aérospatiale française est donc étroitement liée au développement des exportations.

Mais il faut se rendre compte qu'il ne servirait à rien si les industries aéronautiques européennes se livrent une concurrence mortelle.

La commission scientifique, technique et aérospatiale de l'U. E. O., que j'ai l'honneur de présider, a tenu, les 17 et 18 septembre 1973, un colloque, dont mon collègue et ami M. Vailleix a été le brillant rapporteur, en vue de définir un certain nombre de principes directeurs d'une politique de l'aéronautique civile et militaire pour l'Europe.

Au cours de ce colloque, il est apparu que le marché européen devait être considéré comme un marché unique, qu'il existait une interdépendance entre les marchés civil et militaire, et que les industries européennes ne pouvaient pas vivre si elles ne conservaient que 20 p. 100 de leur marché intérieur, les Américains en contrôlant 80 p. 100.

Malheureusement, les gouvernements européens ne sont pas tous convaincus de la nécessité d'avoir une industrie aéronautique européenne forte et moderne.

Subsistent donc des problèmes graves, qui ne peuvent être résolus que dans un cadre européen.

Les industries aéronautiques doivent avant tout acquérir une place préférentielle sur le marché européen. Pour y parvenir, diverses mesures sont nécessaires, notamment accélérer la procédure de décision des industries et des gouvernements.

Une agence de l'aviation européenne, qui serait chargée de la politique des transports et des programmes industriels, semble nécessaire.

Des incitations financières, surtout en cas de concurrence déloyale de la part des constructeurs non européens, seraient également souhaitables.

Il est également indispensable de définir des normes européennes communes de navigabilité et d'accélérer les travaux de standardisation du matériel aéronautique.

Les gouvernements européens doivent s'entendre, tous ensemble, avec le gouvernement américain — comme ils essaient de le faire pour le programme post-Apollo — et non pas séparément, sur l'égalité des chances à accorder aux exportations et aux importations de matériel aérospatial, civil et militaire, entre les pays membres et les Etats-Unis.

En attendant la conclusion d'un tel accord, les gouvernements européens doivent assurer au marché européen une protection commerciale suffisante pour protéger l'emploi des travailleurs de l'industrie aérospatiale et la balance des paiements des pays membres.

Comme première conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, je me demande s'il ne serait pas utile de former un groupe au sein de l'U. E. O., qui établirait la liaison entre l'Eurogroupe, la C. E. E., le comité permanent des armements de l'U. E. O. et les autres groupements européens s'occupant de la production d'armements.

Ce groupe pourrait constituer un lien entre les pays européens n'appartenant à aucune des organisations européennes existantes.

Si l'on se bat séparément contre les Américains, on perdra certainement cette bataille industrielle et commerciale et l'industrie aéronautique européenne finira par ne plus fabriquer que des petits avions ou par ne plus travailler que comme sous-traitant des géants américains, hypothèse que j'écarte avec tous mes collègues.

Mandaté par M. Max Lejeune, président du groupe des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, j'estime qu'il n'y a pas de vide technologique en France, et je partage les conclusions du rapport de M. Baudis.

Pour prendre une référence hors de notre pays, je voudrais lire rapidement ce que déclarait le sénateur Goldwater, général d'aviation, en 1973, au salon international du Bourget : « Nous devons comprendre, que cela nous plaise ou non, que nous sommes surestimés dans la compétition dans les marchés mondiaux que nous ne dominons plus dans les domaines technologiques de l'aéronautique et de l'équipement ».

Tout récemment, le 28 octobre 1974, M. Spinelli, de la Commission des Communautés européennes déclarait, devant l'assemblée générale de l'A. E. C. M. A., à Bruxelles, le 28 octobre 1974 : « Les gouvernements de la Communauté ont une décision à prendre. Veulent-ils maintenir en vie une industrie aéronau-

tique capable de développer des avions civils et militaires plus avancés ? S'ils en ont l'intention, ils doivent prendre les mesures nécessaires et soutenir une politique européenne, la seule capable de correspondre aux dimensions internationales de cette industrie.

« La Commission a toujours cru que la collaboration internationale à travers l'Atlantique pourrait apporter des éléments importants à cette politique, mais seulement à la condition que nous gardions en Europe la capacité de base de développer les technologies les plus avancées. Nous ne réaliserons pas nos entières potentialités économiques et industrielles dans ce domaine si nos principales sociétés deviennent des sous-traitants dans une atmosphère de sauve-qui-peut. »

J'ai pensé que ces déclarations de personnalités étrangères et européennes pouvaient nous permettre d'espérer pour notre pays, pour nos ingénieurs, pour nos ouvriers et tous ceux de l'Europe, la sécurité et un meilleur avenir.

Avant de quitter cette tribune, mon collègue et ami M. Boudet m'a demandé de parler en son nom, ce qui est un honneur pour moi.

M. Boudet, dont les connaissances dans le domaine de la météorologie sont, chacun le sait, très développées, m'indique — mais vous avez déjà répondu sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat — que le budget de la météorologie nationale pour 1975 présente quelques lacunes et que vingt-cinq emplois seulement pourraient être créés en 1975. Il signale en outre que les fonctionnaires demandent que le travail de nuit soit rémunéré sur les mêmes bases que dans l'aéronautique. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

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

**M. Georges Carpentier.** Monsieur le secrétaire d'Etat, on a répété tout au long de ce débat : l'industrie aéronautique civile traverse une période difficile et il n'est pas excessif de dire qu'à terme son existence est en péril.

Sont menacés l'emploi, notre capacité et nos réussites technologiques, mais aussi notre indépendance économique dans ce domaine. Mercure est un échec, unanimement reconnu, hélas ! La série se limiterait à dix exemplaires, avec tout ce que cela représente pour le budget de l'aéronautique.

Concorde et l'Airbus connaissent des difficultés de commercialisation, alors que, techniquement, leur réussite n'est contestée par aucun spécialiste de l'aviation civile, pas même aux Etats-Unis.

Des programmes moins ambitieux, mais non négligeables pour assurer les plans de charge, et donc l'emploi, connaissent des vicissitudes diverses. Ainsi Corvette, dont on ne parle pas, n'arrive pas à prendre son essor et le S.H. 146 serait apparemment abandonné.

L'industrie aéronautique civile tout entière est donc touchée et les travailleurs qu'elle occupe s'interrogent légitimement sur leur sort. Un sort qu'on leur cache d'ailleurs, ou, pour le moins, qu'on ne se hâte pas, à la direction de la division « avions » de la S.N.I.A.S., d'éclairer. De réunion de comité d'entreprise en réunion de comité d'entreprise, le temps passe et les responsables syndicaux se demandent quelles mesures va prendre la direction de la société en ce qui concerne l'emploi.

Une nouvelle réunion du comité d'entreprise doit avoir lieu, je crois, fin décembre. Quelles nouvelles va-t-on y annoncer ? Peut-être pourrez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, dès aujourd'hui, nous fournir des précisions sur ce point et, comme l'a déclaré un de nos collègues qui m'a précédé à cette tribune cet après-midi, « licenciement ou pas, la question est posée ».

Les avertissements, les mises en garde n'ont pourtant pas manqué. Ceux, par exemple de la commission des finances, lors de l'examen du budget de 1974, c'est-à-dire l'année dernière, que rappelle M. Baudis dans son rapport, sous la forme de la première recommandation dont il a donné lui-même lecture, ici.

Ceux, ensuite, du Conseil économique et social, saisi le 30 mai 1973 de l'avenir de l'industrie aéronautique et spatiale et dont l'avis publié le 26 juin 1974 précise, entre autres choses : « Actuellement, les industries aéronautiques connaissent de sérieuses difficultés faisant peser des incertitudes sur leur avenir, au moins dans les prochaines années. L'orientation prise par le VI<sup>e</sup> Plan qui a envisagé un relais de la production à des fins militaires par des productions dans le transport civil à la suite de la mise en œuvre de grands programmes, ne s'est pas vérifiée dans les faits ».

Alors, où se situent les responsabilités ? Et la S.N.I.A.S., en particulier, va-t-elle, paradoxalement, faire les frais de sa technologie de pointe ? Ce serait un comble !

Dans la réponse à la question que M. Chauvel et moi-même avons posée au Premier ministre tout récemment, il est dit, notamment, que les responsables de l'entreprise doivent définir un programme d'action, un ensemble de mesures pour adapter le niveau des effectifs aux perspectives industrielles, que ce programme devra comprendre, notamment, des transferts de

charges entre usines, des sous-traitances en provenance d'autres sociétés, des efforts commerciaux accrus, des mesures sociales adéquates, que le comité d'entreprise sera pleinement informé des mesures envisagées.

Cette réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, appelle trois remarques.

Voici la première : pourquoi avoir attendu si longtemps pour définir un programme d'action et pourquoi le ou les ministres de tutelle — car vous n'êtes pas seul, nous le savons puisque le ministre de la défense et le ministre de l'économie et des finances supervisent l'Aérospatiale — n'ont-ils pas donné aux responsables les impulsions nécessaires ?

Deuxième remarque : il semble que les travailleurs doivent s'attendre à des mesures sévères de réduction d'emploi.

Le comité, nous dit-on, est et sera informé de ces mesures. Certes, mais pourquoi ne pas l'associer davantage à la marche de l'entreprise, notamment en ce qui concerne les transferts de charges ?

De toute façon, il faut bien tout de même qu'une ligne de conduite soit respectée, à savoir que le travail doit aller vers les travailleurs, et non les travailleurs vers le travail.

Troisième remarque : il est incontestable que les efforts des services commerciaux ne sont pas à la hauteur des résultats technologiques.

Pourquoi ne pas s'être préoccupé plus tôt de cette faiblesse et comment ne pas penser que les changements trop fréquents à la direction de la société et l'excès de rigidité des structures n'ont pas contribué à cette mauvais politique commerciale ?

Enfin, une autre contrainte de taille, puisqu'elle est financière, pèse lourdement sur la S.N.I.A.S. D'une part, la société prélève sur ses fonds propres pour ses investissements et les emprunts qu'elle contracte représentent plusieurs fois son capital. D'autre part, en sens inverse et à la différence de la société Marcel Dassault dont l'Etat règle à la commande ses matériels militaires, Air France et la B. O. A. C. n'ont, pour l'instant, apporté que 5 à 10 p. 100 du prix des avions commandés, d'où l'appel de la société au crédit bancaire, ce qui aggrave encore sa situation.

Ma conclusion sera donc la suivante. Nous estimons que les contacts avec nos partenaires britanniques auraient dû être plus étroits. Nous sommes convaincus que lorsque Concorde assurera une liaison régulière sur des lignes commerciales, son avenir sera assuré. Mais il faudrait pour cela que le processus de certification soit accéléré et je suis atterré quand vous nous dites que Concorde n'assurera un service commercial qu'en 1976. Que de temps perdu !

On ne voit pas pourquoi il y aurait deux constructeurs d'avions civils en France. On ne voit pas pourquoi la S.N.I.A.S. serait tributaire de M. Dassault pour la sous-traitance dans la fabrication des avions militaires.

La solution, c'est une grande industrie aéronautique civile et militaire appartenant à la nation. Pourquoi ne pas mettre immédiatement à l'étude une version de Concorde et d'un ou deux types nouveaux d'appareils ? Ne recommandons surtout pas l'erreur de Caravelle qui a déjà été dénoncée ici. Pourquoi l'Etat ne consentirait-il pas pour l'aviation civile les efforts financiers qu'il consacre à l'aviation militaire ?

**M. Michel Crépeau.** Très bien !

**M. Georges Carpentier.** Certes, les Etats-Unis détiennent à 90 ou 95 p. 100 le monopole, peut-on dire, du marché de l'aviation civile dans le monde. Est-ce une raison pour que nous abdiquions ? Pourquoi serions-nous à leur discrétion ? Nos partenaires européens, notamment Anglais et Allemands, doivent comprendre que nous levons, dans ce domaine, comme dans d'autres d'ailleurs, assurer notre indépendance économique et l'emploi de nos travailleurs.

Toutes ces questions restent sans réponse. Votre budget ne les résout pas et après mon collègue Alex Raymond, j'estime que c'est une raison supplémentaire pour que nous ne le votions pas. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des radicaux de gauche et des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.** Je me trouve, mesdames, messieurs, d'évancer un bel amoncellement de questions.

Je vais essayer de répondre à celles qui me paraissent les plus importantes pour leurs auteurs étant bien entendu que je suis à la disposition de chacun pour examiner les problèmes à propos desquels je n'aurai pu apporter aujourd'hui d'éléments de réponse, non faute d'argument, mais simplement faute de temps.

Je répondrai d'abord à M. Cermolacce qui a surtout évoqué la situation des contrôleurs de la navigation aérienne et qui a confirmé le refus de la C. G. T., notamment, dont il se fait le porte-parole, de siéger dans les comités des relations professionnelles.

Je précise que ces comités représentent une structure spécifique, créée uniquement pour discuter des problèmes propres au corps spécial de la navigation aérienne.

A partir du moment où l'on crée une structure pour discuter de problèmes particuliers, comment voulez-vous que la concertation s'établisse si ceux-là mêmes pour lesquels elle est faite refusent d'y siéger !

Vous avez estimé que le prix du pétrole était trop élevé pour les compagnies aériennes. C'est vrai. J'ai moi-même indiqué qu'il avait été multiplié par trois ou par quatre dès 1973. Croyez bien que si vous arriviez à faire en sorte que les pays fournisseurs baissent leurs prix, je serais le premier à m'en réjouir.

Vous avez proposé qu'il soit procédé à une mise en service immédiate du Concorde. Ce serait une idée assez originale de faire voler un avion qui n'est pas certifié ! Mais il n'existe actuellement, en tout et pour tout, que deux exemplaires du Concorde, truffés d'instruments qui sont précisément placés là en vue de la certification de l'appareil et de sa mise en service commercial dans les meilleures conditions possibles. De ce fait, il me paraît difficile de donner suite à votre proposition.

Vous m'avez dit aussi que vous vouliez défendre Concorde et vous avez même demandé à ce propos un scrutin public pour dénombrer ceux qui, selon vous, défendent Concorde en refusant les crédits qui permettent précisément de le fabriquer et de le développer, et les autres.

Monsieur Cermolacce, j'ai vu dans les rues de Toulouse, une affiche éditée par vos amis sur laquelle on peut lire : Sauvons Concorde. Comme si Concorde était menacé ici ! Comme si nous n'avions pas pris toutes les mesures nécessaires, y compris les mesures budgétaires, pour le fabriquer et le développer !

Alors, je vous pose la question : que pensera un acheteur éventuel de Concorde, qui est certes en droit d'hésiter dans les circonstances actuelles, dès lors qu'il peut imaginer, en lisant cette affiche, que Concorde est menacé par ceux-là mêmes qui le fabriquent ? Ce genre de slogan est maléfique pour Concorde alors que nous, nous faisons tout ce que nous pouvons pour le sauver, y compris par les mesures budgétaires que je défends aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Cermolacce, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous déformez quelque peu mes propos, sciemment ou inconsciemment.

D'abord, vous parlez du refus de la C. G. T. de siéger dans les comités des relations professionnelles. Vous oubliez de dire qu'au refus de la C. G. T. se sont associés la C. F. D. T. et Force ouvrière. Oui ou non ?

Ensuite vous affirmez que nous refusons les crédits destinés à Concorde. Vous savez bien que la Constitution, que nous n'avons pas approuvée, nous interdit de demander une augmentation ou un transfert de crédits. La seule arme qui nous reste est donc le vote que nous sommes appelés à émettre sur votre budget.

Bien entendu nous ne sommes pas inconscients, et nous ne voulons pas vous refuser les crédits que vous demandez ; mais si votre budget n'était pas adopté, vous devriez en présenter un autre avant la fin de la discussion budgétaire ; peut-être alors prendriez-vous en considération les observations que nous avons formulées concernant Concorde et le devenir de l'Aérospatiale.

Par ailleurs, j'ai fait référence au comité de soutien de Concorde, qui comprend, non seulement des communistes et les représentants de la C. G. T., mais des hommes qui, eux aussi, pensent à l'avenir de l'Aérospatiale.

Ce matin nous avons reçu de nombreuses délégations, notamment de Toulouse, où je précise puisque vous avez évoqué cette ville. Si vous le permettez, je vous ferai parvenir les résolutions de ces organisations syndicales, qu'il s'agisse de la S. N. I. A. S. ou de la S. N. E. C. M. A., qui nous demandent de voter contre votre budget pour vous obliger à en présenter un autre, conforme à la politique que nous réclamons.

Dans ces conditions, c'est nous qui sommes conséquents à l'égard des travailleurs et de l'Aérospatiale de notre pays. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur Cermolacce, s'agissant du premier point que vous avez évoqué, je vous réponds qu'il ne m'était pas possible d'entrer dans le détail et d'énumérer tous les syndicats qui étaient pour ou contre le comité des relations professionnelles. Certains y sont favorables, d'autres y sont hostiles, mais ce qui compte, c'est leur nombre et surtout leur représentativité.

Pour ce qui est de votre deuxième observation, je veux bien admettre qu'un vote négatif soit le seul moyen d'agir dont vous disposiez. Mais une telle attitude se traduit concrètement — il faut être réaliste — par un refus de donner à Concorde les moyens d'être fabriqué et développé.

**M. Paul Cermolacce.** Ce n'est pas vrai !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** J'ajoute qu'il m'est permis de parler du comité de soutien de Concorde puisque j'en faisais partie avant d'occuper mes fonctions actuelles. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

Monsieur Gabriel, vous avez évoqué deux problèmes particuliers : celui des contrôleurs du ciel et du comité des relations professionnelles dont je viens de parler et celui de la piste de l'aérodrome de Saint-Pierre et Miquelon.

En ce qui concerne le comité, je précise, pour compléter mon propos liminaire, que j'ai reçu chaque syndicat pour attirer son attention sur l'importance de la structure que nous avons mise en place.

Lorsque chacun aura donné sa réponse, quelle qu'elle soit, le comité sera réuni le plus rapidement possible pour étudier tous les problèmes spécifiques de la profession, y compris ceux que vous avez soulevés.

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur le secrétaire d'Etat, puis-je vous interrompre ?

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

**M. le président.** Avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat, la parole est à M. Hamel, à qui je demande d'être bref.

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur le président, je serai bref bien que le sujet soit grave.

Les problèmes du statut des contrôleurs aériens dont vous avez parlé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, sont importants. Mais il en est un plus grave encore : celui de la circulation aérienne et de sa sécurité.

J'ai eu en main plusieurs documents. Le temps dont je dispose ne me permet pas de les porter à la connaissance de l'Assemblée et j'hésiterai même à les rendre publics, étant donné leur gravité.

Ces documents traitent des problèmes du contrôle de la circulation aérienne et de l'écoulement du trafic, qui est à la limite de la saturation, ce qui risque de provoquer, dans des délais peu éloignés, des accidents dramatiques si des solutions à la mesure des problèmes ne sont pas mises en œuvre sans délai.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de prendre connaissance personnellement, et non pas uniquement à travers les rapports de vos conseillers techniques, de la lettre du 17 août 1971 relative aux difficultés de la circulation aérienne, adressée par les directeurs généraux des trois compagnies françaises à votre prédécesseur, ainsi que de la réponse qui a été faite à cette lettre le 26 novembre 1971 — référence cabinet 02-385 — qui emploie un ton trop administratif et n'aborde pas vraiment le fond de la question.

Lisez également, vous-même — il s'agit de protéger des vies humaines — le rapport de la direction des opérations aériennes d'Air France sur l'application du plan « Clément Marot ». Afin d'épargner votre temps, je vous indique que les parties les plus importantes de ce document sont la pièce annexe n° 2 et les recommandations n° 1 à n° 13 figurant aux pages 7 à 20.

Ce problème est grave, monsieur le secrétaire d'Etat, mais le Parlement et la nation sont à même d'entendre des propos qui traduisent la dure réalité et de rechercher les solutions qui s'imposent.

Vous devez également lire le rapport établi en décembre 1973 par la direction des opérations d'Air France, sur l'efficacité actuelle du contrôle de la circulation aérienne.

Enfin, vous en aurez terminé avec ces tâches, qui s'imposent à vous en raison des responsabilités que vous assumez dans le domaine de la protection de la vie des personnes transportées, quand vous aurez également pris connaissance du rapport de M. Beille au conseil d'administration de l'Aéroport de Paris, qui traite des conditions d'écoulement du trafic aérien, problème qui n'est pas propre à la France.

Je ne vous demande pas une réponse dès ce soir ; je souhaite simplement que vous me répondiez personnellement dans les deux ou trois mois qui viennent. Si votre réponse est satisfaisante je n'irai pas plus loin ; dans le cas contraire, je rendrai publiques les sujets d'inquiétude dont je viens de me faire l'écho.

**M. le président.** Deux orateurs, l'un de l'opposition, l'autre de la majorité, ayant interrompu M. le secrétaire d'Etat, je pense qu'il sera sage maintenant de le laisser poursuivre son exposé jusqu'au bout si nous voulons terminer rapidement l'examen de ce budget. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Poursuivez votre propos, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat.** Monsieur Hamel, je vous ai écouté avec intérêt et attention.

Je ne manquerai pas de lire les documents que vous avez cités. Mais je ne saurais admettre que l'on mette en cause un service public aussi important que celui que vous venez d'évoquer. Du reste, auriez-vous accordé votre attention à mon exposé liminaire que vous auriez appris quel était notre souci d'assurer le bon fonctionnement de la navigation aérienne et quel effort nous consentions dans ce budget pour la profession.

**M. Emmanuel Hamel.** Le sujet est très grave.

**M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat.** Je ne dis pas le contraire, mais les mesures que nous prenons, comme celles que nous allons prendre, devraient permettre de résoudre les problèmes qui peuvent se poser.

**M. Gabriel** voudrait savoir quand commenceront les travaux d'aménagement de la piste de l'aérodrome de Saint-Pierre-et-Miquelon. Je précise que ces travaux seront entrepris, comme prévu, dès 1975, et menés jusqu'à leur terme.

Quant à vous, monsieur Commenay, vous avez abordé de nombreux sujets.

L'un des problèmes que vous avez soulevés est particulièrement important ; il a du reste fait l'objet de la préoccupation de plusieurs intervenants. Comment, en effet, donner au transport aérien sa dimension européenne ? C'est une idée à laquelle, comme moi, vous êtes attaché.

Projet des plus vastes, l'Europe aéronautique devrait se concrétiser sur un double plan.

En premier lieu, il convient d'organiser entre constructeurs et avionneurs d'un côté, compagnies aériennes de l'autre, une concertation permettant d'obtenir que les premiers fabriquent les avions que les seconds réclament et souhaitent exploiter. De ce point de vue, beaucoup a été fait déjà, principalement à la diligence de la France. Ce qui a été entrepris sera continué jusqu'à ce qu'on finisse par trouver une solution satisfaisante. Je puis vous citer un exemple très actuel, qui vaut pour l'avenir : celui de l'avion qui sera construit autour du moteur C. F. M. 56, et à propos duquel on est parvenu à une large concertation.

En second lieu, si nous voulons créer cette Europe des transports aériens que vous appelez de vos vœux, il faut à l'évidence faciliter un rapprochement entre les diverses compagnies aériennes européennes et mettre au point des formules homogènes favorisant le développement et la commercialisation des appareils.

Sur ce plan également, des efforts ont été consentis qui, je le dis très objectivement, ont été dus en grande partie à l'initiative de la France. Certes, nous partons de situations divergentes et nous avons un long chemin à accomplir pour parvenir à un accord. De toute façon, nous sommes fermement décidés à poursuivre dans cette voie où nous nous sommes engagés les premiers.

Vous avez aussi évoqué un problème important qui me permettra de répondre par avance à d'autres orateurs. On a souvent l'impression que nous vendons difficilement nos avions à l'étranger parce que nos conditions de vente seraient différentes de celles des autres pays, notamment de nos concurrents américains.

Je tiens à préciser, une fois pour toutes, que pour Concorde comme pour n'importe quel autre appareil, les conditions que nous consentons à nos acheteurs étrangers sont équivalentes à celles des constructeurs américains. Je veux dire par là, concrètement, que nous offrons jusqu'à 90 p. 100 de crédit, étalé sur dix ans, à un taux d'intérêt de 8 p. 100. Ce sont là des chiffres très précis que n'importe qui peut comparer aux chiffres américains.

Excusez-moi de ne pas vous répondre ici à propos de l'aéroport de Biarritz. En effet, ce problème est particulier et, pour ne pas alourdir le débat, j'en viens aux questions de M. Valleix.

La qualité du service sur les lignes intérieures est effectivement un problème important, qui a d'ailleurs déjà été soulevé ici. Il concerne aussi bien les transports aériens que les transports terrestres et les transports collectifs puisque, par la qualité du service notamment, on peut inciter les gens à utiliser certains modes de transport. Dans le cas d'Air Inter, par exemple, la convention la plus récente qui a été signée entre l'Etat et cette compagnie met précisément l'accent sur la qualité du service et donne à l'Etat un droit de regard, qu'il exerce, et qui lui permettra de remédier aux anomalies qui pourraient être constatées.

Vous avez également, monsieur Valleix, abordé le problème du financement de la construction aéronautique et cité l'exemple du Boeing 747 qui est financé, à concurrence de 25 p. 100, directement par le Trésor, c'est-à-dire par les contribuables américains.

Je tiens à vous rassurer. Si nous prenons l'exemple de Concorde, un appareil coûte actuellement plus cher qu'il n'est vendu ; l'Etat s'est engagé à verser la différence au constructeur, c'est-à-dire notamment à la S. N. I. A. S., pour les seize appareils dont la construction est décidée actuellement. Dès le départ,

l'Etat prend donc directement en charge à peu près un tiers du coût de chaque Concorde. Nous n'avons donc pas à avoir de complexe vis-à-vis de la construction aéronautique américaine puisque nous sommes au moins au même niveau.

M. Macquet m'a demandé si l'on devait ou non envisager des licenciements à la S. N. I. A. S. La question est effectivement importante.

Vous savez, monsieur Macquet, que les usines aéronautiques sont placées sous la tutelle du ministre de la défense. J'ai précisé tout à l'heure que nous agissions tous deux en collaboration étroite, et je puis, de ce fait, vous faire part des éléments d'information dont je dispose.

Quand on parle des difficultés de la S. N. I. A. S., il faut bien indiquer qu'il s'agit de la division « avions ». Vous savez, en effet, que la société comprend quatre divisions : avions, engins tactiques, engins balistiques, hélicoptères, les trois dernières ne posant aucun problème.

La situation de la division « avions » fait l'objet d'études approfondies et systématiques de la part des deux ministères intéressés, le secrétariat d'Etat aux transports ayant la charge d'approvisionner en programmes, autant que faire se peut, cette division.

Quel est notre objectif ? Il s'agit, d'une part, d'assurer le redressement financier de cet établissement qui en a bien besoin, d'autre part, de structurer l'entreprise en fonction de son programme prévisible pour les années à venir.

Dans les prochains jours, le Gouvernement fera connaître les mesures financières importantes qui devraient permettre d'améliorer sensiblement la situation financière de l'entreprise.

Quant au problème des effectifs, il n'appartient pas au Gouvernement de fixer d'autorité et a priori le niveau de l'effectif et la répartition du personnel dans les usines. En revanche, lorsque les responsables de la société auront étudié la situation et lui auront fait part de leurs propositions, il lui appartiendra de veiller à la cohérence entre l'effectif global, la répartition de l'emploi à l'intérieur de l'entreprise et ses plans de charge actuels et prévisibles pour les années qui viennent. Tant que cette étude n'aura pas été analysée par le Gouvernement, il ne sera pas possible de donner quelque renseignement que ce soit sur ce sujet.

M. Crépeau a abordé de nouveau la question qui nous avait valu un face à face il y a quelques jours, celle de la desserte aérienne, par Air Inter, de La Rochelle et aussi de Lille et de Belfort, puisque, pour ces villes, le problème est identique.

Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit à ce sujet. Nous avons à faire face à deux impératifs qui, comme d'habitude, sont contradictoires. Voici le premier : Air Inter doit avoir une exploitation qui lui permette d'assurer, autant que possible, les services dont il a la charge, avec un bilan d'exploitation normal. Il serait mauvais que nous nous engagions dans une voie conduisant à subventionner constamment une compagnie semi-nationale.

Le second impératif est de conserver pour les villes de province l'acquis réalisé avec le concours des finances locales, c'est-à-dire une clientèle non pas potentielle, mais réelle, pour les transports aériens. Etant moi-même originaire d'une ville de province, je connais bien le problème.

Air Inter, se trouvant dans la situation invraisemblable de voir son déficit dépasser cette année de 25 p. 100 son capital, a procédé à une étude prospective de son exploitation.

Il est apparu qu'il n'y avait pratiquement plus d'espoir que la situation se rétablisse pour ces trois villes. Air Inter a donc proposé au conseil supérieur de l'aviation marchande qui a accepté et à moi-même, qui ai également accepté, de ne plus les desservir. Dès lors, nous avons engagé des pourparlers pour que la desserte continue d'être effectuée — pour La Rochelle comme pour les deux autres villes — par une compagnie de troisième niveau, qui reprendra les lignes dans des conditions d'exploitation pratiquement identiques à celles d'Air Inter.

Comment se peut-il, me demanderez-vous, monsieur Crépeau, qu'une compagnie de troisième niveau puisse reprendre l'exploitation d'une ligne qu'Air Inter ne pouvait plus exploiter rationnellement ?

Par sa vocation même, Air Inter a pris une extension considérable et ses charges ont crû proportionnellement, si bien qu'elle ne peut plus maintenant desservir toutes les villes de province. Il y a alors promotion du troisième niveau, qui prend la relève : les transports aériens vers ces villes se répartiront ainsi dans l'avenir entre Air Inter et des compagnies de troisième niveau.

Vous m'avez aussi demandé — ainsi que M. Cermolacce — si la détaxation du carburant n'arrangerait pas la situation.

La détaxation du carburant aurait allégé de 35 millions de francs les charges d'Air Inter en 1974. Or la baisse de la T. V. A. intervenue au milieu de l'année lui permettra d'économiser cent millions de francs. Telles sont les incidences financières des mesures qui ont été prises par le Gouvernement.

Monsieur Raymond, vous avez beaucoup insisté sur le fait que, aussi bien en crédits de paiement qu'en autorisations de programme, les crédits de mon budget destinés à l'étude des grands programmes, en particulier du Concorde et de l'Airbus, étaient en diminution.

Peut-être mon propos vous choquera-t-il, au moins en ce qui concerne Concorde et Airbus : certes, les crédits sont en diminution, mais pour ma part, après mûre réflexion, je crois que c'est heureux.

En effet, Concorde vole, l'Airbus vole et chacun peut voyager à son bord quand il veut, sur les lignes qu'il dessert. Or il serait grave que les crédits d'études d'un avion soient maintenus au même niveau à partir du moment où il vole normalement. Si l'on prévoit que tout ne se passera pas normalement lors de la mise en service d'un avion, c'est qu'il s'agit d'un mauvais appareil.

La meilleure preuve de la qualité de nos avions, c'est que les crédits d'étude diminuent. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et de l'union des démocrates pour la République.*)

Vous avez prétendu aussi, monsieur Raymond, que peu de crédits étaient consacrés aux grands programmes. Vous marquez ainsi votre intérêt pour l'industrie aéronautique, comme certains de vos collègues et comme moi-même.

L'industrie aéronautique a souffert dans le passé, elle souffre encore aujourd'hui ; elle a exigé de grands sacrifices financiers et en réclame encore. Nous les avons consentis et nous poursuivons cet effort, mais sachons tirer la leçon du passé.

Bien souvent, nous avons conçu de bons avions parce que notre industrie aéronautique est bien implantée, qu'elle fait preuve de créativité et qu'elle sait fabriquer des avions. Après les avoir construits, nous avons cherché candidement à les vendre. Nous nous sommes alors transformés en voyageurs de commerce, et avons recherché des acquéreurs. C'est à ce moment que nous nous sommes rendu compte que nos avions étaient très difficiles à vendre, d'autant que nous vivons une période d'incertitude où les compagnies aériennes n'achètent pas, ne veulent ni s'engager, ni investir, et si elles investissent, c'est plutôt dans les types d'avions qu'elles possèdent déjà et non dans des avions nouveaux.

Partant de là, et aussi du fait que, pour une fois, nous allons posséder un moteur qui est l'espérance de l'avenir parce qu'il correspond à la demande de la France, de l'Europe et même de l'Amérique, procédons alors en sens inverse : prospectons d'abord le marché — ce que nous avons commencé à faire au niveau européen — pour savoir quel avion nous devons construire.

Quand nous connaissons les souhaits des compagnies aériennes, nous pourrions étudier un ou plusieurs programmes autour de ce moteur. Mais d'abord prospectons commercialement le marché avant de lancer une grande étude. Telle est la leçon qu'il faut tirer du passé.

Dans cette circonstance, il convient de tout faire pour hâter la finition du moteur C.F.M. 56. Or le budget ne lésine pas sur ce point.

C'est le même but que nous nous sommes fixé pour les bureaux d'études de la S.N.I.A.S. Nous devons garder cet outil de travail qui, grâce à sa valeur technologique, s'est donné les moyens d'assurer n'importe quel grand programme lorsqu'il devra démarrer, dès le moment où les études seront définies.

C'est pourquoi il n'y a pas au budget de 1975 de crédits prévus pour un grand programme. Mais des crédits sont destinés à la prospection commerciale, ce qui est nouveau. Nous devons agir ainsi, si nous voulons éviter de retomber dans les erreurs du passé.

Vous m'avez demandé aussi, monsieur Raymond, quelles études générales étaient prévues.

Je vous renvoie au « bleu ». La page 220 comporte vingt-quatre rubriques, la page 21 quatorze rubriques, soit au total trente-huit rubriques qui vous donneront les détails des prévisions dans le cadre de ces études ; mais je ne peux pas lire le « bleu » pour vous.

Vous m'avez également parlé d'un projet de *leasing* pour Concorde.

C'est un sujet « à la mode », dont on parle beaucoup, en France et à l'étranger. Je veux bien étudier une formule de crédit-bail. Encore faut-il qu'on nous le demande. Or, jusqu'à présent, nous avons entendu de nombreuses déclarations d'intention, mais jamais un client éventuel n'est venu me trouver ou n'est venu trouver les constructeurs pour demander à bénéficier de conditions financières particulières.

En tout état de cause, je puis vous assurer — mais je sais que vous en êtes persuadé — que jamais des conditions commerciales n'empêcheront la vente d'un seul Concorde, à moins qu'elles ne soient exorbitantes. Pour l'élaboration des clauses commerciales,

nous agissons, avec tous les futurs utilisateurs, comme le font actuellement nos partenaires anglais, pour notre compte commun, à l'égard des Iraniens.

En ce qui concerne la version améliorée du Concorde, mes paroles ont été précises : elles valent engagement de ma part et de la part du Gouvernement.

Je connaissais votre flamme et je savais qu'elle animerait vos propos. J'en retrouverai certainement l'écho lorsque je discuterai prochainement avec mon collègue britannique de ces problèmes et de la suite à leur donner.

Vous avez regretté la lenteur du transfert de la direction de la météorologie à Toulouse. Comment pourrions-nous être d'accord, puisque même vos amis sont hostiles à ce projet ? Que nous soyons lents devrait donc vous faire plaisir.

Monsieur de Montesquiou, j'ai retenu votre suggestion de former un groupe de coopération dans le cadre de l'Union de l'Europe occidentale. Je suis prêt, pour ma part, à participer à toutes les formes de coopération, pourvu qu'elles procèdent chez nos partenaires d'une mentalité européenne.

Vous avez aussi soulevé un problème spécifique, celui des indemnités pour heures de nuit que touchent les personnels de la météorologie nationale. Ces indemnités sont rigoureusement les mêmes que celles des autres personnels relevant de la fonction publique. Je ne pense pas qu'il y ait là un problème particulier ; dans le cas contraire, nous pourrions en reparler ultérieurement.

M. Carpentier a soulevé le problème de la Corvette. Je suis surpris qu'il n'en ait pas été question cet après-midi, pas plus d'ailleurs que du Falcon 50.

Pour la Corvette 100, les chiffres sont les suivants : 14 appareils ont été commandés, mais plus d'une année s'est écoulée entre la treizième et la quatorzième commande. C'est dire que les acheteurs ne se beusculent pas. Vingt appareils sont en fabrication et nous disposons des approvisionnements pour vingt appareils supplémentaires. La fabrication se poursuit à la cadence d'un appareil par mois.

Le problème est de savoir combien nous en fabriquerons, compte tenu de ces données arithmétiques. Nous avons décidé de continuer le programme jusqu'à quarante appareils, c'est-à-dire à concurrence des approvisionnements effectués, bien que le nombre des commandes ne soit que de quatorze.

La programmation du Falcon 50 fera l'objet d'une décision très prochaine, mais cette décision n'implique pas de dotations budgétaires supplémentaires pour 1975. C'est la raison pour laquelle il n'en a pas été fait mention dans le projet de budget ; cela ne signifie pas que le projet soit rejeté.

Vous m'avez aussi interrogé, monsieur Carpentier, sur les effectifs de la S.N.I.A.S. J'en ai déjà parlé ; je n'y reviens donc pas. En ce qui concerne ses problèmes financiers, j'ai indiqué que, d'ici très peu de temps, les mesures qui ont été arrêtées par le Gouvernement — et qui sont importantes — seraient connues.

Je suis un peu chagriné, monsieur Carpentier, que vous ayez affirmé, à la fin de votre intervention que nous avions perdu du temps dans la certification de Concorde.

J'estime que ce propos est grave, parce qu'il est faux : tous nos efforts, au contraire — et pas seulement les miens, mais aussi ceux de tous ceux qui travaillent en vue de cette certification — tendent à faire en sorte qu'elle intervienne le plus rapidement possible. Et, croyez-moi, ce n'est pas une petite affaire, surtout si l'on tient compte des vols d'endurance qui sont indispensables.

Sans dramatiser, je crois que, compte tenu de ces efforts, que je connais et auxquels je participe, vous avez commis une erreur.

S'il n'en était pas ainsi, ce serait une injure grave pour tous ces travailleurs dont je connais l'attachement à leur métier, dont je sais qu'ils font tout ce qu'ils peuvent pour que cette certification soit obtenue le plus tôt possible. Telle n'était sans doute pas votre pensée, mais je me devais de répondre à votre propos.

Telles sont les réponses que je tenais à fournir à l'Assemblée sur le projet de budget de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et de l'union des démocrates pour la République.*)

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du secrétariat d'Etat aux transports (III. — Aviation civile).

#### ETAT B

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

« Titre III : 42 645 353 francs ;  
« Titre IV : 5 305 000 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programmes 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 : 1 460 350 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 1 006 155 000 francs. »

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

- « Autorisations de programme : 15 500 000 francs ;
  - « Crédits de paiement : 8 797 000 francs. »
- Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix le titre III.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre. (Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre. (Le titre IV est adopté.)

**M. le président.** M. Papon, rapporteur général, et M. Baudis ont présenté un amendement n° 70, ainsi conçu :

« Au titre V de l'état C, Transports ; III. — Aviation civile :

I. — Réduire les autorisations de programme de 25 millions de francs ;

« II. — Réduire les crédits de paiement de 25 millions de francs. »

La parole est à M. Baudis.

**M. Pierre Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile.** Monsieur le secrétaire d'Etat, la commission des finances souhaite le développement des programmes aéronautiques, particulièrement de Concorde et d'Airbus.

Le seul moyen dont elle disposait pour manifester son désir de voir affecter des crédits supplémentaires à l'industrie aéronautique était de demander — et elle l'a fait à l'unanimité — une réduction des crédits d'étude du titre V concernant l'avion Mercure — il vole déjà et n'en a guère besoin — l'aérodrome de Moroni et certaines actions qui ne paraissent pas devoir faire l'objet d'une priorité.

En outre, vous avez indiqué tout à l'heure que vous espériez de l'Iran une prochaine commande d'appareils.

La construction de seize appareils est actuellement prévue. Les trois appareils qui seraient commandés par l'Iran sont-ils déjà compris dans ce chiffre ?

J'ai tenu, avant de poursuivre mon propos sur cet amendement, à vous poser cette question.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur Baudis, je répondrai aussi précisément que possible à vos deux questions, en commençant d'ailleurs par la seconde, de laquelle découle la première.

J'ai indiqué tout à l'heure que je me proposais de demander à mon collègue d'outre-Manche que toute nouvelle commande de Concorde provoque automatiquement notre rencontre pour examiner la situation ainsi créée. Cela s'entend, évidemment, à partir de la situation actuelle, c'est-à-dire des neuf avions commandés ferme actuellement. L'intention iranienne n'est pas comprise puisqu'il ne s'agit pas encore d'une commande.

Si ma proposition est acceptée outre-Manche, le jour où cette commande deviendrait officielle, cette disposition jouerait à partir de la situation actuelle. Il n'y a donc aucune ambiguïté à ce sujet.

L'amendement que la commission des finances a retenu traduit son désir de voir des crédits affectés au développement des programmes Concorde et Airbus. Elle propose, en conséquence, de bloquer une somme de 25 millions de francs.

Les propos que j'ai tenus, lors de ma première intervention, doivent vous satisfaire. Je puis cependant les préciser : dans le budget, tel qu'il vous est présenté aujourd'hui, figurent à la ligne consacrée au Concorde des crédits qui, compte tenu de l'état d'avancement du programme, permettront éventuellement de lancer en cours d'année l'étude de la version améliorée, c'est-à-dire celle pour laquelle sont prévus les allègements, le réservoir central, 8 p. 100 de plus pour la volure et des becs d'attaque fixes.

Je précise que les sommes dont je dispose dépassent largement celles que vous aviez envisagées.

Dans ces conditions, je pense que l'amendement n'a plus de raison d'être.



**M. le président.** La parole est à M. de Rocca Serra, contre l'amendement.

**M. Jean-Paul de Rocca Serra.** Je ne puis voter l'amendement de la commission des finances.

Même si, demain, les liens institutionnels qui nous unissent aux Comores se trouvent modifiés, cela ne nous libérera en rien de notre devoir d'amitié et de solidarité envers des populations qui nous sont attachées et qui sont les plus déshéritées de notre communauté. Aussi devons-nous conserver toutes nos chances de maintenir une présence française dans cette partie du monde.

J'ajoute que, venant après le vote unanime de l'Assemblée nationale qui a permis à ce territoire de choisir son destin, une telle mesure, même s'il ne s'agit que d'un report de crédits, pourrait être interprétée comme un geste de mauvaise humeur et contraire à la vocation de la France.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Pierre Baudis, rapporteur spécial.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai écouté avec une grande attention.

Votre position concernant les commandes iraniennes me paraît extrêmement importante parce qu'elle peut permettre de réaligner la construction aéronautique en lui offrant des possibilités nouvelles. C'est donc une réponse que je considère comme très positive.

Quant à nous, nous avons voulu marquer notre volonté de voir dégager des crédits pour les affecter aux travaux destinés à améliorer Concorde. Nous n'avions pu trouver que vingt-cinq millions de francs et M. de Rocca Serra avait estimé que la solution retenue ne lui donnait pas satisfaction. De toute façon, nous n'avions pas la possibilité, ces crédits étant supprimés, de les consacrer à la construction aéronautique. Il s'agissait, de la part de la commission, d'une manifestation d'intention.

Vous avez affirmé, monsieur le secrétaire d'Etat — et j'en prends acte — que les sommes que vous allez dégager étaient très sensiblement supérieures à celles qui sont visées par notre amendement. Dans ces conditions, compte tenu de l'importance de ces crédits et de la destination que vous entendez leur donner, je pense que vous avez répondu, dans une très large mesure, aux préoccupations de la commission des finances. (Exclamations sur les bancs des communistes.) Mais il me paraît difficile, à cette heure, de demander une suspension de séance pour la réunir. Je ne puis donc retirer l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 70. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre V de l'état C concernant les autorisations de programme et les crédits de paiement. Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	476
Nombre de suffrages exprimés .....	475
Majorité absolue .....	238
Pour l'adoption .....	293
Contre .....	182

L'Assemblée nationale a adopté.

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

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre les crédits 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.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports concernant l'aviation civile.

IV. — Marine marchande.

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports, concernant la marine marchande.

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

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, mes chers collègues, le budget de la marine marchande est un budget modeste qui sert cependant de point d'appui à un domaine essentiel de notre activité économique nationale.

Les activités maritimes correspondent, en effet, à la vocation traditionnelle de notre pays. Dans la conjoncture actuelle, elles acquièrent une importance accrue, car la considération de la balance des paiements et la lutte pour la conquête des marchés ne nous permettent plus de nous résigner à admettre un déficit extérieur dans des industries exportatrices comme la construction navale, l'armement au commerce et les pêches maritimes.

Ce budget a paru à la commission des finances provisoirement admissible pour assurer la poursuite de notre politique maritime dans des conditions comparables à celles des années précédentes. C'est la raison pour laquelle elle s'est résignée à adopter les crédits, qu'elle vous demandera de voter.

Toutefois, il paraît certain que ce budget sera insuffisant pour donner à notre pays la grande politique maritime qui correspond à ses aspirations. Dès lors, nous souhaitons que le débat sur les problèmes de la mer, promis à plusieurs reprises par le Gouvernement, puisse avoir lieu dans les meilleurs délais, et qu'il soit l'occasion de définir une politique nouvelle dont les premières traductions pourraient intervenir dès 1976.

Avant de développer les observations de la commission des finances, je me livrerai à une rapide analyse des crédits.

Les crédits de l'administration centrale de la marine marchande demeurent modestes.

En ce qui concerne les services extérieurs, l'entrée en service opérationnelle du centre d'informatique de Saint-Servan se poursuit lentement, de façon progressive. Pour l'exercice de ses missions de surveillance l'administration de la marine marchande dispose d'une flottille de navires très insuffisante par le nombre des unités, et dont la modernisation est manifestement trop lente au moment même où l'extension des eaux territoriales est à l'ordre du jour.

Dans le domaine de l'action culturelle et sociale, si les crédits de l'enseignement maritime ne posent pas de problème particulier, la situation de l'apprentissage maritime est alarmante. Il a été possible d'éviter la fermeture d'écoles, qui avait été un moment envisagée, mais il apparaît que le rythme de progression des crédits de fonctionnement — 13,4 p. 100 — est très insuffisant pour faire face à un accroissement prévisible des charges.

Dans le secteur social, la subvention à l'établissement national des invalides de la marine atteindra un peu plus de 722 millions de francs. Elle progressera de 9,9 p. 100, taux qui paraît faible, mais qui doit être corrigé par le fait que le projet de loi relatif à la compensation démographique entre les régimes sociaux procurera à l'E. N. I. M. une ressource extra-budgétaire. A cette occasion, votre commission a entendu clairement marquer que l'harmonisation des régimes ne doit, en aucun cas, mettre en péril l'autonomie du régime spécial car, dans le même temps, jaillissent inconsiderément des projets discrets de fusion et — il faut bien le dire — à caractère technocratique, qui font table rase des formes de contact et d'administration raisonnable dont la disparition finirait par transformer pour toujours nos marins en robots.

Les retraites ont augmenté dans des proportions qui permettent d'assurer tant bien que mal aux pensionnés la garantie de leur pouvoir d'achat. Cette progression a été obtenue par la majoration normale des salaires forfaitaires, par l'application de diverses mesures résultant notamment de l'accord signé entre les armateurs et les syndicats de marins et qui prévoit une revalorisation des pensions en cinq étapes annuelles de 4 p. 100 et par l'établissement d'un point de rattrapage « Forner » en 1975.

Néanmoins, il ressort que la pension de marin augmente à un rythme inférieur à celui de la pension maximale du régime général de la sécurité sociale. Il en résulte que cette dernière correspond à un niveau de qualification maritime sans cesse plus élevé et que, par ce biais, un nouveau risque menace à terme l'autonomie du régime des marins.

Au passage, permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, d'appeler votre attention sur les conséquences parfois dramatiques du non-acheminement des mandats, en raison de la grève actuelle des postes. Celle-ci atteint scandaleusement et douloureusement de petits pensionnés âgés qui attendent leur dû pour assurer leur modeste existence. (Très bien, sur plusieurs bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

J'en arrive à l'action économique qui constitue le troisième et le plus important volet du budget de la marine marchande.

En ce qui concerne les pêches maritimes et les cultures marines, la production a été, en 1973, assez satisfaisante et le taux de couverture de nos importations par nos exportations a pour suivi un mouvement d'amélioration amorcé depuis plusieurs années. Néanmoins, ce taux de couverture, égal à 25,7 p. 100

en 1973, reste excessivement bas et notre déficit extérieur, à cause d'une consommation nationale qui continue de dépendre largement de l'étranger, dépasse actuellement un milliard de francs.

Dans ces conditions, la commission des finances a considéré que les aides financières apportées par l'Etat en matière d'investissement étaient d'un niveau bien insuffisant pour permettre d'atteindre les objectifs définis par le VI<sup>e</sup> Plan. Ceux-ci ne seront effectivement réalisés que dans les secteurs de la grande pêche et de la pêche thonière, équipée de navires frigorifiques, grâce à une aide du F. E. O. G. A.

En revanche, la participation financière de l'Etat aux investissements de la pêche hauturière demeure insuffisamment incitative. En outre, la substitution de prêts bonifiés à des prêts du F. D. E. S., dans une période de hausse des taux d'intérêt et d'encadrement du crédit, accroît les difficultés d'investissement de notre armement à la pêche. Si la bonification est une incitation à investir, l'encadrement assèche toute source de financement. C'est véritablement, là, un paradoxe.

Premièrement, le taux de la subvention, dont il faut réduire les délais d'attribution, reste faible. Il devrait passer de 15 à 25 p. 100. C'est déjà chose faite chez nos partenaires européens.

Deuxièmement, il faut augmenter le quantum de la bonification des prêts spéciaux.

Troisièmement, les emprunts devraient bénéficier de la garantie de change.

Quatrièmement, il faut envisager des mesures fiscales nouvelles adaptées à l'armement français dans la conjoncture actuelle.

Il nous paraît donc que des efforts supplémentaires devront être consentis.

**M. Pierre Mauger.** Absolument !

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Enfin, je signale l'intérêt de renforcer l'action de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, en le soutenant dans ses programmes de recherche appréciés dans le monde entier, par une aide substantielle.

**M. Pierre Mauger.** C'est indispensable !

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Dans le secteur de l'armement au commerce, le problème qui a retenu l'attention générale a été celui du paquebot *France*. Il est clair que la décision gouvernementale de ne pas reconstruire la subvention à la Compagnie générale transatlantique, alliée à l'encherissement des carburants, condamne l'exploitation du paquebot dans ses formes actuelles.

A ce sujet, nous avons souhaité obtenir du Gouvernement trois assurances. Il faut, premièrement, qu'aucun effort ne soit ménagé pour permettre le reclassement des marins selon des modalités qui ne bouleversent pas totalement leurs conditions d'existence familiale. A cet égard, une provision de 60 millions de francs est prévue au budget pour 1975. J'ajoute qu'un certain nombre d'entre eux ont appartenu à la France libre. Tenez compte de tous ces éléments, je vous prie, monsieur le secrétaire d'Etat.

En deuxième lieu, nous souhaitons que le Gouvernement fasse connaître dans les meilleurs délais les propositions dont il serait actuellement saisi concernant une nouvelle utilisation du navire demeurant sous pavillon français.

Enfin, il n'est pas possible que notre pays se désintéresse totalement du secteur des croisières qui recèle des potentialités de développement importantes dont d'autres pavillons vont, à l'avenir, profiter à notre détriment. Il est donc nécessaire que le Gouvernement fasse étudier la possibilité de construire un nouveau paquebot de croisière dont le tonnage et les formes d'exploitation seront mieux adaptés à ce marché, ou d'affréter, en attendant, un navire de cette nature à cette fin.

Le plan de relance de l'armement qui se terminera en 1975 comporte des inscriptions budgétaires conformes aux engagements de l'Etat. Ce programme sera suivi à partir de 1976 par un plan de développement de la marine marchande — qui pourrait être le plan Cavallé, monsieur le secrétaire d'Etat — et qui devrait permettre presque un doublement de notre flotte de commerce en l'espace de cinq ans.

A cet égard, il n'est sans doute pas inutile de rappeler que la flotte française a déjà connu une modernisation considérable puisqu'elle a augmenté des deux tiers entre le 1<sup>er</sup> janvier 1968 et le 1<sup>er</sup> juillet 1974.

C'est dire que l'hypothèse d'un quasi-doublement en cinq ans est ambitieuse, mais il nous paraît qu'elle est à la portée de notre armement, sous la réserve que le volume de l'intervention financière de l'Etat atteigne un niveau suffisant, et que les conditions d'attribution de ces aides soient précisées dans les meilleurs délais.

Enfin, l'aide à la construction navale recevra, en 1975, d'importants crédits de paiement. Actuellement, le plan de charge des chantiers est assuré de façon satisfaisante pour les trois années à venir dans les grands chantiers, et pour une période plus courte dans les petits chantiers.

Les carnets de commandes atteignaient, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1974, le chiffre record de 6,55 millions de tonneaux de jauge brute, représentant une valeur totale de 18 milliards de francs, dont environ les deux tiers sont destinés à l'exportation.

Quoi qu'il en soit, l'augmentation des crédits budgétaires prévus pour 1975 résultera uniquement du jeu de la clause de révision des prix et ne représentera pas une augmentation du volume physique des opérations subventionnées par l'Etat. Telles sont les grandes lignes de ce budget de la marine marchande.

Il intervient dans une période où notre politique maritime doit faire l'objet d'une nouvelle définition. Sur un plateau de la balance, il faut placer des éléments défavorables tels que la décision de désarmement du paquebot *France* et les menaces que la conférence du droit de la mer fait peser lourdement sur l'avenir de nos pêches maritimes, aggravés par la situation actuelle.

Sur l'autre plateau, le plan de développement de l'armement comporte de grandes promesses pour la flotte française, et la situation de notre balance des paiements doit être une incitation supplémentaire à augmenter nos armements au commerce et à la pêche.

La discussion de ce budget de la marine marchande se place dans un contexte évolutif. Les dotations budgétaires pour 1975, sans donner l'inflexion nécessaire, permettent néanmoins de sauvegarder l'essentiel. C'est la raison pour laquelle il nous a paru que ce budget était acceptable.

J'en viens maintenant aux observations présentées par la commission des finances.

La première est relative à l'armement au commerce.

En ce qui concerne les navires à passagers, l'aventure du paquebot *France* a illustré douloureusement l'élimination progressive de notre pays de cet important secteur d'activité maritime.

Ainsi que je l'ai déjà dit, il convient d'étudier sans tarder la construction d'un ou de plusieurs paquebots à passagers, destinés aux croisières et répondant strictement aux conditions du marché international et à des initiatives commerciales.

Le rôle de notre pavillon sur le plan international reste considérable. Dans les cinq prochaines années, nous devrions profiter avec intelligence de notre image de marque et de nos moyens nationaux. Agir autrement serait absurde, et contraire à nos plus élémentaires intérêts économiques, que nous laissons ainsi emporter au vent du renoncement et de la défaite.

La deuxième observation de la commission a trait au plan de développement de l'armement. Il est souhaitable, sur ce point, de parvenir à une restructuration de la flotte française, en tenant compte de plusieurs éléments.

La crise énergétique, dont personne de bonne foi ne considère qu'elle est bien la cause essentielle de nos déboires, que nous souhaitons provisoires pour la sauvegarde de notre grand pays, est susceptible en effet de provoquer un excès de la capacité de transport par gros pétroliers.

Il convient donc d'accomplir un effort de rééquilibrage de la flotte en aidant en priorité les types de navires pour lesquels la couverture du trafic sous pavillon français reste trop faible, par exemple le transport de marchandises sèches et le cabotage.

La troisième observation porte sur le financement des investissements pour l'armement à la pêche.

Le déficit du commerce extérieur dans le secteur de la pêche hauturière fraîche impose à l'Etat de réexaminer sans tarder le niveau de ses incitations financières — primes et prêts bonifiés — afin de porter les réalisations au montant prévu par le VI<sup>e</sup> Plan, et d'accroître rapidement notre production. Il est donc souhaitable que soit établi un programme pluriannuel comportant des engagements financiers précis.

En quatrième lieu, la commission s'est préoccupée de la reconduction de l'aide destinée à compenser la hausse du prix des carburants. Il est indispensable, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement accepte, en 1975, la reconduction de la subvention ouverte par le collectif budgétaire de juillet 1974, destinée à compenser partiellement les répercussions de la majoration des prix du carburant en faveur, notamment, de la pêche artisanale.

**M. Guy Guerneur.** Très bien !

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Je précise que le poste « carburant » représentait 5 à 7 p. 100 dans le compte d'exploitation de l'an dernier, et actuellement il est passé de 16 à 22 p. 100. Nous sommes loin de l'impact des 3 p. 100 bien incontestablement lancé par certains ! L'aide conjoncturelle s'impose d'urgence.

**M. Pierre Mauger.** Absolument !

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** La cinquième observation de la commission vise les marins bénévoles de la société nationale de sauvetage en mer. Il serait tout de même équitable d'accorder aux marins du commerce, de la pêche et de la plai-

sance, qui participent aux activités de la société nationale de sauvetage en mer et qui ont effectué un nombre minimum de sorties homologuées, un avantage de retraite, sous forme, par exemple, d'un surclassement catégoriel.

N'oublions pas que ces marins français accomplissent leurs actions d'une manière bénévole, dans la plus belle des traditions de notre marine. Ce que demande votre commission ne portera pas atteinte, soyez sans crainte, au principe hautement significatif de leur bénévolat et de leur courage plein de dignité.

Les actions de désagrégation nationale, actuellement en cours, ne les atteindront jamais. Au surplus, ils sont de cette race de Français imperturbablement patriotes qui chassent toutes les chimères dangereuses dans lesquelles on veut nous plonger maintenant. Ils nous donnent l'exemple qu'il convient de suivre si nous voulons être dignes du nom que nous portons. (*Applaudissements sur quelques bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

L'action culturelle et sociale a inspiré à la commission une sixième observation, relative à la situation financière de l'apprentissage maritime.

Elle est devenue alarmante en matière de dépenses de fonctionnement et les propositions budgétaires pour 1975 ne paraissent pas de nature à l'améliorer. Il conviendrait donc que les pouvoirs publics lui consacrent rapidement un effort supplémentaire.

En ce qui concerne l'E. N. I. M. — et c'est notre septième observation — le Gouvernement doit s'engager à respecter l'autonomie du régime spécial de sécurité sociale des marins, à laquelle ils sont particulièrement attachés. Cette autonomie est, au demeurant, parfaitement justifiée par les conditions spécifiques dans lesquelles s'exercent les activités maritimes.

Le régime spécial, qui est le résultat d'une longue et patiente édification, doit être préservé quelles que soient les mesures d'harmonisation envisagées entre les divers systèmes de protection sociale.

Huitièmement, la commission a souhaité une amélioration des retraites. Certains marins, en raison de leur date d'admission à la retraite, n'ont pas pu bénéficier d'un juste surclassement catégoriel, ou ont demandé prématurément la liquidation de leur pension tout en continuant à naviguer. Leur situation sera étudiée par le Gouvernement qui saisira le Parlement de propositions sur un relèvement forfaitaire de ces pensions.

Mais, il conviendra également de faire bénéficier les veuves de marins d'un relèvement substantiel du taux de leur pension de réversion.

Neuvièmement, la commission appelle l'attention sur les graves conséquences que pourrait avoir, pour la pêche en général, dans les zones halieutiques, l'extension de la limite des eaux territoriales qui serait décidée à Genève lors des assises de la conférence internationale du droit de la mer.

La gravité de la situation qui risque d'être ainsi créée doit être prise en considération dans les plus brefs délais, d'autant que la perspective d'accords bilatéraux ultérieurs, même communautaires, ne pourrait être qu'un palliatif illusoire. Je me permets d'insister auprès du Gouvernement. Il en est encore temps.

J'ajouterai enfin, à titre personnel, qu'il est indispensable que le Gouvernement se penche d'ores et déjà sur la portée spécifique du texte créant la taxe conjoncturelle pour 1975. Cette loi sera, en effet, bien difficilement applicable aux entreprises de transport maritime, en raison du rôle qu'elles jouent, tout au moins sur le plan de l'exportation, c'est-à-dire sur celui du marché international.

L'application des critères qui ont déjà été adoptés en matière de taxe à la valeur ajoutée s'impose d'elle-même, la taxe conjoncturelle frappant en effet la valeur ajoutée. Je me propose d'intervenir sur ce point ultérieurement, tout en prenant date.

Sous réserve d'une réponse satisfaisante à ces observations, la commission des finances, de l'économie générale et du Plan recommande à l'Assemblée l'adoption, sans modification, des crédits de la marine marchande pour 1975, et vous fait confiance, monsieur le secrétaire d'Etat, pour appliquer les décisions et les engagements que nous attendons de vous. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

**M. Vincent Porelli, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, je ferai tout d'abord deux observations de pure forme, portant sur le rapport écrit.

A la page 21, le deuxième alinéa n'a aucune raison d'être puisqu'il s'agit d'une coquille. Il convient donc de le supprimer.

A la page 30, le dernier alinéa doit être placé à la fin de la page 29 dans le chapitre concernant les pêches maritimes, dont il constitue la conclusion.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la section « marine marchande » du projet de budget du secrétariat d'Etat aux transports pour 1975 comprend un volume de crédits en augmentation de 13 p. 100 par rapport au budget de 1974, mais seulement de 10,5 p. 100 si l'on tient compte de la loi de finances rectificative du mois de juillet 1974.

Pour étudier les principales modifications intervenues dans le budget de 1975 la meilleure procédure semble donc se référer aux sept groupes de programmes, en les prenant selon l'importance d'accroissement des dotations qui leurs sont affectées.

Le premier concerne l'équipement naval. Il absorbe 44 p. 100 du budget de la marine marchande, soit quelque 860 millions de francs. Le presque totalité de cette somme est consacrée à des dépenses d'investissement qui couvrent à la fois l'aide directe à la construction navale et la garantie contre la hausse des prix incluse dans l'accord du 20 mars 1968 appelé « contrat professionnel ». Votre rapporteur tient à indiquer que les autorisations de programme atteignent 804,5 millions de francs dont seulement 22 millions de francs pour les petits et moyens chantiers — nous y reviendrons dans quelques instants.

Le deuxième groupe de programmes concerne les gens de mer. La dotation globale a été relevée de 10 p. 100 à peine, dont l'essentiel est affecté à l'établissement national des invalides de la marine pour la somme de 722 millions. La progression pour l'E. N. I. M. n'est que de 11 p. 100 par rapport à 1974.

Le programme du régime social des marins sera étudié plus en détail dans la suite de ce rapport, mais il convient déjà de faire remarquer que la hausse des crédits est inférieure à celle du coût de la vie et qu'il y a donc érosion des moyens réels.

Le troisième groupe de programmes, qui correspond à l'aide accordée à la flotte de commerce, s'élève à 186 millions de francs, en augmentation de 11 p. 100 si l'on tient compte du collectif budgétaire du mois de juillet.

Il comporte essentiellement deux actions : d'une part, les aides accordées aux deux compagnies d'économie mixte, que l'on peut évaluer à 103 millions de francs et dont l'essentiel — soixante millions — est constitué par la contribution de l'Etat aux différentes mesures rendues nécessaires par la décision prise par le Gouvernement de désarmer la France ; d'autre part, les subventions d'équipement à l'armement maritime.

Il conviendrait également de tenir compte, et j'appelle votre attention sur ce point, des bonifications d'intérêt accordées aux armateurs, figurant pages 183 et 185 du budget de programme. Elles ne sont pas incluses, en effet, dans le tableau récapitulatif de la page 151.

On peut toutefois, par différence, les évaluer à 175 millions de francs.

Ainsi, en cinq ans, les bonifications d'intérêt ont été pratiquement quintuplées et, contrairement aux subventions d'équipement, les bonifications sont versées pour toutes les catégories de navires, y compris les navires pétroliers.

Le quatrième groupe de programmes recouvre les pêches maritimes et les cultures marines.

La dotation s'élève à 56 millions de francs, en progression de 22 p. 100 sur les dotations initiales de 1974, mais en fait, en diminution de 8 p. 100 si l'on tient compte de la dotation de 20 millions de francs ouverte par la loi de finances rectificative de juillet dernier pour compenser les hausses des carburants utilisés par les bateaux de pêche. Or, il semble que cette subvention ne serait pas reconduite l'an prochain : c'est là une décision lourde de conséquences contre laquelle le rapporteur, au nom de la commission de la production et des échanges, s'élève énergiquement.

La cinquième groupe de programmes — la police maritime — représente 1,5 p. 100 du budget et comprend notamment les subventions dérisoires accordées à la société nationale de sauvetage en mer : 6 millions de francs.

Le sixième, l'administration centrale — soit 1,5 p. 100 du budget — comprend des crédits supplémentaires, dont les trois quarts correspondent à des mesures acquises.

Le septième, enfin, la lutte contre la pollution marine, obtient 0,2 p. 100 du budget. C'est donc plutôt, selon l'expression budgétaire, « pour mémoire » qu'il convient d'en parler.

Examinons maintenant les principaux problèmes qui se posent à la marine marchande.

D'abord, la construction navale.

Au cours de l'année 1973, la construction navale a connu une activité sans précédent, tant pour les commandes nouvelles enregistrées que pour la production. Dans ce tonnage, les pétroliers se taillent la part du lion : 75 p. 100.

L'industrie française a suivi la même tendance. Les carnets de commande assurent le plein emploi dans les grands chantiers jusqu'à des dates s'échelonnant entre novembre 1977 et janvier 1978.

Il convient de noter que la concentration souhaitée par les pouvoirs publics a atteint un haut degré puisque cinq chantiers occupent un peu plus des trois quarts des effectifs et qu'ils sont eux-mêmes contrôlés par de grands groupes financiers : Empain-Schneider, Paribas, Suez, Rivaud, Herliq et un groupe libanais. Cependant, ces résultats, qui incitent à l'optimisme, doivent être tempérés par plusieurs remarques.

Ainsi, la place relative de la France dans le monde est en diminution et sa production ne représente plus que 3,6 p. 100 du tonnage produit en 1973 contre 4,5 p. 100 en 1971. Les armateurs français ont commandé plus de navires aux chantiers navals étrangers que français.

Enfin les petits et moyens chantiers apparaissent comme particulièrement en danger, d'une part, parce que le plan de charge au 1<sup>er</sup> janvier 1974 assurait le plein emploi pour un an et demi seulement, d'autre part, parce que les petits chantiers sont nettement moins aidés — c'est le moins qu'on puisse dire : vingt-quatre fois moins exactement — que les grands chantiers...

M. Michel Crépeau. Très bien !

M. Vincent Porelli, rapporteur pour avis. ...alors qu'ils emploient le quart des travailleurs de la construction navale française.

Voilà ce que je voulais dire sur ce premier point.

Le deuxième concerne l'un des sujets essentiels de ce rapport, l'armement au commerce. Au 1<sup>er</sup> janvier 1974, notre flotte se situait au dixième rang dans le monde.

Certes, il est incontestable que, globalement, le programme engagé par le plan de relance dépasse légèrement les prévisions.

Mais les résultats sont inégaux selon les catégories de navires, puisque si les objectifs étaient atteints à 99 p. 100 pour les pétroliers, ils ne l'étaient qu'à 85 p. 100 pour les cargos et à 75 p. 100 seulement pour les navires à passagers.

Les résultats sont inquiétants, par ailleurs, au niveau de l'emploi. Il manquait au 1<sup>er</sup> juillet 1974, quatre-vingt-cinq navires par rapport à ceux qui étaient inscrits dans le VI<sup>e</sup> Plan. En outre, le nombre de bateaux retirés de la flotte a été plus important que prévu.

La conséquence en a été qu'au cours des cinq dernières années, l'emploi au commerce a diminué de près de 30 p. 100, passant de 16 200 à 10 500 postes pour les marins et de 5 050 à 3 930 postes pour les officiers.

Le déficit de la balance des frets maritimes, de 885 millions de francs en 1968, est passé à 2,3 milliards de francs en 1973, s'aggravant de 16 p. 100 par rapport à 1972.

Pourtant, notre flotte de commerce pourrait devenir une source importante d'économie de devises.

On estime, pour 1974, à trente-six milliards de francs notre déficit de la balance des paiements, dans lequel celui de la balance des frets maritimes s'inscrit pour trois milliards. Il semble indispensable de se fixer comme objectif prioritaire, la réduction de ce déficit par tous les moyens.

Est-ce le but que le Gouvernement a assigné au plan de croissance dont la réalisation doit s'échelonner entre 1976 et 1980 ?

Selon ce plan, en 1980, la flotte pétrolière devrait couvrir une part de nos importations analogue à celle des années 1966-1968 et la flotte de marchandises sèches devrait transporter 40 p. 100 des échanges extérieurs de ce secteur.

En ce qui concerne les prévisions pour l'emploi, 2 200 emplois nouveaux seraient créés.

Je me bornerai à vous présenter sur ce plan les remarques suivantes.

Premièrement, la marine marchande semble être trop considérée encore comme une industrie accessoire.

Deuxièmement, le plan est trop global. Il devait comporter de nouveaux objectifs séparés pour toutes les formes de navigation, notamment pour les navires à passagers et les paquebots de croisière et pour les moyens et petits navires qui réclament, les uns et les autres, une attention particulière.

Il est à noter que la moitié du déficit extérieur des frets maritimes provient de l'affrètement de petits et de moyens navires.

D'ailleurs, lors de l'élaboration du VI<sup>e</sup> Plan, un groupe de travail « moyens et petits navires » fut constitué et le résultat de ses études concluait que le taux de rentabilité des caboteurs de marchandises était un des plus élevés.

Troisièmement, il serait nécessaire que le Gouvernement fasse connaître quelles lignes desserviront ces bateaux et quels efforts il déploiera pour imposer la présence du pavillon national sur celles où il a pratiquement disparu.

Quatrièmement, en attendant le démarrage du plan de croissance, il serait intéressant d'inciter les armateurs et, notamment les compagnies mixtes, à acheter des navires sur cales ou des navires d'occasion, mais de qualité, afin de diminuer immédiatement le nombre de navires étrangers affrétés, ce qui aurait également pour conséquence d'augmenter le nombre des emplois dans la profession.

Cinquèmement, le conseil supérieur de la marine marchande devrait être mis en mesure de suivre, d'une manière régulière, et au moins une fois par an, l'exécution du plan de croissance.

J'en viens maintenant au problème posé par le paquebot France.

En annonçant, sans préavis, le désarmement du France, le Gouvernement ne pouvait pas ne pas provoquer une vive r.oste de l'équipage et des populations qui le soutiennent.

Selon votre rapporteur, tout doit être mis en œuvre pour garantir l'emploi du personnel, les avantages acquis et les niveaux de rémunération.

Pour ce faire, il lui paraît indispensable, comme à plusieurs de ses collègues, qu'une commission parlementaire d'enquête soit désignée pour étudier les solutions visant à maintenir en exploitation le France jusqu'à la mise en service de paquebots de remplacement qui pourraient employer utilement le personnel, aujourd'hui licencié.

Dans tous les cas, la mise en chantier de nouveaux paquebots s'impose afin que notre pays ne soit pas absent du marché des croisières.

Le troisième point concerne la nécessité de mettre un terme à certains abus, notamment sur le plan international.

D'abord, celui de conférences maritimes. Destinées à garantir le leadership des grandes compagnies monopolistes multinationales sur les grandes lignes transocéaniques, dont elles se partagent le « gâteau », ces conférences entraînent de graves abus, dont la mésaventure survenue au Korrigan fournit un exemple. Il faut donc mettre un terme aux pratiques des conférences maritimes. Comment ?

Il convient de mettre au point un code de conduite mondiale des conférences maritimes, reconnaissant les droits des marines nationales des pays « chargeurs », comme le prévoit le code voté par la conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement. Ce code a fait l'objet d'une convention ouverte à la signature à l'O.N.U. le 1<sup>er</sup> juillet 1974 qui entérine le partage des cargaisons selon une règle 40-40-20, c'est-à-dire 40 p. 100 du trafic pour chacun des partenaires commerciaux et 20 p. 100 pour les autres pavillons.

Un accord de cette nature a déjà été signé entre la France et l'Algérie. Cet exemple positif mériterait d'être suivi.

Quant au système des pavillons de complaisance, c'est un scandale permanent. La majorité des pavillons de complaisance est d'ailleurs contrôlée par des capitaux américains.

Quelle est la position de la France ? Elle est très timide sur le plan national. Notre Gouvernement ne semble pas lutter avec beaucoup d'efficacité.

En effet, pour les transports de pétrole, transports qui ont représenté, en 1973, 80 p. 100 des importations effectuées par mer, les quantités acheminées sous le pavillon national, y compris par les filiales françaises de groupes pétroliers étrangers, n'ont représenté qu'un peu plus du tiers du total, soit 37 p. 100.

Cette situation paraît tout à fait insolite compte tenu des obligations faites aux groupes pétroliers, par la loi de 1928 et par les textes réglementaires d'application. C'est ainsi que les décrets portant autorisation de raffinage — A 10 — donnent la possibilité au Gouvernement d'ordonner aux compagnies titulaires de A 10, d'acheminer sous pavillon national les deux tiers du pétrole brut importé. Il suffirait que le Gouvernement cesse d'accorder des dérogations — d'ailleurs fort surprenantes — à ces compagnies pour qu'il soit mis fin à une telle situation.

Les pêches maritimes, quant à elles, sont en position difficile. Le budget « pêche » ne forme que 3 p. 100 du budget de la marine marchande. Ce désintérêt est aggravé par la hausse du prix des carburants qui a entraîné un renchérissement considérable des coûts à la production. En outre, si les premiers résultats de la conférence de Caracas étaient appliqués à la lettre, notamment par la Norvège et l'Angleterre, ils risqueraient d'aboutir à un rétrécissement grave des zones de pêche.

Le déficit global du commerce extérieur des produits de la pêche maritime est très élevé puisqu'il dépasse un milliard de francs.

Enfin, l'organisation du marché me paraît n'avoir aucune efficacité réelle. Il est regrettable que le Gouvernement se refuse à mettre en place une véritable régulation du marché comportant la fixation d'un prix-plancher garanti à la production.

Quant à la recherche scientifique, la situation de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes s'aggrave.

En effet, alors qu'on estime généralement que le niveau d'activité des navires de l'institut peut être considéré comme satisfaisant lorsqu'il atteint deux cent dix jours en mer, en 1974 les crédits consacrés à l'activité des navires n'auront permis qu'une navigation d'une durée bien moindre.

En ce qui concerne les problèmes humains, l'apprentissage maritime est menacé du fait des difficultés que connaît l'asso-

ciation pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime. La situation financière de l'A. G. E. A. M. va atteindre le point de rupture.

S'agissant du régime des prisons, le taux des retraites a été certes, augmenté, mais les progrès restent insuffisants. Des dispositions ont permis de porter de 30 à 50 p. 100 le taux de la rente accordée à la veuve lorsqu'elle atteint l'âge de soixante ans, mais il me paraît nécessaire que le taux de la pension de réversion pour les veuves soit porté à 75 p. 100 pour leur assurer des conditions d'existence convenables.

Quant aux marins qui ne peuvent bénéficier des dispositions du décret du 7 octobre 1968, votre rapporteur propose, à titre de compromis, qu'une catégorie supplémentaire pour la retraite soit accordée à tous les marins classés dans les échelles une à treize. Il est très fâcheux, enfin, que la maison de retraites pour marins, promise depuis sept ans, n'ait toujours pas été construite.

Telles sont, chers collègues, les principales dispositions de ce projet de budget qui enregistre malheureusement encore une diminution par rapport au budget de l'Etat, passant de 0,8 p. 100 en 1974 à 0,75 p. 100 en 1975.

Quoi qu'il en soit, la commission de la production et des échanges a donné, à la majorité, un avis favorable à l'adoption des crédits du budget de la marine marchande. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le projet de budget de la marine marchande se caractérise par l'existence de deux masses importantes de crédits : la subvention à l'établissement national des invalides, d'une part, l'aide à la construction navale, d'autre part.

Il traduit également, et essentiellement, la volonté du Gouvernement de poursuivre le développement de notre flotte de commerce ainsi que la modernisation des flotilles de pêche avec, à côté de cet effort pour l'armement, le souci de maintenir une industrie moderne de la construction navale.

Par ailleurs, dans le domaine socio-professionnel, il tient compte de la nécessité d'assurer aux gens de mer, des conditions d'exercice de leur profession et de régime social qui soient compatibles avec les sujétions du métier de marin.

Tels sont les différents aspects de ce projet de budget. Je me propose de les examiner successivement.

En ce qui concerne la flotte de commerce, il convient d'abord de noter que les crédits en autorisations de programme représentent la dernière tranche d'exécution du plan de relance, dont l'enveloppe globale était de quatre cents millions de francs pour la période couvrant le VI<sup>e</sup> Plan. Son objectif était, vous le savez, de stabiliser, par une expansion vigoureuse de la flotte, le déficit de la balance des frets, à la fin de 1975, au niveau atteint en 1968.

Cette relance est en bonne voie puisque le programme « érigé ferme » dépasse les prévisions : cent cinquante-sept navires construits contre cent cinquante prévus et 6,1 millions de tonneaux de jauge brute contre 5,5 prévus. En valeur, le programme d'investissement aura été sensiblement le même que celui qui avait été envisagé.

Ainsi, au 1<sup>er</sup> janvier 1976, notre flotte de commerce représentera, compte tenu des sorties de navires intervenues pendant le Plan, un volume d'un peu plus de dix millions de tonneaux. Elle sera, en outre, l'une des plus jeunes du monde, avec une moyenne d'âge de sept ans.

Si l'évolution constatée est intellectuellement satisfaisante, puisqu'elle a parfaitement suivi les prévisions du plan de relance, le bilan à la fin de 1975 ne peut cependant pas être considéré comme entièrement positif.

Notre pays est devenu, en effet, au cours des dernières années, une puissance commerciale de premier rang. Nos échanges extérieurs ont augmenté d'environ 10 p. 100 par an. Ils ont dépassé trois cent millions de tonnes en 1972 et atteint une valeur de presque trois cents milliards de francs. Par ailleurs, la part maritime n'a pas cessé de croître car les échanges, traditionnellement dirigés vers les pays de la Communauté européenne et de l'Union française, s'orientent désormais plus loin.

Dans ce contexte, il est clair que le taux de croissance de notre capacité de transports n'a pu suivre celui de nos échanges par mer et que, par voie de conséquence, le taux nominal de couverture par le pavillon français pour les produits pétroliers est tombé à 60 p. 100. Pour le transport de marchandises sèches, il est devenu nettement inférieur à 40 p. 100.

Nous sommes donc dominés, sinon absents, au détriment de nos exportations, dans les grandes conférences maritimes qui décident, non seulement de la répartition des droits de trafic, mais aussi des tarifs et du choix des ports d'escale.

Enfin, notre balance des frets et des passagers reste fortement déficitaire. Le déficit atteindra sans doute près de trois milliards de francs pour 1974.

Le constat de cette situation a conduit le Gouvernement à adopter le mois dernier, suivant ma proposition, un plan de développement de la flotte de commerce pour la période 1976-1980, dont les objectifs sont à la fois ambitieux et réalistes.

Ce plan prévoit que, du 1<sup>er</sup> janvier 1976 au 1<sup>er</sup> janvier 1981, le tonnage passera de 10,3 millions à 16,3 millions de tonneaux de jauge brute, alors que ce tonnage n'atteignait que huit millions au début de 1973, soit un doublement de la flotte en huit ans.

A la fin de ce plan, le taux de couverture du commerce pétrolier atteindra 90 p. 100 et celui du transport des marchandises sèches sera de l'ordre de 45 p. 100. Enfin, le niveau de l'emploi dans la marine marchande sera plus élevé en 1980, perspective que le monde maritime appelle de tous ses vœux, après plusieurs années de décroissance des effectifs.

J'ai tenu à ce que ce plan soit soumis, avant son adoption par le Gouvernement, au conseil supérieur de la marine marchande, au sein duquel sont représentés les syndicats de navigants.

Il exigera des armateurs un effort d'investissement de l'ordre de vingt-cinq milliards de francs, sans commune mesure avec celui accompli pendant le plan de relance.

De même, l'enveloppe décidée par le Gouvernement en matière de primes d'équipement, soit un milliard de francs, représente une multiplication par deux et demi par rapport au plan précédent. Là aussi, l'effort paraît très significatif.

Je ne saurais abandonner ce sujet sans évoquer le désarmement du paquebot *France*. Les motifs qui ont conduit le Gouvernement à décider d'arrêter l'octroi d'une subvention couvrant le déficit d'exploitation de ce navire et, par voie de conséquence, incité la compagnie à le désarmer, sont trop bien connues pour que j'y revienne. Je précise seulement que cette décision n'a pas été prise de gaieté de cœur et qu'elle a été mûrement réfléchie.

Le projet de budget pour 1975, ainsi que la loi de finances rectificative pour 1974 comportent tant en dotations en capital qu'en subventions de fonctionnement, les moyens financiers susceptibles de permettre à la Compagnie générale maritime de résoudre les différents problèmes de caractère social, dont je ne méconnais nullement la gravité, qui se posent à elle dans le contexte de ce désarmement.

Ainsi, d'une part, une subvention de cent millions de francs, dont quarante inscrits dans la deuxième loi de finances rectificative, est destinée à accompagner les mesures de licenciement des personnels. D'autre part, une dotation de cent dix millions de francs, dont cinquante inscrits au collectif budgétaire et soixante dans le projet de budget pour 1975 au titre des charges communes, doit faciliter l'acquisition par la compagnie de navires d'occasion qui lui permettront d'assurer la nécessaire transition jusqu'à ce que les premiers résultats du plan de développement se fassent sentir. Je réponds ainsi au vœu exprimé par M. Porelli.

Au-delà de 1975, l'aide de l'Etat sera poursuivie en tant que de besoin pour permettre la réalisation complète des mesures arrêtées.

Les possibilités de réarmement, dont a parlé M. Gabriel, sont étudiées en détail. Elles n'ont rien de secret mais, dans l'immédiat, elles exigent une étude approfondie afin d'en évaluer le degré de sérieux avant que nous puissions les rendre publiques.

En ce qui concerne l'industrie des pêches maritimes, il convient d'abord de poursuivre le renouvellement et la modernisation de l'outil de production, afin que ce secteur économique soit en mesure de répondre aux besoins de la consommation et que le déficit de la balance commerciale des produits de la mer, qui atteignait un milliard de francs en 1973, se trouve progressivement réduit, tant par un accroissement des exportations que par une diminution des importations.

Des résultats positifs apparaissent déjà dans certains secteurs, notamment dans celui des produits congelés.

Globalement, le taux d'accroissement de la valeur de nos exportations est supérieur à celui de nos importations et le taux de couverture des importations par les exportations passe de 20 p. 100 à 26 p. 100.

Il convient cependant d'observer que l'évolution de la flotte ne répond pas, pour l'instant, aux prévisions du Plan. Bien qu'en bonne voie, la modernisation de la flotille n'est pas, en effet, assez rapide pour compenser les démolitions et les ventes de navires à l'étranger et pour accroître suffisamment la capacité de capture pour atteindre les objectifs de production du VI<sup>e</sup> Plan.

Ce premier constat global mérite cependant d'être modulé en précisant que les objectifs pour la pêche industrielle sont pour l'instant pratiquement respectés avec, toutefois, un léger retard pour Boulogne.

C'est donc au niveau de la pêche artisanale que le renouvellement de la flotte, principalement en début de Plan, n'a pas correspondu aux prévisions, pour des raisons tenant à la fois à la hausse considérable des coûts des navires et à la mise en place relativement lente des sociétés interprofessionnelles destinées à inciter à la réalisation d'unités construites en série, donc d'un prix de revient moins élevé.

Le régime d'aide à la pêche industrielle se poursuivra, en 1975, par l'attribution de subventions dont le taux, variable en fonction de l'enveloppe globale et du nombre de navires primables, a été, en 1974, de 15 p. 100 de la valeur de l'investissement ; 23,5 millions de francs sont inscrits à cet effet au projet de budget contre 21,5 millions de francs en 1974.

Par ailleurs, les armements continueront à bénéficier d'un régime de bonification d'intérêts inauguré en 1974 et se substituant au régime de prêts à long terme accordés précédemment sur crédits du F. D. E. S.

Cette bonification, qui réduit de 4 p. 100 la charge d'intérêt supportée par les armements, porte sur des prêts dont les modalités sont les mêmes que celles des prêts préalablement accordés sur fonds du F. D. E. S.

J'ajoute que le montant des prêts ainsi bonifiés peut atteindre 30 p. 100 du coût de l'investissement, alors que les prêts du F. D. E. S. étaient accordés dans la limite d'un plafond de 25 p. 100 du prix des navires. Cet avantage vient compenser pour les armements le fait que le taux d'intérêt après bonification est légèrement supérieur à celui qu'ils auraient pu obtenir dans le cadre du régime précédent.

L'octroi de ces aides restera conditionné au respect de certains critères techniques, économiques et financiers destinés à encourager la réalisation d'une flotille rationnelle et compétitive.

La pêche artisanale bénéficiera, de son côté, de six millions de francs en autorisations de programme contre 4,5 millions de francs en 1974, au titre des primes de 6 p. 100 accordées aux patrons pêcheurs construisant des navires répondant aux types retenus par les sociétés interprofessionnelles créées à cet effet, et agréées par l'administration.

Ces primes seront, comme en 1974, portées au taux de 10 p. 100 pour les pêcheurs artisans confiant la gestion technique, comptable et commerciale de leur navire à des groupements de gestion.

Ces investissements bénéficient, par ailleurs, de prêts à long terme sur dotation du F. D. E. S. dont le taux de l'ordre de 5 p. 100 n'a pas été relevé, auxquels peuvent s'ajouter des prêts complémentaires consentis par les caisses régionales de crédit maritime sur leurs ressources propres. A cet égard, il a été décidé que la dotation du F. D. E. S. pour l'ensemble des activités de caractère artisanal passerait de 45 millions en 1974 à 60 millions de francs en 1975, ce qui correspond à une augmentation très sensible des possibilités d'aide à cette pêche.

Le nombre de navires primés en 1973 représente à peu près le double de ceux aidés en 1972. Cette tendance se poursuit en 1974, ce qui est un résultat encourageant.

L'ensemble de ce secteur de la pêche connaît actuellement des difficultés liées aux hausses successives et récentes du prix du carburant qui ont eu des incidences graves sur les conditions d'exploitation des navires.

Cette situation a conduit le Gouvernement à accorder à la pêche française une subvention forfaitaire de 20 millions de francs destinée à permettre à la profession de s'adapter aux conditions nouvelles d'exploitation. Cette aide ne devrait donc pas, en principe, être renouvelable.

Entre-temps est intervenue, en août dernier, une nouvelle augmentation du prix du gas-oil. Par ailleurs, il est certain que les hausses des matériels de pêche liées, évidemment, à celles des produits pétroliers ont, elles aussi, rendu difficile le rééquilibre d'exploitation souhaité.

Dans ces conditions, j'ai fait connaître à la profession que je n'étais pas opposé à examiner l'éventualité d'une reconduction de cette aide, après étude du dossier mettant en relief l'évolution des autres facteurs, comme le prix du poisson, qui auront influencé, en 1974, les résultats d'exploitation des armements.

Mais il ne suffit pas de se doter d'outils de production compétitifs et rentables, il importe aussi, d'une part, que les navires aient accès aux zones de pêche, d'autre part, que la production s'écoule sur le marché dans des conditions propres à en assurer la valorisation.

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Sur le premier point, les perspectives d'avenir sont préoccupantes si l'on se réfère à l'évolution des négociations récentes de Caracas sur le droit de la mer et aux intentions plus ou moins marquées de certains Etats d'élargir leurs eaux réservées jusqu'à des secteurs traditionnellement fréquentés par des navires de pêche français. Le Gouvernement a la ferme intention de se montrer vigilant dans ce domaine afin de sauvegarder les intérêts de notre industrie des pêches.

Pour ce qui est du deuxième point, la mise en place progressive d'organisations de producteurs et l'effort entrepris en faveur des investissements à terre doivent contribuer à mieux adapter l'offre à la demande, ainsi qu'à améliorer les conditions de commercialisation et de transformation des produits de la pêche.

Enfin, la conchyliculture bénéficiera, au titre du budget pour 1975 d'une dotation double de celle octroyée en 1974, pour poursuivre, d'une part, le développement de procédés nouveaux de culture destinés à accroître la production, d'autre part, l'aménagement des zones ostréicoles actuelles.

En matière de construction navale, les objectifs poursuivis consistent à renforcer la compétitivité des chantiers, notamment par une restructuration progressive et à maintenir un certain rapport entre le niveau des besoins de l'armement français et les capacités de production des chantiers.

Il convient, à cet égard, de souligner que dans un marché international où la concurrence est extrêmement sévère, la politique française ne peut être indépendante des actions entreprises dans le même domaine par les principaux pays constructeurs.

Les résultats obtenus ces dernières années sont satisfaisants. La production des grands chantiers continue à s'accroître, puisque de 374 000 tonneaux de jauge brute en 1968, elle est passée à 650 000 tonneaux de jauge brute en 1973 et sera de 702 500 tonneaux de jauge brute en 1974.

Les chantiers français continuent à orienter leur production vers les navires les plus élaborés — grands méthaniers, transporteurs de produits chimiques et de gaz de pétrole liquéfié, cargos spécialisés, superpétroliers — dégagant la plus forte valeur ajoutée. Il convient également de noter que les carnets de commande assurent le plein emploi jusqu'en 1978.

Le bilan est donc positif et justifie que les grandes lignes d'action des pouvoirs publics soient maintenues, ce qui n'exclut pas un certain inflexionnement de la politique suivie.

L'enveloppe budgétaire pour 1975, prévue pour l'aide à la construction navale, est de 800 millions de francs, dont 24,5 millions de francs pour les petits et moyens chantiers.

Ces derniers se trouvent, eux aussi, confrontés à une concurrence internationale intense, notamment en ce qui concerne les navires de pêche, avec la Pologne, l'Espagne, la Grèce et le Pérou. Il est donc logique que, bien que n'étant pas associés au contrat professionnel, ils bénéficient d'une aide des pouvoirs publics dans le cadre de la loi d'aide à la construction navale.

A cet égard, je sais que les petits chantiers, contraints, dans le contexte de concurrence que je viens de souligner, d'accepter des commandes à prix fermes et non révisables, sont mal protégés contre le risque économique résultant des hausses de coût, puisque les garanties de prix susceptibles de leur être consenties sont loin d'être systématiques.

Je viens d'obtenir une amélioration sensible de ce régime se traduisant par l'octroi de telles garanties au quatrième navire d'une série, ce qui va dans le sens de l'incitation à la construction de navires de série que j'ai évoquée tout à l'heure.

Je m'efforcerai, évidemment, dans les années à venir d'améliorer encore les conditions attachées au régime d'aide des petits chantiers.

Dans le domaine social, il convient de poursuivre l'amélioration de la formation professionnelle et de la protection sociale.

Sur le premier point, et en ce qui concerne la formation professionnelle maritime au commerce, un certain nombre d'aménagements vont être apportés aux conditions d'admission au cycle de formation des capitaines de première classe, afin d'élargir le recrutement et d'attirer davantage de candidats techniciens. Par ailleurs, des mesures sont actuellement à l'étude pour favoriser la promotion des professionnels.

Pour ce qui est des marins pêcheurs, la quasi-totalité de ceux qui suivent les cours préparant aux différents brevets et certificats de la pêche bénéficient d'une rémunération de formation professionnelle.

Parallèlement à cette préparation aux différents brevets, des actions de formation socio-économique sont menées depuis une dizaine d'années, qu'il convient de poursuivre et d'encourager afin de donner aux pêcheurs les moyens de participer plus activement à la gestion de l'économie de leur marché et de favoriser ainsi un emploi optimum des facteurs de production. Il convient d'ailleurs, à cet égard, de rendre hommage à la maturité économique qu'ils ont acquise au cours de ces dernières années.

En ce qui concerne les régimes de prévoyance et de retraite, la subvention de l'Etat apparaissant au projet de budget sera, comme les années précédentes, de l'ordre de 50 p. 100 de l'ensemble des ressources de l'établissement. Ce budget permettra, notamment, d'améliorer le régime des pensions de retraite avec 1 p. 100 de « rattrapage Forner » à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1975.

Par ailleurs, l'Etat supportera, au titre des exonérations aux propriétaires de navires embarqués, la majoration de 4 p. 100 par an du niveau des pensions, prévue dans le cadre du plan quinquennal d'amélioration des pensions et résultant d'un accord récent survenu entre le comité central des armateurs et les syndicats de marins.

Telles sont, mesdames, messieurs, les grandes lignes de la politique menée en faveur de la marine marchande à travers ce projet de budget.

Elles traduisent bien, à mon sens, la volonté du Gouvernement de donner à nos activités maritimes l'importance qu'elles méritent, dans un pays que ses frontières, largement ouvertes sur la mer, prédisposent à jouer, en ce domaine, un rôle de tout premier plan. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

**M. Guy Guerneur.** Mesdames, messieurs, à propos du projet de budget de la marine marchande, nombreux sont les problèmes que pourrait évoquer un député breton : soutien de la flotte marchande, emploi, régimes sociaux, inégalité des retraites, pension de veuves, fiscalité des marins, conditions de travail.

Faute du temps nécessaire, je serai conduit à limiter mon propos au problème de la pêche maritime, qui me paraît le plus aigu et que je traiterai au fond.

Que représente la pêche maritime dans la vie du pays ? Sur le plan humain, d'abord, 35 000 emplois directs qui font vivre, par des emplois induits — transformation, transport, première commercialisation — au moins 130 000 familles, soit un demi-million de personnes ; ensuite, une contribution essentielle à l'activité de notre immense littoral, en particulier à la frange ouest, généralement déshéritée ; enfin, le maintien de tout un héritage de traditions maritimes si profondément ancrées dans la mémoire collective des peuples de la mer et auxquelles ils sont justement attachés.

Sur le plan économique, ce sont 700 000 tonnes d'apports en frais par an, ce qui nous place au troisième rang de la Communauté des Neuf pour le poids, mais au premier rang en valeur en raison de la grande place que tiennent les espèces fines dans les pêches maritimes françaises.

Que représente la pêche maritime pour l'Etat ? Peu de choses, apparemment, à l'intérieur du budget des transports, où la marine marchande n'occupe qu'une section et la pêche maritime même pas une sous-section particulière.

Ces maigres crédits budgétaires apparaissent dans quelques chapitres épars et semblent exprimer une sorte de désintérêt de la puissance publique dont la sollicitude se réserve pour des dossiers peut-être plus attractifs, peut-être mieux exploités sur le plan syndical et politique.

Il est exact qu'au regard des grèves de la R. A. T. P., des marins du France ou des contrôleurs de la navigation aérienne d'Orly, les problèmes de l'emploi des 20 000 familles de pêcheurs ne sont pas de ceux qui mobilisent l'opinion publique ou les grandes centrales syndicales.

Or, le sérieux de la situation ne saurait être masqué plus longtemps. La pêche française est en péril, faute de disposer des moyens de faire face aux exigences des changements économiques et techniques, c'est-à-dire faute de s'appuyer, au niveau de la prise de décision, sur une structure politique adaptée.

Vous n'êtes point en cause vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous dirigez un département ministériel écrasant et si dispersé qu'il ne peut guère faire l'objet d'une politique également suivie dans toutes ses parties et dans tous ses domaines de compétence.

Il faut partir de cette constatation que notre flotte de pêche est, avec celle de l'Italie, l'une des flottes européennes qui exige l'aide la plus active.

Avec des effectifs trois fois moindres, le Danemark extrait des tonnages doubles. La rentabilité y est donc, comparée à celle de la France, dans le rapport de six à un. La Grande-Bretagne produit moitié plus avec moitié moins de pêcheurs. La République fédérale d'Allemagne obtient près de 50 p. 100 de nos tonnages avec des effectifs cinq fois inférieurs aux nôtres et les Pays-Bas se trouvent dans une situation identique.

La moitié de notre flotte artisanale de pêche compte au moins dix ans d'âge. Or, d'ores et déjà, l'examen du VI<sup>e</sup> Plan fait apparaître un important retard sur les objectifs fixés pour la rénovation de la flotte.

C'est ainsi que, pour la pêche artisanale, le tonnage construit en trois ans a atteint au total 5 200 tonneaux de jauge brute, alors que le rythme prévu, rappelé dans le budget de programme du ministère, s'élevait à 5 800 tonneaux par an.

Le premier résultat est que les suppressions l'ont emporté sur les constructions nouvelles et que, contrairement au Plan, le tonnage global de la flotte a fléchi, affectant les objectifs de production.

Pour le poisson frais, en particulier, la production ne s'est élevée qu'à 415 000 tonnes en 1973, alors que le Plan en prévoyait 490 000 tonnes pour 1975.

Le deuxième résultat est une nouvelle aggravation de notre déficit d'approvisionnement en produits de la mer.

En effet, l'aide n'est pas adaptée aux charges; on construit, non seulement moins d'unités, mais encore des unités plus petites. Le même phénomène s'est produit pour les chalutiers de pêche fraîche dont le nombre d'unités de cinquante tonneaux a augmenté depuis le début du VI<sup>e</sup> Plan, alors que celui des navires de plus de cent tonneaux diminuait. Cette évolution régressive présente, notamment, l'inconvénient de conduire à la surexploitation des fonds côtiers par les petites unités.

En revanche, nous sommes totalement absents de certains lieux de pêche lointains qui exigent la mise en œuvre des moyens industrialisés de la pêche moderne, comme ceux de l'océan Indien, comme la zone des îles Kerguelen exploitée massivement par les navires soviétiques pour la production de farines de poissons.

Puissance dont la vocation maritime a pu se comparer un temps à sa vocation agricole, jouxtant un plateau continental qui constitue une des zones les plus poissonneuses du monde, la France est importatrice nette de 300 000 à 400 000 tonnes par an de produits de la mer, représentant un déficit qui est passé de 900 millions en 1970 à 1 145 millions en 1973. Et ce déficit de plus de 100 milliards d'anciens francs équivaut sensiblement à la moitié de la valeur de la première vente de notre propre production en tous produits de la mer.

La vérité oblige à dire que la faiblesse des investissements actuels ne permet pas d'espérer un prochain redressement de ce bilan.

Nous revenons, là encore, au grand problème fondamental que j'évoquais au début de ce propos, c'est-à-dire à l'absence d'une volonté politique continue à l'égard des problèmes de la mer.

Il faut ouvrir les yeux sur les réalisations étrangères pour mesurer à quel point nous avons, jusqu'à présent, négligé l'exploitation des ressources de la mer et l'aptitude de celle-ci à répondre à nos besoins actuels en protéines, tant pour l'alimentation humaine que pour l'alimentation animale.

Le cas du Japon, premier producteur mondial avec dix millions de tonnes débarquées, devant l'U.R.S.S. et la Chine, mérite un instant d'attention. Il est significatif de l'importance accordée à l'étranger à l'industrie de la pêche.

Le Japon pratique la grande pêche selon des méthodes hautement industrialisées, à partir d'une flotte de navires assistés par les moyens de prospection les plus perfectionnés, tels que radars et avions de repérage, et qui disposent à leur bord d'équipements ultra-modernes de transformation et de conditionnement.

De véritables programmes d'aide à l'économie de la pêche sont poursuivis depuis de nombreuses années et constamment perfectionnés, depuis le stade de la mise en valeur systématique des ressources pélagiques, au moyen, par exemple, de subventions, récupérables en cas de succès, à des organismes de recherche privés, jusqu'à celui de l'indemnisation des dommages subis par les entreprises de pêche et des pertes de salaire de l'équipage.

Les mêmes méthodes sont appliquées par tous les pays qui ont voulu se doter d'une industrie puissante de la pêche, tels que l'U.R.S.S. et les pays nordiques.

En France, si toutes les raisons qui plaident en faveur d'une véritable politique de la pêche étaient entendues, il serait nécessaire d'agir par un ensemble de mesures cohérentes en vue d'orienter les efforts de l'Etat dans une triple direction: d'abord, la mise en valeur rationnelle des ressources, ensuite la modernisation de l'outil de production, enfin la régularisation du marché et son adaptation à l'évolution des coûts de production.

En ce qui concerne les ressources halieutiques, et bien que les possibilités de la mer soient loin d'être intégralement exploitées, l'intensification de la pêche implique un effort à la fois de recherche et d'organisation.

Or, si les organismes de recherche existants — le C.N.E.X.O., l'O.R.S.T.O.M., l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes — jouent un rôle fort utile, leurs moyens sont manifestement insuffisants. Ne sommes-nous pas parvenus à cette situation aberrante qu'au milieu de cette année les navires de l'I.S.T.P.M. ont dû rester à quai, les crédits ne permettant plus que de payer les salaires des équipages à terre?

Je n'insisterai pas sur les perspectives ouvertes par l'aquaculture, si développée au Japon, encore embryonnaire chez nous, en dépit des récents efforts du C.N.E.X.O., dont les concours sont très sollicités par d'autres missions telles que la prospection minière ou pétrolière.

Il faut, en outre, veiller très strictement aux dangers insidieux ou imprévisibles que la pollution peut faire à tout instant peser sur les productions de la mer. Souvenons-nous de l'effondrement des prix qu'avait déclenché l'affaire du *Torrey-Canyon*!

Il est enfin évident que l'exploitation rationnelle des ressources de la mer reposera de plus en plus sur des accords internationaux régionaux, dans lesquels l'accès à nos zones traditionnelles de pêche doit être vigoureusement défendu.

Une profonde mutation du droit de la mer est en cours. Au mois d'août dernier, une conférence s'est tenue à Caracas. Les négociations se poursuivront au printemps prochain à Genève pour aboutir, d'ici un an à dix-huit mois à un accord final, qui pourrait être signé à Vienne.

Ces négociations ont de grandes chances d'aboutir à la fixation à deux cents milles marins de la limite des eaux territoriales. Si cette réglementation est adoptée par les pays riverains des grandes zones de pêche, la pêche française va être confrontée à de graves difficultés.

Je voudrais à ce propos faire plusieurs observations.

La France était représentée à la conférence de Caracas par une délégation squelettique. De tous les pays ayant une industrie de la pêche importante, le nôtre avait la délégation la moins nombreuse — vingt-trois personnes seulement — qui était suivie par un fonctionnaire n'ayant même pas le rang de directeur.

Par contre, la délégation des Etats-Unis était composée de cent trente-deux personnes dont huit sénateurs et sept membres de la chambre des représentants. Des pays nordiques, comme le Danemark et la Norvège, avaient envoyé à Caracas des ministres.

Notre délégation était ainsi placée dans une position d'infériorité d'autant plus flagrante qu'elle comportait trop peu de techniciens avertis des problèmes de la pêche. Il y a là un symptôme supplémentaire du désintérêt des pouvoirs publics à l'égard de ce secteur d'activité.

Cela est d'autant plus regrettable que les décisions qui découleront de la conférence vont avoir à bref délai des conséquences très graves pour la pêche faite à partir des ports français.

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Très bien!

**M. Guy Guerneur.** Nos bateaux travaillent, en effet, dans une région du plateau continental de la Norvège, de l'Islande, de la Grande-Bretagne et des îles Féroé.

Les possibilités d'accès à ces zones vont donc dépendre: premièrement, des décisions de la Norvège — qui, je le rappelle, a refusé d'entrer dans la Communauté économique européenne — décisions qui vont porter vraisemblablement à 200 milles la limite des zones territoriales; deuxièmement, du régime des eaux islandaises régies par une législation comportant une zone nationale très étendue, assortie toutefois d'accords particuliers conclus avec la Grande-Bretagne, la République fédérale d'Allemagne et la Belgique; troisièmement, du régime des eaux bordant les îles britanniques, c'est-à-dire de la mer du Nord, la Manche et la mer d'Irlande.

La situation est particulièrement préoccupante en ce qui concerne la mer du Nord et la mer d'Irlande.

Il semble, en effet, que la Grande-Bretagne — peut-être suivie par le Danemark — ait l'intention de remettre en cause son adhésion au principe de la mer commune à l'égard des autres membres de la Communauté économique européenne. Or, pour la pêche hauturière, 65 p. 100 des prises débarquées dans les ports du Nord et 90 p. 100 des prises des ports de l'Ouest proviennent des zones qui seraient incluses à l'intérieur des limites de pêche britanniques ou irlandaises. Le reste provient, pour la plus grande partie, des zones des îles Féroé et norvégiennes.

Ainsi la quasi-totalité des apports, pour les pêcheurs de la façade atlantique, se trouvent menacés par une extension des limites des pays nordiques, d'une part, et des îles britanniques, d'autre part.

En outre, pour la grande pêche, c'est-à-dire pour les navires qui se livrent à des campagnes de longue durée avec salaison et congélation, le secteur Nord-Est de l'Europe représente environ la moitié des prises, l'autre moitié provenant essentiellement de la zone atlantique Nord-Ouest.

Au total, on peut considérer que 80 p. 100 de l'ensemble de notre production de poisson provient des zones menacées bordant les îles britanniques et la Norvège.

Une menace très grave pèse ainsi sur la pêche artisanale et sur la pêche industrielle. Cette menace dépend essentiellement de l'attitude que prendra la Grande-Bretagne, qui, en tant que membre de la C.E.E., devrait appliquer les dispositions de l'article 2 du règlement sur les structures des pêches maritimes de la Communauté.

Cet article prévoit que le régime appliqué par chaque Etat membre à l'exercice de la pêche dans les eaux maritimes de sa souveraineté ne peut entraîner de différences de traitement à l'égard d'autres Etats membres. Or, c'est de cette obligation que la Grande-Bretagne paraît, semble-t-il, vouloir se libérer.

Il est donc d'un intérêt vital pour les pêches maritimes françaises que la question de l'accès aux zones d'exploitation soit traitée au plus haut niveau dans les négociations qui seront engagées avec le Royaume-Uni au sein de la Communauté européenne.

Pour ce qui concerne la modernisation de la flotte de pêche industrielle évoquée à l'instant, force est de constater que la diminution du taux réel moyen des primes, passé de plus de 21 p. 100 en 1970 à 10 p. 100 en 1973, n'a pas été étrangère au retard constaté dans l'exécution du Plan. En outre, depuis le début de l'année, le remplacement des prêts du F.D.E.S. par des prêts bancaires bonifiés paraît s'être traduit par une diminution des moyens financiers mis à la disposition des armateurs.

Il est, par conséquent, nécessaire de rétablir à la fois un taux de prime de l'ordre de 20 p. 100 et des conditions de crédit adaptées aux besoins, mais plus encore de définir pour une période de plusieurs années le taux et le montant des concours de l'Etat, de façon à permettre, comme dans le cas de la flotte de commerce, une certaine rationalisation des commandes et, par suite, l'établissement d'un plan de charge des chantiers.

Quant à l'aide à la pêche artisanale, pour laquelle le retard est considérable, le taux actuel de subvention, soit 6 p. 100 — ou 10 p. 100 en cas de gestion groupée — doit être porté à un niveau utile. Par ailleurs, il est important que la construction de navires bénéficie de conditions de crédit réalistes, c'est-à-dire qui tiennent compte de la très forte hausse des coûts. Les navires devraient répondre, bien entendu, à des normes économiques et techniques, mais aussi à la nécessité d'améliorer les conditions de travail des équipages, qui pratiquent à longueur d'année l'un des métiers les plus pénibles qui soient.

J'ajoute que l'amélioration de la flotte de pêche ne sera effective que si les moyens de formation des marins sont accrus et si d'abord les difficultés qui pèsent sur cet enseignement sont très rapidement résolues.

Mais, de toutes les dispositions à prendre, les plus décisives pour les pêcheurs sont, en définitive, celles qui peuvent contribuer à une certaine sécurité du revenu, face aux aléas naturels des métiers de la mer, face aux fluctuations du marché, face aux effets des perturbations économiques.

Pour ce qui concerne les cours du poisson, ont été créées depuis quelques années, il est vrai, des organisations de producteurs par secteur, du moins dans l'Ouest, et des prix de retrait sont pratiqués, le tout étant partiellement financé par le fonds européen; mais la garantie européenne n'est acquise que si les interventions s'effectuent au niveau des prix inadaptés que sont ceux de la Communauté et que les organisations professionnelles ont pratiquement abandonnés.

Il nous faut donc obtenir la révision des prix européens. Il faut aussi étendre cette garantie à un nombre plus grand d'espèces et, en particulier, à celles qui intéressent le secteur artisanal de la pêche. C'est le cas de la langoustine, par exemple, dont je souhaite que la France plaide vigoureusement le dossier à Bruxelles.

L'effort d'organisation des marchés doit enfin s'étendre à l'ensemble des circuits de distribution et de transformation. Je renvoie sur ce point aux pertinentes conclusions de la commission Bamberger.

Mais, dans les propos que vous venez de tenir, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez mentionné cet important problème et je suis convaincu que les efforts du Gouvernement, dans les mois et les années qui viennent, conduiront à réorganiser le marché du poisson, afin que les cours puissent assurer aux pêcheurs un revenu régulier.

S'agissant du revenu des pêcheurs, le point sur lequel je veux insister avec la plus grande fermeté est la gravité exceptionnelle des conséquences de la crise pétrolière sur les résultats économiques de la pêche. Je sais que mon ami M. Marc Bécam, s'il n'avait été retenu au conseil général du Finistère, aurait, lui aussi, appelé votre attention sur ce problème.

Il faut, en effet, en moyenne, pour un chalutier, un litre de carburant pour pêcher un kilogramme de poisson. Or — je le rappelle — le prix du gas-oil est passé en un an de 16 à 46 centimes. Un chalutier moderne de dix-neuf mètres effectuant deux cent quatre-vingts jours de pêche supporte ainsi sur une année une majoration du coût de l'ordre de 120 000 francs. J'ai pris là un exemple réel, dans lequel le bateau est partagé entre sept parts d'armement et sept parts d'équipage et où, par conséquent, chacune des parts subit, du seul fait du gas-oil, une charge additionnelle de 9 000 francs, ce qui est considérable pour une famille de marin-pêcheur à la part.

Or, si pour l'année 1974 une aide exceptionnelle de 18 millions de francs a été décidée en vue d'atténuer cette charge, rien de tel n'est prévu dans le budget de 1975.

Vous venez de dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ne refuseriez pas d'examiner les possibilités d'apporter une aide

de cette nature, dans le cas où le dossier le permettrait. L'emploi répété du conditionnel montre que les chances sont faibles — et je le déplore — de parvenir à un tel résultat. Je veux croire néanmoins que vous accepterez d'examiner les chiffres et d'accorder cette aide pour l'année qui vient.

Je souhaiterais que vous précisiez notamment de quelle manière le Gouvernement envisage d'alléger non seulement les effets de la hausse des coûts de production, mais également ceux de la hausse du prix du pétrole.

En ce qui concerne le droit des pêcheurs à bénéficier de l'indemnisation du chômage technique et de l'assurance contre les intempéries, j'ai déjà exposé au Gouvernement l'urgence de mettre au point un système adapté aux conditions du travail à la mer.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'intensifier les études qui permettront d'aboutir rapidement à un régime de protection qu'attendent anxieusement les marins.

L'inventaire est bien long, me direz-vous. C'est la situation des pêches françaises qui le veut. La gravité de cette situation et l'urgence des solutions appellent des mesures d'exception concertées avec les représentants des professions intéressées. Je pense qu'une formule de conférence annuelle des pêches maritimes répondrait à ce besoin. Nous savons que des résultats incontestables ont suivi la création d'une telle institution dans l'agriculture.

Je veux saluer ici, monsieur le secrétaire d'Etat, l'assurance que vous nous avez donnée l'été dernier de réunir l'interprofession en vue d'examiner avec elle l'ensemble de ces problèmes.

Pour conclure, je rappellerai une déclaration faite à Brest le 7 novembre dernier par M. le Président de la République qui constatait que les grandes périodes d'expansion de la France avaient été des périodes d'expansion maritime.

Les gens de mer ont accueilli cette déclaration avec espoir. Je ne doute pas que les hommes, affrontés aux graves difficultés des pêches maritimes, trouveront dans une volonté politique de l'Etat, fermement exprimée, le soutien nécessaire à la lutte qu'ils mènent depuis des générations. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

**M. Edouard Ollivro.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je prends immédiatement le relais de M. Guerneur en rappelant les paroles qu'a prononcées M. le Président de la République à Brest, le 7 novembre. Il est des instants de la vie nationale qui sont particulièrement importants et, à ma souvenance, c'est la première fois qu'un chef de l'Etat prononce en France des paroles aussi catégoriques sur le problème de la mer.

Le Président de la République a, en effet, déclaré à Brest que les trois richesses fondamentales de la France étaient en premier lieu les ressources du sol, en deuxième lieu le devenir technologique, en troisième lieu, l'exploitation maritime. Et il a ajouté : « Il faut que la France se donne une politique maritime à la mesure de ses moyens. »

C'est sous cet éclairage que, prenant à nouveau le relais de M. Guerneur, je veux exposer le sentiment éprouvé par ceux qui s'occupent des problèmes de la mer à la suite de la conférence de Caracas, laquelle s'est ouverte le 20 juin dernier et faisait suite à deux conférences tenues à Genève en 1953 et en 1960 sous l'autorité de l'O. N. U. Cette troisième conférence sera suivie par une autre, encore à Genève, et par une dernière probablement à Vienne.

Les choses ont changé depuis 1958 et 1960.

Premièrement, les océans, qui étaient naguère un support de communications et de relations humaines et économiques, sont aujourd'hui considérés toujours comme un support de relations économiques et humaines mais également comme un formidable réservoir de richesses.

Deuxièmement, les technologies ont avancé de manière absolument foudroyante. C'est ainsi que les Américains sont censés pouvoir, en 1976, exploiter les grands fonds du Pacifique.

Troisièmement, les pays du tiers monde ont exposé des revendications qui étaient complètement ignorées en 1958 et en 1960.

Deux sentiments différents se dégagent de la conférence de Caracas. Le premier, est un sentiment d'unité mondiale puisque sur 149 pays invités, 138 avaient répondu. Le deuxième est un sentiment de dissension qui se fit jour quand on vit d'un côté les pays riches, développés, industrialisés, et de l'autre les pays en voie de développement lesquels firent immédiatement un bloc qui compta au départ soixante-dix-huit membres pour en grouper finalement quatre-vingt-quinze et qui réunissait ainsi, et de loin, la majorité absolue.

Les problèmes qui s'y sont posés et qui étaient très importants pour la France, compte tenu précisément de ce qui vient d'être dit par le Président de la République, étaient de deux sortes.

En ce qui concerne d'abord les eaux territoriales, vous avez tenu tout à l'heure un propos rassurant mais vague, disant que le Gouvernement allait examiner ce problème avec une grande vigilance. C'est bien. Mais, en définitive, le problème est complexe et je souhaiterais être mieux éclairé. Tout le monde sait ce que sont les eaux territoriales. Pour nous, c'est six milles. Pour d'autres, c'est trois milles, douze milles, cinquante milles, voire cent milles pour certains. La position de la France à Caracas, partagée du reste par les pays développés, consistait à établir une règle uniforme de douze milles. Les pays en voie de développement en étaient d'accord, mais à une condition, et une condition fondamentale : que cette zone de souveraineté de douze milles soit élargie par une zone de juridiction économique de cent quatre-vingt-huit milles, sur lesquels les pays riverains auraient des droits économiques sur le pétrole, sur la pêche, sur les minerais, etc.

Que va-t-il se passer ? Deux possibilités s'offrent sur lesquelles le Gouvernement et vous-même devez réfléchir : ou bien nous maintenons notre position sur les douze milles et nous risquons d'être mis en minorité, ou bien nous négocions le contenu économique de la zone des cent quatre-vingt-huit milles. A cet égard, la France est dans une position assez avantageuse. Il se trouve, en effet, que les négociations seront bilatérales et que nous pourrions donc négocier à l'intérieur de la coopération avec un ensemble d'Etats africains. J'ajouterai qu'en fonction des accords de Yaoundé nous pourrions également négocier avec l'ensemble des Etats européens, des Etats associés d'Afrique et des Etats associables qui faisaient partie antérieurement du Commonwealth. Quelle est, monsieur le secrétaire d'Etat, la position précise de la France sur ce problème des douze ou des deux cents milles ?

Autre problème : les grands fonds marins. C'est un problème essentiel. Chacun sait qu'en l'an 2000 les réserves minières de nos continents seront épuisées. Chacun sait aussi que les réserves des océans sont absolument gigantesques. Pour le seul Pacifique, 1 600 milliards de tonnes de minerais, dont 900 milliards dans les grands fonds. Je répète, parce que c'est capital pour comprendre l'attitude des grandes puissances, que les Etats-Unis et également la Russie ont maintenant une technologie suffisante pour pouvoir exploiter les grands fonds marins. Quelle sera à cet égard l'attitude de la France ?

Jusqu'à présent et sous la juridiction de l'O. N. U., il est demandé que soient considérés comme domaine international les grands fonds océaniques. Les pays en voie de développement sont d'accord. En face, les pays riches, développés, sont également d'accord sur le principe : mais ils ne veulent pas reconnaître à cette haute autorité internationale le droit d'exploitation des fonds marins. Ils sont d'accord sur le principe, mais non sur le droit d'exploitation. Cette attitude est très grave. Prenons le cas de pays possédant du cuivre, tel le Zaïre. Si l'un des deux grands Etats dont je viens de parler veut exploiter à son compte personnel les grands fonds marins, il peut ruiner non seulement les pays en voie de développement mais des pays plus évolués, possédant des ressources du même genre.

C'est un problème capital, sur lequel il importe que la position de la France soit définie avec précision.

J'ajoute que le siège de l'institut envisagé est déjà trouvé — Kingston, à la Jamaïque — et que la France doit y donner son accord. Il est intéressant de noter que cet établissement sera entouré d'instituts annexes d'études et de recherches destinés à des transferts de technologie à l'égard des pays sous-développés.

La France et l'Europe ne doivent pas se battre pour le siège. Elles doivent se battre pour ces instituts annexes. Je signale que le centre national d'exploitation des océans — le C. N. E. X. O. — est une structure d'accueil toute prête pour des instituts de ce genre.

Ce qui est certain, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est que l'avenir de la France, de l'Europe et du monde sera incontestablement lié de plus en plus au devenir de la mer, à notre attitude en face de la mer.

C'est une nouveauté — et là je rejoins M. Guerneur — que les Français doivent connaître et apprécier.

Notre histoire nationale, à l'exception de deux ou trois périodes au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle, a toujours ignoré la mer. La politique française, pendant des siècles, a consisté à repousser la frontière le plus loin possible de Paris pour échapper à la soudaineté des invasions. Par la suite, nos énergies, nos richesses, nos hommes ont été utilisés dans des entreprises d'esprit colonial. Aujourd'hui, il faut voir en face ce problème de la mer.

Je ne vous en ferai pas grief, monsieur le secrétaire d'Etat, non plus qu'à votre prédécesseur puisque, aux mois d'avril et de mai, la situation politique intérieure a fait de la conférence de Caracas un objet lointain et, en apparence, secondaire, mais il est certain que notre délégation à cette conférence — M. Guerneur l'a rappelé — n'avait pas l'ossature et l'importance qui convenaient : pas un seul membre du Gouvernement ne s'est rendu

à la conférence de Caracas ! Pas un seul député ou sénateur français ! Notre délégation était conduite par le directeur adjoint des affaires juridiques du quai d'Orsay et n'était composée que de vingt et un membres, tous fonctionnaires, et dont le dévouement, la compétence et le sérieux ne sont d'ailleurs pas en cause. Mais le problème est politique.

En face de nous, la délégation américaine comprenait cent vingt-sept membres, parmi lesquels des députés et des sénateurs éminents qui avaient créé, dans le cadre de la conférence, un comité d'experts présidé par M. Dean Rusk lui-même. Pour l'Angleterre quarante délégués, parmi lesquels des membres des deux assemblées du Parlement ; cinquante-trois pour le Japon, cinquante-sept pour le Canada, dont trois ministres.

Il existe dans notre Assemblée un groupe d'études de la mer, présidé par M. Gabriel. Le bureau de ce groupe comprend des députés de la majorité et de l'opposition. N'estimez-vous pas opportun et conforme à la volonté politique qui doit être la vôtre, monsieur le secrétaire d'Etat, que des représentants de l'Assemblée nationale soient présents à Genève, dans des conditions qu'il vous appartiendrait de définir ?

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Edouard Ollivro.** Je suis persuadé que cela correspondrait à la volonté de cette Assemblée et à l'intérêt de la France.

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** C'est indispensable !

**M. Edouard Ollivro.** Cela correspondrait aussi, j'en suis convaincu, à la volonté exprimée récemment par M. le Président de la République de faire de la France un grand pays maritime. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

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

**M. Albert Denvers.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion du budget de la marine marchande ne saurait être pour nous un simple débat de chiffres.

Le groupe que je représente, en dépit du peu de temps de parole dont il dispose, et dans l'espoir qu'un jour prochain nous pourrions ici nous expliquer plus longuement, entend cependant et d'ores et déjà exprimer son sentiment de fond sur les problèmes de la mer, des trafics maritimes et des flottes marchandes et de pêche.

Mais il entend également vous interroger, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le point de savoir si notre pays, ou plutôt le Gouvernement, en définitive, a ou n'a pas une politique de la marine marchande satisfaisante et efficace dans sa vocation et dans ses effets.

Mes chers collègues, nous sommes portés à affirmer que la France n'a pas su saisir tous les atouts qui étaient et sont toujours les siens avec plus de 3 000 kilomètres de côtes, avec des océans et des mers qui unissent nos ports à tous les continents du monde.

La récente affaire de France et ses péripéties diverses ont fait éclater au grand jour le malaise profond de notre flotte marchande. Le trop long silence du Gouvernement n'est plus de mise lorsque dans le même temps la crise de l'emploi s'aggrave dans une profession où depuis dix ans les effectifs ont diminué d'un tiers et où se multiplient les aides financières de l'Etat aux compagnies de navigation privées dans des proportions jamais atteintes. La réponse que vous venez de faire par la voie du *Journal officiel* à notre collègue M. Le Pensec, illustre assez bien votre politique. En gros, un tiers des interventions de l'Etat profitent au secteur public tandis que deux tiers sont en faveur du secteur privé.

Sur ce même sujet, vous serait-il possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de compléter aujourd'hui votre réponse en nous précisant en pourcentage ce que sera le montant des aides de l'Etat en 1974 respectivement pour le secteur privé et le secteur public ? La disproportion constatée jusqu'en 1973 ne risque-t-elle pas de s'aggraver encore en 1974 ? Nous aimerions le savoir en ce moment où le Gouvernement s'apprête à distribuer aux armateurs français au cours des cinq prochaines années quelque quatre milliards de francs.

Peut-être me direz-vous, à quoi bon une pareille inquiétude et un pareil scepticisme, puisque le Gouvernement français annonce au pays un nouveau plan de croissance qui prévoit, d'ici 1980, le doublement de la flotte, la création de 2 000 emplois et le rééquilibre de la balance des frets et passages dont le déficit depuis trois ans s'est élevé à sept milliards de francs ? Mais, peut-on croire à ces objectifs si l'on prend acte des résultats décevants du plan précédent, pourtant au départ aussi ambitieux ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, on ne fonde pas une véritable politique en se payant de mots, en proclamant la vocation maritime de la France et en distribuant toujours plus généreusement des deniers publics à des groupes tout puissants et — pourquoi ne pas le dire ? — bancaires pour la plupart.

A une politique de profits de certains armateurs privés, il convient de substituer une politique de l'armement. Il importe que nous répondions avec précision aux questions que chacun se pose sur les objectifs de la politique maritime, les modalités et l'efficacité de l'aide publique, la place et le rôle de l'armement de ligne et, notamment, des deux compagnies du secteur public.

Encourager l'effort de développement et de modernisation de la flotte marchande, mieux apprécier la dépense nationale de transport par mer, accroître la rentabilité des compagnies du secteur public, n'est-ce pas ce qui résulte des indications du groupe de programme n° 5 du budget de programme des transports? N'est-ce pas, comme le soutient le rapport du conseil supérieur de la marine marchande, assurer à notre pays la maîtrise des transports maritimes, chercher à garantir la sécurité de nos approvisionnements en énergie, réaliser des économies de devises et soutenir l'effort de redéploiement et d'expansion de notre commerce extérieur?

Mais hélas! le bilan du plan de relance en cours d'achèvement est loin d'être positif puisque le taux de couverture de nos échanges par le pavillon national est tombé, de 1970 à 1973, pour le pétrole de 43 à 33 p. 100, pour les pondéreux de 23 à 22 p. 100 pour les marchandises diverses de 30 à 29 p. 100.

Certes, reconnaissons-le, dans l'ensemble la flotte de commerce a fortement progressé pour passer, en quatre ans, de 6 à 8,8 millions de tonneaux sous l'effet notamment de la tendance au gigantisme des pétroliers et transporteurs en vrac. Cependant, dans le même temps, il faut relever que la flotte de cargos classiques, de porte-conteneurs et de réfrigérés a non seulement diminué de trente-huit unités, soit 17 p. 100 du total, mais surtout a vu sa capacité commerciale stagner.

Que dire, enfin, de l'hémorragie d'emplois que le VI<sup>e</sup> Plan avait pourtant prévu d'arrêter? En quatre ans, la flotte de commerce a perdu au total cinquante-deux unités, donc autant d'équipages, sans parler de celui du France dont on se demande si le sort sera d'être liquidé purement et simplement.

En vérité, le bilan est relativement lourd. Aussi, sommes-nous conduits aujourd'hui à douter quelque peu que l'efficacité des aides financières consenties aux armateurs de ce pays soit satisfaisante.

Allons-nous, monsieur le secrétaire d'Etat, poursuivre une pareille politique, trop souvent inefficace et surtout dispendieuse? En doublant sa mise de fonds et en portant à plus de quatre milliards de francs l'aide publique à l'armement pour le plan à venir, le Gouvernement assure aux compagnies une aide globale annuelle égale à près de 15 p. 100 de leur chiffre d'affaires.

S'agissant, monsieur le secrétaire d'Etat, du plan de développement dont vous avez tout à l'heure tracé les grandes lignes — un plan apparemment séduisant, malgré des oublis tels l'armement transmanche et le cabotage — nous estimons, pour notre part, excessive la place réservée à l'armement pétrolier et imprécises les indications relatives à la flotte des « vracquiers » et à celle des navires de ligne. Force nous est donc bien de juger assez aberrant un effort financier qui, sur un total de près de 25 milliards de francs d'investissements, consacrerait plus de 13 milliards de francs — soit plus de la moitié — aux pétroliers et aux transporteurs de gaz, contre un peu plus de 5 milliards de francs aux « vracquiers » et 6,6 milliards de francs seulement aux navires de ligne, rien ou presque rien au reste de nos armements.

Pourquoi ce regain d'intérêt pour la flotte pétrolière? Comment expliquer cette inquiétude subite pour la sécurité de nos approvisionnements en produits pétroliers alors que, depuis 1928, un taux de couverture de 66 p. 100 était jugé suffisant?

Que dire, enfin, d'un plan qui laisse fortement s'exprimer, dans ses contradictions et dans ses insuffisances, les conflits d'intérêts existant au sein d'une profession où cohabitent armateurs financiers, armateurs industriels et armateurs commerciaux? Ce plan ne serait-il donc qu'un compromis de circonstance? Ne serait-il qu'un habillage destiné à justifier les investissements de certains armateurs privés qui se partagent les transports les plus rentables sur les trafics privilégiés?

Officiellement, le plan de redressement de demain prévoit une aide totale d'un milliard de francs sous forme de primes de développement, à des taux variables selon la nature des investissements, en vue d'encourager l'acquisition de navires de ligne et de transport en vrac, à l'exclusion des pétroliers. Mais à cette enveloppe, il convient d'en ajouter une autre — dont on parle généralement peu — qui correspond à une charge de 2,6 milliards de francs supportée par le Trésor au titre des bonifications d'intérêt des emprunts contractés par les compagnies, y compris, cette fois, les compagnies pétrolières.

On avance, pour justifier cette aide, certains handicaps spécifiques à l'armement français. Mais ces handicaps — s'ils existent — ne sauraient motiver une prise en compte par l'Etat, comme le prévoit le système des bonifications d'intérêt, de près

de la moitié des charges financières des armateurs de navires gros porteurs, pétroliers et minéraliers, dont la rentabilité — pourquoi ne pas l'avouer? — est dans l'ensemble très élevée.

Si l'on considère que ce mécanisme — qui vise à ramener à un taux forfaitaire, lequel sera prochainement fixé à 8 p. 100, le montant des intérêts d'emprunt — s'applique à tous les types de navires, il n'est alors pas douteux que la majeure partie de l'enveloppe sera attribuée à ceux qui réalisent les investissements les plus importants, mais pas forcément les plus indispensables.

Les compagnies pétrolières, dans le cadre de leur stratégie financière, ne vont-elles pas réduire artificiellement la capacité d'autofinancement de leurs filiales maritimes afin de pouvoir continuer à bénéficier des bonifications d'intérêt?

A ce point de mes interrogations j'ai le devoir de vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, d'informer le Parlement avec précision sur les mécanismes et les conditions d'attribution des bonifications, qui se feront demain sans contrôle, notamment pour les navires commandés ou financés à l'étranger, ainsi que les aides prévues pour le cabotage y compris le cabotage pétrolier.

Est-il possible d'accepter que l'Etat mette à la disposition des sociétés privées des sommes qui, depuis quinze ans, représentent plusieurs milliards de francs sans aucune contrepartie, par exemple une contribution plus spécifique au développement de la flotte et à la mise en œuvre d'une politique maritime?

Serait-il possible par ailleurs de connaître le sentiment du Gouvernement sur deux revendications essentielles des armateurs, toutes deux injustifiées à mes yeux, à savoir l'exonération des plus-values sur les ventes de navires sous condition de réinvestissement et la modification du régime d'amortissement des « quirats »? Si ces demandes étaient satisfaites, cela constituerait un encouragement à peine dissimulé à l'évasion fiscale.

Que dire enfin, mes chers collègues, de la flotte de navires de ligne, sinon qu'au cours des cinq prochaines années elle doit bénéficier d'une priorité absolue en matière d'investissements et de crédits? A l'heure où la France tient à renforcer et à redéployer son commerce extérieur à destination des pays lointains, il n'est plus possible de négliger le rôle essentiel de promotion et de défense assurée par une flotte marchande nationale présente sur toutes les routes maritimes. La France doit donc sans tarder soustraire son commerce extérieur, ses ports et en définitive son économie aux multiples effets de domination et de discrimination exercés par les puissants cartels d'armateurs et mettre en place une politique cohérente et multiforme qui ne saurait se réduire à l'aide de l'Etat pour l'acquisition de navires, qui est une solution de facilité bien souvent devenue illusoire. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

La possession d'unités à hautes performances ne saurait suffire à rentabiliser l'exploitation des lignes maritimes, comme l'a particulièrement illustré l'affaire du *Korrigan*. Il est tout aussi indispensable de réunir l'ensemble des conditions économiques et commerciales et notamment de disposer de droits de trafics suffisants sur les grands courants d'échanges.

L'attitude de la France ne saurait continuer à s'inspirer d'une conception anachronique de la liberté des mers qui, à terme, aboutirait bien vite à la disparition du pavillon national dont la place n'est plus aujourd'hui, vous le savez, que de 30 p. 100 sur l'Afrique du Sud, l'Extrême-Orient et l'Amérique du Sud, de 15 p. 100 sur les Etats-Unis et de 10 p. 100 sur l'Australie.

A une politique de soutien indifférencié à l'instrument de transport, il conviendrait de substituer une politique plus sélective, impliquant ainsi une révision profonde du régime des primes, sans modifier pour autant le montant prévu.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelles démarches concrètes pouvez-vous nous annoncer pour limiter la domination des conférences et des consortiums maritimes, et sanctionner certaines pratiques discriminatoires dont sont victimes nos ports, nos exportations et nos importations?

Pouvez-vous nous donner l'assurance que vous signerez, comme nous le souhaitons, dans les meilleurs délais, le code des conférences maritimes?

Sur le plan de la nécessaire restructuration de l'armement français, commencée avec le rapprochement, au sein de la Compagnie générale maritime, des réseaux et moyens de la Transat et des Messageries maritimes, quels sont les axes de votre action? Entendez-vous vous écarter de l'esprit de l'avis émis par le conseil supérieur de la marine marchande, préférant, en cette affaire, la formule du holding?

Quelles orientations et quelles décisions faut-il attendre de votre département ministériel dans les négociations entre armateurs privés et publics, concernant la redistribution des trafics, notamment en ce qui concerne la desserte de l'Afrique du Sud, de l'océan Indien, du golfe Persique et de l'Extrême-Orient?

A ce propos, n'oubliez pas qu'il existe un certain article 15 de la loi du 28 février 1948 qui précise les obligations de l'Etat notamment envers les Messageries maritimes ?

En conclusion, nous estimons, avec beaucoup d'autres, qu'il importe de dissiper rapidement le grand malaise qui règne chez les officiers et les marins. Le plan de redressement, tel que le Gouvernement l'a prévu, devra faire l'objet, avant son application, d'une nouvelle et nécessaire révision.

Un refus de reconsidérer votre politique et d'engager une indispensable concertation avec les représentants qualifiés des gens de mer, ne pourrait avoir qu'une signification claire : la démission des pouvoirs publics devant les assauts conjugués des groupes privés, au mépris de l'intérêt général.

Le groupe des socialistes et radicaux de gauche, considérant que les dispositions budgétaires qui nous sont aujourd'hui proposées ne traduisent pas une politique ambitieuse et déterminée de la marine marchande et n'apportent pas les moyens de lutter à la fois contre les excès du protectionnisme et les faux-semblants du libéralisme, ne peut accepter de donner un accord favorable aux crédits de la marine marchande qui ne représentent que 0,89 p. 100 du budget de la nation. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

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

**M. Henri Baudouin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'interviens dans ce débat à titre personnel ainsi qu'au nom de Mme Stephan, députée du Morbihan, retenue dans sa circonscription.

La France est remarquablement située sur la façade maritime de l'Europe ; aussi une place de premier plan doit-elle y être donnée aux affaires de la mer.

La flotte de commerce et la pêche maritime constituent des activités économiques de première importance pour notre pays. Elles intéressent naturellement au plus haut point les populations maritimes de l'Ouest.

Certes, un effort important a été consenti au cours du VI<sup>e</sup> Plan en faveur du rajeunissement des structures de la flotte de commerce et du renouvellement des navires, mais cela ne suffit pas.

La diminution régulière des effectifs des marins du commerce provoque l'inquiétude grandissante des populations maritimes. Or le développement de cette flotte doit suivre celui du commerce maritime.

Le déficit de la balance des frets, qui était encore de deux milliards de francs en 1973, doit être peu à peu comblé pour économiser et gagner les devises dont nous avons besoin pour le rétablissement de notre balance commerciale.

Il est nécessaire que le plan établi par votre prédécesseur qui prévoyait dans un premier temps un taux de couverture à 50 p. 100 pour les marchandises sèches et à 100 p. 100 pour les produits pétroliers soit exécuté d'urgence, et que soit décidée une politique commune pour affronter les pavillons de complaisance. Tous les marins attendent une réponse nette à ce sujet.

La pêche maritime, plus qu'aucune autre activité tributaire des éléments naturels, particulièrement défavorables au cours de la présente année, a aussi ressenti le choc violent de l'inflation et de la hausse des matières premières.

Vous n'ignorez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que le coût de la construction navale a augmenté brutalement au cours des deux dernières années.

Le prix d'un chalutier type de pêche artisanale de 18,50 mètres, qui était de 700 000 francs au début de l'année 1973, est passé à un million de francs.

Le prix du carburant qui s'élevait à 0,175 franc le litre au début de 1973 est passé à 0,32 franc en octobre de la même année et à 0,47 franc en octobre 1974.

Une prime de six centimes par litre a été accordée par le Gouvernement cette année. Elle a été la bienvenue et nous vous en remercions, monsieur le secrétaire d'Etat, mais nous tenons à souligner la gravité de la décision prise par le Gouvernement de ne pas renouveler le crédit ouvert par le « collectif » de juillet dernier pour permettre aux pêcheurs, et notamment à ceux qui exercent cette activité selon le mode artisanal, de compenser partiellement la hausse des carburants. Il est indispensable que ce crédit soit reconduit l'an prochain et inscrit à nouveau dans le prochain « collectif » ou dans la loi de finances pour 1975.

Toutes ces hausses provoquent un ralentissement de la modernisation de la flotte et vous savez que l'inquiétude règne dans l'armement de nos petits chantiers de la côte.

L'aide aux investissements pour la pêche industrielle qui était de 25 p. 100 en 1970 est revenue à 18,30 p. 100 en 1971, à 14 p. 100 en 1972, et à 10 p. 100 en 1973. En 1974, le taux est remonté à 15 p. 100. Qu'en sera-t-il en 1975 ?

Si, dans l'ensemble, les objectifs du VI<sup>e</sup> Plan sont atteints pour la pêche industrielle, sauf un léger retard pour la pêche hauturière, il n'en est pas de même pour la pêche artisanale.

Malgré le système mis en place au moyen des sociétés interprofessionnelles artisanales, le niveau de renouvellement de la flotte prévu par le Plan, soit près de 6 000 tonnes par an, n'a jamais été

atteint. Il semble que la hausse des coûts de construction ne permette pas encore d'atteindre cet objectif en 1975 malgré l'effort important que vous avez consenti tant au niveau des crédits de subvention du plan de relance qu'à celui de la dotation provenant du fonds de développement économique et social, portée de 45 à 60 millions de francs.

Si la décision fixant le plafond des prêts à 500 000 francs est appliquée, il faudra, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous obteniez du ministre de l'économie et des finances un nouvel effort plus important encore pour faire face à la situation.

A ce sujet, nous vous suggérons de prévoir un régime particulier de prêts en faveur des jeunes pêcheurs qui veulent s'établir à leur compte, comme c'est le cas dans de nombreuses autres activités.

Nous voudrions aussi appeler votre attention sur la situation des pêcheurs des îles. Vous savez qu'à la suite des décisions prises par le C. I. A. T. en 1972, un effort particulier a été entrepris en faveur des habitants des îles du Ponant pour combattre leur handicap d'insularité.

N'est-il pas possible d'abaisser en leur faveur la limite du tonnage des navires au-dessus de laquelle les primes du plan de relance sont attribuées ? Les ports de ces îles ne peuvent généralement pas recevoir des navires importants et les pêcheurs sont ainsi exclus du bénéfice des mesures prises en faveur de la pêche artisanale.

Vous savez combien la campagne sardinière a été désastreuse cette année encore. Les pêcheurs ont besoin du concours de l'institut scientifique et technique des pêches. Le navire *Roselys* n'a pu sans doute accomplir comme il l'aurait fallu la prospection indispensable.

Pouvez-vous me dire quelles mesures sont envisagées pour permettre à l'institut d'assurer sa tâche, en 1975, dans les conditions budgétaires actuelles ?

Enfin, pour en terminer avec la situation des pêches maritimes, nous nous permettons d'insister tout particulièrement sur les problèmes posés à la récente conférence de Caracas sur le droit de la mer. Il y va de la survie de notre industrie des pêches.

Il semble que la règle de la limite des eaux territoriales à 200 milles ait bien des chances d'être retenue. En ce cas, aurons-nous une zone exclusive des 200 milles communautaires ? Le Royaume-Uni acceptera-t-il de « jouer le jeu » ? Si oui, il faudra néanmoins, pour sauvegarder les intérêts des pêcheurs de nos ports de l'Atlantique, négocier des accords particuliers avec l'Espagne et le Portugal et je vous demande de ne pas oublier ces deux pays dans la délicate négociation dont vous allez porter la responsabilité, avec votre collègue, le ministre des affaires étrangères.

A ce propos, je voudrais dire combien j'approuve les observations qui ont été formulées tout à l'heure par M. Ollivro, de manière très remarquable.

Vous n'ignorez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, les conséquences de l'épizootie qui frappe à nouveau l'ostréiculture, notamment en Bretagne. Nous signalons, à ce sujet, trois points à votre particulière attention : l'importance accrue des moyens dont l'institut scientifique et technique des pêches a besoin pour l'étude des moyens propres à éviter l'extension de cette maladie ; la nécessité de prévoir des allocations spéciales de crédits de F. D. E. S. pour permettre aux ostréiculteurs de faire face à la situation ; l'aide à apporter à la profession pour parfaire la formation des conchyliculteurs.

A ce sujet, les professionnels nous avaient demandé la création d'une section spécialisée à l'école d'apprentissage maritime d'Étel. Il ne leur a pas été donné satisfaction en raison du manque de crédits.

Cette affaire est liée à la situation générale de l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, dont le déficit s'aggrave d'année en année. L'investissement dans l'enseignement et la formation est d'une importance capitale. Nos marins et nos ostréiculteurs ne peuvent faire figure de parents pauvres en la matière. C'est pourquoi nous vous demandons de fournir un effort particulier pour mettre fin aux difficultés financières de cette association et pour que l'école du Morbihan, qui se trouve placée au centre de l'un des bassins ostréicoles les plus connus du pays puisse assumer sa vocation.

La situation du secteur de l'apprentissage maritime, vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, est critique. Un effort complémentaire s'impose en crédits de fonctionnement.

Pour l'équipement, nous vous demandons d'accélérer la construction de l'école de Cherbourg, depuis longtemps attendue, sans oublier celle de Saint-Malo, dont le dossier semble actuellement en sommeil.

Nous devons maintenant, sur le plan social, vous marquer toute notre satisfaction pour la persévérance avec laquelle vous avez, ainsi que le secrétaire général de la marine marchande, poursuivi votre action en faveur des veuves de marins victimes d'un

accident professionnel. Cette mesure tant attendue devra être rapidement complétée par une disposition concernant le cumul de cette pension de veuve avec celle à laquelle elles peuvent prétendre à la fin de leur activité. Il est pour le moins anormal, qu'à la différence de tous les Français, elles ne puissent en bénéficier.

Nous nous devons, par contre, de revenir cette année encore sur la situation des marins pensionnés avant la parution du décret du 7 octobre 1968 sur les surclassements catégoriels après dix ans de fonction dans la même catégorie. Ces marins sont exclus du bénéfice de cette mesure. Le rapporteur spécial avait à juste raison qualifié d'unique le sort qui leur était ainsi fait. Votre prédécesseur avait promis que cette affaire serait à nouveau étudiée. Qu'en est-il advenu, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Le palmarès des marins sauveteurs bénévoles est impressionnant et s'inscrit dans les traditions les plus pures des gens de mer. Ces sauveteurs accomplissent leur devoir sans jamais rien demander. Ne serait-il pas possible de leur marquer la reconnaissance nationale à laquelle ils ont droit, par l'octroi d'un surclassement d'une catégorie de pension après un minimum de temps de service, dont ils bénéficieraient, sur leurs vieux jours, après tant d'années d'abnégation et de dévouement ?

Que faut-il penser, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'application de la loi sur la compensation entre les régimes sociaux ? Ne constitue-t-elle qu'une compensation ou n'est-elle pas plutôt une étape vers l'instauration d'un régime commun à tous les Français ? On dit que rien ne sera changé dans les régimes particuliers.

Vous savez combien les marins sont attachés au leur, malgré certaines faiblesses, car il tient compte pour l'essentiel du dur métier qu'ils accomplissent. Ces marins et leurs familles seraient heureux qu'une fois de plus vous leur renouveliez les bonnes intentions du Gouvernement à cet égard.

Pour conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, nous évoquerons avec beaucoup d'espoir les propos tenus par le Président de la République en deux occasions.

D'abord à Brest où il a déclaré, le 23 avril dernier, que se multiplient les signes annonciateurs d'une nouvelle phase de civilisation à dominante maritime et où il a affirmé son intention de donner à la France les moyens d'une politique maritime à la dimension de ses ambitions économiques.

Ensuite, il y a dix jours à peine, après sa plongée à bord du *Terrible*, il a cité parmi les trois atouts de la France, l'intérêt de ses façades maritimes.

Ces intentions doivent, dans les années à venir, être marquées par un budget plus ambitieux. Les affaires maritimes forment un tout. Ce terme, qui est déjà adopté par vos services extérieurs nous paraît plus approprié que celui, trop restrictif, de marine marchande sous le couvert duquel nous discutons aujourd'hui.

Ne devrait-il pas être adopté par votre département ? Il aurait, je pense, l'avantage de clarifier une situation parfois confuse, d'éviter des conflits d'attribution, de donner plus d'ampleur à votre action et de constituer peut-être un pas vers le rétablissement d'un secrétariat d'Etat ou d'un ministère aux affaires maritimes.

Quoi qu'il en soit, il apparaît indispensable, sans plus attendre, comme plusieurs orateurs l'avaient déjà suggéré l'an dernier, qu'un grand débat s'ouvre au Parlement sur les affaires de la mer, avec la participation de tous les ministres concernés : industrie et recherche, environnement et qualité de la vie, tourisme, et que soient définies une politique, des objectifs et des moyens conformes aux intérêts et aux possibilités de notre pays et à la mesure de la qualité des hommes qui se consacrent au travail de la mer. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

**M. André Duroméa.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, il nous est enfin donné de pouvoir débattre devant cette assemblée de l'avenir de la marine marchande et du désarmement du paquebot *France*.

Je dis « enfin » parce que votre attitude et celle du Gouvernement ont empêché jusqu'à présent tout débat sérieux sur ces problèmes importants.

Questions orales avec débat, rapports de la commission des lois, démarches de parlementaires de l'opposition ou de la majorité, lettre de notre collègue Roland Leroy au président de notre Assemblée se sont heurtés au même refus de discuter qui traduit un certain mépris des institutions parlementaires.

Le 19 avril, j'adressais à votre prédécesseur une question orale avec débat. Vous avez bien voulu me demander si je la maintenais, mais seulement à la mi-octobre.

Dans son rapport concluant à la création d'une commission d'enquête, M. Piot écrivait que le problème du *France* devait être soumis à la représentation nationale avant qu'intervienne une décision définitive.

Et notre collègue, M. Bignon ajoutait « qu'il était choquant qu'une décision gouvernementale puisse remettre en cause l'avenir du navire alors que le Parlement avait voté, dans le dernier budget, les crédits qui permettraient d'en poursuivre l'exploitation ».

Vous n'avez pas voulu entendre les élus, ni les organisations syndicales qui, dès le 21 mars, demandèrent à être reçues afin d'examiner, avant toute décision, le problème de la survie du navire.

Vous n'avez pas voulu entendre non plus le comité de défense du paquebot *France* et de la marine marchande pourtant fort de quarante organisations syndicales, politiques, professionnelles et familiales.

En supprimant la subvention prévue, le Gouvernement, seul, a provoqué le désarmement du paquebot.

Le 16 avril dernier, dans *France-Soir*, M. Edmond Lannier, ex-président de la Compagnie générale transatlantique, écrivait : « Nous n'avons construit le *France* ni sur un caprice, ni par le désir de prestige, mais simplement pour respecter une obligation de notre cahier des charges. L'article 8 stipulait et stipule toujours : tout navire ayant atteint vingt-cinq ans d'âge sera remplacé et retiré du service. Or, le *De-Grasse*, le *Liberté*, et l'*Île-de-France* devaient prendre leur retraite. Il nous fallait un navire qui en remplaçât trois ». Et il précisait : « La *Transat* a financé seule l'entreprise qui coûtait 32 milliards en 1954, en échange de quoi, l'Etat s'est engagé à subventionner le *France* qui ne serait amorti qu'au bout de dix-sept ans et demi », c'est-à-dire vers 1980.

Alors, monsieur le secrétaire d'Etat, qui va maintenant, après le désarmement, payer les 2 milliards d'anciens francs d'amortissement qui étaient incorporés dans le déficit ?

Lorsque les élus, les syndicats et le comité de défense demandaient que le problème du *France* et de sa survie soient débattus avec les intéressés, n'était-ce pas conforme aux promesses électorales de M. Giscard d'Estaing qui affirmait en mai que « rien ne serait fait sans une large consultation des organisations syndicales et des armateurs ? ».

Mais, plus récemment, vous avez prétendu que c'était une décision politique que le Gouvernement avait le droit de prendre. Je pensais, et d'autres le pensent aussi, sans doute, que le Gouvernement avait surtout le devoir de sauvegarder l'emploi et l'outil de travail.

Si vous considérez avoir le droit, sans consultation préalable et sans appel, de priver 3 000 personnes de leur emploi, prenez-en la responsabilité. Mais, alors, de grâce, cessez de nous parler de votre volonté de concertation, de dialogue et de liberté du travail.

En effet, convoquer les syndicats six mois après leur demande d'entrevue, et une fois la décision prise, pour leur dire qu'elle est irréversible, c'est adopter une attitude qui relève non pas du dialogue, mais d'une politique autoritaire faisant fi des intérêts des travailleurs et du pays. En agissant ainsi, vous avez pris toute la responsabilité du conflit, et les marins éprouvent le sentiment profond d'avoir été des dupes.

Ce que l'équipage demande, c'est le maintien du paquebot pendant un délai suffisant pour assurer son remplacement.

Cela permettrait de conserver la clientèle actuelle et d'assurer la présence du pavillon français sur le marché des croisières, qui continue de se développer.

Cette position est juste et conforme à l'intérêt national. Cependant, au lieu de tenir compte de ce souci légitime, vous avez tout fait pour discréditer cette lutte, comme d'autres d'ailleurs, pour isoler l'équipage et pour laisser « pourrir » la grève.

Le désarmement de *France* — ne l'avez-vous pas compris ? — c'est la goutte qui a fait déborder le vase, car, à travers leur lutte pour la défense de leur emploi, c'est tout le problème du développement de la marine marchande qui a été posé.

Les marins français ont vu disparaître, les uns après les autres, nos paquebots, le *De Grasse*, l'*Ancerville*, le *Pasteur*, entre autres. Ils ont assisté à la vente de nombreux cargos. En quatorze ans, leur profession a perdu 20 000 emplois sur 40 000. Et si notre flotte comprend d'excellents navires, jeunes et techniquement valables, elle est insuffisante et, même inexistante dans certains genres de navigation ou dans certains secteurs géographiques.

Aujourd'hui, elle ne se place qu'au dixième rang dans le monde alors que la France occupe le cinquième rang parmi les puissances industrielles et commerciales.

Elle ne représente que 3 p. 100 de la flotte mondiale, alors que notre commerce atteint 6,7 p. 100 du commerce maritime mondial. Elle assure bien moins de 40 p. 100 de nos échanges. Alors que la loi de 1928 oblige les compagnies pétrolières à transporter 68 p. 100 de nos importations et exportations de pétrole sous pavillon français, la flotte pétrolière française, en 1972, n'a transporté que 33,9 p. 100 des importations et 6,5 p. 100 des exportations.

Quand, vous déciderez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, à exiger des compagnies pétrolières qu'elles respectent notre législation ?

La situation est aussi grave pour les marchandises sèches puisque le taux de couverture est de 36 p. 100 pour le charbon, de 27 p. 100 pour le bois, le liège, la pâte à papier, de 23 p. 100 pour les céréales et de 5,6 p. 100 pour les minerais et les phosphates, ce qui a représenté, en 1972, 32 p. 100 pour les importations et 24,6 p. 100 pour les exportations.

Ces chiffres sont ceux qui ont été publiés dans les *Etudes et Statistiques 1973* du comité central des armateurs, les informations provenant de la direction générale des douanes.

Le résultat, c'est un déficit croissant de la balance des frets, qui, en 1968, s'élevait à 160 millions de dollars, soit 800 millions de francs. Selon les prévisions du VI<sup>e</sup> Plan, il devrait être maintenu à ce chiffre en 1975. Or, depuis 1971, il a triplé ; il atteindra trois milliards en 1974 et peut-être quatre en 1975.

Il faut absolument mettre un terme à cette politique et, tout d'abord, aux abus de la politique des pavillons de complaisance derrière lesquels se cachent des sociétés internationales.

La flotte du Liberia, par exemple, est, à concurrence de 80 p. 100, aux mains d'armateurs américains, et les 20 p. 100 restants appartiennent à des armateurs grecs.

Le but de ces armateurs est de réaliser les plus gros profits, en trouvant asile dans les paradis fiscaux, en violant la législation du travail, en payant les marins à bas prix, en enfreignant les règles de sécurité et en se soustrayant aux contrôles anti-pollution. Tels sont les moyens qu'ils utilisent, au détriment des compagnies contraintes de respecter les réglementations nationales et internationales.

Les pavillons de complaisance représentent aujourd'hui 23 p. 100 de la flotte mondiale.

Pour éviter ces pratiques, n'est-il pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de fixer, par conventions avec nos partenaires commerciaux, la répartition du fret entre nos flottes respectives et, éventuellement, celle des échanges avec les pays tiers ?

M. Poirier d'Orsay, délégué général du comité central des armateurs de France, écrivait dans un rapport, le 12 mars 1974 : « Durant sa vie économique estimée à seize ans, un cargo de ligne régulière produit près de cinq fois sa valeur en devises s'il a été financé et construit en France » ; cette déclaration a été confirmée par M. Velikowitch, secrétaire général de la marine marchande, le 29 mars, au cours d'une conférence à l'académie de marine. Il ajoutait qu'un pays qui laisserait dépérir sa flotte se trouverait dans l'impossibilité de développer son commerce avec l'extérieur.

Alors, vous qui dites vouloir développer les exportations, diversifier les échanges, comment avez-vous pu laisser notre flotte de commerce prendre un tel retard, qui gêne notre économie et met même en cause notre sécurité et notre indépendance ?

Certes, vous avez présenté récemment, quelque peu sous la pression des luttés des marins, un plan de croissance de la marine marchande. Bien qu'étant d'accord sur les objectifs, les organisations syndicales de marins n'ont pas pu le voter.

Elles voudraient, avant de se prononcer, d'abord connaître la composition de la flotte que vous prévoyez ; en effet, si l'on ne construit que de gros navires, le tonnage global augmentera, mais les problèmes de l'emploi et de la satisfaction des besoins de notre pays n'en seront pas, pour autant, réglés.

Ensuite, elles veulent connaître l'affectation des navires, car il y a des secteurs où nous sommes absents, donc totalement dépendants.

Par exemple, pour les transports de bois et de pâtes à papier venant de Scandinavie, sur 2 millions de tonnes, la part des navires français ne représente que 4 ou 5 p. 100.

Il en est de même du trafic trans-Manche. A partir du Havre, par exemple, sur sept navires qui assurent ce trafic, un seul est français. A Dieppe, les marins du *Valençay* et du *Villandry* sont inquiets car, leurs navires n'ayant pas été rallongés comme prévu, les navires de la *Scalink* menacent leur activité.

Ainsi, les efforts accomplis, notamment avec la création des nouvelles lignes à partir de Cherbourg et de Roscoff, demeurent insuffisants.

Autre préoccupation : combien de navires sont actuellement commandés par les armateurs français dans les chantiers de constructions navales ? Votre plan de croissance ne commencera à s'appliquer qu'en 1976. Il faut donc, dès maintenant, afin de diminuer le nombre des navires affrétés et la perte de devises qui en découle, acheter des navires sur cales ou des navires d'occasion en bon état, ce qui permettra également d'augmenter le nombre des emplois.

Par ailleurs, la réalisation du plan étant subordonnée à la seule bonne ou mauvaise volonté des armateurs, il est indispensable que le conseil supérieur de la marine marchande, au sein duquel siègent aussi les représentants des syndicats, contrôle son application ; sinon, comment accepter vos prévisions concer-

nant l'augmentation des emplois, qui dépend essentiellement du nombre et du type de navires, et non pas uniquement du tonnage ?

A ce propos, le plan comporte des lacunes sérieuses.

Dans la catégorie des moyens et petits navires, notre flotte de cinquante caboteurs est très insuffisante. Il suffit, pour s'en convaincre, de visiter un port, celui de Rouen, par exemple, comme je viens de le faire récemment. Ce jour-là, sur vingt-deux cargos à quai, deux seulement étaient français.

Il faudrait, toujours selon le conseil supérieur de la marine marchande, cent cinquante caboteurs de plus.

Certes, ces navires fourniraient des emplois et répondraient à nos besoins ; mais il convient, en outre, de noter qu'un groupe de travail « Moyens et petits navires », qui avait participé à la préparation du V<sup>e</sup> Plan, avait conclu que le taux de rentabilité des caboteurs transportant des marchandises diverses était des plus élevés.

Les sociétés nationales ne devraient-elles pas, dans ces conditions, être le fer de lance de notre marine marchande, et inciter les autres compagnies à développer leurs activités ou les suppléer lorsqu'il y a carence de leur part ?

Nous relevons la même lacune en ce qui concerne les navires à passagers qui semblent être abandonnés. En 1958, nous en avions soixante-cinq dont trente-neuf paquebots. En 1974, il en reste vingt dont quinze transbordeurs et cinq paquebots. Il ne nous reste plus que deux navires de croisière : *Renaissance* et *Mermoz* auxquels s'ajoutait accessoirement, avant son désarmement, *France*.

Alors quelques questions se posent.

Votre intention, monsieur le secrétaire d'Etat, est-elle d'abandonner le marché des croisières, ainsi que le désarmement de *France* peut le laisser supposer ?

Pourtant, tout en sachant que la crise où nous a plongé votre politique a créé un creux dans le marché actuel des croisières, nous continuons de penser que l'augmentation de la population et le développement, que nous souhaitons, du niveau de vie font du marché des croisières un marché d'avenir.

Vous avez, au contraire, décidé le désarmement de *France*, la plus belle unité de la flotte mondiale, une grande réussite technique. Ce navire était, par ailleurs, non seulement un ambassadeur de notre pays, mais encore un lieu de négociations d'affaires, une source de devises pour la France qui en a tant besoin.

Qu'allez-vous faire maintenant de ce magnifique paquebot ? Vous avez indiqué que vous vous en préoccupez, mais ne pensez-vous pas que ce serait précisément le rôle d'une commission parlementaire que d'étudier les possibilités de son utilisation future ?

De toute façon, il est impensable que nous abandonnions le marché sans avoir au préalable prévu le remplacement immédiat de *France*, soit en achetant ou louant un ou plusieurs navires. Qu'avez-vous prévu à ce sujet ?

Se pose aussi la question du matériel portuaire, notamment des dragues, qui est insuffisant et pas assez souvent renouvelé. En l'absence de matériel français approprié ou parce qu'il est mal adapté ou mal entretenu — ce qui entraîne des prix de revient élevés — l'administration utilise du matériel étranger, d'où une nouvelle perte d'argent et de devises.

Enfin, j'évoquerai brièvement l'insuffisance des crédits pour la formation professionnelle et les difficultés rencontrées pour la promotion sociale, qui font que, paradoxalement, nous manquons actuellement de matelots.

Les écoles d'apprentissage maritime gérées par l'A. G. E. A. M. — l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime — souffrent surtout de cette situation. Cette année, par exemple, au Havre, la première et la seconde année de formation des agents des services généraux ne sont pas ouvertes. Le déficit de l'A. G. E. A. M. se situe actuellement à 1,2 million de francs. Selon les prévisions, paraît-il, il atteindra 2,5 millions de francs en 1975. De ce fait, le matériel n'est pas renouvelé et l'on ne peut plus utiliser les moyens modernes de formation.

En ce qui concerne les pensionnés, un décret de 1968 a amélioré les pensions de base en permettant à un marin ayant cotisé pendant dix ans dans une catégorie de passer dans la catégorie supérieure ; mais, cette mesure n'étant pas rétroactive, ceux qui ont obtenu leur pension avant 1968 se trouvent lésés. Pour eux la solution consisterait, sans doute, dans un premier temps, à élever leur pension d'une catégorie.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que je voulais formuler.

Il apparaît que votre politique et le budget qui en découle sont loin de correspondre à l'intérêt des marins et à l'intérêt national.

Le groupe communiste votera donc contre le budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Le Pensec.

**M. Louis Le Pensec.** Mesdames, messieurs, le chiffre d'affaires des pêches maritimes a dépassé, en 1973, deux milliards de francs ; au cours de la même période, le déficit du commerce extérieur, pour cette production, atteignait un milliard.

Ce sont des données qui parlent ! Ajoutons-y les grandes inquiétudes des populations maritimes, inquiétudes alimentées par les faiblesses de la politique économique, sociale et scientifique du Gouvernement dans le domaine des pêches maritimes, et nous aurons donné la coloration que revêt, à nos yeux, ce débat budgétaire.

Force est de constater que le budget présenté est un budget de reconduction des affaires courantes. Il est médiocre, sans souffle, et passe à côté des vrais problèmes des pêches maritimes. Plus grave, il n'ouvre aucune perspective qui aurait permis d'envisager l'avenir de ce secteur de notre économie avec foi et optimisme en une année qui aura été marquée par la conférence de Caracas sur le droit de la mer.

Les zones de pêche sont, on le sait, tributaires du nouveau droit de la mer, en cours d'élaboration. La conférence de Caracas — de très nombreux orateurs y ont fait allusion — s'est achevée sans qu'un accord ait pu être conclu entre les 150 participants. On a noté que la délégation française s'était fait remarquer par sa faible représentation et qu'il ne suffisait pas, pour une telle conférence, qu'elle soit conduite par un diplomate. On a souligné — je m'associe pleinement à cette observation — la nécessité, pour le Gouvernement, de soumettre à la représentation nationale les thèses qui seront défendues par la France lors de la conférence de Genève, car il y va de l'avenir des pêches françaises : on sait, par exemple, que, dans les zones fréquentées par nos navires dans l'Atlantique, il n'existe pratiquement plus de pêche au-delà de deux cents milles.

Réduction et appauvrissement des lieux de pêche, la triste inventaire se poursuit avec les risques de pollution. La commission d'enquête parlementaire sur la pollution en Méditerranée a fait, à ce titre, un rapport très éloquent. La mer devient un réceptacle dont les capacités d'absorption sont naturellement limitées. Alors, à juste titre, les pêcheurs lancent un cri d'alarme.

Outre les contraintes que représentent, pour elle, les contrôles et la surveillance des prétraitements, qu'il est possible d'imposer aux pollueurs industriels, la marine marchande, dans le cadre du plan Polmar, doit choisir les produits et matériels de lutte en mer contre la pollution, se les procurer et organiser leur stockage.

Or, je crois savoir que les quantités de produits stockés ne permettent de traiter actuellement que 10 000 tonnes d'hydrocarbures et que les barrages flottants ne peuvent protéger que dix kilomètres de côtes environ. C'est souligner l'insuffisance du système mis en place et l'improvisation totale qui pourrait présider à la mise en œuvre d'un plan de lutte.

L'éventualité d'une découverte de pétrole en mer d'Iroise incite les pêcheurs bretons à se poser des questions à ce sujet. Ils souhaitent être mieux informés du développement des recherches et de leurs modalités ; ils demandent aussi, naturellement, à être associés à la définition et à l'élaboration du schéma d'aménagement du littoral.

Dans ce contexte général très inquiétant, il est nécessaire de développer l'outil de travail et de production que représente notre flotte de pêche industrielle et artisanale, car la demande du marché intérieur, pour les produits de la mer, est en constant accroissement.

Dans le domaine des investissements navals, l'augmentation des autorisations de programme, qui atteint 15 p. 100 dans le budget, correspond en réalité, compte tenu des poussées inflationnistes, à un accroissement très faible.

S'agissant de la pêche industrielle, doit-on rappeler qu'en trois ans, de 1970 à 1973, l'aide de l'Etat à la construction est tombée de 25 à 10 p. 100 ? Et encore cette aide favorise-t-elle les groupes industriels puissants au détriment des entreprises petites et moyennes ; l'assiette de l'aide étant le navire et non l'entreprise, les dotations les plus importantes vont aux gros armateurs, lesquels disposent d'une surface financière permettant d'importants investissements. Le système actuel favorise donc une concentration des entreprises et fausse le jeu d'une concurrence qui aurait pu être stimulante.

Nous pensons que l'Etat doit accorder son aide en tenant compte de la situation financière de l'entreprise, qu'il doit pouvoir connaître et contrôler avec précision. Une fois l'aide attribuée, son utilisation doit être suivie de près. A partir du moment où une entreprise bénéficie d'un certain volume d'aide, une prise de participation de l'Etat devrait être envisagée.

Pour la pêche artisanale, le crédit maritime mutuel occupe une place privilégiée dans la politique d'investissement. Or la situation des caisses régionales est telle qu'elle conduit à l'absence quasi totale d'investissements alors que le renouvellement de la flotte de pêche artisanale est déjà trop lent, notamment par rapport aux prévisions du Plan.

Une partie des aides du F. E. O. G. A. doit bénéficier à la pêche. Est-il exact que le ministre de l'Agriculture se la réserve pour des actions dans le domaine agricole ? Si cette information était exacte, une énergique intervention s'imposerait.

La faiblesse de l'aide de l'Etat, pour ce qui est des investissements navals, se traduit, pour de nombreuses entreprises, par des charges de remboursement particulièrement lourdes, au moment où les frais de fonctionnement s'aggravent.

Les problèmes de carburant ont été évoqués à de nombreuses reprises.

Le budget ne fait pas mention de la reconduction de la subvention aux pêcheurs prévue dans le collectif. Nous le disons clairement, mais sans dramatiser une situation d'ailleurs difficile : la non-reconduction d'une telle aide conduirait à coup sûr à de nombreux désarmements et à un accroissement du chômage dans des régions où l'activité dominante est la pêche.

Une telle décision ne serait pas admissible et ne serait pas acceptée. La profession est disposée à engager l'épreuve de force ; le Gouvernement doit savoir qu'il serait contraint à faire des concessions en ce domaine. Vous avez déclaré, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il n'y avait pas de votre part d'opposition de principe. Nous attendons plus, nous attendons l'engagement formel qu'une large enveloppe financière sera prévue et que cette aide sera reconduite.

En outre, les charges de fonctionnement sont également grevées par une fiscalité lourde et arbitraire. En effet, les pêcheurs artisans sont imposés forfaitairement si leur chiffre d'affaires est inférieur à cinq cent mille francs ; mais, au-delà, ils sont imposés au bénéfice réel. Or le plafond a été fixé il y a déjà plusieurs années ; l'inflation le rend actuellement caduc.

Un navire est aujourd'hui considéré comme rentable lorsque son chiffre d'affaires annuel est égal à son coût d'acquisition. La limite de tonnage fixée pour la définition de la pêche artisanale étant actuellement de cinquante tonnes, ne serait-il pas possible en conséquence de se fonder sur le coût d'acquisition d'un navire de ce tonnage pour déterminer le régime fiscal applicable et, par là même, pour relever ce plafond ?

Nous souhaiterions savoir aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, s'il est exact qu'un projet de la Communauté économique européenne tendrait à imposer les produits de la mer à la T. V. A. S'il en est ainsi, quelle est à cet égard la position du Gouvernement ?

Une véritable politique des pêches maritimes tendant à développer les investissements et à assurer aux producteurs un revenu décent ne saurait rester étrangère au système de commercialisation des produits de la mer. Là se trouve la clé d'une politique des pêches.

Le système actuel repose sur le jeu combiné de l'offre et de la demande, jeu qui, chacun le sait, n'est qu'une fiction. Le producteur est en effet dans la totale dépendance des fluctuations d'un marché capricieux, l'objectif étant de ramener au port un tonnage maximal pour être sûr d'obtenir un certain revenu.

C'est dire à quels rythmes de travail sont soumis les marins, au détriment de leur équilibre et de leur santé.

Les apports s'additionnant, les prix chutent et, comparé à l'effort fourni et aux risques encourus, le gain obtenu est médiocre. Cette situation est préjudiciable au marin. Pour les consommateurs, rares sont les occasions où les chutes des prix au port sont répercutées jusqu'à eux.

Il est urgent que soit institué un prix minimal au débarquement et que soient favorisés les contrats entre mareyeurs grossistes et détaillants.

Seule la garantie d'un certain revenu permettra d'améliorer les conditions de travail des pêcheurs. En effet, en 1973, sur un effectif de 35 000 marins, 2 139 malades et 2 717 accidentés ont été officiellement déclarés. Les conditions de travail devraient, plus qu'elles ne le sont, être contrôlées par vos services, monsieur le secrétaire d'Etat.

L'actualité maritime a mis en relief les graves difficultés financières auxquelles est confronté l'institut scientifique et technique des pêches maritimes qui assume de lourdes responsabilités de contrôle et de conseil.

La multiplicité des tâches conduit cet institut à disperser ses efforts. En particulier, il ne peut plus effectuer le contrôle de salubrité des produits de la mer, ni assurer la protection des consommateurs.

J'attendais l'occasion, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous demander quelles dispositions vous comptiez prendre pour permettre la reprise immédiate des activités des personnels de la *Thalassa* et de la *Perle*, dont on sait que les plans de charge ne sont pas assurés au-delà du deuxième semestre de 1975. Que comptez-vous faire face aux menaces de licenciement ?

Sur ces différents points, nous aimerions obtenir des assurances.

L'ampleur des faits générateurs d'inquiétude dans le domaine des pêches maritimes nous autorisait des espoirs pour ce budget.

Nous n'y avons hélas ! rien trouvé qui puisse ressembler à une politique de développement des pêches maritimes.

Rarement, la conjonction des facteurs conjoncturels et structurels n'a autant permis de parler de crise de la pêche. Rarement, l'indigence des moyens pour y faire face n'aura été aussi marquée.

Dans l'amertume et, peut-être bientôt, dans la colère, le monde maritime attend la volonté politique qui sauvera demain les pêches françaises. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Maurice Georges.** Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, monsieur le secrétaire général à la marine marchande, je tiens à vous parler du *France*.

Je m'intéresse à lui depuis très longtemps, mais plus encore depuis qu'il est gravement menacé et je voudrais, pour ma part, l'aider dans sa position actuelle, qui ressemble, hélas ! à celle d'un condamné à mort.

Puisqu'il existe encore et puisqu'il a été maintes fois reconnu comme étant le plus beau paquebot du monde, je souhaiterais l'empêcher de sombrer ou de se dévoyer dans des tâches qui seraient indignes de lui.

Si je n'ai pas de compétence particulière en matière maritime, je sais néanmoins, après tant d'années de vie havraise, que ce navire contribue à la vie de la ville que je me dois de défendre, que le sort de très nombreuses familles est lié pour beaucoup à son sort et que ces familles sont aujourd'hui dans une grande inquiétude.

Evidemment, il n'est plus question pour lui de reprendre régulièrement les grands parcours, les allers et retours Le Havre—New York, mais il reste encore des chances de sauvetage.

D'autres que moi ont parlé successivement de navire-exposition, de navire représentant publicitaire, de navire-école pour apprentis marins. Certains ont proposé des rôles subalternes tout à fait indignes de lui : navire-hôtel ou même navire-casino.

D'autres, enfin, ont osé proposer des solutions de mort : vente à l'étranger s'il y avait acheteur ou, à défaut, envoi à la ferraille.

J'ai, pour ma part, non sans avoir pris conseil auprès d'amis très compétents en qui j'avais la plus grande confiance, défendu il y a plusieurs mois déjà, avant toute autre solution, celle d'une vocation touristique internationale sous la forme de croisières.

La croisière a l'avantage de limiter les dépenses en mazout, si elle se fait à vingt nœuds sur des parcours réduits, en augmentant la durée du séjour aux ports d'escale. Elle peut se faire sous le signe d'un haut standing, mais aussi chercher à prendre une allure plus populaire si, toutefois, cela ne nuit pas à l'équilibre financier.

Voici, brièvement, quelques notions précises.

Les croisières, chacune d'une semaine, pourraient se répéter durant l'année pendant dix mois, avant tout dans la mer des Caraïbes et en Méditerranée, ce qui n'empêcherait pas des passages assez fréquents au Havre.

En décembre, janvier, février, le *France*, basé près de Miami, recevrait des touristes américains, canadiens, mexicains arrivant par avion. De cette base, partiraient des croisières successives dans la mer des Caraïbes.

En mars, il reviendrait au Havre pour un mois. Tout l'équipage serait mis en congé, ce qui éviterait ainsi, par la suite, les relèves coûteuses par avion.

En avril, mai, juin s'effectueraient de nombreuses croisières en Méditerranée.

En juillet et août, basé au Havre, le *France* proposerait plusieurs croisières en Scandinavie.

En septembre, partant du Havre, il pourrait toucher des ports à quai, à Lisbonne, aux Canaries, à Madère, par exemple. Fin septembre, il serait mis en gardiennage au Havre et tout l'équipage partirait simultanément en congé.

Ce schéma répond à un triple souci : éviter les relèves de l'équipage, réduire les parcours et supprimer les périodes creuses. Resterait à obtenir l'équilibre financier, qui exigerait comme condition impérative une gestion raisonnable et disciplinée.

« Ce navire nous ruine ! » a-t-on répété. « Ce sont, a-t-on dit, les contribuables français qui permettent en définitive à des milliardaires étrangers de s'offrir à bon compte des vacances luxueuses. »

Voyons les choses de plus près.

Le déficit, donc la subvention demandée à l'Etat, était de 100 millions de francs. Cette somme n'était pas exorbitante par rapport au budget français. En outre, ce déficit aurait été moindre si les tarifs avaient été augmentés, ce qui n'a pas été fait. C'est dire que le *France* pourrait être considéré probablement comme rentable, surtout si l'on tenait compte des précieuses devises qu'il glane ici ou là, à la satisfaction de notre ministre de l'économie et des finances.

Précisons aussi que cette solution de croisières ne serait pas rigoureusement exclusive. Elle pourrait éventuellement être suspendue pour un temps, si l'occasion permettait au navire de jouer un rôle plus prestigieux, plus favorable encore au pavillon

français, comme pourrait l'être, par exemple, une visite à des pays amis et chers — au plein sens du terme — ou une visite à des pays francophones qui sauraient apprécier une pareille attention. On ne pense peut-être pas assez à ce rôle supplémentaire.

En conclusion, il faut sauver ce bateau, le plus beau du monde. Il faut entrevoir ce qu'on peut lui demander, outre les devises. Il faut le garder, de même que l'Angleterre, plus éprouvée que nous, garde son *Queen Elisabeth*. Il faut le sauver, comme il faut sauver *Concorde*. Il faut garder ces richesses inégalables qui sont tout à l'honneur de la France et qui portent très loin le prestige de notre pays.

Monsieur le secrétaire d'Etat, monsieur le secrétaire général à la marine marchande, j'espère que vos efforts pourront aller dans ce sens et que vous pourrez ainsi faire bien des heureux. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

**M. Jean Bardol.** Mesdames, messieurs, en présentant devant la commission des finances le budget dont nous discutons, M. le rapporteur déclarait qu'une première constatation s'imposait : « La marine marchande, disait-il, n'a pas été classée dans les secteurs prioritaires en 1975. »

Il y a plus de quinze ans que nous faisons, chaque année, la même constatation, qui est plus particulièrement vraie pour les pêches maritimes.

Moins de bateaux de pêche, moins de marins pêcheurs, une production qui stagne pour une consommation qui augmente lentement, mais régulièrement : on demande donc aux importations ce que nous ne pouvons produire nous-mêmes.

En 1972, nous avons importé des produits de la mer pour une valeur de 1 258 millions de francs, en 1973 pour 1 358 millions, ce qui représente 63 p. 100 de la valeur de notre propre production.

Le déficit de notre balance commerciale extérieure en ce domaine a atteint 1 035 millions de francs en 1973, qui s'ajoutent aux 3 milliards de déficit causé par l'insuffisance de nos transports maritimes. Or ce déficit total de plus de 4 milliards de francs n'a rien à voir avec la crise du pétrole que le Gouvernement met toujours en avant pour se justifier.

L'analyse de cette situation devrait conduire le pouvoir à prendre les mesures qui s'imposent pour sauvegarder et développer notre industrie des pêches maritimes. Non seulement l'intérêt national y trouverait son compte, mais de telles mesures donneraient un peu d'oxygène à nos économies régionales littorales frappées par le sous-emploi et le chômage, comme à Boulogne-sur-Mer ou en Bretagne.

Mais nous ne sommes pas sur le chemin d'un renouvellement et d'un développement de notre flotte de pêche, et je suis très étonné des chiffres avancés par M. le secrétaire d'Etat.

En effet — et je tiens les documents statistiques officiels à sa disposition — les objectifs, pourtant modestes, du VI<sup>e</sup> Plan, sauf pour la grande pêche et les thonnières congélateurs, ne seront pas atteints dans les deux secteurs principaux que sont la pêche industrielle hauturière et la pêche artisanale.

En ce qui concerne la flotte chalutière hauturière, le Plan ne sera réalisé qu'à 80 p. 100 pour le nombre d'unités — environ 88 à 90 chalutiers sur les 118 prévus — et à 77 p. 100 pour le tonnage, en tenant compte de toutes les commandes et livraisons jusqu'au début de 1976, c'est-à-dire après l'exécution de ce Plan.

Nous sommes donc loin du compte, et le retard n'affecte pas seulement les ports de la Manche.

Pour la pêche artisanale, la situation est plus mauvaise encore : 1 400 tonneaux primés et construits en 1970 ; 3 700 en 1973. Nous sommes encore loin des 5 500 tonneaux annuels prévus par le VI<sup>e</sup> Plan.

Dans la conjoncture économique, financière et monétaire actuelle, avec les maigres crédits alloués, la situation se dégrade et se dégradera toujours davantage. Les investissements deviennent de plus en plus difficiles, sinon impossibles. De 1972 à 1973, le coût de la construction navale a augmenté de 32 p. 100 sur les chantiers français et de 27 p. 100 sur les chantiers étrangers. En 1974, la hausse s'est encore accélérée.

Dans le même temps, la prime d'incitation à la construction de chalutiers de pêche industrielle a vu son taux, initialement prévu à 25 p. 100, tomber à 10 ou 15 p. 100 faute de crédits suffisants. Les prêts spéciaux du F. D. E. S. ont été supprimés pour être remplacés par un système de prêts dont la quotité — vous l'avez dit vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat — est limitée à 30 p. 100 du coût de la construction et qui sont assortis d'une bonification spéciale de quatre points.

Mais la politique d'encadrement du crédit et les taux usuaires pratiqués ont encore aggravé la situation depuis un an, et c'est vrai aussi pour la pêche artisanale. Un bateau du type

S. I. A. a un prix de revient de l'ordre de 1 400 000 francs. Le taux d'intérêt, qui était de 4,5 p. 100 ces dernières années, a été progressivement porté à 6, à 8, à 10 p. 100 et même plus, la dotation du F. D. E. S., même avec l'augmentation que vous avez prévue, étant largement insuffisante. Cela oblige les caisses régionales du crédit maritime mutuel à utiliser leurs fonds propres et à faire appel au secteur bancaire. Mais, du fait de l'encadrement du crédit, ces fonds ne peuvent plus être employés que dans une proportion très réduite.

C'est donc l'existence même de notre industrie des pêches qui est en cause. Monsieur le secrétaire d'Etat, allez-vous enfin, en face de cette situation plus qu'alarmante, élaborer un plan pluriannuel de renouvellement et de développement de notre flotte de pêche, plan que nous vous réclavons, avec la profession, depuis des années ? Etes-vous décidé à y consacrer les crédits nécessaires sur la base de critères plus justes, plus précis, plus rationnels et, compte tenu du capital apporté par l'Etat, à donner à celui-ci un droit de participation, d'organisation et de contrôle ?

Nos pêches se heurtent à d'autres difficultés dues d'abord à votre politique inflationniste. Le coût de production a augmenté et augmente encore d'une façon considérable. Le matériel nécessaire à la pêche subit des hausses nettement supérieures à la moyenne. Le carburant, qui représente le poste le plus important des dépenses, puisqu'on en consomme entre un demi-litre et un litre, selon les modes de pêche, par kilo de poisson pêché, a vu son prix croître dans des proportions énormes.

La subvention globale forfaitaire de vingt millions de francs accordée par le Gouvernement lors du vote de la loi de finances rectificative, n'a permis d'allouer aux seuls navires de pêche fraîche qu'une indemnité compensatrice dérisoire, de l'ordre de six centimes par litre, et je ne suis pas du tout sûr qu'elle sera maintenue au même taux pour le dernier trimestre de cette année.

Alors que nous ne sommes pas à l'abri d'une nouvelle hausse des carburants — car nous savons que les compagnies pétrolières sont voraces et que le Gouvernement est très compréhensif à leur égard — et qu'il faudrait accorder une indemnité compensatrice minimale de l'ordre de huit à dix francs par hectolitre, aucun crédit n'est prévu pour 1975 !

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous vous êtes déclaré prêt à réexaminer le problème, mais où trouverez-vous l'argent pour verser cette indemnité à tous les navires ? A moins que vous n'ayez l'intention de la supprimer purement et simplement !

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Bardol ?

**M. Jean Bardol.** Volontiers !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** L'an dernier, c'est dans le collectif budgétaire de juillet qu'ont été inscrits les crédits nécessaires. Par conséquent, on peut avoir un espoir jusqu'à la prochaine loi de finances rectificative.

**M. Jean Bardol.** Mais comment feront les marins entre le 1<sup>er</sup> janvier et le mois de juillet de l'année prochaine, monsieur Gabriel ? Il faut être sérieux. C'est dans le cadre de ce projet de budget qu'il faut agir.

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur général.** Nous pourrions obtenir un engagement du Gouvernement ?

**M. Jean Bardol.** Non, les marins ne peuvent pas attendre. Les vingt millions dont on dispose sont déjà insuffisants pour tenir jusqu'à la fin de l'année et aucun crédit nouveau n'est prévu dans le budget pour 1975. Alors, ne nous parlez pas d'un futur collectif dont vous ne savez même pas s'il sera voté ou non.

Les prix du poisson au débarquement sont loin d'avoir suivi la même ascension. S'il en est qui ont légèrement progressé au cours des premiers mois de l'année, encore que très irrégulièrement selon les espèces, cela est dû surtout à l'insuffisance de certains apports, mais la situation s'est à nouveau détériorée depuis lors. La conjoncture et l'encadrement du crédit gênent fortement les petites et moyennes entreprises de mareyage, de conserves et de commercialisation en général, qui refusent désormais de se porter acquéreurs de quantités importantes et de constituer des stocks lorsqu'il s'agit d'espèces destinées à la transformation.

Les cours ont donc baissé et se sont même effondrés pour certaines espèces, comme l'anchois, par exemple, qu'on n'arrive pas à vendre à un franc le kilo. On a vu ainsi d'excellents poissons traités comme des sous-produits.

L'équilibre de gestion est donc difficile à obtenir et quand il est réalisé, c'est sur le dos des marins, de la pêche artisanale en particulier. Payés à la part, on peut estimer que leur pouvoir d'achat a subi une dégradation de l'ordre de 35 p. 100 à 45 p. 100 et que, compte tenu de leur temps de travail, ils sont rémunérés à un taux inférieur au S. M. I. C.

Les industries annexes en amont, et plus encore en aval, subissent les conséquences de cette politique. Les licenciements ainsi que les réductions d'horaires affectent les entreprises de marée

fraîche, de salaisons et de conserves. Ce sont les problèmes de la production, de la fixation des prix au débarquement et de l'organisation du marché qui doivent être revus et corrigés.

En effet, tentés par une rentabilité immédiate et importante, un nombre important de gros armateurs de la pêche industrielle concentrent leurs efforts sur quelques espèces communes. Il en résulte une non-concordance entre les apports et les besoins et des distorsions au niveau du mareyage et de la distribution.

D'autre part, les importations, dont j'ai déjà fait état, nuisent au marché national, non seulement par leur importance en volume, mais également en raison de l'absence d'organisation du marché. Telle semaine, telle espèce arrive massivement dans notre pays et du poisson français d'excellente qualité ne trouve pas preneur et prend le chemin des usines de sous-produits.

Pour ces raisons, nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, de prendre les mesures nécessaires pour organiser, enfin, la commercialisation du poisson à tous les niveaux. Pour garantir aux marins une rémunération décente, il faut prévoir, dans le cadre de l'interprofession, comme cela existe déjà pour les thonidés et les sardines, des contrats de vente, avec fourchettes de prix revisibles à dates fixes et tenant compte de la qualité et de la quantité des apports.

Je vous demanderai maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat, pourquoi, à la conférence sur le droit de la mer, à Caracas, notre pays n'a pas désigné de représentant politique. Mais seulement des fonctionnaires venant pour la plupart du quai d'Orsay.

L'affaire est pourtant de la plus haute importance. Elle doit trouver son prolongement dans quelques mois à Genève, puis peut-être à Vienne ou à Caracas encore. Le sort de nos pêches peut en dépendre. Qu'allez-vous faire ? Qui allez-vous désigner pour discuter d'égal à égal avec les représentants de grands pays ? Il y va de l'avenir de tous nos pêcheurs de la façade atlantique.

Les bouleversements qui peuvent en résulter mettent plus que jamais en évidence la nécessité de la recherche appliquée dans nos eaux côtières, mais aussi dans les zones de haute mer pas encore ou mal explorées. Ils soulignent le rôle irremplaçable de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Vous lui accordez cette année quelques miettes supplémentaires. Mais, cela dit sans jeu de mots, c'est une goutte d'eau dans la mer. Dix-sept pour cent d'augmentation et deux millions de francs de dépenses en capital, avouez, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'on ne va pas loin avec cela ! Songez qu'un bateau comme le *Thalassa* a déjà douze ou treize ans d'âge et que pour le renouveler il faudrait vingt ans avec les crédits prévus.

Faute de crédits, les bateaux de l'Institut resteront à quai jusqu'en janvier 1975. L'an prochain, vous le savez car les calculs sont faits, ils ne pourront naviguer que 85 jours sur 365.

L'Institut a d'autres tâches que je ne rappellerai pas, mais qui sont tout aussi déterminantes. Plusieurs de nos collègues les ont évoquées.

Or il n'est plus en mesure de les accomplir et les chercheurs, les techniciens, qui sont gens compétents, qui aiment leur métier et qui croient avec raison aux possibilités d'avenir de nos pêches maritimes sont remplis d'une amertume tout à fait justifiée. Nous nous demandons avec eux si, sous une forme ou sous une autre, on ne prépare pas le sabordage de l'I. S. T. P. M.

Le temps de parole qui m'est imparti ne me permet pas de développer le sujet, mais je vais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous adresser une question orale dont, j'espère, vous accepterez de débattre le plus rapidement possible et qui placera le Gouvernement devant ses responsabilités.

Mon propos serait incomplet si je n'appelais pas votre attention sur les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs en activité et sur le sort des pensionnés.

Le code du travail maritime est dépassé ; il autorise un nombre d'heures et de jours de travail intensif qui usent les hommes, ce qui explique qu'en 1973 on ait compté 17 p. 100 de marins accidentés.

Appliquer les repos en mer, augmenter les effectifs embarqués, accorder des congés payés et des repos à terre en rapport avec les dures sujétions du métier, verser la retraite à cinquante ans pour ceux qui le désirent en la calculant sur le nombre d'annuités réellement effectuées, voilà des revendications légitimes qu'il faut satisfaire si nous voulons encore avoir demain les marins pêcheurs dont notre pays a besoin.

Je terminerai en évoquant le sort des pensionnés.

Depuis des années, au nom des groupes communistes, mon ami M. Cermolacce à l'Assemblée et moi-même au Sénat, avant que je change de maison, insistons auprès du Gouvernement sur la double nécessité de sauvegarder et d'améliorer le régime spécial des marins.

Le montant des pensions est encore loin d'être satisfaisant et un rattrapage important reste à effectuer. Il faut que les salaires forfaitaires serrent de plus près les salaires réels.

Nous entendons mettre tout particulièrement l'accent sur le décret du 7 octobre 1968 qui a institué le surclassement d'une catégorie après dix ans de navigation, décret qui n'a pas été appliqué aux marins qui étaient déjà pensionnés au moment de sa promulgation, en vertu du fameux principe de la non-rétroactivité des lois, ce qui crée une grave injustice.

De plus, comme nous l'avons déjà démontré, cette disposition n'a pas toujours été appliquée, même dans le cadre du régime spécial des marins.

Alors, donnez à ces marins qui ont pris leur retraite avant juin 1968, de moins en moins nombreux hélas ! les avantages accordés à leurs camarades qui ont fait valoir leurs droits à pension quelques jours ou quelques mois plus tard.

D'autres anomalies doivent disparaître. Nous considérons, par exemple, qu'il faut prendre en compte, au-delà des vingt-cinq annuités, les bonifications de services de guerre pour ceux qui ont demandé la liquidation de leur pension entre cinquante et cinquante-cinq ans. Si, pour refuser, monsieur le secrétaire d'Etat, vous vous réfugiez derrière le déficit de l'Etablissement national des invalides de la marine qui tient au rapport retraités-aetifs, instituez donc une taxe spéciale additionnelle pour les gros pétroliers, les gros porteurs et les navires étrangers affrétés avec votre consentement.

Monsieur le secrétaire d'Etat, depuis ce matin vous êtes soumis à rude épreuve : R. A. T. P., S. N. C. F., transports routiers, transports aériens, construction aéronautique, transports maritimes, construction navale, pêches maritimes, recherche océanographique, etc., c'est beaucoup pour un seul homme et un seul secrétaire d'Etat.

Cela explique que certains suggèrent de laisser aux transports la marine de commerce, de rattacher les pêches à l'agriculture, l'industrie se chargeant de la construction navale. Autant de fausses solutions !

Façade maritime, ports maritimes, transports maritimes, pêches maritimes, exploitation scientifique et rationnelle des océans, aménagement du littoral sont autant d'exigences convergentes qui réclament non une dispersion des efforts, mais une coordination qui seule peut assurer une direction politique unique des affaires de la mer, un ministère ou, au moins, un secrétariat d'Etat.

Pour cela, il ne suffit pas de quelques paroles prononcées à Brest et que le vent de Bretagne a fait s'envoler en même temps que d'autres promesses gratuites. Il faut la volonté d'opérer un tournant : il faut une véritable et nouvelle politique maritime. Votre projet de budget ne l'amorce même pas. En conséquence, le groupe communiste le repoussera. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

**M. le président.** La parole est à M. Le Sénéchal.

**M. Louis Le Sénéchal.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais, très brièvement, poser quelques questions relatives à la construction navale.

Compte tenu des 855 millions de francs de crédits inscrits au budget pour 1975, on constate que depuis 1962 cinq milliards de francs environ ont été donnés à la construction navale. Certes, ils ont sans doute été très utiles pour moderniser notre flotte qui en avait grand besoin, mais je me demande si ces crédits ont vraiment été utilisés pour les fins auxquelles ils étaient primitivement destinés.

C'est vous-même qui l'avez dit, cette aide devait permettre à la construction navale française d'exploiter au mieux son potentiel technologique et humain, tout en s'efforçant de rester compétitive dans le monde. Et cela vous conduisait à affirmer que la décroissance progressive de l'aide accordée serait liée aux résultats obtenus, ce qui impliquait la recherche constante d'une meilleure productivité par les chantiers.

Or ces crédits, qui avaient été maintenus à peu près stables jusqu'en 1968, n'ont fait qu'augmenter après la signature du protocole avec les groupements professionnels. Et je m'interroge non pas sur le développement de notre flotte de pêche, car le travail accompli dans ce domaine a souvent été admirable, mais sur le fait que l'objectif fixé, à savoir la recherche d'une plus grande compétitivité, n'a peut-être pas été atteint. Si je me pose la question, c'est parce que nos cinq grands chantiers navals sont contrôlés par des puissances bancaires qui n'ont pas l'habitude de faire de cadeaux et de travailler pour le bienfait de l'humanité. Dès lors, je me demande jusqu'à quel point certaines de ces sociétés ne seraient pas bénéficiaires de fournitures vendues au prix fort, conformément à une pratique très fréquente dans ce genre d'industrie.

En tout cas, lorsque je compare les crédits votés depuis 1962 à ceux qui ont été affectés à la construction de Concorde et que j'entends dire de temps à autre qu'il est ruineux de subventionner des entreprises publiques, je m'aperçois qu'on n'est pas aussi pointilleux pour des entreprises privées et que l'on ne s'interroge pas toujours sur leur rentabilité.

**M. Louis Le Pensec.** C'est vrai !

**M. Louis Le Sénéchal.** En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, après vous avoir soumis cette comparaison et posé ces questions, j'estime l'aide accordée à la petite construction navale artisanale parfaitement insuffisante.

Or, ces entreprises ont fourni les efforts d'imagination et de création les plus notoires. Je pourrais vous citer l'exemple admirable d'une petite entreprise d'Etaples qui, avec un groupement local métallurgique, vient de lancer un bateau de pêche modèle, pour lequel notre armement est habituellement tributaire de l'étranger.

Je vous demande de méditer cet exemple et d'apporter aux petits chantiers de construction navale de pêche une aide beaucoup plus importante qu'elle ne l'est aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Pierre Mauger.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur la situation générale de la marine marchande, des pêches maritimes et de notre flotte de commerce dont les orateurs qui m'ont précédé vous ont longuement entretenu avec beaucoup de précision, de compétence, souvent avec fougue et toujours avec talent.

Je partage entièrement leurs préoccupations. L'apprentissage maritime, en effet doit être suivi de plus près et mieux soutenu : la police maritime mieux pourvue en bâtiments ; la pollution des mers, comme l'a fait ressortir tout récemment le rapport de la commission d'enquête parlementaire sur la pollution en Méditerranée, mérite d'être étudiée avec beaucoup d'attention ; l'aide à l'institut scientifique des pêches devrait être accrue : cet organisme ne mène-t-il pas une action essentielle dans le développement de nos pêches maritimes par ses études sur les courants, les migrations de poissons, la prolection de la conchyliculture et les recherches sur les cultures maritimes ?

Toutes ces raisons nous incitent à rajeunir et à moderniser inlassablement notre flotte de commerce et notre flotte de pêche en poursuivant l'aide à la construction navale que nous avons entreprise depuis des années. J'approuve donc les conclusions de la commission des finances qui nous invite à voter votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat.

Reste enfin la conférence de Caracas. Une erreur y a été commise, semble-t-il. On vous l'a souvent rappelée. Essayez donc, à l'avenir, de nommer des représentants plus spécialisés dans le domaine de la pêche.

**M. Frédéric Gabriel,** rapporteur spécial. Très bien !

**M. Pierre Mauger.** Dans le même ordre d'idées, j'appuierai la demande qui vous a été faite, de nommer une délégation parlementaire à Genève.

**M. Guy Guermeur.** Très bien !

**M. Pierre Mauger.** Je voudrais maintenant appeler votre attention sur la situation des marins pêcheurs artisans.

Leur situation est loin d'être bonne ; elle est même mauvaise, car leurs ressources se sont considérablement amoindries. Pour s'en convaincre, il suffit d'ailleurs d'écouter les flashes publicitaires de France-Inter, le matin, qui invitent les Français à consommer davantage de poisson, dont le prix, argument majeur, a baissé de 30 p. 100 en un an.

C'est dire que si les marins ont vu diminuer au moins d'autant le produit de leur vente, leurs frais, eux, ont suivi une augmentation constante, et le pétrole y entre pour une grande part. N'a-t-on pas dit qu'il fallait — on l'a répété tout à l'heure — un litre de fuel pour pêcher un kilo de poisson ?

Les charges sociales, elles aussi, ont augmenté, pour atteindre actuellement quelque 25 p. 100 des coûts. Au renchérissement du matériel, enfin — chaluts, filets, engins, bacs en matière plastique — s'ajoute celui de la construction navale, qui, en deux ans, a fait un bon d'au moins 50 p. 100.

Cette situation exige attention et aides de la part des pouvoirs publics.

Il est indispensable que les subventions aux marins pêcheurs au titre des dépenses de carburants, accordées en 1974, soient reconduites et actualisées ; que des mesures soient prises pour diminuer les frais d'exploitation déductibles des ventes avant partage : en supprimant, par exemple, la T. V. A. sur les vivres utilisés pendant la campagne de pêche, en uniformisant la cote de place sur le fuel pour en réduire le prix dans les petits ports, en essayant d'obtenir par contrat des fournisseurs de la marine des réductions sur les engins, chaluts, filets, en nylon.

Il faut aussi entreprendre une action sur les crédits à l'armement pour la construction des bateaux en allongeant la durée de remboursement — qui pourrait être portée de quinze à vingt ans — en augmentant la dotation du F. D. E. S. au crédit maritime mutuel, en accélérant la mise à la disposition des fonds publics attribués sous forme de subventions d'équipement :

je pense à un petit bateau de pêche lancé en octobre 1973, le *Biration*, dont la subvention de 10 p. 100 n'a toujours pas été versée. Ce n'est pas raisonnable !

Sur le plan fiscal — et je vous demande d'intervenir auprès de votre collègue des finances — ne pourrait-on pas porter de 500 000 francs à 800 000 francs le plafond au-dessous duquel les artisans pêcheurs sont admis au bénéfice du forfait ?

**M. Guy Guerneur.** Très bien !

**M. Pierre Mauger.** Voilà quelques idées, monsieur le secrétaire d'Etat, qui, si elles étaient retenues et appliquées, aideraient les marins pêcheurs à franchir un cap difficile.

Laissez-moi maintenant porter à votre connaissance des faits graves dont ont été victimes deux marins pêcheurs de Noirmoutier, afin qu'une enquête soit ordonnée, les responsables sanctionnés et les victimes indemnisées.

Deux frères MM. Bernard et Octave Damour, chacun patron d'un petit bateau armé à la pêche côtière aux crustacés, des caseyeurs, affirment avoir subi un grave préjudice estimé à 25 662 francs pour le premier et à 14 310 francs pour le second. Vous voyez que ce ne sont pas de petites sommes.

Le 24 octobre et les jours suivants sur le plateau de Rochebonne, au large des Sables-d'Olonne, six grands chalutiers à pêche arrière firent leur apparition. Ils pêchaient sur les hauts-fonds où les frères Damour avaient calé leurs casiers. Malgré les signaux et les bouées, ils refusèrent de dévier de leur route et détruisirent tous les casiers des deux marins, 245 pour l'un et 135 pour l'autre. De plus, ils faillirent même aborder les deux petits bateaux qui ne durent leur salut qu'à une manœuvre désespérée qui leur fit perdre leurs ancrés. Les marins ont réussi à relever deux numéros matricules, le B 887 132 et le PB 7206.

Il me serait agréable, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous vouliez bien me faire connaître les résultats de votre enquête et les dispositions que vous aurez pu prendre pour que de semblables actes de barbarie ne se reproduisent plus.

Dans les responsabilités qui sont les vôtres, monsieur le secrétaire d'Etat, les marins pêcheurs artisans ne représentent, certes, qu'une faible part, mais leur sort n'en est pas moins digne d'intérêt. Ce sont des hommes courageux, volontaires, travailleurs. C'est aussi une profession où le risque est grand car la mer est cruelle et exige chaque année son compte de sacrifices. C'est pourquoi j'espère que vous retiendrez mon intervention et que vous aurez à cœur d'apporter à ces hommes l'aide, le soutien et l'estime dont ils ont besoin. Leur espoir est en vous. De grâce, ne le décevez pas ! (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

**M. Jean Zuccarelli.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous me pardonnerez, je l'espère, de consacrer le temps très court qui m'est accordé au cas particulier de mon département, la Corse, dont le développement économique est, on le sait, tributaire de ses liaisons — notamment maritimes — toujours insuffisantes, aux coûts plus que jamais prohibitifs, et qui font apparaître, suivant l'opinion des assemblées consulaires, « une injustice flagrante et l'absence évidente de la notion de service public. »

Effectivement, et contrairement aux départements de la métropole, la Corse ne dispose d'aucun service public de transport ni à l'extérieur ni même à l'intérieur.

J'aborderai rapidement trois questions : le déficit de la Transmed, la réforme des tarifs, et enfin, la qualité du service rendu aux usagers et à l'économie insulaire.

La Transmed, nous dit-on, est déficitaire, et son déficit pèse sur l'équilibre financier de la Compagnie générale transatlantique ; notre collègue, M. Gabriel, l'évoque à la page 20 de son rapport.

Malheureusement, et bien qu'il s'agisse d'un service public, le contrôle parlementaire est loin d'être facilité dans cette affaire. Le 9 mars dernier, j'avais posé une question écrite à votre prédécesseur afin qu'il me communique les déficits déclarés par les compagnies de transport desservant la Corse. La réponse, parue le 4 juillet, apportait des renseignements concernant Air France, Air Inter, mais pour les compagnies maritimes, elle a été, en quelque sorte, qu'on ne pouvait rien me dire.

Le déficit existe donc, nous le savons. Mais sur sa nature et sur son étendue, nous ne cessons de nous interroger. Il faudrait que le Gouvernement nous éclaire par des renseignements précis sur les rapports réels existant entre la Transat et sa filiale, la Transmed, et les raisons de cette dualité de sociétés, dualité qui nous intrigue.

Cette grande dame qu'est la Transat aurait-elle perdu à ce point le sens de ses obligations maternelles qu'elle refuserait d'accorder une part de ses gains à sa fille, la Transmed, en difficulté ? On nous annonce cependant qu'en 1975 le déficit de la Transmed disparaîtra ou sera atténué grâce à la subvention

versée par l'Etat au titre du principe de la continuité territoriale entre la France continentale et la Corse, conformément aux engagements pris en mars 1974 par le Premier ministre en visite dans l'île. Très bien, si cela n'aboutit pas à un relèvement des tarifs dont les usagers, vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, ont été menacés le 25 juillet 1974 !

J'ai recherché en vain le chapitre budgétaire contenant l'inscription de cette subvention. Sans doute pourrez-vous mieux orienter mes recherches, tout à l'heure ?

L'application de la continuité territoriale me conduit naturellement au second point de mon propos, les tarifs. Le Gouvernement a engagé à ce sujet une procédure de consultation avec les chambres de commerce d'Ajaccio et de Bastia. L'étude conduite par ces deux compagnies consulaires sera prochainement transmise au Gouvernement.

Voici mon sentiment sur la consultation, et sur la réforme des tarifs elle-même. Pour la consultation des chambres de commerce, j'espère que le Gouvernement ne s'arrêtera pas à leur avis, certainement de grande qualité, mais, en tant qu'élu, je souhaite que les assemblées élues soient consultées — je veux parler des conseils généraux et des conseils régionaux.

Quant aux tarifs, il conviendrait d'appliquer à la Corse une double mesure : d'abord, étendre à l'île française le système mis en place par l'Italie pour la liaison entre son territoire continental et ses îles.

Ce système, c'est le tarif ferroviaire applicable à une distance forfaitaire de 100 kilomètres. Il a donné d'excellents résultats pour la Sardaigne, qui supporte moins que la Corse le poids de son isolement géographique. Pourquoi la France ne s'en inspirerait-elle pas ?

Ensuite, il faudrait moduler les tarifs en fonction, d'une part, du caractère social de certains produits transportés — par exemple, les produits de grande consommation sur lesquels la T.V.A. est de 7 p. 100 — et, d'autre part, du caractère économique des produits qui bénéficient en Corse d'une réduction ou même d'une exonération de T.V.A. depuis la loi de finances pour 1963, reprise dans la loi de finances pour 1968.

Pour ces deux catégories de trafic, ne pourrait-on pas appliquer à la Corse les mesures adoptées par la S.N.C.F. en faveur de la Bretagne et de l'Auvergne pour compenser leur enclavement ? Au demeurant, peut-on concevoir une région naturellement plus enclavée qu'une île ? J'estime, monsieur le secrétaire d'Etat, que les solutions au problème tarifaire doivent être recherchées dans ces deux voies.

Un mot enfin sur la qualité du service maritime continent-Corse.

Incontestablement, un effort a été fait, ces dernières années, pour améliorer le matériel, pour le moderniser, spécialement par la mise en service des car-ferries. Sans doute faudrait-il y ajouter des navires transbordeurs du type de ceux que la S.N.C.F. a mis en service entre la France et l'Angleterre.

Il est inadmissible — et j'insiste particulièrement sur ce point — que les personnes qui souhaitent se rendre en Corse pour les vacances et, au besoin, embarquer leur voiture, soient obligées de réserver leurs places dès le mois de janvier ou de février pour juillet ou août.

J'en appelle à tous mes collègues qui, à l'approche de la période des vacances, m'abordent dans les couloirs ou me téléphonent pour me dire qu'un de leurs amis ou un parent ne parvient pas à obtenir une place de bateau. Naturellement, je ne puis rien faire pour les aider.

Mais je mesure, à travers ces difficultés celles que peuvent éprouver les passagers et les usagers ordinaires de nos lignes quand ils viennent dans notre région, soit pour la visiter, soit pour revoir leur famille.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaiterais également recueillir de votre part une réponse à cette dernière question : faudra-t-il encore réserver sa place en janvier ou en février 1975 pour pouvoir atteindre la Corse l'été suivant ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Christian Chauvel.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je traiterai du statut social du marin en vous présentant, toutefois, quelques remarques liminaires qui s'imposent.

Le rapport de la commission des finances ne recèle pas la même densité d'informations que le rapport pour avis de la commission de la production et des échanges présenté par M. Porelli. M. Gabriel, malgré une élocution « à voltage élevé », n'a pas terrassé les démons de l'indigence budgétaire. Ses protestations énergiques ne l'ont pas empêché de demander le vote d'un projet de budget qu'il a critiqué avec véhémence. Quelle logique !

Pour notre part, nous prétendons que la France, pour reprendre sa place parmi les grandes puissances maritimes, doit se doter d'une flotte de commerce dont le pavillon battra sur les grandes

lignes de trafic et d'une flotte de pêche en mesure de satisfaire, par ses apports, les besoins de la collectivité nationale. Des navires technologiquement adaptés sont nécessaires mais aussi, et surtout, des équipages bien formés et en nombre suffisant pour armer ces navires.

Le choix de la profession de marin exige de la part des hommes qui s'y engagent un intérêt certain pour les choses de la mer. L'appel de la mer, de son côté, ne peut trouver d'écho dans la population que si, en regard des obligations et des risques du métier, les hommes trouvent des satisfactions suffisantes.

La formation professionnelle, d'une part, et un régime social particulier d'autre part, doivent répondre aux aspirations légitimes des marins.

L'action culturelle et sociale de votre département couvre l'enseignement et l'apprentissage maritimes et la subvention à l'établissement national des invalides de la marine, ou E. N. I. M. Cet ensemble fondamental traduit la politique du Gouvernement à l'égard des gens de mer. Or, dans le projet de budget que vous présentez, sa part décroît fortement, puisque de 41,7 p. 100 en 1974, elle tombera, pour 1975, à 40,7 p. 100. Eu égard au taux d'inflation que nous connaissons actuellement, ce secteur de votre budget apparaît donc comme délibérément sacrifié.

Vous avez présenté à grand renfort de publicité le plan de croissance de la marine marchande en mettant l'accent sur le nombre des emplois créés. En fait, pour que ces emplois soient pourvus dans de bonnes conditions, il serait d'ores et déjà indispensable de définir une politique de formation des personnels, qu'il s'agisse des cadres ou du personnel d'équipage. De ce point de vue, la situation est inquiétante et votre projet de budget ne contribue pas à atténuer les craintes des marins.

En ce qui concerne, par exemple, les écoles d'apprentissage maritime, qui ont fait le plein lors de la dernière rentrée scolaire, la participation financière de l'Etat ne représente plus que 55 p. 100 des frais, alors que les charges salariales ont été imposées par l'Etat.

Ces écoles, géographiquement dispersées, doivent être dotées, en outre, d'un personnel sélectionné et de moyens adaptés à une formation active, et notamment nautique. Les crédits que vous leur allouez ne leur suffiront pas à remplir leurs missions dans la conjoncture présente.

Vous ne pouvez pas à la fois proposer au pays un plan de développement de sa flotte et refuser aux établissements les moyens de former les hommes qui constitueront, demain, les équipages des navires. Sacrifier l'enseignement, c'est sacrifier l'avenir et faire insulte aux marins des générations passées.

L'histoire de notre marine est celle de milliers de travailleurs de la mer qui, jour après jour, sur toutes les mers du globe, ont assuré hier et assurent encore aujourd'hui la présence de notre pavillon dans le monde.

Pour tous ces hommes de la mer a été créé un régime spécifique de protection sociale et de retraite : l'E. N. I. M. La raison de sa création et les motifs de son développement trouvent leur origine dans les particularités du métier de marin.

La protection des marins et de leur famille devait être adaptée à la nature des risques encourus et des sujétions endurées, mais cette protection s'est relativement figée alors que, dans le même temps, celle des travailleurs à terre évoluait à juste titre, et leur assurait de nouveaux avantages.

Tant et si bien que de bons esprits ont vu dans l'unification des régimes une panacée, les régimes particuliers devant venir se fondre dans le moule commun. Or le vrai problème est celui de la nature et de l'importance des avantages accordés aux marins. Nous dénonçons le retard pris par le régime spécial des marins sans que, pour autant, les risques de leur métier aient été atténués, comme de récents événements de la mer l'ont démontré.

Ainsi, nous voulons accuser la faiblesse des retraites des marins les plus anciens et de ceux qui appartiennent aux basses catégories. Est-il normal, en effet, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'après vingt-cinq ans passés sur la mer, dans l'exercice d'un métier actif et dangereux par excellence, un matelot de quatrième catégorie ne touche qu'une retraite à peine supérieure à neuf cents francs par mois, ce qui ne correspond pas même au S. M. I. C. ?

Nous protestons également contre l'application injuste du décret du 7 octobre 1968 qui distingue arbitrairement les pensionnés, suivant qu'ils ont pris leur retraite avant ou après cette date. Nombre d'entre eux ne peuvent pas bénéficier des mesures de surclassement catégoriel alors qu'ils ont exercé des fonctions qui pourraient leur en donner le droit.

Nous demandons la suppression de l'abattement à vingt-cinq annuités des services de guerre ouvrant droit à bonification.

Nous réclamons la suppression de la retraite proportionnelle et sa transformation en retraite complète à cinquante ans, avec la garantie d'un minimum de ressources décent.

De même, pour les prestations sociales, nous voulons, d'une part, que des moyens soient dégagés pour accroître le personnel

de l'E. N. I. M. afin d'accélérer le remboursement des frais médicaux, d'autre part, que le système du tiers-payant soit appliqué à tous les pensionnés qui ne garderaient à leur charge que le montant du ticket modérateur.

Certes, en examinant votre projet de budget, nous avons conscience du fossé qui sépare les justes revendications des marins actifs et en retraite des moyens mis à la disposition de l'E. N. I. M. Quel que puisse être le montant de la subvention de l'Etat, nous l'estimerons toujours trop faible si elle ne permet pas d'engager une véritable politique sociale maritime.

Si nous voulons que les jeunes entrent nombreux dans la profession maritime, il convient de la rendre attractive pour eux et leur famille.

En outre, la collectivité nationale doit se préoccuper de la situation matérielle des anciens marins en leur garantissant un minimum de ressources et en leur assurant les moyens d'une retraite heureuse, car ils l'ont bien mérité.

L'avenir de notre marine en dépend. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Rocca Serra.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Monsieur le secrétaire d'Etat, dans cette intimité matinale, je limiterai mon intervention à la desserte de la Corse et, plus particulièrement, au trafic des marchandises.

Vous ne serez pas surpris de constater une certaine convergence entre mon propos et celui de mon collègue Zuccarelli, comme entre ses observations et celles que j'ai eu maintes fois l'honneur de présenter au cours des derniers mois. Le coût de l'insularité, qui grève si lourdement notre économie et qui constitue même pour elle un handicap majeur, l'inadaptation du régime de nos transports, l'incohérence des structures tarifaires nous ont conduits aux mêmes analyses et à des conclusions très voisines.

C'est pourquoi les assemblées régionale et départementale, les compagnies consulaires et les groupements socio-professionnels de notre île considèrent le problème des transports maritimes comme le plus important de tous, car la solution de tous les autres lui est subordonnée, qu'il s'agisse du tourisme, de l'agriculture ou de l'industrie.

Certes, vous entendrez des différences de tonalité dans la revendication et les suggestions présentent des nuances, souvent plus apparentes que réelles d'ailleurs, mais l'unanimité est acquise pour proclamer qu'il est urgent de trouver une solution.

Nous demandons l'application du principe de la continuité territoriale et nous avons accueilli avec satisfaction la déclaration prononcée par le Premier ministre, le 26 mars, à Ajaccio comme, plus récemment, le communiqué du 2 septembre.

Nous sommes persuadés que vous êtes vous-mêmes décidé à mettre en œuvre, dans les meilleurs délais, les moyens de cette politique. Nous devons reconnaître, en tout cas, que le principe a commencé d'être appliqué dans l'assimilation aux tarifs de la S. N. C. F. pour les transports de voyageurs. Une amélioration substantielle a été aussi enregistrée grâce à une dotation de dix-sept millions de francs inscrite dans la loi de finances rectificative du mois de juillet dernier : mais le problème du trafic des marchandises demeure entier.

Certes, on ne peut vous tenir rigueur de ne pas trouver dans ce projet de budget la traduction financière des mesures que vous comptez prendre afin d'appliquer au transport des marchandises le principe de la continuité territoriale. En effet, les études sont encore en cours. Vous avez ouvert une large consultation technique qui intéresse les chargeurs et les armateurs et vous avez décidé de lancer une nouvelle enquête très approfondie dont nous espérons qu'elle trouvera des résultats dans les délais que vous avez fixés, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> janvier.

Nous savons que vous ne tiendrez pas les parlementaires à l'écart de votre information, et nous vous en remercions à l'avance. Nous souhaitons également que, lorsque le coût des mesures sera chiffré, vous puissiez nous donner l'assurance qu'elles seront effectivement inscrites dans une prochaine loi de finances rectificative.

Dans cette perspective, je me bornerai à vous faire part de quelques réflexions.

D'abord, il faut sortir à tout prix de l'incohérence du régime actuel. Les transports de marchandises ne font pas l'objet d'une convention entre l'Etat et les compagnies de la conférence maritime, c'est-à-dire, essentiellement, la Compagnie méditerranéenne et sa filiale la Compagnie méridionale de navigation.

Ainsi, nous nous trouvons dans un régime étonnant, pour ne pas dire absurde, de monopole sans service public ou de liberté sans concurrence. Bien entendu, les tarifs de fret sont homologués sans que l'on soit prémuni, pour autant, contre un certain arbitraire. Bien mieux, les rotations de navires sont à la discrétion des compagnies. Celles-ci ne sont tenues, pour le trafic des marchandises à aucune obligation contractuelle, notamment dans

les ports secondaires. C'est pourquoi nous demandons l'établissement d'une convention et d'un régime qui mette en place un service public.

Deuxièmement, nous estimons que la desserte de la Corse doit être assurée par une flotte qui lui serait attachée. Chaque compagnie devrait tenir une comptabilité distincte offrant toutes garanties quant à l'affectation et à l'usage des subventions d'équilibre de l'Etat.

Troisièmement, les structures tarifaires sont entièrement à reviser pour être allégées et simplifiées. La tarification, globale et calibrée, devra être aussi parfaitement adaptée au trafic roulier.

D'autre part, et j'insiste sur ce point, on ne saurait parler d'une vraie continuité territoriale tant que dans les composantes des frais d'approche entrent les conséquences des ruptures de charges — accouage, transit ou frais annexes. Leur poids est à la fois exorbitant et inexplicable depuis la mise en service des cars-ferries. Les abus dont ils sont si souvent l'occasion ne sont pas le plus souvent le fait de la Corse.

Enfin, la desserte des ports secondaires doit être assurée dans de meilleures conditions, par une véritable coordination des horaires et une péréquation des tarifs excluant tout surfret.

Un jour le développement de la production insulaire viendra augmenter le volume des échanges, notamment à l'exportation. Ainsi se trouveront réalisées les conditions d'un meilleur équilibre d'exploitation.

Pour l'heure, la desserte de la Corse pose un grave problème auquel l'opinion publique est très sensible. Sa solution exige, à l'évidence, un grand effort, un effort soutenu dans le cadre de la solidarité nationale.

**M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial.** Très bien !

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

**M. Michel Crépeau.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vient une heure où on a l'impression que tout a été dit, ou presque. Pourtant j'éprouve un certain sentiment de malaise en constatant que l'on traite en moins de trois heures et devant des bancs à peu près vides, d'un budget aussi important pour l'avenir de notre pays que celui de la marine marchande.

C'est pourquoi je souhaite que vous puissiez, au nom du Gouvernement, prendre l'engagement qu'un grand débat aura lieu au cours de cette session ou de la session de printemps au cours duquel nous pourrions évoquer les importants problèmes posés par le nouveau droit de la mer que l'on s'est efforcé de mettre sur pied à Caracas, et définir — c'est le rôle du Parlement — la politique française à Genève.

Il conviendra de préciser, notamment, si nos intérêts y seront défendus directement ou si c'est la Communauté économique européenne qui sera chargée de négocier les accords intéressants les zones de pêche. Cette question est importante pour nous au moment où le nouveau gouvernement britannique envisagerait de négocier à nouveau sa participation au Marché commun, y compris au marché commun des pêches et alors que nos pêcheurs ont des intérêts directs sur les côtes d'Espagne et du Portugal, pays qui n'appartiennent pas à la Communauté économique européenne.

Aujourd'hui, je me contenterai de poser un problème fondamental : celui du prix du poisson et de l'organisation des marchés. Le développement de la pêche et le niveau de vie de nos marins passent, non seulement par la limitation des frais et des charges qui pèsent sur eux, mais aussi par une rémunération décente à la fois pour les armements et les équipages. Bien souvent, d'ailleurs, leurs intérêts sont liés lorsqu'il s'agit de navires armés à la part.

Or, on enregistre une aggravation considérable des charges. Je crois que le coût du carburant a augmenté en deux ans et demi de 420 p. 100. Les prix de vente n'ont pas suivi, et de très loin, cette évolution. On assiste, au contraire, à l'effondrement des cours de certains poissons, notamment des poissons nobles, en raison d'importations massives.

L'Italie a fait jouer les clauses de sauvegarde, la Grande-Bretagne également, mais on trouve sur le marché français des soles importées à des prix variant de quatre à six francs le kilogramme, qui ne peuvent évidemment pas être rémunérateurs, ni pour les équipages, ni pour l'armement.

Nécessairement la France doit, hélas ! importer des produits de la mer pour 50 p. 100 environ de sa consommation, ce qui ne serait pas le cas si nous disposions d'une marine marchande et d'une flotte de pêche suffisantes pour répondre à nos besoins. Le Gouvernement doit prendre des mesures. Je ne vous demande pas, monsieur le secrétaire d'Etat, d'interdire purement et simplement l'importation des produits de la mer, mais de mettre au point une réglementation qui fixerait un prix-plancher au-dessous duquel les importations seraient interdites.

Cela s'est déjà fait pour le marché de la viande et il est indispensable de prendre des mesures semblables pour les poissons, tout au moins pour les espèces nobles, c'est-à-dire les merlus, les merluillons, les soles et les daurades. Vous pourriez

ainsi, sans qu'il en coûte un sou au budget, donner aux marins des raisons de travailler et d'espérer car il est dommage que, dans notre pays, ce soit toujours le producteur qui ait le sentiment d'être un peu floué.

Pourriez-vous faire en sorte, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il n'en soit plus ainsi pour les marins pêcheurs ? J'espère que vous nous donnerez à ce sujet une réponse qui nous rassurera. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Louis Darinot.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai eu l'honneur de faire une croisière immobile de quelques heures sur le *France*, au large du Colentin.

J'ai pu ainsi constater à bord la tenue exemplaire de ceux que l'on voulait déjà faire passer pour les mutins du *France*. Je tiens à leur rendre, à cette tribune, l'hommage qu'ils méritent. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

J'avais d'ailleurs eu l'occasion de vous en entretenir, monsieur le secrétaire d'Etat.

Il importe de dénoncer la campagne de dénigrement et de calomnie, orchestrée par le Gouvernement, pour discréditer auprès de l'opinion l'équipage du *France* qui ne pouvait être tenu pour responsable des difficultés d'exploitation du paquebot. Nous devons dénoncer aussi les contradictions et l'incohérence des déclarations et des prises de position des différents membres du Gouvernement sur l'avenir du navire. Elles illustrent à la fois l'ignorance totale des problèmes que pose la reconversion de la flotte traditionnelle de passagers et la volonté, à peine camouflée, de laisser pourrir un conflit plutôt que de chercher à le résoudre en alliant réalisme et imagination.

Que penser, en effet, d'un ministre qui laisse engager une procédure de licenciement du personnel sans savoir encore quel sort la compagnie réserve au navire et, dans le même temps, annonce la mise en service prochaine d'un navire de remplacement mieux adapté ?

Face à tant d'incohérence et d'improvisation, il convient d'obtenir des explications et des assurances sur l'avenir du personnel.

Le Gouvernement doit donc répondre clairement à trois questions : quel avenir prévoit-on pour le navire ? Quel sort sera réservé aux personnels navigants et sédentaires, dans l'attente de la mise en service du navire à passagers de remplacement projeté ? Quelles sont les intentions du Gouvernement pour sauvegarder et développer la flotte de navires à passagers sous pavillon national ?

Pour leur part, à ces trois questions, les socialistes fixent des réponses précises.

D'abord, *France* mérite mieux que la casse et peut être encore utilisé dans des conditions d'exploitation totalement différentes et rentables.

Parmi les multiples projets et idées, deux au moins méritent de retenir une attention particulière : la transformation de *France* en navire d'exposition et son utilisation en hôtel flottant. Complémentaires, ces deux projets, qui ont déjà fait l'objet d'études approfondies, pourraient donner naissance à une formule originale d'exploitation.

Transformé en centre d'exposition commerciale et culturelle, assurant ainsi, dans la plupart des grands ports du monde, la promotion de nos produits, de nos industries et de notre culture, *France*, conservant l'essentiel de ses installations, continuerait cependant d'assurer en mer son service des passagers et, lors des séjours dans les ports, un service hôtelier qui lui procurerait un supplément de recette important.

Ainsi pourrait être garanti, quelques années encore, l'emploi d'une partie du personnel civil aujourd'hui durement confronté aux problèmes du chômage ou d'une difficile et hypothétique reconversion à terre.

Pour éviter le licenciement du personnel sédentaire, nous proposons, en second lieu, la constitution d'une société nationale de voyages et de tourisme, regroupant les moyens et les réseaux d'agences de voyages actuellement dispersés d'Air France, d'Ilavas, de la S. N. C. F., de la Transat et même du Crédit agricole, pour organiser et encourager, en liaison et avec le concours des comités d'entreprise et de diverses associations de tourisme à but non lucratif, toutes les formes de tourisme populaire.

Enfin, la crise que traversent les armements traditionnels, notamment européens, de navires à passagers, oblige à allier réalisme et imagination pour concevoir des navires et des exploitations mieux adaptés aux nouveaux besoins de transports et de loisirs en mer.

Si, à l'évidence, on ne peut concevoir des croisières populaires avec des paquebots traditionnels, il semble cependant possible d'imaginer des formes de tourisme maritime nouvelles, économiques et attrayantes, avec des navires spécialisés de type ferry.

Compte tenu des besoins saisonniers de transport de masse sur la Manche et en Méditerranée, notamment vers la Corse, l'armement français, à condition de bénéficier d'une aide publique comparable à celle accordée aux autres navires de la flotte, doit pouvoir mettre en service, dans des conditions rentables, des car-ferries convertis, en période creuse, en navires de croisière.

Convaincus de la nécessité de développer une flotte moderne de navires car-ferries de tous modèles, nous demandons des engagements précis du Gouvernement, car les marins ne peuvent plus se satisfaire de l'annonce régulière de la constitution de groupes d'études dont les travaux ne débouchent que sur des projets non suivis d'effets.

Nous espérons, monsieur le secrétaire d'Etat, que la commission d'enquête sur le France, dont nous avons demandé la création, sera bientôt constituée. Elle permettra de connaître, enfin, les chiffres exacts de la gestion.

Mais, attendrez-vous quatre mois avant de mettre en œuvre une solution réaliste et acceptable pour tous ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Sauf à terminer cette séance le jour levé, je ne pense pas pouvoir répondre à toutes les questions qui m'ont été posées. Je mesure cependant leur nombre et leur importance dans ce rendez-vous que nous avons aujourd'hui avec la mer.

Je vous propose donc, d'abord de donner suite à la suggestion formulée par M. Gabriel, et je m'engage à venir, un jour prochain, devant le groupe d'étude de la mer afin qu'ensemble nous puissions approfondir notre réflexion sur ces problèmes. Pour l'instant, je répondrai aux questions essentielles qui viennent d'être posées, me réservant de revenir ultérieurement sur celles que je n'aurai pu aborder.

M. Guerneur a évoqué de nombreux sujets, notamment celui relatif au droit de la mer en général et a surtout mis l'accent sur les difficultés que risquait de rencontrer notre pêche industrielle, en particulier au large des côtes norvégiennes.

Il convient, à cet égard, de rappeler que la Norvège a signé un accord avec la Communauté économique européenne, en vertu duquel il lui est consenti certaines mesures préférentielles sur le plan douanier en contrepartie du maintien des avantages de droit ou de fait dont bénéficiaient les pêcheurs communautaires devant les côtes norvégiennes. Par le biais de mesures de police, elle a décidé d'interdire la pêche à partir du 1<sup>er</sup> décembre prochain dans quatre zones situées à une distance de vingt à trente-cinq milles au-delà de ses eaux territoriales et qui sont précisément celles qui intéressent la pêche industrielle française. C'est là le point essentiel.

Comme je l'ai indiqué lors de ma première intervention, nous serons très vigilants sur ce problème et nous espérons le résoudre dans l'intérêt de la pêche française et au sein de la Communauté.

M. Ollivro a rappelé la position française sur le droit de la mer, prise à Caracas. Cette position, qui était d'ailleurs alignée sur celle de sept autres pays de la Communauté économique européenne, visait à accepter le principe des eaux territoriales à douze milles avec la création, au-delà de cette limite, d'une zone économique de deux cents milles, éventuellement, dans laquelle seraient sauvegardés simultanément les droits des pays côtiers, des pays pratiquant traditionnellement la pêche et aussi des pays en voie de développement.

Les divergences de point de vue qui sont apparues à Caracas n'ont pas permis d'aboutir à la conclusion d'un accord, si bien que les accords bilatéraux conclus par la France ont une particulière importance, notamment pour toute la pêche qui se pratique en Afrique et dans le nord-ouest de l'Atlantique, au large du Canada. Par ces accords bilatéraux, nous essayons de sauvegarder les intérêts de la pêche industrielle française. En ce qui concerne la poursuite de la négociation sur le droit de la mer, nous définirons ultérieurement, à Genève, notre position qui ne pourra être bien différente de celle que nous avons défendue à Caracas.

M. Denvers m'a demandé le montant des aides de l'Etat, en 1974, pour le secteur privé et le secteur public. La répartition du plan de relance s'est effectuée sur la base d'un quart pour les compagnies nationales et de trois quarts pour les sociétés privées, en ce qui concerne l'aide à l'investissement. Quant à la répartition du plan de développement, elle interviendra sur la base d'un demi pour les compagnies nationales et d'un demi pour les sociétés privées. De plus, s'y ajouteront des dotations en capital qui seront évidemment réservées aux compagnies nationales.

Parmi les nombreuses questions posées par M. Baudouin, je répondrai à la plus importante, celle relative au plan de déve-

loppement de la marine marchande. Les taux de couverture nominaux que nous voulons atteindre, objectif majeur qui a permis de mettre au point ce plan, sont les suivants :

Pour les produits pétroliers, le taux de couverture est de 90 p. 100. L'objectif de 100 p. 100 n'est pas visé car, dans la conjoncture actuelle, une marge d'erreur sur la quantité importée est à prévoir et les producteurs peuvent souhaiter participer ultérieurement aux transports. C'est pourquoi nous avons arrêté ce taux, alors que la loi ne fait obligation — certains orateurs l'ont souligné — que d'un taux de 67 p. 100.

Pour les marchandises sèches, le taux de couverture sera compris, en fin de plan, c'est-à-dire en 1980, entre 45 et 50 p. 100, sur la base d'un taux de croissance des transports maritimes de 8 p. 100 par an, chiffre que l'on admet usuellement comme norme.

Monsieur Duroméa, vous prétendez, à propos du France et du plan de développement, que j'ai refusé la discussion. J'ai répondu dans cette même enceinte à votre question d'actualité sur ce sujet et je vous en ai aussi entretenu longuement lorsque nous nous sommes rencontrés, au secrétariat d'Etat aux transports, où, avec vos collègues, vous avez été reçu dans les trois ou quatre jours qui ont suivi votre demande d'audience. Vous ne pouvez donc pas m'accuser d'avoir refusé le dialogue. Je n'ai pas davantage refusé de discuter avec les organisations syndicales, qui ont été reçues chaque fois qu'elles l'ont demandé, dans les quelques jours suivants. Il n'y a eu aucune exception à cette règle.

Quant au plan de développement, le hasard a fait que j'en ai remis un exemplaire à un parlementaire de votre groupe pour la simple raison qu'il me l'avait demandé. N'importe quel parlementaire qui m'aurait adressé la même demande aurait obtenu satisfaction à partir du moment où ce plan était officiel. On ne peut donc prétendre qu'il ait été tenu secret.

Vous avez aussi évoqué la place des petits cargos dans le plan de relance. Je précise que sur cinquante-trois navires à pondéreux, vingt-sept appartiennent à la catégorie des petits et moyens navires et que sur soixante et onze navires transporteurs de marchandises diverses, vingt et un relèvent du cabotage. Au total, sur 124 transporteurs de marchandises sèches, quarante-huit, soit 38 p. 100, relèvent de la catégorie des petits et moyens navires et sont essentiellement affectés au cabotage international.

Avec de nombreux autres orateurs, vous avez également soulevé le problème du navire de croisière. Vous savez que M. le Premier ministre a décidé de créer un groupe de travail pour étudier la possibilité de mettre en service un navire de croisière. Ce groupe est composé de représentants des armateurs — la C. G. M. et le comité central des armateurs —, des organisations syndicales et des services de la marine marchande. La décision a été prise le 27 octobre 1974, la première réunion a eu lieu le 8 novembre dernier et, dès maintenant, le groupe s'est fixé trois objectifs : étudier le marché, le type de navire à mettre en service et, enfin, la rentabilité d'un tel navire.

Les études vont donc bon train et la prochaine réunion du groupe se tiendra dans une quinzaine de jours.

A l'issue de ces réunions, auxquelles participent tous les intéressés, une décision pourra être prise.

Au sujet de l'aide aux carburants, question posée par M. Le Penck après bien d'autres intervenants, je ne puis, et je ne dois rien ajouter ni retrancher à ce que j'ai dit tout à l'heure. Il est vrai que, dans son principe, l'aide accordée en 1974 n'est pas renouvelable puisqu'elle avait pour but de permettre à la profession de s'adapter aux nouvelles conditions résultant de la hausse des carburants. Je ne refuse pas de revoir le problème au début de l'année prochaine, compte tenu de l'évolution des différents paramètres qui déterminent les prix de revient de la profession.

Quant à l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, je puis donner les chiffres suivants : en 1974, son déficit a été de 1 900 000 francs. J'ai demandé l'inscription d'un crédit de 800 000 francs au collectif, qui devrait ramener ce déficit à 1 100 000 francs. Au budget de 1975, une majoration de 1 500 000 francs est prévue, soit 13 p. 100 de plus qu'en 1974. Mais l'effort du Gouvernement doit être soutenu par celui des collectivités régionales et locales.

M. Georges a envisagé une solution pour le réarmement de France. Comme je l'ai indiqué ici même, aucune possibilité ne doit être rejetée, a priori, dès lors qu'elle est applicable. Je demande à M. Georges, comme à tous ceux qui ont proposé une solution concernant France de nous les transmettre afin que le secrétariat général à la marine marchande puisse les étudier en profondeur et juger de leurs possibilités d'application.

M. Bardol a relevé le niveau atteint par le déficit du commerce extérieur. C'est la deuxième raison, s'ajoutant au taux de couverture de nos échanges, qui nous a conduits à mettre sur pied et à faire accepter le plan de croissance de la marine marchande qui revêt effectivement une particulière importance.

La pêche artisanale et la pêche industrielle accusent, certes, un déficit au niveau de la balance commerciale. Le Gouvernement en est conscient et a pris des mesures pour y remédier. En particulier, pour la pêche artisanale, la dotation du F. D. E. S. passera de 45 à 60 millions de francs et le taux des prêts restera fixé au niveau de 5 p. 100, ce qui est malgré tout assez remarquable dans la conjoncture actuelle.

M. Le Sénéchal s'est inquiété de la progression des crédits consacrés à la construction navale.

Il est normal, je l'ai observé dans mon exposé liminaire, que la production des chantiers augmentant, l'aide augmente aussi, puisque les critères n'ont pas changé.

Notre objectif demeure que nos chantiers restent compétitifs dans un contexte mondial, où tous les pays qui possèdent des chantiers navals leur accordent la même aide.

Notre action est donc conforme à celle qui se développe à l'échelon mondial; elle ne peut d'ailleurs être autre, étant entendu, j'en suis d'accord, que les petits chantiers méritent une aide spéciale.

M. Mauger a abordé les problèmes des marins pêcheurs artisans, sujet dont nous reparlerons. Cette profession, j'en suis très conscient, car j'ai souvent eu l'occasion de rencontrer ses représentants, subit de plein fouet la hausse des carburants. Dans le même temps, les effets de cette hausse ont été accentués par une certaine stagnation du prix du poisson, ce qui place ces artisans dans une situation difficile.

J'ai noté votre proposition que je transmettrai au ministère de l'économie et des finances. Quant à l'incident que vous avez relaté, je vous communiquerai les résultats de l'enquête.

**M. Pierre Mauger.** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. M. Zuccarelli a évoqué le problème de la desserte de la Corse et du déficit de la Compagnie transméditerranéenne, dont il souhaite connaître le montant.

Ce déficit atteindra — car il faut parler au futur — à la fin de l'année 1974, un peu moins de 60 millions de francs. De toutes façons, je lui communiquerai les chiffres dès qu'ils seront définitivement arrêtés.

La continuité territoriale pour les voyageurs ne devrait plus soulever de difficultés depuis les dernières mesures qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre dernier.

Pour les marchandises, la commission présidée par M. Artaud-Macari, de même que les chambres de commerce de Bastia et d'Ajaccio doivent déposer leurs propositions le 1<sup>er</sup> décembre prochain. La date, initialement fixée au 1<sup>er</sup> octobre, a été reportée à la demande des deux assemblées consulaires.

Il sera alors procédé à une synthèse de ces propositions.

Enfin j'ai noté son désir de voir les parlementaires associés aux conclusions de ces commissions.

M. Chauvel, en dehors des problèmes de formation de personnel qui relèvent des crédits de l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, a traité des problèmes généraux de l'établissement national, des invalides de la marine. Je n'entrerai pas dans le détail car nous connaissons tous les problèmes qui se posent en l'occurrence. Je dirai simplement qu'un effort particulièrement important a été accompli en la matière, puisque les catégories les plus modestes ont vu leurs pensions augmenter de 47 p. 100 en vingt mois. Ces chiffres traduisent clairement l'importance de l'effort consenti par le Gouvernement.

M. de Rocca Serra s'est montré très sensible à la desserte des ports secondaires. Nous en avons parlé et nous en reparlerons bientôt, puisque nous avons mis sur pied une structure de travail chargée d'étudier le problème et de définir la meilleure façon de le résoudre.

M. Crépeau a évoqué l'évolution inquiétante du prix du poisson à La Rochelle. Je connaissais ce problème pour avoir récemment reçu des délégations professionnelles qui m'avaient tenu des propos identiques à ceux de M. Crépeau. La fermeture des marchés italien et britannique n'a pas été confirmée. Il semblerait même qu'en ce qui concerne le marché italien, si fermeture il y a eu, elle ait cessé. Le prix-plancher aux frontières françaises que vous avez demandé ne me paraît malheureusement pas pouvoir être retenu dans le cadre du Marché commun, puisqu'il serait absolument contraire aux règlements communautaires. On peut espérer que l'entrée en vigueur prochaine des quotas pour la pêche de la sole dans la mer du Nord réduira les importations de ce produit en provenance des Pays-Bas et soulagera d'autant le marché national du poisson noble. Dans l'immédiat, je ne vois pas quelle autre mesure nous pourrions envisager pour remédier aux importations que vous déplorez.

M. Darinot m'a parlé du France. Je suis bien d'accord avec lui que les problèmes qui se posent concernent l'emploi de l'équipage et de l'avenir du navire. En fait, le conflit est venu, en partie, pendant longtemps, du fait qu'il n'y avait pas de solution de remplacement — je l'ai dit bien souvent et ici même — qui n'impliquât le désarmement du navire. Il fallait donc

désarmer, puis s'occuper de l'emploi du personnel et de l'avenir du navire. En revanche, mes interlocuteurs mettaient comme préalable à la recherche de toute solution le maintien du navire en service. Or, comme il n'est mathématiquement pas possible de passer d'une exploitation déficitaire de l'ordre de 100 millions de francs par an à une exploitation à peu près équilibrée sans qu'il y ait discontinuité, nous ne pouvions éviter la phase de désarmement. La discussion est maintenant engagée entre les syndicats et la direction de la compagnie. Pour l'avenir, toutes les propositions sérieuses sont étudiées de façon approfondie au secrétariat général à la marine marchande.

**M. Louis Darinot.** Le problème est urgent !

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. Certes ! mais les propositions que nous avons reçues sont finalement beaucoup plus des déclarations d'intention que de véritables solutions. Compte tenu du niveau atteint par le problème, il nous faut des propositions très précises dans tous les domaines. Nous devons d'abord être méthodiques. Mais il ne résultera aucun retard de ces études.

Je ne reviendrai pas sur le problème des navires de croisière que j'ai déjà abordé. Quant à celui que posent les cars-ferries, il s'inscrit dans le cadre du plan de développement et il sera étudié par le conseil supérieur de la marine marchande.

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du secrétariat d'Etat aux transports (IV. — Marine marchande).

#### ETAT B

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

« Titre III : 5 302 022 francs ;  
« Titre IV : 68 146 300 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'ETAT

« Autorisations de programme : 14 843 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 4 776 700 francs. »

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

« Autorisations de programme : 924 702 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 643 249 900 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. Le Gouvernement demande la réserve du vote des titres III, IV, V jusqu'au vote sur le titre VI de l'état C.

**M. le président.** La réserve est de droit.

La parole est à M. Josselin, pour expliquer son vote sur le titre VI.

**M. Charles Josselin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, comme vous pouvez vous y attendre, vos explications ne nous ont pas pleinement satisfaits.

Un plan de modernisation et de développement ne vaut que par les moyens qui l'accompagnent. Or, il ne nous semble pas que le budget de 1975 comporte des moyens suffisants pour que vous puissiez atteindre vos objectifs.

Au-delà de tous les sujets d'insatisfaction que les orateurs du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche ont invoqués, il en est un autre qui mérite à mes yeux d'être souligné un peu plus particulièrement — vous savez qu'il me tient à cœur — c'est celui du cabotage, pour une triple raison.

Une raison financière, parce que le transport sur courte distance a coûté, en 1972, 2,5 milliards de francs. Or 8 p. 100 seulement de ce transport a été assuré par l'armement français. Cela représente une perte de deux milliards de francs pour 1972 et, depuis, la situation n'a guère dû s'améliorer.

Une raison sociale, parce que la flotte du cabotage est celle qui crée le plus d'emplois, et des emplois recherchés dans la mesure où ils offrent beaucoup plus de chances de promotion que dans d'autres secteurs et permettent de mener une vie plus normale, singulièrement sur le plan familial.

Une raison de politique générale enfin, parce que le développement du cabotage permettrait de valoriser nos 3 000 kilomètres de côtes. Ce disant, je songe aux régions maritimes périphériques qui sont pénalisées parce qu'excentrées par rapport aux centres industriels importants.

Avec des équipements portuaires désenclavés et des implantations industrielles et commerciales, ce cabotage peut et doit être un instrument d'aménagement du territoire. Nous n'avons pas trouvé dans le projet de budget pour 1975 ce qui permettrait d'atteindre cet objectif. Cette raison, s'ajoutant à toutes celles qui ont été déjà développées, conduira le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche à rejeter le titre VI et, puisque ce sera ce soir le seul scrutin public, je me permets d'anticiper en disant qu'il traduira, en ce qui nous concerne, notre refus de l'ensemble du budget.

M. Guéna, répondant à un journaliste lors d'une conférence de presse, à la suite d'une réunion du conseil supérieur de la marine marchande, déclarait il y a un an : « Mon budget était convenable, c'est seulement par hasard qu'il a été refusé ; il manquait seulement quelques députés de la majorité ».

En fait, ce n'était pas tout à fait aussi simple. Il s'est trouvé que l'an dernier, quelques députés de la majorité — un au moins — ont tenu à mettre leur vote en harmonie avec leurs critiques. Cette année, vous avez préféré éviter — sait-on jamais ? — un début de cohérence chez les députés de la majorité, mais surtout éviter, pour des raisons arithmétiques évidentes, que votre budget ne soit refusé. En ce qui nous concerne, nous entendons être cohérents et mettre notre vote en accord avec le fond de notre pensée. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Cermolacce, pour une explication de vote.

**M. Paul Cermolacce.** Nous avons demandé, pour devancer les intentions qui animent M. le secrétaire d'Etat, un scrutin public sur le titre VI, afin que chacun puisse se prononcer en toute connaissance de cause.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne nous avez nullement convaincus. Vous avez répondu à côté des questions et vous nous avez proposé de venir devant le groupe d'études de la mer. Mais ce groupe d'études, quels que soient ses mérites, n'est pas l'Assemblée nationale. Pourquoi vous refuser à un débat public ?

Vous avez déclaré que vous n'aviez jamais refusé de discuter et que vous étiez prêt à la concertation et au dialogue. Or, je tiens à vous faire observer que vous avez mis les organisations syndicales devant le fait accompli. Certes, vous nous avez reçus ensuite. Nous avons discuté. Mais lorsque vous avez évoqué votre plan de croissance, je vous ai fait remarquer qu'il comportait nombre de lacunes, plus particulièrement en matière de cabotage puisque les gros porteurs et les pétroliers avaient la grosse part. Mais, même sur ce point, on pourrait discuter.

Avez-vous envisagé, par exemple, une prochaine réouverture du canal de Suez et les impératifs qu'elle entraînera ? Cela ne va-t-il pas modifier fondamentalement la conception de votre plan de croissance ? N'y a-t-il pas lieu d'entreprendre une large confrontation avec les organisations syndicales et les groupes politiques de cette Assemblée ? Ne conviendrait-il pas d'envisager le plus tôt possible un grand débat, car l'avenir de notre marine marchande pose un problème urgent et crucial ?

Je le répète : rien sur les pensions, rien sur la pêche, rien sur l'avenir du France, rien sur la construction des cargos de moyen et petit tonnage ! Dans ces conditions, comment vous faire confiance ?

Nous avons demandé un scrutin et il aura valeur de scrutin à nos yeux sur l'ensemble de votre politique. Dans ces conditions, ne soyez pas étonné que nous votions contre. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits du titre VI concernant les autorisations de programme et les crédits de paiement.

Je suis saisi par le groupe communiste et par le Gouvernement d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...  
Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	469
Nombre de suffrages exprimés.....	469
Majorité absolue.....	235
Pour l'adoption.....	289
Contre .....	180

L'Assemblée nationale a adopté

Nous allons maintenant procéder au vote sur les titres III, IV et V qui avait été précédemment réservé.

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

(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.** Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports, concernant la marine marchande.

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

— 2 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à dix heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1975, n° 1180 (rapport n° 1230 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Services du Premier ministre (suite) :

Section V : Commissariat général au Plan d'équipement et de la productivité.

(Annexe n° 34. — M. Bouloche, rapporteur spécial ; avis n° 1235, tome XVII, de M. La Combe, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Intérieur et rapatriés. — Aménagement du territoire :

(Annexe n° 22 [intérieur et rapatriés]. — M. Fossé, rapporteur spécial ; avis n° 1234, tome II, de M. Gerbet, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

(Annexe n° 23 [aménagement du territoire]. — M. Louis Sallé, rapporteur spécial ; avis n° 1235, tome XVI, de M. Guermeur, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 19 novembre, à trois heures cinquante.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,  
JACQUES RAYMOND TEMIN.

# QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

## RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

### QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Article 139 du règlement :

« 1. Les questions écrites sont rédigées, notifiées et publiées dans les conditions fixées par l'article 133. En outre, elles ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ;

« 2. Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption ;

« 3. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler des éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;

« 4. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu la réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois ;

« 5. Dans le cas où la question écrite est transformée en question orale, celle-ci prend rang dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 133 ;

« 6. Font l'objet d'un rappel publié au Journal officiel les questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans les délais prévus aux alinéas 2, 3 et 4 du présent article ;

« 7. Le texte des questions écrites est reproduit dans les rappels. Il est communiqué aux auteurs des questions en même temps que le rappel leur est notifié. »

### QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

*Guyane (extension à ce département d'outre-mer des dispositions législatives relatives aux aides aux jeunes agriculteurs désirant s'installer).*

14982. — 19 novembre 1974. — M. Rivière rappelle à M. le ministre de l'agriculture que si le décret n° 74-714 du 31 juillet 1974 a étendu aux quatre départements d'outre-mer les dispositions de l'article 26 et, après adaptations, celles de l'article 27 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962, complémentaire à la loi d'orientation agricole, concernant le fonds d'action sociale pour l'aménagement des structures agricoles, par contre, le décret n° 74-715 du 31 juillet 1974, portant application de l'article 27 de la même loi, adapté aux départements d'outre-mer et relatif aux aides accordées à certaines catégories d'exploitants agricoles, en cas d'installation ou d'agrandissement de leur exploitation ainsi qu'en cas de cessation d'activité, ne concerne que les exploitants des départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion. Qu'il s'ensuit que ce texte ne s'applique pas dans le département de la Guyane. Il lui demande les raisons de cette grave omission qui ne peut trouver sa justification dans l'absence de S. A. F. E. R. dans le département de la Guyane, dès lors que les lois n° 60-808 du 5 août 1960 d'orientation agricole et n° 62-933 du

8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation permettaient expressément au Gouvernement dans leurs articles respectifs 42 et 30 de procéder à toutes adaptations nécessitées par la situation des départements d'outre-mer. Rien, donc, n'empêchait, par les adaptations nécessaires, d'accorder aux exploitants agricoles de la Guyane les aides prévues dans le décret n° 74-715 du 31 juillet 1974 et notamment ceux intéressant les jeunes agriculteurs locaux désirant s'installer. Il lui demande dans ces conditions de proposer au Gouvernement le texte d'un décret contenant les adaptations propres à la Guyane qui permette de faire bénéficier les exploitants agricoles de ce département des aides susrappelées instituées par l'article 27 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962.

*Guyane (extension à ce département d'outre-mer des dispositions législatives relatives aux aides aux jeunes agriculteurs désirant s'installer).*

14983. — 19 novembre 1974. — M. Rivière rappelle à M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer que si le décret n° 74-714 du 31 juillet 1974 a étendu aux quatre départements d'outre-mer les dispositions de l'article 26 et, après adaptations, celles de l'article 27 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962, complémentaire à la loi d'orientation agricole, concernant le fonds d'action sociale pour l'aménagement des structures agricoles, par contre, le décret n° 74-715 du 31 juillet 1974, portant application de l'article 27 de la même loi adapté aux départements d'outre-mer et relatif aux aides accordées à certaines catégories d'exploitants agricoles, en cas d'installation d'agrandissement de leur exploitation ainsi qu'en cas de cessation d'activité, ne concerne que les exploitants des départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion. Qu'il s'ensuit que ce texte ne s'applique pas dans le département de la Guyane. Il lui demande les raisons de cette grave omission qui ne peut trouver sa justification dans l'absence de S. A. F. E. R. dans le département de la Guyane, dès lors que les lois n° 60-808 du 5 août 1960 d'orientation agricole et n° 62-933 du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation permettaient expressément au Gouvernement dans leurs articles respectifs 42 et 30 de procéder à toutes adaptations nécessitées par la situation des départements d'outre-mer. Rien, donc, n'empêchait, par les adaptations nécessaires, d'accorder aux exploitants agricoles de la Guyane les aides prévues dans le décret n° 74-715 du 31 juillet 1974 et notamment ceux intéressant les jeunes agriculteurs locaux désirant s'installer. Il lui demande dans ces conditions de proposer au Gouvernement le texte d'un décret contenant les adaptations propres à la Guyane qui permette de faire bénéficier les exploitants agricoles de ce département des aides susrappelées instituées par l'article 27 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962.

*Personnel hospitalier  
(congés supplémentaires accordés pour l'année 1974).*

14984. — 19 novembre 1974. — M. Simon-Lorière appelle l'attention de Mme le ministre de la santé sur la diversité d'interprétation dont a pu faire l'objet la circulaire du 20 mai 1974 relative aux congés accordés aux agents des établissements d'hospitalisation, de soins ou de cure publics pour l'année 1974. Cette circulaire précise notamment les trois jours qui, en dehors des fêtes légales, pouvaient être chômés et payés pour l'ensemble des personnels des établissements hospitaliers publics en 1974. Il apparaît que certains directeurs d'éta-

blissement ont appliqué cette mesure de façon libérale en accordant les journées de congés supplémentaires en cause à l'ensemble de leurs personnels, que ceux-ci aient assuré ou non leur service ces jours-là alors que d'autres ont limité les dispositions de la circulaire aux seuls agents ayant travaillé l'une de ces trois journées et cela sous la forme de récupération. Il lui demande qu'à l'avenir les textes de cet ordre ne soient pas rédigés de façon pouvant donner lieu à une interprétation restrictive, limitant de ce fait la portée des mesures prévues.

*Moyen-Orient (conséquences de la prise de position du chef de l'O. L. P. à l'O. N. U.).*

14985. — 19 novembre 1974. — M. de Bénouville avait demandé à M. le ministre des affaires étrangères, dans sa question écrite n° 14809, si le chef de l'O. L. P. lui avait donné, au cours de leur rencontre de Beyrouth, des assurances sur le droit à l'existence de l'Etat d'Israël. Cette question est devenue sans objet depuis que le chef palestinien a répondu par le discours que l'on sait à la tribune des Nations Unies où nous avons été, hélas, parmi les tout premiers à lui permettre d'accéder. C'est pourquoi il lui demande quelle suite va donner le Gouvernement français à l'échec que constitue pour nous ce qui nous a été rapporté de l'entretien de Beyrouth dont le chef de l'O. L. P. vient, implicitement, de dire à l'O. N. U. qu'il ne tiendrait aucun compte.

*Postes (personnels du corps de la révision des travaux de bâtiment des P. T. T.).*

14986. — 19 novembre 1974. — M. Hersant demande à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications quelles mesures il entend prendre pour améliorer la situation administrative des personnels du corps de la révision des travaux de bâtiment des P. T. T. donnant à ces personnels des possibilités de carrière et des conditions de rémunération en rapport avec leur qualification et leurs responsabilités.

*Société Le Nickel (subvention au budget de 1975).*

14987. — 19 novembre 1974. — M. Odru demande à M. le secrétaire d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer s'il peut expliciter les raisons qui ont conduit le Gouvernement à accorder, dans le budget 1975, une subvention de 50 millions de francs à la société Le Nickel du groupe Rothschild. Les fonds publics ne sont-ils pas ainsi utilisés pour favoriser une éventuelle prise de participation de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine dans les actions de la société Le Nickel, participation souhaitée par le groupe Rothschild.

*Documentalistes (accès des professeurs certifiés aux emplois de documentaliste).*

14988. — 19 novembre 1974. — M. Lafay expose à M. le ministre de l'éducation qu'une circulaire du 10 février 1962 a défini les conditions de création et de fonctionnement des services de documentation et d'information pédagogiques des établissements d'enseignement du second degré. A la lecture de cette instruction et de celles qui l'ont complétée, les modalités de recrutement des personnes susceptibles d'assumer la responsabilité de ces services semblent être empreintes d'une certaine souplesse et laisser, par conséquent, une marge d'appréciation dans le choix et la nomination des candidats. Il lui saurait gré de bien vouloir lui faire connaître si cette impression est actuellement justifiée et il attacherait du prix à savoir si des professeurs certifiés sont présentement à même de se voir confier la charge de services de documentation et d'information pédagogiques dans des lycées ou des collèges. Dans la négative, il souhaiterait que lui fût indiquée la référence des textes qui s'opposeraient à la désignation de fonctionnaires de ce grade pour occuper de tels emplois.

*Transports aériens.*

(service de repas sur les lignes intérieures françaises).

14989. — 19 novembre 1974. — M. Cousté constatant que sur le trafic aérien intérieur aucune compagnie ne sert de repas à bord de ses appareils même pendant les heures habituelles des repas (entre midi et quatorze heures et entre dix-neuf et vingt heures) demande à M. le secrétaire d'Etat aux transports s'il peut préciser les raisons qui s'opposent à un tel service qui serait particulièrement apprécié de la clientèle, même si celui-ci devait éventuellement être l'objet d'une rémunération spéciale.

*Hôpitaux (fermeture du service des « grands brûlés » de l'hôpital Edouard-Herriot de Lyon).*

14990. — 19 novembre 1974. — M. Cousté demande à Mme le ministre de la santé quelles mesures d'urgence et provisoires elle entend prendre du fait de la fermeture du service des « grands brûlés » de l'hôpital Edouard-Herriot, à Lyon, qui ne peut plus recevoir de malades, faute d'infirmières.

*Permis de construire (aggravation des sanctions au défaut de publicité sur le terrain).*

14991. — 19 novembre 1974. — M. Massot rappelle à M. le ministre de l'équipement que le décret n° 70-446 du 28 mai 1970 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 87 du code de l'urbanisme et de l'habitation et relatif au permis de construire prescrit, dans son article 29, une double publicité tant par affichage sur le terrain que par affichage en mairie; que l'affichage en mairie ouvre aux tiers un délai de quatre mois pour consulter les plans annexés au dossier; que l'arrêté du 28 mai 1970 relatif à l'application dudit article 29 stipule que « l'affichage sur le terrain est assuré par les soins du bénéficiaire du permis de construire sur un panneau rectangulaire dont les dimensions sont supérieures à 80 centimètres. Ce panneau indique le nom ou la raison sociale du bénéficiaire, la date du permis de construire et la nature des travaux. Ces renseignements doivent demeurer lisibles de la voie publique pendant toute la durée du chantier »; qu'un autre texte prévoit également une publicité dans un journal d'annonces légales; mais que l'affichage sur le terrain est, de toute évidence, la seule publicité efficace à l'égard des tiers, surtout lorsqu'il s'agit de la démolition et de la reconstruction d'un immeuble; qu'en effet, les particuliers ne font pas leur lecture habituelle des journaux d'annonces légales; qu'ils n'ont aucune raison d'aller périodiquement en mairie s'assurer de l'existence ou de la non-existence d'un permis de construire concernant un immeuble qui conserve sa vie normale dans le quartier; que le promoteur se garde bien de donner l'éveil par des expulsions de locataires, des fermetures de boutiques avant l'expiration du délai de treize mois prévu à l'article 29 ci-dessus mentionné; qu'il fait valider son permis pour une nouvelle année et ne libère l'immeuble à démolir qu'après l'expiration du délai pendant lequel l'intervention des tiers est possible; que l'observation de l'obligation d'affichage sur le terrain est sanctionnée par une amende maximum de 2 000 francs dont le montant est insignifiant comparé à l'avantage retiré par le promoteur de n'avoir pas à redouter les interventions et réclamations des tiers. Il lui demande, en conséquence, si, dans l'intérêt des tiers, il ne conviendrait pas d'envisager de sanctionner le défaut d'affichage sur les lieux par la nullité du permis de construire ou de décider que les tiers conservent la possibilité de consulter le dossier et d'exercer un recours jusqu'à la fin des travaux de démolition précédant immédiatement la construction.

*Impôt sur le revenu (invalides et victimes de guerre: quotient familial de 1,5 pour les ménages dont un membre est pensionné à 100 p. 100).*

14992. — 19 novembre 1974. — M. Lafay rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances qu'antérieurement à la promulgation de la loi de finances pour 1971 les contribuables célibataires, titulaires de la carte d'invalidité prévue à l'article 173 du code de la famille et de l'aide sociale ou présentant une invalidité, au moins égale à 40 p. 100, indemnisée au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre ou de la législation relative aux accidents du travail, étaient privés par leur mariage du bénéfice de la majoration d'une demi-part que leur accordait, pour le calcul de leur revenu imposable l'article 195-3 du code général des impôts en raison de leur état d'invalidité. Les conséquences de cette anomalie ont été quelque peu atténuées par l'article 2-VIII de la loi de finances précitée qui prescrit le maintien de cette demi-part lorsque chacun des conjoints se trouve placé dans l'un des cas d'invalidité dont il a été fait ci-dessus mention. Ce texte ne remédie pas, pour autant, totalement à l'inéquité qui marquait la situation existant avant sa publication. En effet, si, comme l'affirme l'administration, un invalide peut effectivement, en se mariant, trouver auprès de son conjoint valide un soutien et une aide familiale faisant défaut aux ménages qui entrent dans le champ d'application de l'article 2-VIII de la loi de finances pour 1971, ce soutien et cette aide n'ont assurément pas un caractère et une valeur absolus. Ils varient selon les circonstances et il est, de ce fait, indéniable que les bienfaits inhérents à la constitution d'un foyer sont presque incontestablement altérés lorsque l'un des conjoints souffre d'une infirmité lui causant une incapacité permanente majeure. Il en va, sans conteste, ainsi pour les personnes qui présentent un taux d'invalidité de 100 p. 100 et singulièrement

pour les aveugles. Dans ces cas la suppression consécutive au mariage de la demi-part susindiquée du quotient familial méconnaît véritablement la réalité des choses. Une évolution du droit fiscal, seulement ébauchée par la loi de finances pour 1971, devrait donc se réaliser sur ce point. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître si ce souhait, qui traduit l'espérance de l'ensemble des grands invalides, est susceptible de recevoir prochainement satisfaction par l'adjonction à l'article 195 du code général des impôts d'une disposition qui accorderait, pour la détermination de leur revenu imposable, un quotient familial de 2,5 aux ménages dont l'un des conjoints serait affecté par une infirmité lui occasionnant un taux d'invalidité de 100 p. 100, et notamment par une cécité.

*Licenciements établissements industriels de Montreuil  
(Seine-Saint-Denis).*

14993. — 19 novembre 1974. — **M. Odru** expose à **M. le ministre du travail** que près de 2 500 travailleurs des Etablissements Arena, Grandin, Dentzer, Chapuiset et L. C. C. de Montreuil (Seine-Saint-Denis) sont actuellement, sous des prétextes divers, menacés de licenciement. Il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour refuser ces licenciements et maintenir intégralement les activités industrielles de ces établissements sur la ville de Montreuil.

*Licenciements établissements industriels de Montreuil  
(Seine-Saint-Denis).*

14994. — 19 novembre 1974. — **M. Odru** expose à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** que près de 2 500 travailleurs des établissements Arena, Grandin, Dentzer, Chapuiset et L. C. C. de Montreuil (Seine-Saint-Denis) sont actuellement, sous des prétextes divers, menacés de licenciement. Il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour refuser ces licenciements et maintenir intégralement les activités industrielles de ces établissements sur la ville de Montreuil.

**REPONSES DES MINISTRES**

AUX QUESTIONS ECRITES

**PREMIER MINISTRE**

FONCTION PUBLIQUE

*Administrations (établissements annexes dotés de la personnalité morale et de l'autorité financière).*

13839. — 3 octobre 1974. — **M. Lamps** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Fonction publique)** sur le fait que fréquemment dans les ministères existent des établissements annexes dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière et fonctionnant en tout ou partie grâce à l'aide des capitaux extérieurs, taxes parafiscales, fonds de concours par exemple. Il lui demande si la notion de département ministériel recouvre les organismes de l'espèce dont il a la tutelle sinon l'administration directe.

*Réponse.* — Selon un principe de notre droit public, le ministre a une responsabilité politique non seulement sur le département ministériel stricto sensu (administration centrale et services extérieurs de l'Etat) sur lequel il exerce une autorité directe mais aussi sur un certain nombre d'établissements annexes visés par l'honorable parlementaire à condition évidemment que ce ministre en ait la tutelle, compte tenu de leur rôle dans le secteur dont il est chargé. Cette tutelle revêt cependant des aspects très nombreux même en se limitant aux établissements ayant les caractéristiques indiquées dans la question. La diversité des situations ne permet pas toujours d'assigner à la notion de département ministériel des frontières d'une précision rigoureuse. Aussi, sauf à évoquer une multitude de cas d'espèce, n'est-il pas possible de répondre de façon précise à la question posée, à partir de critères généraux (nature juridique, origine des ressources, tutelle, etc.) qui sont certes nécessaires mais non suffisants pour fixer la frontière d'un département ministériel.

*Femmes fonctionnaires  
(réintégration après la période de disponibilité).*

13949. — 4 octobre 1974. — **M. Gau** expose à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** que la faculté, ouverte par l'article 44 de l'ordonnance du 4 février 1959 portant statut de la fonction publique, aux femmes fonctionnaires d'obtenir leur mise en disponibilité pour élever un ou plusieurs enfants se trouve pratique-

ment privée de toute portée du fait que celles qui en demandent le bénéfice n'obtiennent généralement pas leur réintégration à l'issue de leur période de disponibilité. Tel est tout particulièrement le cas pour les agents des postes et télécommunications. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour préserver effectivement les droits des mères de famille qui, une fois leurs enfants ayant atteint l'âge de la scolarité, entendent reprendre normalement le cours de leur carrière administrative.

*Réponse.* — L'objet du dernier alinéa de l'article 44 du statut général des fonctionnaires est notamment de permettre aux femmes fonctionnaires d'élever leurs jeunes enfants sans pour autant interrompre définitivement leur carrière administrative. Les conditions de réintégration des fonctionnaires en disponibilité sont fixées par l'article 29 du décret n° 59-309 du 14 février 1959 qui précise que la réintégration des intéressés est de droit à l'une des trois premières vacances si la durée de la disponibilité n'a pas excédé trois années. Ces modalités permettent dans la plupart des cas d'assurer la réintégration des intéressées dans l'administration. Sans doute, cette réintégration ne peut pas toujours intervenir dans les conditions de délai et de lieu souhaitées par les bénéficiaires en raison de la situation des vacances et des autres priorités d'affectation légales ou réglementaires. Il n'est donc pas possible d'envisager une garantie de réintégration dans l'emploi antérieur : celui-ci ne peut ni demeurer vacant ni n'être occupé qu'à titre précaire par un auxiliaire en attendant une éventuelle demande de réintégration. Enfin, le fonctionnaire titulaire nommé à ce poste pendant la période de disponibilité acquiert autant d'intérêt à y être maintenu que le fonctionnaire placé en disponibilité à y être réintégré.

**AFFAIRES ETRANGERES**

*Enseignants (professeurs en poste au Maroc).*

14115. — 10 octobre 1974. — **M. Pierre Weber** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la réglementation en matière d'allocations familiales versées aux professeurs français enseignant au Maroc. Il lui précise que ceux qui appartiennent au personnel de coopération touchent des sommes plus importantes que ceux qui font partie du personnel de diffusion et lui demande s'il n'estime pas qu'il devrait prendre, en accord avec ses collègues les ministres intéressés, toutes dispositions utiles pour rapprocher sinon unifier les deux régimes.

*Réponse.* — Il a été convenu que le ministre des affaires étrangères répondrait à cette question qui pose un problème qui intéresse des personnels relevant de sa compétence. La réglementation du régime général des prestations familiales relevant du titre V du code de la sécurité sociale est en effet d'application strictement métropolitaine. Les avantages familiaux consentis aux agents de l'Etat en service à l'étranger sont considérés comme un accessoire de la rémunération principale et sont déterminés par les textes réglementaires qui régissent celle-ci. Les professeurs détachés dans les établissements d'enseignement français au Maroc relèvent à cet égard du décret n° 67-290 du 28 mars 1967 fixant les modalités de calcul des émoluments des personnels de l'Etat et des établissements publics de l'Etat à caractère administratif en service à l'étranger et de l'arrêté du 16 mars 1970 relatif aux conditions d'application de ce décret au personnel culturel et enseignant exerçant à l'étranger. Le mode de rémunération des enseignants servant en coopération est, de même que celui des experts de coopération technique, fixé par la convention de coopération culturelle et technique franco-marocaine du 13 janvier 1972 et le protocole annexé à cette convention. Un échange de lettres signé le 23 avril 1973 a d'autre part précisé la nature et le taux des prestations familiales prévues par l'article 7 du protocole par référence aux textes en vigueur en France. Une harmonisation des deux régimes en matière d'allocations familiales ne pourrait être réalisée que par un alignement sur le premier d'entre eux, applicable à l'ensemble des agents de l'Etat en fonctions dans les services français à l'étranger. Un accord des autorités marocaines serait toutefois nécessaire et il est vraisemblable que la France devrait prendre en charge le coût de la mesure, fort élevé en raison de l'importance des effectifs des coopérants concernés.

**AGRICULTURE**

*Bois (exonération de la taxe du fonds forestier sur les sciages de chêne exportés).*

9203. — 9 mars 1974. — **M. Jean Favre** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la non-reconduction à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1974 de l'exonération de la taxe du fonds forestier national sur les sciages de chêne exportés (4,30 p. 100 de la valeur en douane). Depuis quelques années, les sciages de chêne sont les seuls sciages à être exonérés de cette taxe à l'exportation en vertu d'un décret

pris chaque année, alors que les autres produits sont exonérés de façon permanente. Plusieurs fois déjà, ce décret n'a été signé par M. le ministre de l'économie et des finances qu'avec un certain retard et à la demande pressante des exportateurs. Cette année, il semble que M. le ministre de l'économie et des finances s'oppose à l'exonération sous le prétexte que ces exportations réduisent les possibilités d'approvisionnement de l'industrie française de l'ameublement, argument sans fondement. Il est pour le moins paradoxal qu'il demande aux entreprises de multiplier leurs efforts pour exporter et qu'en même temps il pénalise les exportations de produits qui sont excédentaires et qu'il est déjà difficile d'écouler sur les marchés extérieurs en raison des prix relativement bas offerts pour ces bois, notamment en Allemagne. Il est donc à craindre, quelle que soit la décote du franc par suite de son flottement actuel, que la taxation de ces exportations réduira les ventes à l'étranger de ces bois, dont la majeure partie n'a pas de débouché en France et se traduira par un gonflement des stocks des exportateurs qui pèsera sur leurs frais financiers et, en définitive, sur les cours intérieurs des autres produits ou la survie des entreprises. Il lui demande de bien vouloir intervenir auprès de son collègue, M. le ministre de l'économie et des finances, afin de l'amener à reconsidérer sa position au sujet de cette taxe parafiscale.

Réponse. — Il est exact que la récolte de bois feuillus et en particulier de chêne, de la forêt française, est supérieure aux besoins exprimés par les industries de deuxième transformation, ce qui permet d'alimenter, depuis plusieurs années, un important courant d'exportation de ces bois sous forme de grumes ou de sciages. La suspension de la taxe du fonds forestier national sur les sciages de bois feuillus exportés a pour objectif d'inciter à l'exportation de sciages, qui comprennent une plus grande part de valeur ajoutée, plutôt qu'à l'exportation de grumes qui restent assujetties à la taxe, à l'exportation comme sur le marché intérieur. En ce qui concerne les sciages de chêne, la suspension de la perception de cette taxe à l'exportation, reconduite année par année depuis 1968 et jusqu'au 31 décembre 1973, a accompagné le développement considérable des exportations de sciages de chêne depuis 1969, répondant à une demande de plus en plus ferme des pays clients. C'est ainsi que le volume des sciages de chêne exportés est passé de 148 000 mètres cubes en 1968 à 255 000 mètres cubes en 1972 et à 337 000 mètres cubes en 1973, soit une augmentation de 127 p. 100 en cinq ans. L'évolution des prix peut être repérée par les indices suivants établis sur une base 100 en 1960, qui se sont élevés à 252 en 1972, 334 en 1973 et 448 au premier trimestre 1974 pour les prix unitaires des sciages exportés, et à 238 en juillet 1973 et 438 en juillet 1974 sur le marché intérieur. L'accroissement des cours et la forte demande extérieure que traduisent ces indices, ont conduit le Gouvernement à rétablir la neutralité fiscale en ce qui concerne la taxe perçue au profit du fonds forestier national, à l'exportation comme sur le marché intérieur, afin de ne pas avantager l'exportation aux dépens d'un approvisionnement correct du marché intérieur. D'autre part, il a été décidé de créer une commission comprenant des représentants des ministères de l'agriculture, de l'économie et des finances, de l'industrie et des représentants de la profession; cette commission est chargée d'étudier les possibilités de modulation des taux de la taxe sur les grumes et sur les sciages. En ce qui concerne les entreprises françaises de sciages, le Gouvernement a décidé d'intensifier les actions en faveur de la modernisation et de la restructuration de cette branche d'activité. A ce titre des crédits importants sont consacrés à l'aide à la modernisation des scieries. Ces actions ont pour but d'améliorer la productivité et d'augmenter la compétitivité de l'industrie française du sciage sur le marché extérieur comme sur le marché français.

#### Fruits et légumes

(crise sur le marché de la noix : recherche de débouchés).

10679. — 20 avril 1974. — M. Pranchère expose à M. le ministre de l'agriculture la persistance du marasme sur le marché de la noix qui sévit en Corréze et dans les départements producteurs. A la baisse catastrophique des cours s'ajoute maintenant la mévente qui affecte une partie très importante de la production de 1973. Il lui rappelle les principales revendications des producteurs de noix : 1<sup>o</sup> arrêt de toutes les importations; 2<sup>o</sup> garantie de prix rémunérateurs; 3<sup>o</sup> aide du F. O. R. M. A. pour l'achat de la production de noix invendue en vue d'un écoulement sur les marchés intérieur et extérieur et pour une utilisation des noix de petit calibre dans l'huilerie, l'ensemble des producteurs devant bénéficier de cette aide; 4<sup>o</sup> prise en charge par le F. O. R. M. A. de l'intérêt des avances consenties par le crédit agricole à tous les producteurs n'ayant pas commercialisé leur récolte; 5<sup>o</sup> organisation du marché, etc. Mais, compte tenu de l'urgente nécessité qu'il y a de relancer le marché de la noix, il lui demande s'il n'entend pas mettre à l'étude la recherche de débouchés sur le marché intérieur par une prospection au sein des collectivités publiques et des services d'intendance des armées, cette campagne étant appuyée par une publicité adaptée à l'O. R. T. F.

Réponse. — Les difficultés rencontrées par les producteurs de noix, au cours de la présente campagne, pour écouler leur récolte, particulièrement abondante en 1973, ont retenu toute l'attention du Gouvernement. Différentes mesures ont été prises tant sur le plan national que sur le plan communautaire à la demande du Premier ministre. Les dispositions arrêtées récemment doivent permettre l'assainissement du marché.

#### Protection de la nature (rémunération des responsables du remembrement en fonction du linéaire de haies).

12368. — 12 juillet 1974. — M. Boudet demande à M. le ministre de l'agriculture s'il est exact que les responsables du remembrement des sols en zone rurale sont rémunérés partiellement en fonction du linéaire de haies détruites. Dans l'affirmative, il lui demande s'il n'estime pas qu'il est souhaitable d'envisager une autre forme de rémunération en vue d'éviter la suppression systématique de zones de verdure dont la fonction est indispensable, aussi bien en ce qui concerne la protection du sol et le maintien des micro-climats actuels que du point de vue de l'hygrométrie.

Réponse. — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que le plan de remembrement est établi par les seules commissions de remembrement qui décident également de la nature et de l'importance des travaux connexes nécessités par le nouveau parcellaire. L'association foncière, créée en application de l'article 27 du code rural, a pour mission de faire exécuter lesdits travaux. Pour ce faire, elle fait étudier un projet de réalisation. Les services de la direction départementale de l'agriculture peuvent être désignés pour procéder à cette étude, puis assurer la direction des travaux. Mais la direction départementale précitée ne peut, en aucun cas, prendre l'initiative d'opérations qui n'auraient pas été prévues par les commissions de remembrement, notamment en ce qui concerne l'arrachage des haies. D'une manière générale, une attention toute particulière est apportée au remembrement dans les pays de bocage, de manière à concilier l'aménagement du parcellaire avec la préservation du milieu naturel. Une circulaire en date du 22 mai 1974, rédigée en accord avec le ministre de la qualité de la vie, a précisé aux préfets les orientations devant être suivies à ce sujet par les commissions de remembrement.

#### Gîtes ruraux (octroi d'une dotation pour leur subvention dans le Finistère).

12718. — 27 juillet 1974. — M. Le Pensec expose à M. le ministre de l'agriculture que suivant les textes en vigueur les propriétaires et exploitants peuvent bénéficier de deux subventions et les ouvriers agricoles, artisans ruraux et agriculteurs retraités d'une subvention. Dans le Finistère un effort important a été fait pour l'aménagement de gîtes ruraux, près de 700 actuellement, le nombre de dossiers de demandes de subvention en instance est particulièrement élevé, plus de 180, les délais d'octroi de subvention variant de deux à quatre ans. Ces retards sont source de bien des difficultés et risquent d'hypothéquer le mouvement de promotion des gîtes ruraux. Il lui demande quelles instructions il compte donner pour que les dossiers en instance soient honorés en 1974 et qu'à partir de 1975 le Finistère reçoive une dotation permettant de subventionner de quarante à cinquante gîtes ruraux par an.

Réponse. — Ainsi que le fait ressortir l'honorable parlementaire, le nombre de projets en instance de financement dans le département du Finistère est particulièrement élevé. Il n'est pas encore possible de connaître le montant précis des crédits mis en place à ce titre en 1974, car les dotations accordées doivent servir à financer à la fois les gîtes ruraux privés et les aménagements de villages et la procédure étant déconcentrée il revient aux préfets d'en effectuer la répartition. A partir de 1975, l'ensemble des crédits réservés à l'accueil et à l'animation, en milieu rural, étant regroupé en un seul article du même chapitre budgétaire au lieu de deux, chapitre 61-72 (art. 30), il sera plus facile sur le plan départemental d'accorder une aide supplémentaire au financement des gîtes ruraux privés si cette action est jugée prioritaire dans le département. Afin de permettre de résorber une partie du retard actuellement constaté, tout particulièrement dans ce département, une dotation exceptionnelle de 250 000 francs lui a été accordée à titre exceptionnel.

#### Exploitants agricoles (graves conséquences des baisses de prix, de la sécheresse et de l'encadrement du crédit).

13292. — 7 septembre 1974. — M. Pranchère attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les conséquences, pour les agriculteurs, de l'encadrement du crédit aggravées par les effets de la sécheresse. D'une part, le retard des prix agricoles, la baisse du prix de la viande bovine et porcine, accompagnée de leur mévente, alors que tous les prix des produits nécessaires aux exploit-

tions subissent des augmentations importantes, rendent difficile le remboursement des emprunts contractés par les exploitants. D'autre part, les mesures d'encadrement du crédit limitent les facultés de financement de la prochaine campagne tout en rendant plus onéreux. Les difficultés qui résultent de cette situation sont encore augmentées par les effets de la sécheresse, particulièrement pour les éleveurs de nombreux départements. Ceux-ci vont être contraints de vendre leur bétail à n'importe quel prix. Par ailleurs, la sécheresse risque de compromettre la récolte de maïs. Sur le plan mondial il faut s'attendre à une baisse des disponibilités et par voie de conséquence à une forte majoration des prix entraînant une augmentation importante du coût des aliments du bétail, encore stimulée par l'accroissement de la demande de nos éleveurs du fait même des conséquences de la sécheresse sur les approvisionnements traditionnels des exploitations d'élevage. Il lui demande : 1° s'il ne considère pas qu'un report d'un an des annuités d'emprunt doit être accordé aux exploitants en difficulté ; 2° s'il n'estime pas que le dispositif d'encadrement du crédit doit être aménagé afin de permettre au crédit agricole de répondre aux besoins des agriculteurs pour le financement de la prochaine campagne agricole ; 3° si, dans le cadre de la lutte contre l'inflation, il ne croit pas qu'une limitation des taux d'intérêt, voire leur abaissement, est une mesure indispensable pour aider notre agriculture à développer sa production afin de garantir les approvisionnements du pays comme l'expansion de nos exportations de produits agricoles ; 4° quelles mesures il compte prendre pour permettre à l'O. N. I. B. E. V. de garantir un prix d'achat minimum aux éleveurs contraints par la sécheresse de vendre une partie de leur cheptel bovin ; 5° s'il ne pense pas demander au Gouvernement d'intervenir pour contenir la hausse du prix des aliments du bétail, notamment en ramenant la T. V. A. au taux zéro ; 6° enfin, les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour garantir un approvisionnement minimum du marché des aliments du bétail en particulier pour les protéines végétales.

**Réponse.** — La lutte contre l'inflation s'impose à tous les secteurs de l'économie et il est normal que l'agriculture y prenne sa part. Toutefois, le Gouvernement est bien conscient des difficultés que fait peser l'encadrement du crédit sur la trésorerie des agriculteurs. En considération de la situation particulièrement défavorable des marchés de certains produits agricoles, le Gouvernement a décidé et mis en œuvre une série de mesures exceptionnelles. L'aide aux éleveurs instituée par le décret du 25 juillet 1974 a pour but de compenser partiellement les pertes de revenu. Le remboursement des charges d'intérêts de certains prêts spéciaux du Crédit agricole institué par le décret du 7 août 1974 est destiné à manifester le soutien du Gouvernement aux agriculteurs qui, conformément aux directives de la politique agricole, ont fait un effort de modernisation et d'équipement qui n'a pu être récompensé. L'encadrement du crédit a été adapté aux conditions particulières de fonctionnement du Crédit agricole. Notamment, l'encours de référence auquel est appliqué le taux de progression toléré n'est pas un encours réel mais un encours théorique. Il s'agit là de tenir compte du fait que, les prêts bonifiés étant contingents, les prêts non bonifiés du Crédit agricole connaissent normalement un développement plus rapide. De plus, à trois reprises, des mesures spécifiques ont été prises pour permettre au Crédit agricole de faire face à un gonflement de réserves obligatoires : il en a été ainsi pendant l'été 1973 pour le financement des récoltes de céréales, au début de 1974 pour le stockage du vin et au printemps pour le financement des contrats F. O. R. M. A. d'élevage bovin. Ces mesures seront reconduites en tant que de besoin. Les taux d'intérêt des prêts bonifiés du Crédit agricole n'ont pas varié depuis 1969 ce qui équivaut à une baisse par rapport aux taux du marché qui n'ont cessé d'augmenter. Le Gouvernement n'envisage pas de relever ces taux parce qu'il est indispensable de poursuivre l'effort de modernisation de notre agriculture dont les prêts bonifiés sont un des principaux moyens. Les taux d'intérêt des autres prêts du Crédit agricole à ses sociétaires traditionnels, c'est-à-dire les agriculteurs et leurs groupements, les entreprises du milieu rural travaillant pour l'agriculture et les collectivités publiques sont plafonnés par le ministre de l'économie et des finances et le ministre de l'agriculture. Ces taux ont subi des relèvements en fonction du coût de la collecte, mais le caractère toujours mutualiste du Crédit agricole et sa gestion rigoureuse lui ont toujours permis de pratiquer des taux inférieurs de plusieurs points au taux du marché.

*Indemnité viagère de départ (résiliation d'un bail de fermage, le propriétaire devant reprendre l'exploitation à son compte; droits éventuels du fermier à H. V. D.)*

**13452.** — 14 septembre 1974. — **M. Le Thule** expose à **M. le ministre de l'agriculture** la situation suivante : un cultivateur âgé de soixante ans a résilié, sur sa demande, pour le 1<sup>er</sup> novembre 1974, son bail relatif à une ferme de vingt hectares. Cette ferme appartient en nue-proprété à une personne physique qui exerce à titre principal la profession d'exploitant agricole et fait valoir une

superficie globale supérieure à celle prévue par l'arrêté préfectoral dont dix hectares attenants à la ferme susindiquée. Cette personne en avait acquis la nue-proprété en vertu d'une donation-partage consentie en 1969 par ses parents qui étaient les seuls signataires du bail résilié. Il lui demande si le cultivateur en question peut obtenir l'indemnité viagère de départ du fait que le nu-proprétaire à l'intention d'exploiter la ferme rendue libre sans demander l'autorisation de cumul conformément à l'article 188-1, avant-dernier alinéa du code rural. Il est à noter que le nu-proprétaire, devant abandonner une surface d'exploitation correspondante, n'augmentera pas de ce fait sa superficie d'exploitation actuelle.

**Réponse.** — Dans la situation exposée par l'honorable parlementaire, le cessionnaire du preneur âgé de soixante ans, qui résilie son bail, est son ancien bailleur ; nu-proprétaire par donation-partage des terres libérées, il a l'intention de les mettre lui-même en valeur et d'abandonner une surface d'exploitation correspondante. Il semble donc être en règle avec la législation des cumuls, et remplir les conditions prévues par les articles 7, 8 et 10 combinés du décret n° 74-131 du 20 mars 1974 concernant la destination et les modalités de transfert des terres d'un cédant (propriétaire ou preneur non retraité), postulant l'indemnité viagère de départ. Si l'opération envisagée est réalisée avant le 15 novembre 1974, le preneur cédant peut également, en vertu de l'article 23 b du même texte, demander avant le 31 mars 1975, le bénéfice des dispositions du décret n° 69-1029 du 17 novembre 1969, s'il y trouve son intérêt — notamment si les conditions particulières d'attribution de l'indemnité complémentaire de restructuration, fixées par l'article 10 du décret précité sont réalisées.

*Vin (aire d'appellation contrôlée des Coteaux du Tricastin ; critères d'octroi des droits de plantation gratuits).*

**13481.** — 14 septembre 1974. — **M. Henri Michel** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que le syndicat des vignerons des Coteaux du Tricastin avait décidé des critères qui devraient permettre d'accorder des droits de plantation gratuits aux vignerons dans l'aire d'appellation contrôlée. Ces critères stipulent notamment : 1° qu'il ne pouvait être accordé qu'un maximum de cinq hectares de droits gratuits par an et par exploitation ; 2° que les droits gratuits ne pourraient être accordés qu'à des exploitations d'une superficie inférieure à vingt-cinq hectares de vignes A. O. C. Or, il vient de prendre connaissance officiellement que des exploitations importantes, dépassant les vingt-cinq hectares de vignes A. O. C., avaient reçu des autorisations de plantation gratuites largement supérieures aux critères prévus et dont certaines vont même jusqu'à vingt hectares. Il lui demande quels sont les motifs qui ont permis de telles attributions qui vont à l'encontre et ne respectent pas les décisions du syndicat de base.

**Réponse.** — En application du décret modifié du 30 septembre 1953, des autorisations individuelles de plantations de vigne A. O. C. peuvent être accordées, sur proposition de l'institut national des appellations d'origine des vins et eaux-de-vie, par arrêté du ministre de l'agriculture et du ministre de l'économie et des finances, sous réserve que soient respectés des critères généraux relatifs à la qualité des terrains, l'encépagement, la situation du demandeur au regard de la législation et compte tenu des débouchés ouverts aux vins de chaque appellation considérée. Bien entendu les syndicats viticoles sont consultés. En ce qui concerne notamment l'appellation « Coteaux du Tricastin » dont la récente promotion au rang d'appellation d'origine contrôlée découle du décret du 27 juillet 1973, c'est suivant cette procédure qu'ont été accordées, pour la campagne 1973-1974, quatre-vingt-six autorisations portant sur deux cent soixante hectares, et refusé, rente-neuf demandes portant sur soixante-six hectares. Parmi ces quatre-vingt-six bénéficiaires, neuf seulement ont obtenu une superficie supérieure au plafond de cinq hectares proposé par le syndicat. Il s'agit de viticulteurs qui ont effectué des investissements techniques et financiers importants nécessitant, pour les rentabiliser, un certain niveau de plantations, ce qui a motivé la décision prise à leur égard.

*Lait (modification de la réglementation relative au prix à la production en fonction de la composition et de la qualité du lait).*

**13549.** — 21 septembre 1974. — **M. Xavier Deniau** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les dispositions prises pour l'application de la loi n° 69-10 du 3 janvier 1969 relative à l'institution du paiement du lait en fonction de sa composition et de sa qualité. Il lui rappelle que l'arrêté du 16 décembre 1970 modifié classe en particulier les échantillons du lait suivant leur teneur en germes. Ainsi, la classe A correspond au lait contenant moins de 100 000 germes par millilitre, la classe B à celui contenant entre 100 000 et 500 000 germes et la classe C au lait contenant plus de 500 000 germes. L'article 2 du décret n° 70-1056 du 16 novembre 1970, pris pour l'application des articles 3 et 5 de la loi précitée, prévoit que l'écart résultant de la différence de qualité hygiénique et biologique entre

le prix payé par le même établissement pour le lait le meilleur et celui payé pour le lait de qualité saine, loyale et marchande. le moins bon, doit être au moins égal à 10 p. 100 du prix indicatif fixé conformément au règlement 834/68 du conseil des ministres de la C. E. E. en date du 27 juin 1968 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers. Cependant, à la demande du préfet, des dérogations peuvent être accordées par le ministre de l'agriculture sans que l'écart puisse être réduit à moins de 5 p. 100. Sans doute des dérogations provisoires ont-elles été adoptées sur le plan départemental aussi bien en ce qui concerne les critères retenus pour la classification du lait en fonction des germes qu'il contient que pour l'écart de prix entre le lait de classe A et celui de classe C. Il serait cependant souhaitable que les critères adoptés par ces mesures dérogatoires et les différences de prix résultent non pas de décisions préfectorales mais d'un assouplissement des textes pris sur le plan national. Il lui demande en conséquence que les exigences imposées par l'arrêté du 16 décembre 1970 et le décret précité du 16 novembre 1970 soient ainsi modifiées : 1<sup>o</sup> répartition des laits dans les trois catégories : classe A, moins de 200 000 germes, classes B et C, sans changement ; 2<sup>o</sup> écart de prix ramené de 10 p. 100 à 5 ou 6 p. 100.

Réponse. — 1<sup>o</sup> Le décret du 16 décembre 1970 pris en application de la loi du 3 janvier 1969 relative au paiement du lait en fonction de sa composition et de sa qualité prévoit que lorsque le contrôle de la qualité bactériologique du lait porte sur des laits refroidis, ce contrôle est effectué suivant la méthode du dénombrement microbien. Ce texte pris en accord avec les organisations professionnelles a prévu la répartition en trois classes : classe A : moins de 100 000 germes au millilitre ; classe B : de 100 000 à 500 000 germes au millilitre ; classe C : plus de 500 000 germes au millilitre. Comme le texte en laissait la possibilité, dans certains cas, ont été admis en classe A pour une période limitée, des laits dont la teneur allait jusqu'à 200 000 germes par millilitre. Certains professionnels souhaiteraient, sans d'ailleurs que la commission scientifique et technique compétente en la matière ait été saisie de la question d'une façon formelle, que cette disposition soit généralisée et appliquée sans limitation de durée. Une telle position ne paraît pas, a priori, être très opportune, car elle ne rallierait pas, semble-t-il, l'accord unanime des scientifiques et des professionnels intéressés. Néanmoins si une demande formelle est présentée à la commission elle ne manquera pas d'être étudiée avec la plus grande objectivité ; 2<sup>o</sup> l'écart entre le prix payé pour le lait de la qualité la meilleure et le lait de la qualité la moins bonne a été fixé à 10 p. 100. Certes des dérogations temporaires et limitées ont été consenties en vertu des dispositions du décret du 16 novembre 1970. Elles ne sauraient prendre un caractère définitif. En effet, un écart sans portée réelle n'aurait aucun caractère incitatif véritable. Or, il est du plus haut intérêt que la qualité du lait en France soit relevée dans les délais les plus brefs si nous voulons sauvegarder nos chances sur les marchés extérieurs.

*Indemnité viagère de départ (versement à une exploitante dont le fils cessionnaire exerce partiellement une activité salariée).*

13660. — 28 septembre 1974. — **M. Boyer** expose à **M. le ministre de l'agriculture** le cas d'une cultivatrice âgée de soixante-dix ans qui ne bénéficie pas de l'indemnité viagère de départ car elle ne peut louer à son fils son exploitation agricole qui ne représente qu'une dizaine d'hectares en raison du fait que ce dernier a été, tout en continuant à mettre en valeur depuis plus de quatorze ans l'exploitation familiale, contraint pour vivre décemment d'accepter une place de salarié en usine. Il lui demande s'il n'estime pas que la législation en vigueur devrait être modifiée, à son initiative, afin que les personnes qui se trouvent dans la situation indiquée plus haut puissent bénéficier de ses avantages attribués à des agriculteurs dont les exploitations ont des dimensions plus importantes.

Réponse. — La loi n<sup>o</sup> 73-1228 du 31 décembre 1973 modifiant diverses dispositions relatives à l'indemnité viagère de départ précise, en son 2<sup>o</sup> (3<sup>e</sup> alinéa) que les terres rendues disponibles doivent être, en particulier, cédées « à un ou plusieurs chefs d'exploitation à titre principal, déjà installés ou non ». Par ailleurs, le décret n<sup>o</sup> 74-131, pris en application de ce texte législatif, dispose en son article 7 (1<sup>o</sup>, a) que, dans le cas d'un agriculteur réalisant une première installation, celui-ci doit répondre à des conditions de capacité professionnelle. Cependant, à compter de sa date d'installation, cet agriculteur doit exercer à titre principal la profession de chef d'exploitation. Il doit donc, aux termes de l'article 2 du même décret, consacrer à cette profession 50 p. 100 au moins de son temps de travail et en retirer 50 p. 100 au moins de ses revenus professionnels. L'ensemble de ces conditions est commandé par la finalité même de l'indemnité viagère de départ, avantage essentiellement économique et non social réservé aux professionnels de l'agriculture. La profession est attachée au respect de cette finalité en raison de la rareté des terres et il ne saurait être envisagé de modifier sur ce point la réglementation en vigueur qui reprend les dispositions des réglementations antérieures. Dans le cas cité par l'honorable parlementaire, le fils cessionnaire doit, s'il remplit

les conditions voulues de capacité professionnelle, soit cesser totalement son activité de salarié d'usine, soit la réduire de façon à consacrer à la profession agricole 50 p. 100 au moins de son temps de travail et retirer de celle-ci 50 p. 100 au moins de ses revenus professionnels pour permettre à sa mère d'obtenir l'indemnité viagère de départ si elle remplit les conditions requises.

## DEFENSE

*Service notional (service fractionné : résultats des expériences et modalités d'application).*

13646. — 28 septembre 1974. — **M. Chevènement** expose à **M. le ministre de la défense** qu'il souhaite être informé sur la manière dont se sont déroulées les expériences de service militaire fractionné en cours de l'année 1973. Il lui demande : 1<sup>o</sup> s'il envisage d'étendre cette expérience à un nombre plus important d'appelés ; 2<sup>o</sup> si la période de formation initiale, actuellement de huit mois, ne pourrait être réduite et ramenée à deux mois, période de formation élémentaire toutes armes, sans que la valeur militaire des personnels impliqués en soit sensiblement affectée.

Réponse. — L'expérimentation du service fractionné dans l'armée de terre porte sur deux compagnies organiques de 150 hommes chacune, mises sur pied l'une au 41<sup>e</sup> R. I. Rennes (La Lande-d'Ouée), l'autre au 22<sup>e</sup> R. I. M. A. (Albi). La période de formation initiale de huit mois s'est terminée en septembre 1973 au 41<sup>e</sup> R. I. et en mai 1974 au 22<sup>e</sup> R. I. M. A. La première période d'entretien doit avoir lieu respectivement en 1975 et en 1977 pour chacune de ces deux unités. Les appelés concernés sont recrutés exclusivement dans la région d'appartenance des unités. L'extension du service militaire fractionné à un nombre plus important d'appelés ne peut être envisagée avant que l'expérimentation en cours ait permis d'en tirer tous les enseignements. En effet, si les périodes de formation initiale n'ont entraîné aucune remarque particulière, il reste à observer les résultats des périodes d'entretien et à vérifier qu'elles n'entraîneront pas d'inconvénients pour les jeunes appelés, dont la situation familiale ou professionnelle peut s'être modifiée, et pour les armées, qui auront à apprécier la cohésion et la capacité opérationnelle d'une unité reconstituée après plusieurs mois d'interruption du service. Ce n'est donc qu'à l'issue de la première période d'entretien, en 1975, qu'un premier bilan pourra être dressé. Il ne peut être envisagé de réduire à deux mois la formation initiale actuellement fixée à huit mois. La formation d'un combattant n'est pas limitée aux deux mois de « formation élémentaire toutes armes », mais se poursuit par la « formation collective » au sein de son unité d'emploi, durant une période variable en fonction de l'emploi tenu et du type de formation. Ces unités expérimentales doivent en outre pouvoir être mobilisées en tant que telles. Une période de formation de huit mois a été estimée la durée minimale en dessous de laquelle il ne peut être envisagé de descendre pour constituer une unité élémentaire d'infanterie.

*Armée (surfaces de terrain occupées par des propriétés immobilières des armées).*

13831. — 3 octobre 1974. — **M. Longueque** demande à **M. le ministre de la défense** s'il peut lui faire connaître la superficie du territoire métropolitain occupé par les propriétés immobilières des armées au trois dates suivantes : 1<sup>o</sup> 1<sup>er</sup> septembre 1954 ; 2<sup>o</sup> 1<sup>er</sup> septembre 1964 ; 3<sup>o</sup> 1<sup>er</sup> septembre 1974 (la superficie sera exprimée en nombre d'hectares).

Réponse. — La superficie du domaine de l'Etat occupée sur le territoire métropolitain par les armées a évolué comme suit : 1954 : 20 851 hectares ; 1964 : 244 521 hectares ; 1974 : 247 032 hectares. Cet accroissement du domaine militaire s'explique principalement par le retour en métropole de la quasi-totalité des troupes stationnées outre-mer et par la nécessité de disposer de champs de tir plus étendus compte tenu des progrès réalisés en matière de performance des armements et de la motorisation des unités. Les acquisitions de terrain s'effectuent surtout dans les régions les moins peuplées tandis que les armées évacuent et remettent au service des domaines des immeubles situés dans des zones urbaines et industrielles ou amodiées à des organismes sociaux, culturels ou touristiques des terrains situés sur le littoral.

## ECONOMIE ET FINANCES

*Fiscalité immobilière (terrain loué par bail commercial : possibilité pour le locataire de déduire la T. V. A. ayant grevé une construction édifiée sur ce terrain).*

8974. — 2 mars 1974. — **M. Guillermin** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'instruction de l'administration des Impôts (T. V. A.) du 19 décembre 1973, applicable au 1<sup>er</sup> janvier 1974, précise que, lorsque le titulaire d'un bail emphytéotique

ou d'un bail à construction, construit sur le terrain ainsi loué et que, aux termes du bail, il est propriétaire de cette construction, il a le droit de déduire la taxe sur la valeur ajoutée qui a grevé la construction ainsi édifiées. Cette instruction ne précise pas, par contre, si le même régime s'applique au bail commercial d'un terrain, conclu pour une durée de neuf années, renouvelable dans les conditions fixées par la législation sur les baux commerciaux, lorsqu'il est stipulé dans le bail que le locataire du terrain peut faire édifier sur ce terrain telle construction qu'il désirera et qu'il restera propriétaire de ces constructions tant qu'il conservera la jouissance du terrain tant en vertu du bail que de toutes ses prérogatives. Il lui demande si, dans ce cas, le locataire peut déduire la taxe sur la valeur ajoutée ayant grevé le coût de la construction.

**Réponse.** — Il résulte des textes législatifs et réglementaires en vigueur que le droit à déduction en matière de taxe sur la valeur ajoutée est attaché aux seuls biens dont les assujettis sont propriétaires. L'instruction du 19 décembre 1973 a eu pour objet de préciser les conditions d'application de ce principe à certains cas particuliers ayant donné lieu à des hésitations. C'est ainsi que le droit à déduction de la taxe sur la valeur ajoutée afférente aux constructions édifiées sur un terrain donné à bail a été reconnu aux preneurs de baux à construction ou de baux emphytéotiques, qui constituent les types de contrats normalement utilisés pour les opérations de construction sur sol d'autrui. Cela dit, d'autres types de baux portant sur des terrains, tels les baux commerciaux, peuvent stipuler que le preneur sera autorisé à édifier des constructions sur le terrain loué et qu'il en restera propriétaire jusqu'à l'expiration du bail. En ce cas, rien ne s'oppose à ce que le titulaire d'un tel bail puisse opérer la déduction de la taxe sur la valeur ajoutée ayant grevé les constructions ainsi édifiées dès lors qu'en vertu des règles relatives à l'accession immobilière résultant de l'article 555 du code civil et des conventions intervenues entre les parties, il dispose sur ces constructions, pendant la durée du bail, de tous les droits attachés à la qualité de propriétaire, tels ceux de vendre ou d'hypothéquer les constructions, de les enlever, de s'opposer aux troubles de jouissance émanant du bailleur ou, a fortiori, de tiers.

*Budget (blocage des reliquats de crédits annuels non utilisés par les administrations favorisant leur gaspillage).*

**11808.** — 27 juin 1974. — **M. Desanlis** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il n'envisage pas de prendre les mesures indispensables contre la pratique qui consiste à bloquer les crédits non employés en fin d'année dans les différents services de l'administration et même d'en soustraire le montant dans les affectations des années suivantes. Cette pratique incite en effet les administrations à utiliser ces crédits dans des dépenses ou des travaux dont l'utilité s'avère par la suite contestable.

**Réponse.** — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que l'annulation des crédits non employés en fin d'exercice résulte de l'application de la règle de l'annualité budgétaire posée notamment par l'article 17 de l'ordonnance organique du 2 janvier 1959. Cependant cette règle a reçu quelques assouplissements destinés à permettre aux administrations de reporter tout ou partie des crédits non consommés d'une année sur l'autre. Ces reports sont justifiés par des motifs d'ordre technique tenant à la nature de la dépense. Ainsi, pour les dépenses d'équipement dont la réalisation peut s'étendre sur plusieurs années, les crédits inemployés au terme de l'exercice sont entièrement remis à la disposition des administrations au titre de l'année suivante. De même, certaines catégories de crédits, dont les conditions d'utilisation sont particulières et qui figurent dans la loi de finances à l'état H sont reportables en totalité. Enfin, tous les autres crédits peuvent être reportés dans la limite du dixième de la dotation initiale du chapitre intéressé à condition qu'ils aient été effectivement engagés mais non encore ordonnancés. Cette limitation est justifiée par le fait qu'en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, le montant des crédits est calculé sur une base annuelle pour répondre de manière exacte aux besoins des administrations pour la période considérée. Introduire une possibilité de reports plus large pourrait inciter les administrations à constituer des réserves de crédit, ce qui serait contradictoire avec ce principe de fixation des dotations découlant lui-même de la règle de l'annualité budgétaire. L'expérience montre d'ailleurs que l'ensemble de ces règles, qui découlent expressément de l'ordonnance organique du 2 janvier 1959, sont les plus propres à garantir une bonne gestion budgétaire. En définitive, compte tenu des dérogations au principe de l'annualité admises par l'ordonnance du 2 janvier 1959 dans les cas appropriés, il est fort peu probable, sauf cas exceptionnel, que des administrations soient conduites à dépenser sans discernement les crédits qui leur restent en fin d'année sous prétexte d'éviter leur annulation.

*Camping-caravanning (alignement du taux de T. V. A. sur celui de l'hôtellerie traditionnelle).*

**11979.** — 3 juillet 1974. — **M. Alduy** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le fait que la taxe sur la valeur ajoutée est appliquée au taux de 17,60 p. 100 à l'hôtellerie de plein air et notamment aux terrains de camping-caravanning et que les hôtels homologués bénéficient d'une taxe au taux réduit de 7 p. 100. Cette fiscalité appliquée en la matière est d'autant plus discriminatoire qu'une part importante des terrains de camping-caravanning échappe à l'imposition à la taxe sur la valeur ajoutée lorsqu'il s'agit de terrains gérés par des organismes à but non lucratif ou par des collectivités locales. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre des mesures permettant de placer l'ensemble des activités hôtelières (hôtellerie traditionnelle ou de plein air) dans les mêmes conditions d'imposition et notamment une imposition au taux réduit de la taxe sur la valeur ajoutée.

**12280.** — 11 juillet 1974. — **M. Richard** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le fait que la taxe sur la valeur ajoutée est appliquée au taux de 17,60 p. 100 à l'hôtellerie de plein air et notamment aux terrains de camping-caravanning. Par contre, les hôtels homologués bénéficient d'une taxe au taux réduit de 7 p. 100. Aux questions qui ont déjà été posées à ce sujet, il a toujours répondu que l'exploitation d'un terrain de camping ne constituait pas à proprement parler une affaire de logement mais s'analysait en une location de terrain aménagé. Cette réponse fait manifestement fi des réalités. Il est hors de doute que le camping-caravanning constitue l'un des principaux modes d'accueil des vacanciers de condition modeste. Cette forme d'hébergement pour un tourisme de masse est limitée en France alors qu'elle connaît un développement considérable dans les pays voisins. L'état embryonnaire de cette forme de tourisme tient pour une large part à la discrimination fiscale dont il est la victime. Il est difficile de justifier l'application du taux de 7 p. 100 applicable aux hôtels de luxe alors que le taux de 17,60 p. 100 est appliqué aux terrains de camping-caravanning. La fiscalité applicable en la matière est d'autant plus discriminatoire qu'une part importante des terrains de camping-caravanning échappe à l'imposition à la taxe sur la valeur ajoutée lorsqu'il s'agit de terrains gérés par des organismes à but non lucratif ou par des collectivités locales. Afin de remédier aux graves inconvénients qui résultent de la situation actuelle, il lui demande de bien vouloir proposer au Parlement les mesures permettant de placer l'ensemble des activités hôtelières (hôtellerie traditionnelle ou de plein air) dans les mêmes conditions d'imposition au taux réduit de la taxe sur la valeur ajoutée.

**Réponse.** — Il convient d'observer que l'octroi du taux réduit à la fourniture de logement dans les hôtels classés de tourisme a été inspiré par le seul souci d'inciter les établissements non classés, soumis au taux intermédiaire, à se moderniser en vue de leur classement dans la catégorie tourisme. Toutefois, en vue de favoriser le tourisme social, le Gouvernement a inséré dans le projet de loi de finances pour 1975 un article qui propose au Parlement de ramener du taux intermédiaire au taux réduit la taxe sur la valeur ajoutée due par les exploitants de terrains de camping et de caravanning. Ce texte, qui répond aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire, vient d'être adopté par l'Assemblée nationale en première lecture.

*Exploitations agricoles (revision du classement des terres et de l'évaluation de leur revenu cadastral).*

**13214.** — 31 août 1974. — **M. Bertrand Denis** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, compte tenu de l'évolution des méthodes de culture et d'élevage, la valeur des terres et leur catégorie fiscale telles que les traduit le revenu cadastral ont parfois subi des modifications importantes et il lui demande à quelle date il prévoit un renouvellement du classement des terres et de l'évaluation de leur revenu cadastral : 1<sup>o</sup> pour le département de la Mayenne; 2<sup>o</sup> pour les autres départements de France.

**Réponse.** — Il est indiqué à l'honorable parlementaire que les dispositions de la loi n° 74-645 du 18 juillet 1974 prescrivent la mise à jour des valeurs locatives des propriétés non bâties suivant une procédure comportant la constatation annuelle des changements affectant ces propriétés, l'actualisation, tous les deux ans, des évaluations résultant de la dernière revision générale, enfin l'exécution de revisions générales tous les six ans. Il s'ensuit que le classement attribué aux parcelles et, par conséquent, leur revenu cadastral, peuvent être modifiés chaque année lorsque ces parcelles ont été touchées par un changement de consistance, d'affectation, de caractéristiques physiques ou d'environnement. Toutefois, les changements de caractéristiques physiques ou d'environnement ne sont

pris en compte que dans la mesure où la modification constatée entraîne une variation de la valeur locative ancienne supérieure à un dixième. Ainsi, le renouvellement du classement des terres et l'ajustement corrélatif des revenus cadastraux imposables ne sont plus désormais liés à l'exécution des revisions générales périodiques mais peuvent intervenir en tout temps sur l'ensemble du territoire, sous réserve que les changements qu'ils sont destinés à appréhender soient effectivement traduits, dans chaque commune intéressée, par des variations des prix de location réels des fonds donnés à bail.

*Exploitants agricoles (imposition au bénéfice réel :  
inscription au bilan des arriérés de fumures).*

13169. — 24 août 1974. — **M. Chambon** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'augmentation des forfaits collectifs est telle (90 p. 100 entre 1970 et 1973 dans le Pas-de-Calais, que bon nombre d'agriculteurs se trouvent pénalisés par le régime forfaitaire et envisagent, en dépit des contraintes qui en résulteront, d'opter pour le régime du bénéfice réel. Or, les textes en vigueur ignorent la situation véritable de l'agriculture, notamment en ce qui concerne les arriérés de fumures. Ceux-ci se négocient et les barèmes d'expropriation en tiennent compte, de même que la fiscalité lors des mutations foncières. Or, l'administration fiscale considère que ces arriérés de fumures ne peuvent figurer au bilan d'ouverture, compte tenu du régime d'imposition antérieurement appliqué. Il souligne que le législateur lui-même a précisé (art. 9 modifié de la loi de finances pour 1971), que le bénéfice réel de l'exploitation agricole devait être déterminé et imposé selon les principes des B. I. C. mais avec des règles et modalités adaptées aux contraintes et caractéristiques particulières de la production agricole. Il lui demande s'il n'estime pas que les règles relatives au changement du régime d'imposition doivent tenir compte de la réalité que constituent les arriérés de fumures et que les agriculteurs doivent avoir, en conséquence, la possibilité d'inscrire celles-ci à leur bilan.

*Exploitants agricoles (imposition au bénéfice réel :  
inscription au bilan des arriérés de fumures).*

13378. — 14 septembre 1974. — **M. Audinot** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** les difficultés rencontrées par les agriculteurs de par l'application du nouveau régime réel aux arriérés de fumures. Les arriérés de fumures sont, en effet, évalués lors des mutations de propriétés et lorsqu'une exploitation change de titulaire, la somme correspondant à ces dépenses est considérée comme un bénéfice pour le cédant et comme une charge pour l'acquéreur. Dans l'état actuel des choses, l'administration considère que les arriérés de fumures ne peuvent figurer au bilan d'ouverture puisqu'il en a déjà été tenu compte pour le calcul du forfait. Cette thèse semble méconnaître une réalité agronomique et économique et peut contraindre des agriculteurs à ne pas respecter le principe de la sincérité du bilan de leur entreprise. Les recherches effectuées par les instituts spécialisés considérant que les arriérés de fumures constituent en fait des résidus de récoltes et des engrais dont les effets se révèlent sur les récoltes suivantes, il lui demande s'il compte proposer au Gouvernement que, dans le cadre du changement de régime d'imposition, il soit tenu compte au plan fiscal de ce qui existe au plan économique, partant, d'ouvrir aux agriculteurs la possibilité de comptabiliser les arriérés de fumures dans leur bilan.

*Réponse.* — Dès lors que les arriérés de fumures existant lors du passage sous le régime du bénéfice réel correspondent à des dépenses qui ont été intégralement prises en compte pour la détermination du bénéfice forfaitaire des années précédentes, leur inscription au premier bilan d'entrée aboutirait à déduire ces dépenses une seconde fois. Une telle inscription serait donc injustifiée. Mais, bien évidemment, les dépenses de fumures effectuées sous le régime du bénéfice réel sont prises en considération pour la détermination des résultats des exercices placés sous ce régime et les agriculteurs disposent à cet égard d'une très grande liberté de choix : ils peuvent, en effet, soit déduire l'intégralité de ces dépenses au titre de l'exercice de leur réalisation, soit les porter à leur bilan à un compte de stock ou à un compte d'immobilisation. Les règles en vigueur tiennent ainsi très largement compte des réalités de l'activité agricole et répondent aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire.

*Retraites (ressortissants de la caisse générale des retraites  
de l'Algérie : mise en parité avec les retraités de l'Etat).*

13809. — 3 octobre 1974. — **M. Cornut-Gentille** attire de nouveau l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation, au regard de leur pension, des anciens agents français des pays ou territoires extra-métropolitains. Se référant à la réponse qui a été donnée à la question n° 10453 qu'il avait posée à ce sujet (*Journal officiel*, débats, du 28 juin 1974), il lui fait observer qu'en ce qui concerne en particulier la caisse générale

des retraites de l'Algérie, une loi du 9 août 1950 avait étendu à ses ressortissants les dispositions de la loi du 19 septembre 1948 relative aux pensions civiles et militaires de l'Etat et qu'un décret habilitait le gouverneur général de l'Algérie à introduire chaque année dans le code de la C. G. R. A. les modifications intervenues dans le code métropolitain. De même, un décret de septembre 1965 a étendu aux ressortissants de la caisse de retraites des agents des collectivités locales, caisse particulière, le bénéfice des dispositions nouvelles introduites dans la loi du 26 décembre 1964. Dans ces conditions, rien ne devrait empêcher de faire également bénéficier les ressortissants de la C. G. R. A. de ces dispositions et de rétablir l'égalité complète avec les retraités de l'Etat, qu'ils connaissaient avant l'indépendance de l'Algérie.

*Réponse.* — Les personnels d'Algérie, de même que ceux du Maroc et de la Tunisie, appartenaient à des cadres distincts de ceux de la métropole et relevaient, en matière de pension, non du code des pensions civiles et militaires de retraite, mais de caisses locales de retraite qui leur ont été concédées, en application de leurs propres règlements, des pensions obéissant à la réglementation applicable aux intéressés. Or, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, les droits à pension de ces retraités ne peuvent être déterminés qu'en fonction des dispositions contenues dans les régimes locaux de retraite qui leur étaient applicables au moment de leur admission à la retraite. Il en va de même en ce qui concerne les retraités métropolitains, puisque les dispositions du code des pensions annexé à la loi du 26 décembre 1964 ne s'appliquent qu'aux retraités dont les droits à pension se sont ouverts postérieurement à la date d'application de la loi. Dans ces conditions, il n'apparaît pas possible d'appliquer aux retraités tributaires de l'ex-caisse générale de retraite d'Algérie les dispositions du code des pensions civiles et militaires de retraite actuellement en vigueur.

*Pensions de retraite civiles et militaires  
(péréquation des retraites correspondant à des emplois éteints).*

14434. — 23 octobre 1974. — **M. Denvers** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de lui faire savoir les raisons qui s'opposent à l'application des dispositions sur la péréquation des pensions dans la fonction publique aux termes de l'article L. 26 des codes des pensions de retraite en vigueur avant le 1<sup>er</sup> décembre 1964. Il lui demande s'il envisage de faire paraître rapidement les textes d'application portant aménagements indiciaires aux emplois éteints et notamment en ce qui concerne les retraités de l'administration des douanes.

*Réponse.* — Le projet de décret portant assimilation à des catégories existantes des grades et emplois supprimés des services extérieurs de la direction générale des douanes va être transmis incessamment au Conseil d'Etat pour avis. Il sera ensuite publié au *Journal officiel* et les agents retraités des douanes, dont les emplois ont été supprimés, pourront bénéficier des mesures de péréquation prévues par l'article L. 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite.

## EDUCATION

*Travailleurs étrangers (scolarisation des enfants : organisation de  
cours d'alphabétisation au niveau du canton pour les communes  
rurales).*

7909. — 26 janvier 1974. — **M. Julia** expose à **M. le ministre de l'éducation** que de nombreux travailleurs immigrés, particulièrement portugais, résident dans les communes rurales du département de Seine-et-Marne. Les familles de ces travailleurs les ont souvent rejoints et la scolarisation de leurs enfants pose des problèmes délicats. En effet, dans les classes uniques des communes rurales, l'instituteur est obligé de leur consacrer des cours spéciaux d'alphabétisation et ceci sans avoir une formation particulière qui l'y prédisposerait. Ces cours sont suivis sans grand profit par les petits enfants portugais et sont la cause d'une gêne pour les autres enfants qui fréquentent ces écoles. Il lui demande s'il n'estime pas souhaitable d'ouvrir, par exemple à l'échelon des cantons ruraux où ce problème se pose, une classe spécialisée où seraient rassemblés ces jeunes enfants portugais afin que, pour leurs première et seconde années de scolarisation par exemple, ils puissent être confiés à des instituteurs spécialisés parlant leur langue. Une telle mesure serait évidemment profitable aux enfants français qui n'auront plus à subir un retard du fait de cette situation particulière, mais elle serait également d'un très grand profit pour les enfants étrangers qui pourraient alors être plus rapidement assimilés au milieu dans lequel ils vivent.

*Réponse.* — La scolarisation des enfants de travailleurs étrangers est un problème d'importance nationale, à la solution duquel le ministère de l'éducation s'attache depuis plusieurs années. L'ouverture de classes d'initiation, dont le nombre s'est multiplié ces

dernières années, a amélioré sensiblement la situation dans les zones de forte implantation étrangère; mais quand la population immigrée est dispersée en milieu rural, le regroupement des enfants étrangers pose des problèmes de cantine et de transport généralement difficiles à résoudre; il ne paraît pas souhaitable d'autre part d'éloigner ces enfants de l'école de la commune où les familles établissent leur domicile, ce qui ne pourrait qu'accroître des difficultés d'insertion déjà très grandes. En revanche, une solution a déjà été expérimentée dans certains départements où la dispersion de la population immigrée est particulièrement importante: lorsque dans une école au moins cinq enfants étrangers relèvent d'un enseignement particularisé, ils sont confiés à un maître itinérant qui, chargé de groupes analogues dans plusieurs écoles voisines, les prend en charge une journée par semaine dans leur propre école. Grâce aux contacts qu'il peut avoir avec le maître habituel des enfants, il facilite à la fois leur apprentissage du français et leur insertion dans le milieu scolaire local. Il n'est pas possible de prévoir que les enfants étrangers soient confiés à des maîtres parlant leur langue; ce n'est que très exceptionnellement que l'on pourrait en trouver ayant une connaissance suffisante de langues telles que le portugais, le turc, ou l'arabe; et d'autre part, les classes d'initiation accueillent en général des enfants appartenant à des groupes linguistiques différents.

*Enseignement privé (privilèges du collège Stanislas).*

7096. — 21 décembre 1973. — M. Juquin appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation sur le scandale des privilèges sans cesse croissants accordés par l'Etat au collège Stanislas, à Paris. En 1951, un contrat a été passé entre le lycée Saint-Louis, établissement public, et le collège Stanislas, établissement privé: l'Etat nommait et rémunérait les professeurs et les divers autres personnels nécessaires au fonctionnement des classes préparatoires aux grandes écoles du collège Stanislas en obtenant l'initiative du recrutement des élèves et en versant un loyer symbolique de 100 000 anciens francs à une « société anonyme immobilière et d'enseignement libre collège Stanislas ». Le collège Stanislas retirait de ce contrat un surcroît de prestige. En 1956, la société anonyme Stanislas a obtenu l'initiative du recrutement des élèves et le droit de percevoir pour son propre compte des redevances auprès des parents d'élèves internes et externes, alors que toutes les dépenses restaient à la charge de l'Etat. A l'heure actuelle, 5 p. 100 des élèves des treize classes préparatoires du collège Stanislas proviennent de l'enseignement public; internes et externes doivent verser au collège des « frais spéciaux » considérables, correspondant à un véritable recrutement de classe. En 1971, une subvention ministérielle de 3 millions de francs a été accordée à l'association sportive du collège Stanislas pour lui permettre de construire deux piscines à l'intérieur de l'établissement. La société anonyme immobilière a, pour sa part, reçu un prêt de la ville de Paris pour réaliser dans les murs du collège un « foyer de jeunes travailleurs » qui n'est autre qu'un internat. A tous ces privilèges vient de s'ajouter l'adoption d'un avenant au bail 1951, par lequel l'Etat s'engage à verser à la société anonyme immobilière un loyer réel de 400 000 francs par an, indexé sur l'indice I. N. S. E. E., la société ayant en fait toute liberté d'exécuter les travaux de son choix pour étendre et moderniser les locaux du collège Stanislas. Cet avenant a été imposé au lycée Saint-Louis contre l'avis du conseil d'administration. Il lui demande: 1° pour quelles raisons et dans quelles conditions le ministère a contraint le lycée Saint-Louis à détourner la somme annuelle de 400 000 francs au profit du collège Stanislas, au moment même où ce lycée public d'importance nationale n'obtient pas tous les crédits indispensables à son fonctionnement; 2° quelles mesures il compte prendre pour dénoncer ce contrat et mettre un terme définitif à l'ensemble des privilèges dont bénéficie le collège Stanislas.

*Réponse.* — Depuis le mois d'octobre 1950, les classes préparatoires aux grandes écoles du collège privé Stanislas sont prises en charge, en ce qui concerne l'externat, par le lycée Saint-Louis, dont elles constituent une annexe, et prennent la dénomination d'« Ecole préparatoire Stanislas, externat annexe du lycée Saint-Louis ». L'enseignement porte sur la préparation aux grandes écoles précédemment assurée par le collège Stanislas sous réserve de modifications proposées par le conseil d'administration du lycée Saint-Louis en accord avec le directeur du collège. Les élèves inscrits dans ce collège doivent se trouver dans les conditions d'âge et de diplômes exigés par les grandes écoles et sont recrutés sur dossier. Ils se classent en externes, demi-pensionnaires et pensionnaires. Le collège Stanislas héberge des adolescents auxquels l'enseignement est dispensé par des professeurs dépendant du lycée Saint-Louis et qui sont rétribués par le ministère de l'éducation. Les charges auxquelles les familles participent représentent, outre des frais de scolarité normaux, les frais de surveillance (externat surveillé). L'avenant au bail conclu le 8 juin 1951 entre le lycée Saint-Louis et la société anonyme immobilière et d'enseignement libre du collège Stanislas tient compte de l'augmentation de surface des locaux donnés en location au lycée

Saint-Louis. De plus, selon les nouvelles dispositions contractuelles, les réparations et les taxes incombant normalement au propriétaire sont acquittées par le collège Stanislas alors qu'aux termes du contrat initial ces charges étaient assumées par le locataire. Ces modifications importantes apportées aux obligations des parties contractantes motivent l'augmentation du montant du loyer annuel. Il convient de préciser que le paiement de ce loyer (délégation particulière de crédit strictement affectée) n'est pas susceptible d'ôberer les subventions de fonctionnement globalement allouées par ailleurs au lycée Saint-Louis, ces dépenses étant imputées sur des rubriques différentes du budget de l'éducation nationale (chap. 34-91 pour les loyers, chap. 36-33 pour le fonctionnement).

*Enseignants (durée du service hebdomadaire des professeurs certifiés: réduction à quinze heures).*

11352. — 12 juin 1974. — M. Beauguitte expose à M. le ministre de l'éducation que, par décret n° 50-581 du 25 mai 1950, la durée maximale du service hebdomadaire auquel sont tenus les professeurs agrégés et les professeurs certifiés a été fixée respectivement à quinze et dix-huit heures. Dès lors que ces fonctionnaires assument dans l'enseignement secondaire des tâches à tous égards analogues, il lui demande si, pour réaliser dans ce domaine une harmonie éminemment souhaitable, il entre dans ses intentions, comme l'envisageait du reste l'un de ses prédécesseurs, de prendre l'initiative d'un texte visant à ramener progressivement à quinze heures le temps maximal du service présentement imposé aux professeurs certifiés.

*Réponse.* — La refonte de la réglementation des obligations de service des personnels de l'enseignement du second degré fixée par des décrets du 25 mai 1950 soulève de nombreux problèmes, en rapport non seulement avec la situation statutaire des enseignants considérés, mais également avec la nature exacte de la prestation qui leur est demandée, notamment en ce qui concerne la discipline et le niveau d'enseignement, l'évolution des méthodes d'animation des cours, le recours plus ou moins important à la préparation et aux travaux de contrôle en dehors des classes et la participation éventuelle à des tâches complémentaires. Des études minutieuses doivent donc être préalablement entreprises avant toute réforme profonde en ce domaine, tant sur le plan pédagogique que sur les plans administratif et financier.

*Etablissements scolaires (lycée Talma, à Brunoy: création de postes et de classes supplémentaires).*

11660. — 21 juin 1974. — M. Combrisson attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur la situation alarmante du lycée Talma, à Brunoy (Essonne). Ce lycée reçoit tous les élèves du second cycle du district scolaire qui couvre six communes. Ses possibilités d'accueil sont limitées à tel point que quarante-quatre élèves de seconde susceptibles de poursuivre en première G ne pourront y être admis, l'équipement de cette classe étant prévu pour trente élèves au maximum. L'effectif de l'établissement va passer de 989 élèves à 1 187 à la prochaine rentrée scolaire. Alors que les services académiques prévoyaient 417 élèves nouveaux, c'est en réalité 501 qui sont attendus, ce qui porte à quarante la moyenne de chaque classe. Il sera manifestement impossible, dans ces conditions, de dispenser une éducation profitable à tous. De plus, les services académiques envisagent de ne pas donner suite à la demande de création d'une seconde A et décident de supprimer une seconde C. Ces mesures, de toute évidence, sont consécutives à la suppression de 747 postes d'enseignants dans l'académie de Versailles. Une précédente question écrite posée en date du 20 mars 1974 à ce sujet est toujours sans réponse à ce jour. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures urgentes il compte prendre afin de remédier à cette situation insupportable tant pour les enfants que pour les enseignants.

*Réponse.* — La rentrée scolaire 1974 au lycée Talma de Brunoy s'est effectuée sans faire apparaître de difficultés notables. C'est ainsi que tous les élèves régulièrement inscrits ont pu être reçus dans cet établissement. Il convient de souligner à ce sujet que le nombre d'inscriptions réelles n'a pas atteint celui qui était prévu (1 000 élèves au lieu de 1 187) et que les effectifs moyens des diverses divisions sont très inférieurs aux seuils réglementaires. Ces derniers sont actuellement de 40 élèves en classe de première et en classe de seconde et de 35 élèves pour les classes terminales; or, le nombre d'élèves accueillis au lycée Talma de Brunoy a été, en moyenne, lors de la récente rentrée scolaire, de 33 élèves en seconde et de 27 en première et terminale. En ce qui concerne l'accueil des élèves en première G, il est tout à fait satisfaisant puisqu'il y a deux divisions pour une cinquantaine d'élèves. Quant aux divisions de seconde C elles sont au nombre de six avec un effectif moyen de 33,5. Des précisions ont déjà été apportées à plusieurs reprises sur la signification réelle de la réorganisation du service dans l'Académie de Versailles: certains établissements

disposaient d'une dotation budgétaire très large alors que d'autres fonctionnaient dans des conditions difficiles; le nombre de postes d'enseignants qui peuvent être attribués aux établissements étant fonction des crédits limitatifs votés chaque année par le Parlement et inscrits à la loi de finances, les autorités académiques ont procédé à une restructuration du service. Ainsi les normes appliquées dans l'académie de Versailles sont les mêmes que celles en vigueur dans les autres académies.

*Etablissements scolaires (nationalisation des C. E. S. et C. E. G. dont les dépenses de fonctionnement sont écosantes).*

11879. — 28 juin 1974. — M. Massot rappelle à M. le ministre de l'éducation que M. Messmer, Premier ministre, avait formellement promis, dans son discours de Provins, la nationalisation de tous les collèges d'enseignement secondaire et les collèges d'enseignement général dont les dépenses de fonctionnement sont écrasantes pour les budgets communaux, en zone rurale plus particulièrement. Un certain nombre de ces établissements ont été nationalisés au cours de l'année dernière. Il lui demande si cette opération est susceptible d'être terminée au cours de cette année et, dans la négative, à quelle date elle le sera.

Réponse. — Conformément à l'engagement pris par les pouvoirs publics, la nationalisation de tous les établissements du premier cycle sera progressivement réalisée. Il faut souligner l'effort entrepris, dans ce domaine, dès la loi de finances pour 1973, au titre de laquelle est intervenue la nationalisation de 355 établissements de premier cycle. Pour l'année en cours, cet effort a été considérablement accru puisque 500 établissements de premier cycle ont été nationalisés le 15 septembre 1974. En outre, les emplois et crédits nécessaires à la nationalisation d'une nouvelle tranche de 500 établissements ont été inscrits dans le projet de loi de finances pour 1975. Cet effort très important, consenti par l'Etat, viendra alléger d'autant la charge globale reposant sur les communes françaises et leur permettra de supporter plus facilement les dépenses d'enseignement qu'elles doivent assumer traditionnellement, notamment au niveau du premier degré.

*Instituteurs et institutrices (paiement des frais de stage des instituteurs de la région parisienne pour 1973).*

12188. — 10 juillet 1974. — M. Canacos attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur la situation des instituteurs de la région parisienne ayant suivi un stage en 1973. En effet, contrairement à leurs collègues des autres départements, ces instituteurs ayant suivi un stage long soit pour l'enfance inadaptée, soit pour la préparation du diplôme de directeur d'établissement spécialisé, n'ont toujours pas perçu le règlement des frais occasionnés par ces stages, terminés depuis plus d'un an (30 juin 1973). En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que le retard apporté dans ces règlements soit comblé le plus rapidement possible.

Réponse. — Il est exact que des retards affectent depuis plusieurs mois la liquidation de frais de stages suivis par les instituteurs de la région parisienne. Le ministère de l'éducation a pris toutes les mesures utiles pour pallier les difficultés administratives survenues en ce domaine à la suite de la modification de la circonscription académique de Paris qui comprend, depuis le 1<sup>er</sup> février 1972, les académies de Paris, Créteil et Versailles.

*Orientation scolaire (données statistiques concernant le sort des élèves à la fin du cycle primaire).*

12408. — 20 juillet 1974. — M. Claude Weber demande à M. le ministre de l'éducation quel a été, en 1970, 1971, 1972, 1973, le nombre d'élèves de cours moyen deuxième année, orientés en sixième I, sixième II, sixième III, en S. E. S., ou astreints à redoubler le cours moyen deuxième année. Il demande également quelles mesures sont prises lorsque, dans des écoles, des communes, des régions, les résultats sont anormaux: pourcentage d'élèves admis en classe de type I, nettement en dessous de la moyenne nationale, pourcentage d'admis en classe de type III nettement supérieur à la moyenne nationale.

Réponse. — Le tableau statistique ci-joint établit, sur trois années scolaires récentes, un état comparatif des orientations prises par les élèves des cours moyens deuxième année de l'enseignement public et de l'enseignement privé, à l'issue de leur scolarité dans cette classe. Les redoublements marquent, en valeur absolue, comme en proportion, une légère diminution. Les entrées en classe de sixième s'accroissent très nettement, à la faveur d'un abaissement très net des entrées en classe de fin d'études (en voie de disparition) et des orientations diverses, parmi lesquelles l'enseignement spécial doit prendre la plus large part. L'augmentation des entrées en sixième se manifeste aussi bien dans les sections I et II que dans les sections de transition, la proportion des effectifs de chacune de ces filières, par rapport à l'ensemble des élèves de sixième, demeurant sensiblement au même niveau. Ces informations portent, le plus récemment, sur l'année scolaire 1972-1973, les exploitations relatives à l'année 1973-1974, actuellement en cours, ne permettant pas encore de prolonger l'évolution. La commission de l'éducation du VI<sup>e</sup> Plan avait recommandé que la répartition des effectifs en sixième se fasse selon les pourcentages suivants: 40 p. 100 des élèves en section I; 40 p. 100 des élèves en section II; 20 p. 100 des élèves en section III. Ces pourcentages n'avaient évidemment qu'une valeur indicative. Les écarts enregistrés au plan académique par rapport à ces objectifs ont généralement été de faible amplitude. Toutefois, l'administration centrale a été amenée à intervenir dans une académie où le pourcentage d'élèves orientés en voie III apparaissait nettement excessif. Une action a été entreprise pour rétablir un meilleur équilibre entre les différentes catégories de maîtres. La circulaire du 26 juin 1974 a rendu possible en classe de sixième un mode différent de répartition des élèves. Le projet de réforme du système éducatif actuellement à l'étude doit conduire à repenser sur de nouvelles bases les données de ce problème.

*Orientation des élèves des classes de C. M. 2 à l'issue de leur scolarité.  
(1969-1970 à 1972-1973.)*

EFFECTIF TOTAL des élèves de C. M. 2 public et privé en :	ORIENTATION PRISE PAR CES ÉLÈVES, L'ANNÉE SCOLAIRE SUIVANTE							ORIENTATION en :
	Redoublent le C. M. 2	Entrés en 6 <sup>e</sup> .			Entrés en fin d'études 1 <sup>re</sup> année.	Autre orientation.	Total.	
		I et II (1).	III	Total.				
1969-1970 (917 733):								
Nombre .....	137 647	580 764	114 977	695 741	52 240	32 105	917 733	1970-1971
En pourcentage.....	15	63,3	12,5	75,8	5,7	3,5	100	
1970-1971 (917 515):								
Nombre .....	126 810	615 656	122 055	737 711	25 578	27 416	917 515	1971-1972
En pourcentage.....	13,8	67,1	13,3	80,4	2,8	3	100	
1971-1972 (910 982):								
Nombre .....	125 664	636 646	128 545	765 191	5 850	14 277	910 982	1972-1973
En pourcentage.....	13,8	69,9	14,1	84	0,6	1,6	100	
1972-1973 (892 887):								
Nombre .....				Aucun renseignement disponible.				1973-1974
En pourcentage.....								

(1) L'observation des orientations prises, pour être complète, devant tenir compte de l'enseignement privé, il faut souligner que les statistiques recueillies sur l'origine scolaire des élèves de cet enseignement, ne permettent pas d'établir une distinction entre filière I et filière II.

*Institut national de recherche et de documentation pédagogiques (remise en cause de son activité et de ses attributions).*

12628. — 25 juillet 1974. — **M. Le Foll** constate que, dans un communiqué de presse du 19 juillet 1974, **M. le ministre de l'éducation** déclare que moins d'une dizaine de recherches inscrites au programme de l'I. N. R. D. P. seraient transférées avec les moyens correspondants au ministère de l'éducation afin de préparer les réformes au niveau de leurs applications administratives et pédagogiques. Or il lui rappelle que les travaux du service de la recherche pédagogique de l'I. N. R. D. P. ont pour objet l'amélioration de la connaissance du système éducatif et de son fonctionnement. Leurs résultats devraient aider les instances politiques et administratives à déterminer les réformes à entreprendre; il s'étonne en conséquence que des recherches du service de la recherche pédagogique de l'I. N. R. D. P. puissent entrer dans la catégorie des actions transférées au ministère et demande au ministre quelles sont ces recherches et ce qui a motivé son choix; il lui demande si ces actions sont transférées avec les moyens correspondants, comment **M. le ministre** justifie sa déclaration d'après laquelle il n'en résulterait aucune diminution des responsabilités et du champ d'application de l'I. N. R. D. P.; il lui demande encore sur quel budget l'I. N. R. D. P. pourra fonctionner en 1975 s'il n'y a qu'une reconduction du budget de 1974 (qualifié par le conseil d'administration de l'établissement de budget d'asphyxie), alors qu'il a été amputé de 800 000 francs au cours de l'année et que ce transfert de moyens au ministère est annoncé; il lui demande enfin comment il pense concilier le souci d'efficacité qui semble présider à la gestion du ministère de l'éducation avec une décision qui remet en cause le fonctionnement d'un service qui avait atteint un développement lui permettant d'assurer utilement sa mission, sans qu'aucune concertation avec les instances et les personnes concernées n'ait eu lieu.

**Réponse.** — Comme le relève l'honorable parlementaire, les travaux du service de la recherche de l'I. N. R. D. P. doivent aider les instances politiques et administratives à déterminer les réformes à entreprendre. Il est donc à la fois légitime et nécessaire que l'élaboration des décisions au niveau du ministère puisse bénéficier aussi largement que possible des connaissances et conclusions que les recherches et les expériences ont permis de dégager. Ce principe étant énoncé, la question posée appelle les précisions suivantes :

1° Les neuf opérations (sur la centaine que comporte le programme de l'institut) qui ont été transférées au ministère concernent des problèmes présentant un caractère particulier d'actualité et d'actualité, tels par exemple les nouvelles méthodes d'enseignement du français ou la définition du contenu des disciplines d'éveil à l'école élémentaire, la mise au point des programmes de mathématiques et de sciences pour les classes secondaires de premier cycle et l'utilisation de certains matériels (simulateurs, ordinateurs) dans l'enseignement technologique. Il s'agit dans tous les cas d'exploiter des études conduites pendant plusieurs années et suffisamment avancées pour être envisagées sous l'angle du développement et de la généralisation éventuelle, ce qui dépasse le cadre des missions de l'I. N. R. D. P.

2° Il découle de ce qui précède que les transferts opérés n'enlèvent aucune diminution des responsabilités et du champ d'activité de l'institut, tels qu'ils ont été définis par l'article 2 du décret n° 70-798 du 9 septembre 1970 : à des recherches parvenues à maturation et susceptibles de passer au stade du développement, l'établissement substituera dans son programme d'activités de nouvelles opérations, pour lesquelles les moyens seront dégagés dans le cadre de l'élaboration du programme général d'actions du ministère et des priorités définies par celui-ci.

3° Les assurances déjà données, concernant la liberté de choix laissée aux chercheurs, ne peuvent qu'être confirmées. Si, en effet, conformément aux termes de l'article 2 du décret précité du 9 septembre 1970, le programme annuel des recherches de l'I. N. R. D. P. est soumis à l'approbation de l'autorité de tutelle, cette dernière se prononce essentiellement sur l'opportunité des actions proposées, en fonction des données générales de la politique éducative. Ce n'est que très exceptionnellement (et cela, en fait, ne s'est jamais produit) qu'elle pourrait avoir à fournir des observations sur les hypothèses et les méthodes de travail, qui relèvent de l'autonomie du chercheur. Quant à la sécurité de l'emploi des personnels de l'institut, elle découle de dispositions statutaires que de simples mesures administratives ne peuvent évidemment pas mettre en péril.

4° En ce qui concerne le programme de recherches préparé par l'I. N. R. D. P. pour l'année scolaire 1974-1975, il n'y a pas lieu de craindre que celui-ci se trouve profondément modifié étant donné le nombre restreint des opérations transférées. Comme il vient d'être dit, de nouvelles recherches pourront se substituer dans le programme de l'institut à celles que prend en charge le ministère.

5° Il est inévitable, pour que les opérations prises en charge par le ministère puissent être poursuivies normalement, que des transferts de moyens, dont le détail n'est pas encore arrêté, soient réalisés. Ils seront aussi limités que possible et n'affecteront pas sensiblement le potentiel global d'activité de l'I. N. R. D. P. Cette

question est, d'autre part, sans relation avec l'effort demandé à l'ensemble des services publics dans le sens d'une appréciation plus stricte de leurs besoins pour le budget de l'année 1975. Il est évidemment normal que l'institut y participe, mais il sera fait en sorte que les mesures prises le concernant préservent ses activités les plus importantes.

6° Il n'est pas envisagé, et il serait évidemment fâcheux, d'appliquer au service de la recherche de l'I. N. R. D. P. la même division que celle qui a présidé, pour des raisons administratives, à la réorganisation du ministère. Il faut souligner à cet égard que la création, au sein de la direction générale de la programmation et de la coordination, d'un « département du programme des recherches et de la coordination en matière de pédagogie et de technologie de l'éducation » exprime la volonté de disposer, à l'administration centrale, d'une cellule chargée d'envisager les problèmes de recherche et d'expérimentation pédagogiques d'une manière synthétique. Ce département sera chargé notamment d'assurer les liaisons avec les organismes spécialisés tels que l'I. N. R. D. P. et de procéder avec eux à l'élaboration des programmes d'actions du ministère dans le domaine de la recherche et de l'expérimentation pédagogiques.

7° Le souci d'efficacité dont l'honorable parlementaire donne acte au ministre de l'éducation est bien, en définitive, au cœur des décisions prises. Le problème posé est celui du passage de la recherche au développement et de la prise en compte des résultats de l'expérimentation pour l'élaboration de la politique éducative. Organisme concourant au fonctionnement du service public de l'éducation, l'I. N. R. D. P. ne sera certes pas écarté de sa solution. Il y sera au contraire associé aussi étroitement que possible. Encore faut-il que les responsabilités soient nettement délimitées : il n'entre pas dans les missions de l'institut de préparer directement les réformes, aussi nécessaire que la recherche apparaisse à cette fin. C'est donc bien dans le dessein de valoriser des travaux scientifiques à la qualité desquels il faut rendre hommage, et non pas pour limiter en quoi que ce soit la légitime et nécessaire indépendance des chercheurs, que le principe de la prise en charge de certaines opérations par les services du ministère a été posé.

*Enseignants (droits à indemnité de congé payé pour un maître auxiliaire qui démissionne en cours d'année).*

12647. — 25 juillet 1974. — **M. Chevènement** demande à **M. le ministre de l'éducation** s'il considère que les termes de la circulaire ministérielle n° 74-190 du 22 mai 1974 : « il n'est pas prévu d'indemnité de congé payé pour le maître auxiliaire qui démissionne en cours d'année sans avoir bénéficié de son congé annuel » sont conformes à la lettre et à l'esprit de notre législation sur les congés payés.

**Réponse.** — La disposition dont fait état l'honorable parlementaire a été introduite dans la circulaire n° 74-190 du 22 mai 1974 à la suite d'un arrêt du Conseil d'Etat en date du 14 mars 1973 (ministère de l'éducation nationale contre demoiselle Pearson) qui a fixé la jurisprudence en matière des droits à congés payés des auxiliaires de l'Etat qui cessent leur service en cours d'année. Une note ministérielle du 12 février 1974 a invité les recteurs à appeler l'attention des auxiliaires d'enseignement et de surveillance, lors de leur recrutement, sur le premier considérant de cet arrêt : « Aucun texte, de portée générale, ni aucun principe général, dans le régime de droit public, ne reconnaît à l'ensemble des agents non titulaires de l'Etat un droit à une indemnité compensatrice de congé payé, dans le cas où l'agent cesse ses services avant d'avoir pu bénéficier de son congé annuel. »

*Etablissements scolaires (sections d'éducation spécialisée et écoles nationales de perfectionnement : égalité de traitement au point de vue des crédits d'enseignement technologique).*

12759. — 28 juillet 1974. — **M. Bécam** fait observer à **M. le ministre de l'éducation** que la circulaire ministérielle n° 73-475 du 16 novembre 1973 relative au budget des établissements publics scolaires établit en fait une discrimination entre les élèves des sections d'éducation spécialisée et ceux des écoles nationales de perfectionnement. Ces deux types d'établissement reçoivent des déficients intellectuels légers et dispensent une formation professionnelle identique. Il lui demande, en conséquence, s'il ne lui paraît pas possible d'aligner les crédits d'enseignement technologique et d'enseignement général des sections d'éducation spécialisée sur ceux des écoles nationales de perfectionnement.

**Réponse.** — Les écoles nationales de perfectionnement dispensent un nombre d'heures d'enseignement technologique plus élevé que les sections d'éducation spécialisée des collèges d'enseignement secondaire. Il ne peut donc être envisagé de modifier le barème actuellement en vigueur. S'agissant de l'enseignement général, il est fait observer à l'honorable parlementaire que si le crédit alloué à ce titre aux écoles nationales de perfectionnement est, comme dans les sections d'éducation spécialisée, destiné au financement de l'acqui-

sition des fournitures didactiques collectives, de la documentation pédagogique, des livres de bibliothèque, il doit de plus couvrir les dépenses entraînées par l'acquisition des fournitures individuelles (crayons, cahiers, livres) qui, dans les sections d'éducation spécialisée, sont supportées soit par les familles pour les élèves de troisième année, soit par l'Etat et les familles pour les élèves de première et deuxième année. Il est précisé par ailleurs que les sections d'éducation spécialisée, partie intégrante des collèges d'enseignement secondaire, peuvent bénéficier du matériel d'enseignement dont disposent ces établissements. Cependant la formation dispensée dans les sections d'éducation spécialisée nécessitant l'emploi de méthodes pédagogiques particulières, le montant des crédits d'enseignement alloué à ces sections au titre de l'enseignement général fait actuellement l'objet d'études dans mes services.

*Education nationale (transfert au ministère de certaines recherches inscrites au programme de l'I.N.R.D.P.).*

**12885.** — 3 août 1974. — **M. Alain Vivien** expose à **M. le ministre de l'éducation** que, dans un récent communiqué de presse, il a déclaré que moins d'une dizaine de recherches inscrites au programme actuel de l'I.N.R.D.P. seraient transférées avec les moyens correspondants au ministère. D'après les définitions données, il semble qu'il s'agisse d'opérations destinées à préparer des réformes au niveau de leurs applications administratives et pédagogiques. Or les travaux du service de la recherche de l'I.N.R.D.P. ont pour objet l'amélioration de la connaissance du système éducatif et de son fonctionnement, leurs résultats devraient aider les instances politiques et administratives à déterminer les réformes à entreprendre. On voit mal, dans ces conditions, comment une seule des recherches du S.E.R.P. pourrait entrer dans la catégorie des actions transférées au ministère, telles qu'elles ont été précédemment définies. Il lui demande : 1° s'il peut préciser quelles sont ces recherches ; 2° si ces actions sont transférées avec les moyens correspondants, comment justifie-t-il sa déclaration d'après laquelle il n'en résulterait aucune diminution des responsabilités et du champ d'activité de l'I.N.R.D.P. ; 3° quel crédit apporter aux déclarations concernant la liberté des choix laissés aux personnes qui travaillent sur ces recherches ainsi qu'aux assurances données sur la sécurité de l'emploi de tous les personnels ; 4° ce qu'il adviendra des projets élaborés d'ores et déjà pour la rentrée et qui découlent de plusieurs années d'efforts ; 5° sur quel budget l'I.N.R.D.P. pourra-t-il fonctionner en 1975 s'il n'y a qu'une reconduction du budget de 1974 (qualifié de budget d'asphyxie par le conseil d'administration de l'établissement), alors qu'il a été amputé de 800 000 francs au cours de l'année et qu'est annoncé ce transfert de moyens au ministère ; 6° s'il ne lui paraît pas fâcheux d'appliquer au service de la recherche de l'I.N.R.D.P. la même division que celle qui a présidé, pour des raisons administratives, à la réorganisation du ministère. En effet ce cloisonnement de l'expérimentation entre les trois directions par niveaux paraît devoir nuire à la nécessaire cohérence de la recherche en pédagogie qui ressortit quant à elle de critères d'organisation en accord avec une problématique et une méthodologie scientifique ; 7° comment il pense concilier le souci d'efficacité qui semble présider à la gestion du ministère de l'éducation avec une décision qui remet en cause le fonctionnement d'un service qui avait atteint un point de développement lui permettant d'assurer utilement sa mission, alors que les critères retenus sont sujets à discussion et sans qu'aucune concertation avec les instances et les personnes concernées n'ait eu lieu.

*Réponse.* — Comme le relève l'honorable parlementaire, les travaux du service de la recherche de l'I.N.R.D.P. doivent aider les instances politiques et administratives à déterminer les réformes à entreprendre. Il est donc à la fois légitime et nécessaire que l'élaboration des décisions au niveau du ministère puisse bénéficier aussi largement que possible des connaissances et des conclusions que les recherches et les expériences ont permis de dégager. Ce principe étant énoncé, la question posée appelle les précisions suivantes : 1° les neuf opérations (sur la centaine que comporte le programme de l'Institut) qui ont été transférées au ministère concernent des problèmes présentant un caractère particulier d'actualité et d'actualité, tels par exemple les nouvelles méthodes d'enseignement du français ou la définition du contenu des disciplines d'éveil à l'école élémentaire, la mise au point des programmes de mathématique et de sciences pour les classes secondaires de premier cycle et l'utilisation de certains matériels (simulateurs, ordinateurs) dans l'enseignement technologique. Il s'agit dans tous les cas d'exploiter des études conduites pendant plusieurs années et suffisamment avancées pour être envisagées sous l'angle du développement et de la généralisation éventuelle, ce qui dépasse le cadre des missions de l'I.N.R.D.P. ; 2° il découle de ce qui précède que les transferts opérés n'entraînent aucune diminution des responsabilités et du champ d'activité de l'Institut, tels qu'ils ont été définis par l'article 2 du décret n° 70-798 du 9 septembre 1970 : à des recherches parvenues à maturation et susceptibles de passer

au stade du développement, l'établissement substituera dans son programme d'activités de nouvelles opérations, pour lesquelles les moyens seront dégagés dans le cadre de l'élaboration du programme général d'actions du ministère et des priorités définies par celui-ci ; 3° les assurances déjà données, concernant la liberté de choix laissée aux chercheurs, ne peuvent qu'être confirmées. Si, en effet, conformément aux termes de l'article 2 du décret précité du 9 septembre 1970, le programme annuel des recherches de l'I.N.R.D.P. est soumis à l'approbation de l'autorité de tutelle, cette dernière se prononce essentiellement sur l'opportunité des actions proposées, en fonction des données générales de la politique éducative. Ce n'est que très exceptionnellement (et cela, en fait, ne s'est jamais produit) qu'elle pourrait avoir à formuler des observations sur les hypothèses et les méthodes de travail qui relèvent de l'autonomie du chercheur. Quant à la sécurité de l'emploi des personnels de l'Institut, elle découle de dispositions statutaires que de simples mesures administratives ne peuvent évidemment pas mettre en péril ; 4° en ce qui concerne le programme de recherches préparé par l'I.N.R.D.P. pour l'année scolaire 1974-1975, il n'y a pas lieu de craindre que celui-ci se trouve profondément modifié étant donné le nombre restreint des opérations transférées. Comme il vient d'être dit, de nouvelles recherches pourront se substituer dans le programme de l'Institut à celles qui prend en charge le ministère ; 5° il est inévitable, pour que les opérations prises en charge par le ministère puissent être poursuivies normalement, que des transferts de moyens, dont le détail n'est pas encore arrêté, soient réalisés. Ils seront aussi limités que possible et n'affecteront pas sensiblement le potentiel global d'activité de l'I.N.R.D.P. Cette question est, d'autre part, sans relation avec l'effort demandé à l'ensemble des services publics dans le sens d'une appréciation plus stricte de leurs besoins pour le budget de l'année 1975. Il est évidemment normal que l'Institut y participe, mais il sera fait en sorte que les mesures prises le concernant préservent ses activités les plus importantes ; 6° il n'est pas envisagé et il serait évidemment fâcheux d'appliquer au service de la recherche de l'I.N.R.D.P. la même division que celle qui a présidé, pour des raisons administratives, à la réorganisation du ministère. Il faut souligner à cet égard que la création, au sein de la direction générale de la programmation et de la coordination, d'un « département du programme des recherches et de la coordination en matière de pédagogie et de technologie de l'éducation » exprime la volonté de disposer, à l'administration centrale, d'une cellule chargée d'envisager les problèmes de recherche et d'expérimentation pédagogiques d'une manière synthétique. Ce département sera chargé notamment d'assurer les liaisons avec les organismes spécialisés tels que l'I.N.R.D.P. et de procéder avec eux à l'élaboration des programmes d'actions du ministère dans le domaine de la recherche et de l'expérimentation pédagogiques ; 7° le souci d'efficacité dont l'honorable parlementaire donne acte au ministre de l'éducation est bien, en définitive, au cœur des décisions prises. Le problème posé est celui du passage de la recherche au développement et de la prise en compte des résultats de l'expérimentation pour l'élaboration de la politique éducative. Organisme concourant au fonctionnement du service public de l'éducation, l'I.N.R.D.P. ne sera certes pas écarté de sa solution. Il y sera au contraire associé aussi étroitement que possible. Encore faut-il que les responsabilités soient nettement délimitées : il n'entre pas dans les missions de l'Institut de préparer directement les réformes, aussi nécessaire que la recherche apparaisse à cette fin. C'est donc bien dans le dessein de valoriser des travaux scientifiques à la qualité desquels il faut rendre hommage, et non pas pour limiter en quoi que ce soit la légitime et nécessaire indépendance des chercheurs, que le principe de la prise en charge de certaines opérations par les services du ministère a été posé.

*Etablissements scolaires (internats de lycées : abaissement de la majorité civile et électorale).*

**13396.** — 14 septembre 1974. — **M. Barberot** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelles dispositions il entend prendre pour faire face dans les internats de lycées aux incidences inévitables qu'entraînera l'abaissement à dix-huit ans de la majorité civile et électorale.

*Réponse.* — Les incidences de l'abaissement à dix-huit ans de la majorité civile et électorale sont multiples en ce qui concerne la vie des établissements scolaires. Elles ont fait l'objet d'une circulaire ministérielle en date du 13 septembre 1974, publiée au Bulletin officiel du ministère de l'éducation du 19 septembre 1974. La proposition qui y est faite de libéraliser le règlement intérieur en ce qui concerne les classes terminales s'applique également aux internats ; une mise au point sera faite ultérieurement à ce sujet si elle s'avère nécessaire.

*Etablissements scolaires (notification aux parents de la décision concernant l'inscription de nouveaux élèves).*

13468. — 14 septembre 1974. — M. Alain Vivien expose à M. le ministre de l'éducation que certains établissements sollicités par écrit d'accepter l'inscription d'un élève ont pour coutume de répondre aux familles que « si le dossier pédagogique est bon, l'établissement confirmera aux parents que l'inscription a pu être retenue ». De nombreuses familles attendent donc avec anxiété la décision de l'administration, mais n'en sont averties que si le résultat est positif. Elles se trouvent très souvent dans l'obligation de rechercher, dans des conditions très difficiles et au moment même de la rentrée, un palliatif pour éviter que leurs enfants ne voient leur scolarité interrompue. Il lui demande s'il n'estime pas devoir prescrire aux chefs d'établissement de notifier leur décision concernant l'inscription des nouveaux élèves, dès qu'elle est prise et qu'elle soit négative ou positive.

Réponse. — Après enquête, il s'avère qu'en règle générale les inscriptions se font normalement. Seuls certains cas particuliers présentent quelques difficultés, tels les élèves qui demandent à entrer dans des classes techniques ouvertes à la demande et n'y trouvent pas de place, ou ceux qui veulent entrer en classe préparatoire et ne le peuvent, faute de présenter un livret scolaire suffisamment satisfaisant. Ce n'est qu'à la rentrée de septembre que ces élèves peuvent être inscrits dans les établissements dans la mesure où des désistements se produisent.

*Transports scolaires (répartition de la charge financière entre l'Etat et les collectivités locales).*

13583. — 21 septembre 1974. — Mme Constans souhaiterait obtenir de M. le ministre de l'éducation des précisions sur l'orientation de la politique des transports scolaires telle qu'elle apparaît dans la circulaire aux préfets publiée au Bulletin officiel de l'éducation du 29 août. Il est indiqué dans cette circulaire que la gratuité des transports scolaires ne pourra être atteinte que si l'Etat prend graduellement en charge la fraction des dépenses de transports scolaires supportée par les familles et, complémentarément, est consolidé le pourcentage moyen de subvention actuellement consenti par les collectivités locales. Elle lui demande : 1° si cette « consolidation » ne se traduira pas, dans les faits, par une augmentation du pourcentage de subvention apporté par les départements ; 2° s'il ne considère pas que cette augmentation éventuelle de la part des départements entraînerait soit une augmentation des impôts locaux, ce qui constituerait un recouvrement indirect auprès des familles, soit une diminution des possibilités financières des départements dans des domaines autres que celui des transports scolaires mais tout aussi importants ; 3° s'il n'estime pas que ces nouvelles dispositions pénalisent plus lourdement les départements à prédominance rurale ; 4° si la gratuité réelle des transports scolaires ne suppose pas que l'Etat les prenne entièrement en charge.

Réponse. — L'Etat s'est proposé d'accomplir, à compter de la rentrée scolaire qui vient de s'effectuer, un effort financier très important destiné à assurer progressivement, au moyen d'une amélioration substantielle de son taux moyen de subvention et avec le concours des collectivités locales, la gratuité totale du transport journalier de tous les enfants assujettis à l'obligation scolaire. Il est essentiel que cette amélioration profite avant tout aux familles. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que les collectivités locales accompagnent cet effort en maintenant leur participation financière au taux moyen constaté en 1973-1974, au niveau national. En réalité, la « consolidation » du taux de participation demandé aux collectivités locales ne se traduira en aucun cas par un effort supplémentaire supporté par les départements où ce taux atteint déjà le taux moyen national constaté en 1973-1974, mais par la nécessité d'amolndrir les disparités existant entre les différents départements. Enfin, il n'est pas envisagé que l'Etat assure la totalité du financement des transports scolaires. Il convient d'ailleurs de rappeler que la responsabilité de l'organisation des circuits et de la négociation des prix avec les transporteurs appartient normalement aux organisateurs locaux.

*Instituteurs (nombre d'instituteurs occupant un poste âgés de plus de cinquante-cinq ans).*

13808. — 3 octobre 1970. — M. Lebon demande à M. le ministre de l'éducation s'il peut lui faire connaître à la date de la rentrée scolaire 1974-1975, par département, le nombre des membres de l'enseignement du premier degré qui occupent un poste alors qu'ils sont âgés de plus de cinquante-cinq ans.

Réponse. — Comme chaque année, une enquête a été lancée dès la rentrée scolaire 1974 auprès des autorités académiques, au niveau de chaque département, et qui porte notamment sur la situation des effectifs des membres de l'enseignement du premier degré au

15 septembre 1974. Les résultats de cette enquête seront connus en janvier 1975. Dans l'immédiat, le tableau ci-dessous indique, à la date de la rentrée scolaire 1973-1974, le nombre des membres de l'enseignement du premier degré qui occupaient un poste alors qu'ils étaient âgés de plus de cinquante-cinq ans :

DÉPARTEMENTS	NOMBRE	DÉPARTEMENTS	NOMBRE
Académie de Paris.....	335	Académie de Montpellier :	
Académie de Versailles :		Hérault .....	52
Essonne .....	46	Aude .....	25
Hauts-de-Seine .....	180	Gard .....	42
Val-d'Oise .....	65	Lozère .....	16
Yvelines .....	79	Pyénées-Orientales ...	22
Académie de Créteil :		Académie de Nancy-Metz :	
Val-de-Marne .....	151	Meurthe-et-Moselle ....	48
Seine-Saint-Denis .....	93	Meuse .....	7
Seine-et-Marne .....	48	Moselle .....	117
Académie d'Aix :		Vosges .....	16
Bouches-du-Rhône .....	346	Académie de Nantes :	
Alpes-de-Haute-Provence..	8	Loire-Atlantique .....	39
Hautes-Alpes .....	8	Maine-et-Loire .....	17
Vaucluse .....	22	Mayenne .....	8
Académie d'Amiens :		Vendée .....	3
Somme .....	53	Sarthe .....	23
Aisne .....	22	Académie de Nice :	
Oise .....	31	Alpes-Maritimes .....	67
Académie de Besançon :		Corse .....	56
Doubs .....	29	Var .....	65
Jura .....	9	Académie d'Orléans.....	
Haute-Saône .....	15	Loiret .....	15
Territoire de Belfort ...	7	Cher .....	14
Académie de Bordeaux :		Eure-et-Loir .....	20
Gironde .....	143	Indre .....	15
Dordogne .....	53	Indre-et-Loire .....	31
Landes .....	13	Loir-et-Cher .....	15
Lot-et-Garonne .....	37	Académie de Poitiers :	
Pyénées-Atlantiques ...	45	Vienne .....	15
Académie de Caen :		Charente .....	15
Calvados .....	41	Charente-Maritime .....	33
Manche .....	24	Deux-Sèvres .....	13
Orne .....	19	Académie de Reims :	
Académie de Clermont :		Marne .....	37
Puy-de-Dôme .....	110	Ardennes .....	13
Allier .....	21	Aube .....	10
Cantal .....	8	Haute-Marne .....	13
Haute-Loire .....	6	Académie de Rennes :	
Académie de Dijon :		Ille-et-Vilaine .....	31
Côte-d'Or .....	28	Côtes-du-Nord .....	18
Nièvre .....	11	Finistère .....	14
Saône-et-Loire .....	35	Morbihan .....	10
Yonne .....	13	Académie de Rouen :	
Académie de Grenoble :		Seine-Maritime .....	100
Isère .....	65	Eure .....	45
Ardèche .....	6	Académie de Strasbourg :	
Drôme .....	25	Bas-Rhin .....	128
Savoie .....	30	Haut-Rhin .....	217
Haute-Savoie .....	23	Académie de Toulouse :	
Académie de Lille :		Haute-Garonne .....	163
Nord .....	131	Ariège .....	17
Pas-de-Calais .....	93	Aveyron .....	16
Académie de Limoges :		Gers .....	20
Haute-Vienne .....	36	Lot .....	21
Corrèze .....	12	Hautes-Pyrénées .....	45
Creuse .....	16	Tarn .....	27
Académie de Lyon :		Tarn-en-Garonne .....	12
Rhône .....	82		
Ain .....	10		
Loire .....	33		

*Classes de neige (autoriser la récupération des congés de mi-février au retour des séjours en classe de neige).*

13883. — 5 octobre 1974. — M. Bordu attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur le fait suivant : certains enfants et leurs maîtres partent en classe de neige durant la période

qui englobe les congés de mi-février. Pour des raisons d'ordre pédagogique, il est nécessaire de « couper » le second trimestre scolaire par ces congés dont les dates sont d'ailleurs variables d'une zone à l'autre. Jusqu'alors, la position du ministère de l'éducation nationale était de refuser que les maîtres et les élèves prétendent à un congé pendant leur séjour à la neige aussi bien qu'au report du congé avant ou à l'issue du séjour. Il lui demande s'il compte revoir cette question et s'il lui est possible d'autoriser les inspecteurs d'académie à accorder la « récupération » des congés au retour des séjours en classe de neige.

*Réponse.* — La « récupération » des vacances de février au retour des classes de neige ne peut être envisagée. D'une part, l'arrêté fixant chaque année le calendrier de l'année scolaire ne prévoit aucune possibilité de dérogation. D'autre part, le report de ces vacances désorganiserait le rythme scolaire, sur le plan local détruisant l'équilibre du second trimestre difficilement atteint et créant des difficultés certaines aux familles. Il convient, par ailleurs, de ne pas perdre de vue que, si le séjour en classes de neige ne peut être assimilé à des vacances, le travail scolaire aménagé en fonction des exigences de la vie en commun et des activités physiques comporte un nombre d'heures d'enseignement inférieur à celui qui est dispensé dans les conditions habituelles et n'aboutit pas en fait à un surcroît de fatigue pour les écoliers.

*Guadeloupe (constructions scolaires : avis défavorable du contrôleur financier local à la réalisation de classes légères.)*

13960. — 4 octobre 1974. — M. Guillod expose à M. le ministre de l'éducation qu'à la suite de la répartition effectuée par les services de la préfecture de la Guadeloupe d'une autorisation de programme attribuée par le ministère de l'éducation au titre de l'enseignement du second degré, un projet d'arrêté portant affectation d'une somme de 2 380 000 francs à la construction d'une quatrième tranche de classes légères a fait l'objet d'un avis défavorable du contrôleur financier local. Le trésorier-payeur général appuie notamment son avis défavorable sur ce que les travaux de construction envisagés ne répondent pas à l'esprit dans lequel doivent être implantées les classes légères définies dans la circulaire du ministre de l'éducation nationale du 14 décembre 1960. Or, cette circulaire s'applique aux classes légères et démontables utilisées en France continentale qui proviennent des parcs nationaux. Elle ne peut s'appliquer matériellement à celles qui, qualifiées « légères » sur le plan local, sont en réalité des bâtiments définitifs construits à partir d'éléments fabriqués en ateliers et montés sur le chantier; leurs normes de fabrication leur permettent de résister aux vents cycloniques. Par lettre en date du 6 août 1974, le préfet a fait connaître au trésorier-payeur général qu'il passait outre à son avis défavorable et lui a notifié l'arrêté d'agrément de cette quatrième tranche de construction. Il en a rendu compte par télex du même jour à MM. les ministres des départements d'outre-mer et de l'éducation. Le programme 1974 comprend la construction de trente-cinq classes et salles spécialisées adjointes aux C.E.S. de Lamentin, Abymes, Capesterre de Guadeloupe, ainsi qu'aux C.E.T. de Grand-Bourg et Bouillante. Il devait permettre, s'il avait été réalisé en temps opportun, la scolarisation à la rentrée d'octobre de 1 500 élèves environ. Il est à prévoir que l'administration préfectorale se heurtera à la même opposition de la trésorerie générale au moment de la réalisation d'une nouvelle tranche prévue en 1975. Aussi, lui demande-t-il d'intervenir auprès de son collègue de l'économie et des finances pour que des instructions soient adressées sans délai au trésorier-payeur général de la Guadeloupe afin de permettre l'utilisation rationnelle et rapide de ces crédits pour lesquels ne s'applique pas la circulaire du 14 décembre 1960.

*Réponse.* — Un projet d'arrêté portant financement de la construction de classes légères destinées à des établissements du second degré en Guadeloupe a été en effet rejeté par le contrôleur financier de ce département, en application des dispositions de la circulaire ministérielle du 14 décembre 1961 relative aux classes légères démontables. Ce texte vise les bâtiments démontables provenant des parcs nationaux qui ont une vocation essentiellement provisoire. Il n'est pas applicable aux départements d'outre-mer. Les classes légères utilisées dans les départements d'outre-mer sont, au contraire, des bâtiments définitifs construits à partir d'éléments préfabriqués aux fins de pallier effectivement la pénurie de locaux de type traditionnel dans des conditions moins onéreuses et plus rapides. En communiquant ces éléments d'information au trésorier-payeur général de la Guadeloupe, il lui a été demandé de réexaminer favorablement le financement de cette catégorie d'investissements.

*Transports scolaires  
(prise en charge de leur financement par l'Etat).*

14281. — 16 octobre 1974. — M. Robert Vizez attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur les conséquences néfastes que vont avoir sur le budget des familles, les augmentations des prix de transports scolaires par cars. Ainsi, ceux qui, l'an dernier, en zone II coûtaient aux parents 112 francs reviendraient cette année à 222 francs parce que classés en zone III, ce qui doublerait donc la participation des familles qui doivent déjà faire face aux grosses difficultés rencontrées dans les différents secteurs de la scolarisation de leurs enfants. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que l'Etat prenne rapidement en charge le financement des transports scolaires ce qui allégerait de façon notable le budget des familles.

*Réponse.* — L'Etat soutient un effort très important pour financer les transports scolaires. Cet effort s'est concrétisé, en particulier, par l'inscription d'un crédit de 31 millions de francs dans la loi de finances rectificative n° 74-644 du 16 juillet 1974 afin de faire face aux hausses de tarifs intervenues le 1<sup>er</sup> février et le 1<sup>er</sup> avril 1974 et dont les répercussions sur les subventions allouées au titre des transports scolaires étaient importantes. Aussi, malgré ces hausses, la somme précitée doit-elle permettre d'assurer, au cours du premier trimestre de l'année scolaire 1974-1975, un déroulement satisfaisant de l'actuelle campagne de transports. Au reste, globalement, pour la campagne 1974-1975, les crédits de subventions ouverts par l'Etat progressent de plus de 100 millions de francs par rapport à la précédente campagne. Ainsi, le taux moyen de participation de l'Etat à ces dépenses, qui était de l'ordre de 55 p. 100 en 1973-1974, approchera 60 p. 100 en 1974-1975. Il s'améliorera encore dans les prochaines années puisque les crédits inscrits au projet de loi de finances pour 1975 permettront de le porter aux alentours de 65 p. 100. D'ailleurs, il convient de souligner que la diminution de 17,6 p. 100 à 7 p. 100 du taux de la T.V.A. sur les transports publics de voyageurs, applicable à compter de la rentrée 1974, doit favoriser ce processus si les indications des tarifs transmises par les préfets sont confirmées. Ainsi, à terme, les familles bénéficieront de la gratuité de ce service de transports scolaires. Mais, pour cela, il est indispensable que, parallèlement à l'effort soutenu par l'Etat, les collectivités locales maintiennent le leur dans une proportion identique à celle représentée par leur propre contribution au taux moyen national constaté en 1973-1974.

*Constructions scolaires  
(relèvement du montant des subventions de l'Etat).*

14494. — 25 octobre 1974. — M. Pierre Weber attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur le fait que le plafond des subventions scolaires n'a pas été relevé depuis l'année 1963; il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait souhaitable qu'en accord avec son collègue M. le ministre de l'économie et des finances toutes dispositions utiles soient prises à son initiative pour que ce plafond fasse l'objet d'un relèvement correspondant à l'augmentation du coût de la construction à la date susindiquée.

*Réponse.* — Il est porté à la connaissance de l'honorable parlementaire qu'il n'est pas envisagé, dans l'immédiat, d'apporter des modifications au régime des subventions actuellement en vigueur pour les constructions scolaires du premier degré. Toutefois, il convient de signaler qu'un certain nombre de mesures ont été prises pour aider les collectivités locales à mieux supporter le financement afférent à ces constructions. Par suite du maintien de la subvention forfaitaire au niveau fixé par le décret du 31 décembre 1963, la caisse des dépôts et consignations, en accord avec les caisses d'épargne, a modifié depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 les conditions d'octroi des prêts; le montant de ceux-ci peut atteindre désormais 100 p. 100 de la subvention forfaitaire allouée, alors que précédemment ce pourcentage était limité à 50 p. 100. D'autre part, les communes peuvent bénéficier de crédits du fonds scolaire des établissements publics qui, aux termes du décret du 30 avril 1965, « sont affectés en priorité par le conseil général au financement en capital des dépenses suivantes: subventions aux communes en vue de couvrir pour les constructions scolaires subventionnées par l'Etat tout ou partie de la différence entre, d'une part, la subvention de l'Etat et, d'autre part, le prix plafond correspondant à la dépense subventionnable prévue par la réglementation en vigueur avant l'intervention du décret du 3 décembre 1963 ». Enfin, s'agissant de dépense de construction, le recours aux procédés industriels constitue une action particulièrement efficace pour en limiter le coût. Les circulaires du 16 janvier 1973 et du 5 juillet 1974 ont communiqué aux préfets, après une large consultation, la liste des entreprises intéressées par la réalisation de classes du premier degré à des prix inférieurs aux prix des constructions traditionnelles.

## EQUIPEMENT

## Logement

(protection et aide aux familles en difficultés financières).

11499. — 15 juin 1974 et 16 octobre 1974. — M. Kalinsky rappelle à M. le ministre de l'équipement la question n° 11499 du 15 juin 1974 concernant la multiplication des procédures judiciaires engagées à l'encontre des familles se trouvant en butte à des difficultés économiques. Or, depuis la hausse des loyers intervenue le 1<sup>er</sup> juillet, les nouvelles augmentations de charges, la majoration des tarifs de transport, le développement du chômage, se traduisent par une augmentation continue du nombre des familles qui éprouvent de plus en plus de difficultés à payer régulièrement les loyers et charges qui leur sont réclamés, même quand il s'agit d'habitations dites à loyer modéré. L'expérience a montré que les saisies mobilières effectuées à l'encontre de ces familles ont pour premier résultat d'aggraver les difficultés qui sont à l'origine de l'arriéré de loyer sans pour autant permettre aux organismes propriétaires de recouvrer leurs créances, la vente du mobilier couvrant à peine les très importants frais de justice correspondant à cette procédure. Les familles dépourvues de leur mobilier sont obligées de s'endetter pour acquérir le minimum indispensable à la vie quotidienne et éprouvent des difficultés accrues à régler l'arriéré. C'est pourquoi il est urgent de mettre fin à de telles pratiques à la fois inhumaines et inefficaces. Il lui demande, en conséquence, s'il n'envisage pas : 1° d'encourager la création, sur proposition des municipalités, de commissions locales d'aide aux familles, comprenant des représentants des services sociaux préfectoraux, des locataires et des propriétaires ainsi que des élus locaux, dont le rôle serait de définir les moyens les mieux appropriés pour aider ces familles et qui devraient être obligatoirement consultées avant l'engagement de toute poursuite à l'encontre des familles en difficultés ; 2° de modifier le régime de l'allocation logement afin qu'elle soit attribuée aux familles dont les ressources sont insuffisantes eu égard aux loyers et charges qui leur sont réclamés et que son montant soit proportionné au poids réel de la quittance payée par les locataires, charges comprises ; 3° de permettre aux caisses d'allocations familiales d'intervenir plus largement pour aider les familles en difficultés, notamment en faisant l'avance de prestations en cours d'instruction et qui donnent lieu parfois au versement d'importants rappels ; 4° de modifier la réglementation actuellement en vigueur afin qu'en cas de retard dans le paiement du loyer le versement de l'allocation logement ne soit pas interrompu mais poursuivi automatiquement au profit du propriétaire.

Réponse. — Les problèmes que peuvent poser les rapports entre bailleurs et locataires ont retenu l'attention des pouvoirs publics. La commission permanente au sein de laquelle siègent des représentants des propriétaires et gestionnaires, d'une part, des locataires et usagers, d'autre part, est devenue un organisme privilégié de concertation pour le règlement des problèmes de principe entre les parties. Par ailleurs, du fait de leur vocation sociale, les organismes d'H. L. M. sont tenus à une grande compréhension dans leurs relations avec leurs locataires, cette compréhension devant toutefois se concilier avec l'obligation qui leur est faite d'assurer l'équilibre financier de gestion de leur patrimoine. Cependant, les indications précédentes ne doivent pas perdre de vue que les locataires se sont contractuellement engagés à remplir des obligations, parmi lesquelles le versement d'un loyer. Dans la mesure où ils ne remplissent pas ces obligations et où une entente amiable n'a pu intervenir, une action en justice peut effectivement suivre, ceci parfois, d'ailleurs, dans l'intérêt même du locataire défaillant, à qui il peut être ainsi évité de s'endetter lourdement et d'être acculé aux situations extrêmes évoquées par l'honorable parlementaire. Une procédure d'expulsion est toujours précédée d'une décision de justice. De plus, des délais peuvent être accordés par le juge, soit sous forme de paiement échelonné de la dette (article 1244 du code civil), soit pour l'exécution de la décision d'expulsion en application de la loi n° 51-1372 du 1<sup>er</sup> décembre 1951 prorogée, afin, notamment, de tenir compte du cas d'espèce. Il convient, en outre, de rappeler que le régime de l'allocation de logement a été modifié à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1974 (décrets n° 74-377, 74-378 du 3 mai 1974 et arrêtés de même date publiés au *Journal officiel* du 3 mai 1974 et arrêtés veaux critères d'évaluation accentuent son caractère social, de telle manière qu'elle est d'autant plus importante que les revenus des familles sont plus faibles ; enfin, l'un des objectifs de la réforme est la prise en compte d'une somme forfaitaire au titre des dépenses supplémentaires de chauffage qu'elles supportent. Les conditions d'attribution de la prestation en cause ont été simplifiées : ainsi, dorénavant, les exigences de salubrité sont présumées remplies pour les logements construits après le 1<sup>er</sup> septembre 1948 et qui ont obtenu un certificat de conformité ; les normes de peuplement ont été également allégées puisque seule sera exigée une surface globale du logement, variable en fonction du nombre de personnes vivant au foyer. De ce fait, le nombre des bénéficiaires de l'allocation de logement devrait s'accroître. Déjà, alors qu'il s'élevait en ordre de grandeur à 1 800 000 pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 1971

au 30 juin 1972, il a été porté à 2 100 000 pour celle du 1<sup>er</sup> juillet 1972 au 30 juin 1973 à la suite de l'extension de cette allocation à de nouvelles catégories de personnes en application des lois n° 71-582 du 16 juillet 1971 et 72-8 du 3 janvier 1972 et de la précédente modification de son mode de calcul à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1972. Pour conclure sur ce point, il est précisé qu'une procédure de saisie permet actuellement au propriétaire, dans certaines conditions, de percevoir l'allocation de logement au lieu et place du locataire défaillant. Il n'en demeure pas moins que les difficultés particulières rencontrées par certaines familles pour faire face à leurs dépenses de logement ont retenu l'attention du Gouvernement. Des études sont en cours dans les différents départements ministériels concernés.

*Autoroutes (autoroute A 1 et périphérique Nord : suppression du couloir réservé à la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle).*

12499. — 20 juillet 1974. — M. Canacos attire l'attention de M. le ministre de l'équipement sur la situation de la circulation de l'autoroute A 1 et du périphérique de Paris à la suite de la mise en place du couloir réservé sur l'autoroute du Nord. En vue d'améliorer la circulation des transports en commun appelés à desservir le nouvel aéroport Charles-de-Gaulle, le préfet de la Seine-Saint-Denis a cru bon d'instaurer sur cette autoroute un couloir de circulation réservé et de fermer à Saint-Denis la sortie n° 3. Ces dispositions intervenant alors que la saturation de cette voie rapide du Nord de Paris n'est plus à démontrer ont soulevé dans notre région une émotion considérable. En effet, l'autoroute A 1 ne pouvant plus, aux heures de pointe, absorber le trafic, il s'ensuit un blocage indescriptible qui se répercute sur le périphérique de Paris. Résultat : il est impossible de se rendre, en respectant des délais normaux, dans les communes de la banlieue Nord et les véhicules autorisés à emprunter le couloir réservé sur l'autoroute A 1 piétinent également car ils sont bloqués par les bouchons de plusieurs kilomètres du périphérique. Il lui demande, face au résultat négatif de cette malheureuse expérience et en tenant compte du profond mécontentement de la population dans toute la région Nord de Paris, s'il n'envisage pas de supprimer la voie réservée sur l'autoroute A 1 et de rouvrir la sortie n° 3 de Saint-Denis.

Réponse. — La création sur l'autoroute du Nord d'un couloir réservé aux transports en commun avait été décidée, à titre expérimental, afin de faciliter la desserte des aéroports du Bourget et Charles-de-Gaulle. L'incidence de cette mesure sur les conditions des déplacements des usagers de l'autoroute du Nord a été suivie avec une particulière attention. Compte tenu des difficultés de la circulation générale engendrées par ces dispositions, il a été décidé de mettre fin à l'expérience en cause. Le couloir réservé a donc été supprimé par arrêté en date du 25 octobre dernier.

*Autoroutes (autoroute A 1 : inconvénients du couloir réservé sur l'itinéraire conduisant à Roissy-en-France).*

13033. — 24 août 1971. — M. Ballanger attire l'attention de M. le ministre de l'équipement sur la situation de l'utilisation de l'autoroute A 1 et plus particulièrement sur les graves inconvénients qui découlent de la création d'un couloir réservé. L'expérience en cours conduit à des embouteillages inextricables. La création de ce couloir réservé rend encore plus pénibles les migrations quotidiennes auxquelles sont astreints les travailleurs et pénalise les industriels implantés dans les communes desservies par l'autoroute. Les uns et les autres n'ont pas à supporter l'imprévision qui a présidé à la construction de l'aéroport de Roissy-en-France sans que, contre toute logique, aient été réalisées conjointement les infrastructures routières et ferroviaires destinées à le relier à la capitale. Ils restent confondus devant le fait qu'une minorité, d'autant plus faible que la seconde tranche de l'aéroport ne sera mise en service qu'en 1978, puisse atteindre son point de destination dans les délais prévisibles alors que l'immense majorité tenue par des impératifs horaires très souvent aussi importants, stagne sur les trois voies de l'autoroute. Il faut également souligner le caractère dangereux du projet de muret destiné à rendre ce couloir non franchissable. En conséquence, compte tenu de l'ensemble des éléments exposés ci-dessus, il lui demande s'il entend mettre un terme à une expérience dont les effets n'ont que trop duré.

Réponse. — La création, sur l'autoroute du Nord, d'un couloir réservé aux transports en commun, avait été décidée, à titre expérimental, afin de faciliter la desserte des aéroports du Bourget et Charles-de-Gaulle. L'incidence de cette mesure sur les conditions des déplacements des usagers de l'autoroute du Nord a été suivie avec une particulière attention. Compte tenu des difficultés de la circulation générale engendrées par ces dispositions, il a été décidé de mettre fin à l'expérience en cause. Le couloir réservé a donc été supprimé par arrêté en date du 25 octobre dernier.

*H. L. M. (représentation des locataires au sein des conseils d'administration).*

13231. — 31 août 1974. — **M. Neuwirth** demande à **M. le ministre de l'équipement** quand il pense donner satisfaction aux demandes justifiées des associations de locataires ainsi que d'un grand nombre d'organismes H. L. M., afin que les locataires aient une représentation au sein des conseils d'administration. Par ailleurs, il demande sous quelle forme il pense pouvoir obtenir que les locataires et les organismes de gestion de groupe d'habitations puissent participer aux projets d'équipements collectifs qui font cruellement défaut dans un trop grand nombre d'ensembles H. L. M.

*Réponse.* — Le décret n° 63-1245 du 19 décembre 1963 stipule que certains membres du conseil d'administration des offices publics d'H. L. M. sont nommés par le préfet parmi les personnes particulièrement compétentes en matière d'hygiène ou de logement, ou intéressées à la bonne gestion de l'office. Rien n'empêche actuellement le préfet de choisir les représentants qu'il désigne parmi les locataires de l'office s'ils remplissent ces conditions. Cependant de nouvelles dispositions sont à l'étude afin de favoriser les relations entre les offices et leurs locataires. D'ores et déjà, pour les offices publics d'aménagement et de construction, le décret n° 73-986 du 22 octobre 1973 prévoit, en particulier, la présence au conseil d'administration de locataires de l'organisme. La concertation entre les offices d'H. L. M. et leurs locataires doit également se développer selon des formes plus souples que la participation à des instances structurées de gestion. Dans ce sens, notamment, la circulaire du 15 décembre 1971, relative à l'action sociale et culturelle dans les ensembles d'habitation et aux modalités d'intervention des organismes constructeurs et gestionnaires de logements, recommande aux organismes d'H. L. M. de susciter la création d'associations d'usagers et de contribuer au fonctionnement de ces associations; elle insiste sur le fait que le propriétaire ne doit plus être « impersonnel » et qu'il conviendrait donc de décentraliser sa gestion, si son patrimoine est très important, afin de permettre aux occupants des logements d'établir le dialogue avec leurs propriétaires.

*Permis de conduire (maintien, à Tulle, du centre d'examen pratique de véhicules de tourisme et création, à Egletons, du centre d'examen poids lourds).*

13669. — 28 septembre 1974. — **M. Belcour** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur les inquiétudes de la municipalité de Tulle qui craint que soit transféré dans une autre ville du département le centre d'examen pratique du permis de conduire des véhicules de tourisme. En outre, il souhaiterait savoir si le centre d'examen poids lourds, qui doit être prochainement créé en Corrèze, ne pourrait l'être à Egletons puisque la plus grande partie des candidats est issue des stages de formation professionnelle pour adultes qui existent dans cette commune.

*Réponse.* — Le service national des examens du permis de conduire a effectué une enquête sur la valeur sélective des centres d'examen pratiques du permis de conduire. En effet, l'implantation des centres n'a que peu varié depuis de nombreuses années alors que les conditions locales de circulation ont pu sensiblement se modifier et que la création de voies nouvelles a pu détourner les flux anciens de circulation vers d'autres lieux. Cette enquête a eu lieu en Corrèze, comme sur l'ensemble du territoire. Ceci étant précisé, aucune décision de déplacement d'un centre, et a fortiori de fermeture, ne sera prise sans que le préfet n'ait été appelé à prendre position. En ce qui concerne plus particulièrement Tulle, il est hors de question de priver le chef-lieu du département de son centre d'examen. Quant à la création d'un centre d'examen du permis de conduire les poids lourds à Egletons, aucune décision n'est actuellement arrêtée. Cette décision sera évidemment prise en fonction des contingences locales et notamment avec le souci de le placer en un lieu tel qu'il soit le plus près possible des candidats.

## INDUSTRIE ET RECHERCHE

### Commerce extérieur

*(importation de moteurs électriques en provenance de la R. D. A.).*

12893. — 10 août 1974. — **M. Cousté** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** sur les menaces de plus en plus préoccupantes que font peser sur une branche particulièrement intéressante de l'industrie française les conditions actuelles d'importation de moteurs électriques normalisés en provenance de la République démocratique allemande. Ayant constaté dès 1971 que les moteurs en cause étaient importés à des prix de gros qui correspondent à peine au coût des matières mises en œuvre, ce qui laisse à l'importateur la possibilité de vendre à des prix de

« dumping », les pouvoirs publics ont rappelé à plusieurs reprises aux autorités de l'Allemagne de l'Est leurs promesses de se conformer aux prix mondiaux. Ils ont fixé des contingents semestriels et en ont subordonné l'octroi à la réalisation des promesses; c'est ainsi que le second contingent de 1972 n'a pas été accordé. Ils ont également fixé une limite en nombre pour les moteurs de moins de 5 CV, car la pratique de prix anormalement bas à l'importation altérerait la portée des contingents en valeur, surtout pour les petites machines. Malheureusement la situation n'a cessé d'empirer. D'une part, en effet, les prix d'importation des moteurs en provenance de la République démocratique allemande sont de plus en plus « aberrants » car ils ont augmenté beaucoup moins que les prix intérieurs (environ 14 p. 100 contre 35 p. 100), d'autre part, les contingents en valeur octroyés ont été rapidement élargis: de 3,5 millions de francs en 1970 ils sont passés à 12 millions de francs en 1973 et il semble que pour 1974 ils atteindraient 16 millions de francs et peut-être bien davantage. De plus l'importation est toujours essentiellement centrée sur les moteurs triphasés standard de faible puissance. Si le plafonnement en nombre de machines maintient la pénétration du marché à un niveau raisonnable pour les moteurs de moins de 5 CV, il apparaît au contraire que les moteurs de République démocratique allemande pourraient d'ici quelques mois s'emparer de la moitié environ du marché des moteurs de 5 à 10 CV, avec des conséquences économiques et sociales graves et irréversibles, notamment sur le plan de l'emploi dans la région lyonnaise et dans les Charentes. En conséquence il lui demande: 1° quelles sont les mesures envisagées pour que les échanges commerciaux entre la République démocratique allemande et la France se développent sans entraîner pour cette dernière de fâcheuses conséquences et si lesdites mesures comportent notamment la référence à une notion de prix d'importation économiquement admissible, notion indispensable pour remédier aux actions de « dumping »; 2° quelles sont les mesures spécifiques à prendre dès maintenant pour éviter la perte du marché intérieur des moteurs de 5 à 10 CV, par exemple en instaurant pour cette gamme de puissance un plafonnement en nombre analogue à celui qui a été jugé indispensable, dans des circonstances relativement moins graves pour les moteurs de moins de 5 CV.

*Réponse.* — Les préoccupations de l'honorable parlementaire sont partagées par les pouvoirs publics. C'est pourquoi l'importation des moteurs électriques en provenance de la République démocratique allemande demeure limitée par un contingent en valeur, auquel s'ajoute une limitation en nombre pour les machines dont la puissance ne dépasse pas 5 CV. En 1973, le contingent a été fixé à 12 millions de francs. Toutefois, en décembre 1973, dans le cadre des dispositions prises pour la lutte contre l'inflation, ce contingent a été accru, comme d'autres, de 50 p. 100. En 1974, un contingent de 6 millions de francs a été ouvert au titre du premier semestre; un autre, d'égal montant, a été ouvert au titre du second semestre. Les éléments d'information disponibles indiquent que les prix pratiqués par les exportateurs de République démocratique allemande pour les moteurs électriques sont anormaux en comparaison des prix des moteurs comparables, importés des pays d'économie libérale. Les conversations menées entre la profession concernée et les autorités économiques de la République démocratique allemande, ainsi que l'action persévérante menée par l'administration auprès de ces autorités n'a pas permis jusqu'ici d'éliminer les anomalies signalées. Des démarches sont actuellement en cours auprès des représentants de la R. D. A., et le ministère de l'industrie et de la recherche examine les diverses solutions envisageables qui permettraient de résoudre ce problème à bref délai, en relation avec le ministère de l'économie et des finances et le secrétariat d'Etat au commerce extérieur, dont les services sont chargés de la réglementation commerciale.

## JUSTICE

*Procédure pénale (suppression de la contrainte par corps).*

14030. — 9 octobre 1974. — **M. Albert Bignon** rappelle à **M. le ministre de la justice** que la contrainte par corps en matière civile et commerciale a été supprimée par la loi du 22 juillet 1867. Par contre, les articles 749 à 762 du code de procédure pénale contiennent encore des dispositions prévoyant la contrainte par corps en cas de condamnation à l'amende ou aux frais, ou à tout autre paiement au profit du Trésor public. L'article 750 fixe la durée de la contrainte par corps en fonction du montant de l'amende et des condamnations pécuniaires. L'article 751 dispose que celle-ci ne peut être prononcée ni contre les personnes âgées de moins de dix-huit ans ni contre celles d'au moins soixante-dix ans. A partir de soixante ans, elle est réduite de moitié. L'article 752 prévoit également la réduction de moitié pour les condamnés qui justifient de leur insolvabilité. Les dispositions en cause apparaissent comme particulièrement inéquitablement puisqu'elles opèrent une ségrégation de fait entre les citoyens en fonction de leurs ressources. En effet, les citoyens solvables y échappent car ils ont la possibilité de régler leurs dettes envers le Trésor public et ceci dans tous les cas, que

ce soit par paiements volontaires ou par voie de saisie-arrêt ou de ventes forcées. Par contre, les citoyens non solvables qui, après saisie-arrêt ou ventes forcées de leurs biens, restent redevables de leurs dettes envers le Trésor public sont contraints de purger une peine de prison qui, au lieu de les libérer de leurs dettes, augmente celles-ci du montant des frais de justice. En outre, pendant leur incarcération, ils sont dans l'impossibilité de travailler et par conséquent de payer leurs dettes. Dans ces conditions, il est bien évident que le Trésor public ne saurait y trouver son compte. Alors que des mesures sont prises pour lutter contre le surpeuplement des prisons, l'application des dispositions des articles précités du code de procédure pénale ne peut que contribuer à ce surpeuplement sans aucun bénéfice pour personne. Pour les raisons qui précèdent, il lui demande s'il peut envisager la suppression de la contrainte par corps en matière pénale.

*Réponse.* — La question de la contrainte par corps a fait l'objet de très nombreuses études à la chancellerie. Récemment encore, une commission composée de membres du barreau, de magistrats de l'ordre judiciaire et de l'ordre administratif, et de fonctionnaires du ministère de l'économie et des finances et du ministère de la justice, y a consacré une part importante de son activité. On peut tirer plusieurs enseignements de l'ensemble de ces travaux. D'abord, contrairement aux craintes de l'honorable parlementaire, la contrainte par corps ne réalise pas une ségrégation entre les condamnés solvables qui y échapperaient et les insolvable qui seraient incarcérés systématiquement. Lorsqu'il s'agit de personnes insolvable, en effet, seul le procureur de la République peut décider de la contrainte par corps, et il n'en use qu'à titre tout à fait exceptionnel. Dans la pratique, la contrainte par corps n'est qu'un moyen de pression utilisé lorsque les autres mises en demeure ont échoué. Elle s'avère indispensable à l'égard de nombreux condamnés qui s'efforcent d'organiser leur insolvabilité et ne peuvent donc être atteints par les voies de droit ordinaires, en particulier par les saisies. La mise en œuvre de la contrainte par corps est d'ailleurs entourée de beaucoup de garanties, telles que le référé devant le président du tribunal de grande instance et le contrôle du parquet, et des facilités sont accordées aux condamnés pour s'acquitter de leur dette. Les statistiques montrent, au demeurant, que la contrainte par corps n'est utilisable qu'avec mesure puisqu'en 1972, sur 113 600 réquisitions exécutées au titre de la contrainte par corps, 3 712 personnes ont été effectivement incarcérées. La dernière statistique connue de la population pénale fait ressortir qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1974, il y avait 298 détenus en raison d'une contrainte par corps et 28 943 pour autre cause. La contrainte par corps ne contribue donc guère au surpeuplement des prisons puisqu'elle ne représente qu'un pourcentage très réduit du nombre des détentions. Ce pourcentage devrait d'ailleurs diminuer encore si le Parlement adopte un projet de loi dont il sera prochainement saisi et qui tend notamment à supprimer la solidarité entre coauteurs ou complices d'un même fait pour le paiement des amendes et des frais de justice. On peut enfin observer que le débiteur détenu, s'il ne peut être astreint au travail, est soumis au même régime que les condamnés, ainsi que le précise l'article 761 du code de procédure pénale. Il peut donc travailler s'il le désire et bénéficier de mesures telles que la semi-liberté et les permissions de sortie. La contrainte par corps s'avère en définitive, dans l'application qui en est faite, un moyen de lutter contre les personnes qui organisent délibérément leur insolvabilité. A ce titre, il ne paraît pas opportun en l'état de la supprimer.

## POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

*Postes et télécommunications (corps de la révision des travaux de bâtiment, reclassement indiciaire et maintien de ses attributions).*

14398. — 25 octobre 1974. — M. Fanton appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sur la situation actuelle du corps de la révision des travaux et bâtiments des conséquences du décret du 28 février 1973 à vocation interministérielle et dont les dispositions réduisent dans des proportions très importantes les attributions statutaires du corps. Ils soulignent l'inopportunité de mesures visant à rémunérer des services pouvant et devant être fournis par les agents de l'Etat. Ils relèvent enfin la rupture des parités internes d'origine qui aboutit actuellement à des déclassements de 50 points pour le réviseur en chef et pour le réviseur principal et de 120 points pour le réviseur. Compte tenu des inquiétudes ressenties par cette catégorie de fonctionnaires, il lui demande de lui faire connaître les mesures qu'il envisage de prendre afin de remédier à cet état de choses.

*Postes et télécommunications (corps de la révision des travaux de bâtiment, reclassement indiciaire et maintien de ses attributions).*

14459. — 23 octobre 1974. — M. Frêche expose à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications la dégradation de la situation du corps de la révision P. T. T. ainsi que du statut des réviseurs. Les fonctions statutaires assumées par le corps depuis fort long-

temps sont les suivantes : élaboration des projets d'appel d'offre ; examen des offres ; surveillance et contrôle des travaux ; règlement des mémoires ; liquidations ; entretien des bâtiments et garantie décennale. Or, le décret du 28 février 1973, à vocation interministérielle dont les textes ont été rédigés sous l'égide de la commission centrale des marchés réduit dans des proportions catastrophiques les attributions statutaires du corps. Ce décret relatif aux rémunérations des missions d'ingénierie et d'architecture accomplies pour le compte de l'Etat et des collectivités publiques n'est qu'un pas de plus dans la voie du démantèlement du secteur public rentable.

*Réponse.* — En ce qui concerne les P. T. T., la majeure partie des tâches confiées jusqu'alors au corps de la révision sera transférée aux bureaux d'ingénierie et d'architecte. L'expérience récente montre avec quelle extension, dans le sens d'une attribution toujours accrue au privé, ce décret a été interprété. Outre que l'administration perd la mainmise sur ses bâtiments, alors que la situation antérieure n'avait jamais laissé à désirer tant sur le plan de l'efficacité que de la qualité, les rémunérations allouées aux prestataires privés doublent quasiment et deviennent somptuaires. Par exemple, un centre téléphonique construit selon l'ancien processus coûtait en matière de prestation architecturale 3,5 à 3,7 p. 100 du montant des travaux. Il en coûtera désormais en mission complète 7,35 p. 100, c'est-à-dire que les nouvelles tâches confiées au secteur privé, à savoir des lots techniques, la surveillance et le contrôle des travaux coûtent 3,85 à 3,85 p. 100. On juge de la ponction financière opérée ainsi sur les investissements P. T. T. Un autre exemple peut être donné avec la construction des centraux « industrialisés ». Au moment de la construction, l'administration rémunère un deuxième architecte destiné uniquement à l'implantation du bâtiment. Ce dernier perçoit 3 p. 100 du coût total de l'opération (entre 1 500 000 et 2 000 000 de francs) ; c'est-à-dire entre 45 000 et 60 000 francs pour assurer environ une vingtaine de visites de chantier ; la visite étant donc rémunérée à 2 500 francs minimum. Cette situation déplorable se retrouve également dans la construction de certains centres de tri, où, pour un bâtiment, la rémunération d'architecte « d'études », de pilotage et d'ingénierie vont jusqu'à atteindre 8,8 p. 100 du coût total. De telles attitudes adoptées par d'autres administrations, malheureusement, ont été dénoncées par le rapport de la Cour des comptes (rapport 1973, contrats d'études, pages 15 et suivantes). Cette attitude vise en effet à payer des prestations intellectuelles pouvant et devant être fournies par les agents de l'Etat. Parallèlement à cette situation, l'administration refuse la moindre mesure indemnitaire et catégorielle ou de reclassement aux agents du corps de la révision. Selon le vœu émis le 22 juin 1962 par le conseil supérieur de la fonction publique, le déclassement actuel va de 50 points pour le réviseur chef à 120 points pour le réviseur. Il lui demande : 1<sup>o</sup> quelles mesures il compte prendre pour revoir les conséquences fâcheuses de l'interprétation du décret du 28 février 1973 dans le sens du rétablissement du corps de la révision dans ses véritables fonctions statutaires et d'une économie souhaitable pour l'Etat comme le demande le rapport de la Cour des comptes ; 2<sup>o</sup> s'il n'envisage pas la possibilité de rétablir dans leur véritable fonction le corps des réviseurs même dans le cadre du décret de février, confiant à la direction des bâtiments l'utilisation systématique de la procédure dite de « maîtrise d'œuvre publique ; 3<sup>o</sup> quelles mesures il compte prendre pour reclasser le corps des réviseurs.

*Postes et télécommunications (corps de la révision des travaux de bâtiment [reclassement indiciaire et maintien de ses attributions]).*

14483. — 24 octobre 1974. — M. Andrieu attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sur la situation actuelle du corps de la révision des travaux de bâtiment P. T. T. qui ont vu leurs attributions réduites dans des proportions catastrophiques à la suite de la publication du décret du 28 février 1973. En effet, ce texte transfère la majeure partie des tâches confiées jusqu'alors à ces fonctionnaires à des bureaux privés d'ingénierie et architectes dont les rémunérations sont très largement supérieures pour ne pas dire somptuaires face à celles qui étaient pratiquées au sein même de l'administration des P. T. T. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre pour éviter ce processus de privatisation et de démantèlement en vue de revenir à la notion de service public qui a fait ses preuves et qui, dans ce domaine, était un facteur d'économie des deniers publics, en faisant à nouveau confiance à ces techniciens éprouvés du corps de la révision des travaux de bâtiment qui, par ailleurs, attendent toujours sur le plan des rémunérations et du reclassement des mesures de stricte équité.

*Postes et télécommunications (corps de la révision des travaux de bâtiment [reclassement indiciaire et maintien de ses attributions]).*

14596. — 30 octobre 1974. — M. Barberot attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sur la situation des agents du corps de la révision des travaux de

bâtiment des P. T. T. Ces agents ont vu leurs attributions statutaires considérablement réduites à la suite de la publication du décret du 28 février 1973 qui a transféré aux bureaux d'ingénierie et aux architectes la majeure partie des tâches confiées jusqu'alors au corps de la révision, à savoir : la conception des dossiers d'appels d'offre des lots dits « techniques », la surveillance et le contrôle des travaux, l'administration n'ayant le droit de « réceptionner » le bâtiment qu'une fois celui-ci terminé. Une telle mesure ne s'imposait absolument pas dans l'administration des P. T. T. où il existait un service des bâtiments structuré, composé d'agents compétents, qui réalisaient des bâtiments fonctionnels pour des coûts minima. Cette réforme a entraîné une augmentation considérable du coût des travaux. C'est ainsi qu'un centre téléphonique construit selon l'ancien processus coûtait en matière de prestations architecturales de 3,5 p. 100 à 3,7 p. 100 du montant total des travaux. Par suite de l'application du décret du 28 février 1973 il en coûte désormais en « mission complète » 7,35 p. 100, c'est-à-dire que les nouvelles tâches confiées au secteur privé coûtent de 3,65 à 3,85 p. 100. En ce qui concerne la rémunération, il convient de signaler que l'administration refuse toute mesure indemnitaire, catégorielle ou de reclassement aux agents du corps de la révision. En vertu du vœu émis le 22 juin 1962 par le conseil supérieur de la fonction publique, les indices terminaux attribués à ces agents devaient être les suivants : reviseur, 765 ; reviseur principal, 835 ; reviseur en chef, 950. Le déclassement actuel est de 50 points pour le reviseur en chef, 50 points pour le reviseur principal, 120 points pour le reviseur. Aucune indemnité, même de technicité, n'a été allouée à ce corps, contrairement à ce qui existe dans les autres catégories spécialisées des P. T. T. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour apporter à cette situation les améliorations que réclame l'équité.

*Réponse.* — La question posée soulève en fait deux problèmes bien distincts. Le premier a trait aux conséquences des nouveaux textes concernant les marchés passés entre l'Etat et les hommes de l'art ou les bureaux d'études pour la réalisation des travaux de conception (ingénierie), sur les tâches effectuées jusqu'ici par les reviseurs. Le second concerne la rémunération des reviseurs. Il est lié aux problèmes généraux de reclassement des corps de la catégorie A, actuellement en cours d'étude.

1<sup>o</sup> La nouvelle réglementation des marchés d'ingénierie : le décret du 28 février 1973 fixe les nouvelles règles des marchés passés entre l'Etat et les collectivités locales avec les hommes de l'art ou les bureaux d'études pour la réalisation des travaux d'architecture, et plus généralement tout ce qui a trait à la conception et à la maîtrise de l'œuvre. Ce texte est applicable aux P. T. T. depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1974 (date d'application à l'Etat). Il faut d'abord souligner la portée générale de cette réforme. Elle s'applique donc non seulement aux P. T. T. mais à toutes les administrations de l'Etat et aux collectivités locales. D'autre part, elle répond au souci de clarifier ce qui, dans la conduite d'un projet est la responsabilité du maître d'œuvre, d'une part, et du maître d'ouvrage, d'autre part. Cette séparation plus nette permet un meilleur contrôle du prix des prestations fournies par le maître d'œuvre qui devient ainsi entièrement responsable de la conduite et du coût de chaque projet dont les prix doivent être donnés comme fermes et définitifs. L'application de pénalités étant prévue au cas où les prévisions initiales ne sont pas respectées. Les reviseurs conservent dans cette réforme un rôle primordial. Ils sont déchargés effectivement de certaines études qui relevaient jusqu'à présent du maître d'œuvre — par exemple les projets relatifs aux équipements techniques particuliers compris dans le bâtiment à construire (ascenseur, etc.). En revanche de nouvelles tâches leur sont confiées : l'établissement des programmes détaillés assortis de prévisions et de coût prévisionnel très précis, la participation au jugement des offres présentées par les hommes de l'art, ou encore le contrôle de l'exécution du marché conclu avec le maître d'œuvre, d'autre part, la maîtrise d'œuvre des petites opérations de l'administration est confiée aux services administratifs auxquels appartient le corps des reviseurs. Autrement dit, pour les petites opérations, les reviseurs conservent l'essentiel de leurs attributions antérieures. A propos des modifications de la réforme des marchés d'ingénierie, est souvent évoqué le problème du coût des marchés d'études définis par la nouvelle réglementation, jugée trop avantageuse par rapport à l'ancienne. En fait, il faut manier dans ce débat les chiffres avec prudence, car la comparaison est difficile. La principale raison en est que les nouvelles dispositions prévoient des taux d'honoraires dégressifs avec le montant de l'opération et variables suivant la complexité des études. D'autre part, les comparaisons terme à terme sont erronées pour les raisons techniques suivantes : les taux anciens s'appliquaient au coût des travaux T. V. A. comprise (17,6 p. 100), alors que les taux actuels s'appliquent à un coût « travaux + honoraires » T. V. A. exclue ; les taux anciens s'appliquaient, en fait, au coût final constaté des travaux (y compris donc toujours une certaine part de travaux non prévus à l'origine), tandis que la rémunération actuelle, calculée sur la base d'un coût prévisionnel de l'opération déterminée par le « concepteur » ne peut pas être augmentée. Cette rémunération pourra, au contraire, être réduite si le coût des travaux diffère du

coût prévisionnel d'un certain pourcentage fixé à l'avance ; les taux anciens de 3 à 4 p. 100 auxquels il est fait référence ne concernaient que la rémunération du seul architecte, alors que les taux actuels rémunèrent des prestations plus complètes (définies dans l'arrêté d'application en date du 29 juin 1973) et qui impliquent l'intervention à la fois d'un architecte et d'un bureau d'études, cette double intervention étant antérieurement réglée au taux de 6 p. 100 du montant des travaux exécutés T. V. A. comprise ; enfin, il convient de noter qu'un des buts secondaires de la réforme était de relever le taux des honoraires des hommes de l'art fixé en 1948, compte tenu du fait que, depuis cette date, le coût des prestations du secteur tertiaire s'était accru sensiblement plus que le coût des prestations du secteur secondaire. En définitive, si pour les petites et les moyennes opérations la rémunération des hommes de l'art et bureaux d'études se trouve effectivement augmentée, il semble que pour les opérations très importantes elle soit du même ordre que dans le passé, voire inférieure.

2<sup>o</sup> Le problème du reclassement indiciaire des reviseurs de la catégorie A : les agents du corps des reviseurs demandent, à la suite de la normalisation des classes exceptionnelles des corps de la catégorie A, que leurs indices soient revalorisés, c'est-à-dire que les indices terminaux de reviseurs principaux soient alignés sur ceux d'inspecteur central et que les indices de reviseurs en chef soient alignés sur ceux de directeur départemental adjoint. Jusqu'à présent le ministère des finances s'est opposé à ce reclassement en faisant remarquer que la structure du corps de reviseurs de travaux de bâtiment ne permet pas d'invoquer la parité avec le corps des inspecteurs ou avec celui des personnels administratifs supérieurs des services extérieurs. En tout état de cause, le problème de la revalorisation indiciaire du corps des reviseurs devra être revu à l'occasion des discussions qui doivent s'engager prochainement dans le cadre de l'accord salarial de 1974 sur la revalorisation de la catégorie A. En ce qui concerne la situation indemnitaire des reviseurs, mon département avait présenté, lors de la préparation du projet de budget de 1975, une demande d'extension au profit du corps de la révision de l'allocation spéciale prévue en faveur de certains fonctionnaires de catégorie A des services techniques. Cette mesure n'a pas été retenue lors des arbitrages budgétaires. Elle demeure néanmoins à l'étude.

## SANTE

*Enfance (personnel des services sociaux et des établissements éducatifs spécialisés de protection de l'enfance : prix de journée.)*

3352. — 14 juillet 1973. — M. André Laurent expose à Mme le ministre de la santé que le personnel des services sociaux et des établissements éducatifs spécialisés de protection de l'enfance exerce des actions éducatives : A. E. M. O., services de suite, clubs de prévention et tutelles aux prestations sociales. Il est appelé à intervenir auprès des familles ou des jeunes dont les problèmes n'ont pu être résolus dans le cadre des structures dites normales. La section de travail est très étendue et les familles géographiquement dispersées. Il est relevé une moyenne annuelle de 10 000 km par travailleur. Dans ces conditions, l'utilisation d'une voiture est indispensable et le travailleur doit fournir la sienne comme « outil de travail » et l'indemnité kilométrique allouée ne couvre qu'une faible partie de la dépense réelle engagée. Dans le département du Nord, les besoins en matière de protection de l'enfance sont très importants : 5 000 mineurs sont pris en charge annuellement par les services sociaux et établissements d'éducation spécialisée et les prix de journée ne sont que de 1,08 et de 1,52, c'est-à-dire qu'ils sont nettement inférieurs à ceux accordés à des associations du même type. Il lui demande quelle décision il compte prendre pour remédier à ces inégalités.

*Réponse.* — L'honorable parlementaire a appelé l'attention du ministre de la santé sur l'insuffisance des taux de prise en charge des services d'action éducative en milieu ouvert dans le département du Nord. De l'enquête à laquelle le ministre de la santé a fait procéder, il ressort que le département du Nord prend en charge, sous forme de prix de journée, les services d'action éducative en milieu ouvert assurés par deux organismes de statut privé siégeant dans le département. Ces prix de journée comprennent, d'une part, les salaires des personnels, d'autre part, le remboursement des indemnités kilométriques consécutives aux déplacements de ces personnels. Les salaires pris en charge, ainsi que le taux des indemnités kilométriques, sont ceux fixés par la convention collective de travail à laquelle adhèrent les associations susvisées. Aucun contentieux n'existe actuellement entre ces associations et les services préfectoraux du Nord. En ce qui concerne les prix de journée de ces organismes, le ministre de la santé tient à préciser qu'ils ont été relevés de façon sensible en 1974. Ils ont été fixés à 1,45 au 1<sup>er</sup> janvier et 1,57 au 1<sup>er</sup> juillet 1974 pour l'une des associations et à 2,10 au 1<sup>er</sup> janvier et 2,50 au 1<sup>er</sup> juillet pour l'autre association.

Centre médico-psychopédagogique de Villejuif  
(amélioration des conditions de travail du personnel).

8381. — 16 février 1974. — **M. Marchais** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur les difficultés que rencontre le centre médico-psychopédagogique de Villejuif pour fonctionner normalement, du fait notamment des conditions de travail du personnel de cet établissement. En effet celui-ci est insuffisamment rémunéré, ses conditions de travail se dégradent de jour en jour et le recrutement devient de plus en plus difficile. Ce personnel composé en grande partie de vacataires auxiliaires et temporaires ne bénéficie d'aucune garantie de l'emploi. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour améliorer les conditions de travail du personnel de ce centre afin qu'il puisse remplir normalement ses fonctions.

**Réponse.** — L'honorable parlementaire a appelé l'attention du ministre de la santé sur les difficultés de fonctionnement du centre médico-psychopédagogique de Villejuif dues aux conditions de travail du personnel de ce centre. Le ministre de la santé tient à préciser que deux circulaires adressées à MM. les préfets les 29 décembre 1972 et 31 octobre 1973 contiennent des indications sur les conditions de travail et de rémunérations susceptibles d'être envisagées en faveur des personnels médicaux et para-médicaux œuvrant dans les centres médico-psychopédagogiques. Il est notamment dit que peuvent être considérés comme effectuant un temps plein les psychologues et les personnels para-médicaux justifiant de 1 700 heures d'activité au moins au cours d'une année; ceux qui effectuent 850 heures au moins par an sont considérés comme assurant un mi-temps. Dans ces mêmes instructions, il est conseillé de faire bénéficier des avantages consentis au personnel à temps plein les médecins, psychologues ou auxiliaires para-médicaux qui, du fait de leur action dans plusieurs établissements ou services, totaliseraient un nombre d'heures correspondant à un temps plein; cette mesure peut être envisagée lorsque: d'une part, un poste figure à l'effectif budgétaire de l'un des établissements ou services concernés; d'autre part, une convention est signée entre l'établissement ou service recruteur et le ou les établissements ou services utilisateurs, cette convention précisant les temps horaires dus à chaque établissement ou service ainsi que les modalités de remboursement des salaires et charges sociales et fiscales correspondant au service rendu. Enfin, la circulaire du 31 octobre 1973 admet que soit pris en compte pour déterminer les rémunérations des personnels le travail antérieur de intéressés. Le ministre de la santé est intervenu auprès de M. le préfet du Val-de-Marne afin que soient appliquées les instructions précitées.

Équipement hospitalier (construction de l'hôpital neuf de Langon).

13939. — 4 octobre 1974. — **M. Pierre Lagorce** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur le caractère d'urgence que présente, par suite notamment de la mise en service fin 1975 de la tranche Bordeaux—Langon de l'autoroute A 61, la construction de l'hôpital neuf de Langon projetée successivement au IV, V et VI plans d'équipement régional. Il lui demande si, en application des dispositions des décrets n° 70-1047, 70-1222 et 74-12 et de l'arrêté ministériel du 31 juillet 1971, le financement de la construction de ce nouvel hôpital qui doit être réalisé conformément au projet type « Beaune » adopté par l'Etat, est prévu au budget de 1975 comme étant classé parmi les investissements d'intérêt national.

**Réponse.** — Le ministre de la santé a l'honneur de rappeler à l'honorable parlementaire que le projet de construction d'un hôpital à Langon est une opération de catégorie II (intérêt régional) — même si la maîtrise de l'ouvrage peut être déléguée à l'Etat dans le cas de constructions industrialisées — relevant, en vertu des dispositions n° 70-1047 du 13 novembre 1970 sur la déconcentration des décisions de l'Etat en matière d'investissements publics, de la compétence du préfet de la région Aquitaine et du préfet de la Gironde, responsables de la programmation budgétaire des investissements de cette catégorie. Ce projet a été proposé par la région Aquitaine hors enveloppe budgétaire. Il dépassait donc les possibilités financières et de ce fait n'a pas pu être retenu au projet de budget d'équipement sanitaire et social de 1975.

Hôpitaux (validation des services accomplis dans le secteur privé pour les préparateurs en pharmacie et sages-femmes).

14392. — 19 octobre 1974. — **M. Papet** demande à **Mme le ministre de la santé** si une décision a été arrêtée pour les préparateurs en pharmacie, cadre permanent, dans les hôpitaux leur permettant de faire valoriser comme le prévoit l'article 16 du décret n° 62-132 du 2 février 1962, relatif aux infirmiers, une ancienneté égale à la moitié de la durée des services accomplis dans le privé, ainsi que pour les sages-femmes par le décret n° 73-1094 du 29 novembre 1973.

**Réponse.** — Il est précisé à l'honorable parlementaire que le décret n° 73-1095 du 29 novembre 1973 modifiant le décret n° 68-97 du 10 janvier 1968 relatif au recrutement et à l'avancement des des personnels d'encadrement et d'exécution des services de pharmacie, de laboratoire et d'électroradiologie dans les établissements d'hospitalisation, de soins ou de cure publiques a introduit dans ce dernier un article 25 bis ainsi libellé : « Les préparateurs en pharmacie, les techniciens de laboratoire, les laborantins et les manipulateurs d'électroradiologie qui, antérieurement à leur recrutement ont été employés en la même qualité dans un établissement de soins public ou privé et qui ne peuvent se prévaloir des dispositions du troisième alinéa de l'article L. 819 du code de la santé publique bénéficient lors de leur titularisation d'une bonification d'ancienneté égale à la moitié de la durée des services ci-dessus visés à condition que ces services aient été accomplis de façon continue. Cette bonification ne peut en aucun cas excéder quatre ans; elle ne peut être attribuée qu'une fois au cours de la carrière des intéressés ».

## TRANSPORTS

S. N. C. F. (carte vermeil, octroi dès l'âge de soixante ans).

13933. — 4 octobre 1974. — **M. Pujol** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** s'il ne lui serait pas possible de ramener de soixante-cinq ans à soixante ans l'âge des bénéficiaires de la carte de réduction dite Carte vermeil accordée par la S. N. C. F. En effet, pour beaucoup de personnes, soixante ans est l'âge soit de la retraite complète, soit celui où les obligations professionnelles deviennent moins astreignantes. Il en résulte des possibilités plus fréquentes de voyager. En outre, les obligations familiales changent. Elles n'imposent plus une présence assidue au foyer, où les enfants, devenus adultes, ne sont souvent plus à demeure. Par contre, ces enfants sont quelquefois appelés loin de leur région d'origine par des impératifs professionnels, ou ceux de la nouvelle famille qu'ils ont fondée. Les parents ont, là encore, des occasions de voyage. Compte tenu du fait que l'attribution de la carte vermeil à partir de soixante ans ne représenterait pas une charge supplémentaire pour la S. N. C. F., il lui demande s'il peut considérer avec attention cette proposition.

**Réponse.** — Le tarif Carte vermeil a été mis au point par la S.N.C.F. pour inciter les personnes d'un certain âge, généralement libres de leur temps, à utiliser plus fréquemment le chemin de fer pendant les périodes de faible trafic et à provoquer ainsi un accroissement de trafic suffisant pour compenser la perte de recettes entraînée par la réduction consentie. Il est donc normal qu'elle ait désiré limiter cet avantage aux retraités; or, c'est généralement à soixante-cinq ans que les hommes partent à la retraite. Par ailleurs, tenant compte de ce que, dans un ménage, l'épouse est généralement plus jeune que son mari, la société nationale a fixé à soixante ans pour les femmes l'âge limite de délivrance des cartes vermeil. Le tarif en cause a, ainsi, une finalité commerciale et la S. N. C. F. ne reçoit pas de subvention de l'Etat pour son application: elle seule peut donc modifier les conditions d'attribution et d'utilisation des dites cartes. Or, elle n'a pas reconnu possible d'abaisser de soixante-cinq à soixante ans l'âge limite au-dessus duquel les hommes peuvent en bénéficier: elle estime, en effet, que de nombreuses personnes encore en activité pourraient utiliser pour leurs voyages d'affaires, ce qui entraînerait une perte de recettes importante sur le trafic considéré.

Transports aériens (version anglaise du manuel d'utilisation du Concorde).

14424. — 23 octobre 1974. — **M. Pierre Bas** exprime à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** l'émotion que ressentent tous les français attachés à leur langue à l'annonce que le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale aurait l'intention d'approuver la version anglaise du manuel d'utilisation du Concorde. Sans refuser le bilinguisme indispensable, il ne faut pas admettre l'anglicisation systématique. Si le manuel d'utilisation est rédigé en anglais, si les premiers stages s'effectuent en anglais, ce précédent sera invoqué pour angliciser toujours davantage l'activité aérienne et regagner par la bande ce qui a échoué de front. Il lui demande quelle position il va prendre sur le point précis de cette version étrangère.

**Réponse.** — Il est rappelé que seules certaines parties très précises du manuel d'utilisation du Concorde concernant l'exploitation en vol et mettant de ce fait en cause la sécurité de l'avion ont à être approuvées par les services officiels. Les instructions notifiées à Air France par le secrétariat général à l'aviation civile à ce sujet demandent d'une façon générale à la compagnie nationale de rechercher une solution équilibrée qui tienne compte aussi bien de la volonté de poursuivre la politique de défense et d'illustration de la langue française, que de la nécessité de maintenir une coopération efficace avec nos partenaires britanniques et du souci de promotion internationale des matériels aéronautiques

français, tout en assurant un degré maximum de sécurité en exploitation. Plus précisément, il ne saurait être concevable que les sections du manuel d'exploitation qu'un équipage français peut être amené à utiliser dans des conditions d'urgence, ne soient pas rédigées en français. Les services chargés de l'approbation de tels documents veilleront à ce qu'une version française soit effectivement mise à la disposition des équipages de la compagnie nationale.

### TRAVAIL

*Emploi (usine H. K. Porter, Haillicourt, Pas-de-Calais).*

11852. — 23 juin 1974. — **M. Maurice Andrieux** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur l'état d'inquiétude qui règne parmi les ouvriers, employés et cadres de l'usine H. K. Porter, composants hydrauliques, implantés à Haillicourt dans le Pas-de-Calais. Selon les informations obtenues par le personnel de cette usine, la cession, par l'actuel propriétaire des ateliers à une autre société entraînerait sinon un licenciement collectif, du moins des suppressions d'emplois consécutifs à une restructuration, voire à la suppression de l'activité de certains départements. Si ces perspectives se confirmaient, elles aggraveraient la situation économique que connaît la région de Bruay-en-Artois. Il lui signale que l'entreprise en question a été implantée sous le signe de la conversion du bassin minier et à ce titre a bénéficié d'avantages substantiels et d'aides de la part de l'Etat non négligeables. Il lui demande de lui faire savoir si ces informations sont exactes et les craintes du personnel justifiées et dans l'affirmative quelles mesures il compte prendre pour éviter licenciements collectifs et réduction du personnel.

*Réponse.* — La question posée mettant en cause une entreprise nommément désignée, il est répondu par lettre à l'honorable parlementaire.

*Immigration (réglementation : conséquences pour les familles des travailleurs étrangers).*

13407. — 14 septembre 1974. — **M. Besson** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les douloureuses situations familiales nées dans certains foyers de travailleurs immigrés à la suite des décisions gouvernementales de réglementation de l'immigration, le cas du refus d'entrée en France opposé à l'épouse d'un travailleur marocain lui ayant été particulièrement signalé. Il lui demande quelles mesures il compte prendre de toute urgence pour que ne puissent pas subsister de telles situations indignes des traditions de notre pays.

*Réponse.* — L'honorable parlementaire appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur les conséquences de la décision gouvernementale concernant l'arrêt provisoire de l'immigration des familles étrangères entraîne pour certains foyers de travailleurs étrangers. Cette décision prise au mois de juillet par le Gouvernement a été maintenue par le conseil des ministres du 9 octobre 1974 sans qu'un terme lui ait été fixé. L'application stricte de la circulaire du 9 juillet 1974, concrétisant la décision gouvernementale, aurait conduit à rejeter certaines demandes de regroupement familial présentées par des étrangers qui avaient engagé de gros frais et, en raison des délais d'instruction des demandes, étaient conduits à supporter depuis un certain temps la charge de loyers de logements suffisamment vastes pour abriter leur famille alors même que celle-ci était encore à l'étranger. Pour ne pas pénaliser injustement ces étrangers, respectueux de nos lois, une circulaire du 9 août 1974 a apporté des assouplissements à celle du mois précédent en précisant qu'il pourrait être donné suite aux demandes d'introduction de familles non encore instruites mais qui avaient été souscrites avant le 9 juillet, dans la mesure où les justifications exigées c'est-à-dire pour l'essentiel, celle de la disposition d'un logement décent) avaient bien été fournies avant cette date. Les mesures suspendant provisoirement l'introduction des familles étrangères s'appliquent donc aux seuls travailleurs immigrés qui, désirant se faire rejoindre sur notre territoire par leur famille, n'avaient pas, à la date du 9 juillet 1974, constitué leur dossier. J'ajoute que, pendant la période des congés comme en dehors de celle-ci, la famille d'un travailleur étranger occupant un emploi sur notre territoire a la possibilité, si elle est munie d'un passeport, de venir l'y retrouver et de résider en France pendant une durée ne dépassant pas trois mois. Au conseil des ministres du 9 octobre 1974, le Gouvernement a décidé d'engager des négociations avec les principaux Etats d'émigration en vue d'examiner avec chacun d'eux les conditions et les modalités d'une immigration en France mieux maîtrisée et organisée. Il recherchera avec ses partenaires les moyens de parvenir à ce résultat pour les familles étrangères comme pour les travailleurs.

*Travailleurs étrangers (lignes directrices de la politique choisie par le Gouvernement à leur égard).*

13589. — 21 septembre 1974. — **M. Couste** demande à **M. le ministre du travail** de définir les lignes directrices de la politique qu'il entend suivre concernant le statut des travailleurs étrangers en France, alors que l'immigration semble avoir cessé d'être un fait correspondant à des besoins ponctuels pour devenir une composante structurelle de l'économie française. Il lui demande s'il entend engager une politique tendant à ce que les immigrés aient les mêmes droits que les nationaux ou, au contraire, à mettre sur pied un programme d'aide visant à faciliter la réintégration des travailleurs immigrés dans leur pays d'origine, à l'issue de leur séjour en France.

*Réponse.* — Les lignes directrices de la politique que le Gouvernement entend suivre concernant le statut des travailleurs étrangers en France, que l'honorable parlementaire souhaitait voir définies, l'ont été par le conseil des ministres qui s'est tenu le 9 octobre dernier et qui a arrêté, sur proposition du secrétaire d'Etat aux travailleurs immigrés, une série de 25 mesures concernant l'immigration. Ces décisions ont été annoncées au cours d'une conférence de presse dont le texte a été très largement diffusé par les soins du secrétaire d'Etat et amplement repris dans la presse. S'il est vrai que l'immigration est devenue, comme l'honorable parlementaire le fait observer, « une composante structurelle de l'économie française », puisque le degré de développement de notre appareil de production et l'inégal développement des secteurs et des régions semblent requérir pendant un certain nombre d'années l'apport d'appréciables contingents de nouveaux travailleurs étrangers, il n'en reste pas moins que le recours à l'immigration constitue souvent une solution de facilité pour les entreprises, qui ne mesurent pas toujours d'ailleurs les charges qu'elle impose à la collectivité. Aussi n'est-il pas déraisonnable de proposer pour l'avenir un objectif de stabilisation du nombre de travailleurs immigrés en France, le nombre des entrées, réduit grâce à des mesures dissuasives, permettant de composer les retours définitifs au pays d'origine. Cet objectif ne pourra, toutefois, être atteint sans un changement d'attitude de la part des employeurs qui devront renoncer à faire appel, de façon souvent excessive, à une main-d'œuvre étrangère de plus en plus lointaine, donc généralement de plus en plus inadaptée à la vie urbaine et au travail industriel. Dans cette optique, le coût réel, social et économique de l'immigration doit être mesuré et réparti plus équitablement entre les entreprises et la collectivité. C'est ainsi que l'institution d'une redevance complémentaire d'introduction des travailleurs étrangers contribuera, par son montant même, à freiner la tendance des entreprises à faire recruter de nouveaux travailleurs à l'étranger ; son produit contribuera, par ailleurs, au financement des mesures nouvelles d'action sociale au profit des populations immigrées. Il n'y a pas, d'autre part, contrairement à ce que laisse entendre la question posée, d'antinomie entre un alignement progressif des droits, notamment sociaux et syndicaux, des immigrés sur ceux des travailleurs français, et la mise sur pied « d'un programme d'aide visant à faciliter la réintégration des travailleurs immigrés dans leur pays d'origine, à l'issue de leur séjour en France ». Depuis un certain nombre d'années, les pouvoirs publics se sont attachés à promouvoir un élargissement progressif des droits des travailleurs immigrés et de leurs familles. Ils entendent poursuivre et développer l'œuvre entreprise : c'est ainsi notamment que la carte nationale de priorité sera attribuée aux mères de famille étrangères dans les mêmes conditions qu'aux mères de famille françaises, et que sera examiné par le Parlement un projet de loi assurant une égalité plus complète des travailleurs nationaux et étrangers en matière d'accès aux fonctions de délégué syndical et d'éligibilité à celles de délégué du personnel et de membre d'un comité d'entreprise. Le fait est, cependant, que si la politique traditionnelle de notre pays d'assimilation des immigrés ne peut être aujourd'hui abandonnée surtout si l'on considère l'évolution préoccupante du taux de natalité français, on ne peut ignorer pour autant les difficultés croissantes d'adaptation que rencontrent des populations ayant avec notre peuple des différences de plus en plus grandes dans les domaines de la culture et des modes de vie. Dès lors, la solution la plus raisonnable paraît être de maintenir, dans certaines limites une politique d'assimilation (scolarisation, formation professionnelle, promotion sociale) débouchant normalement sur une pratique libérale des naturalisations, mais de jeter en même temps les bases d'une politique fondée sur le retour d'une partie des travailleurs étrangers dans leur pays d'origine après un séjour de quelques années en France, permettant notamment aux travailleurs immigrés et aux membres de leurs familles qui le souhaitent de sauvegarder leurs liens avec leur culture d'origine et comportant, en liaison avec les Gouvernements intéressés, une série de mesures concrètes qui seront proposées, en temps utile, au Gouvernement par le secrétaire d'Etat aux travailleurs immigrés.

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

## 3<sup>e</sup> Séance du Lundi 18 Novembre 1974.

### SCRUTIN (N° 108)

Sur le titre V de l'état C annexé à l'article 23 du projet de loi de finances pour 1975. (Budget de l'orientation civile. — Investissements exécutés par l'Etat.)

Nombre des votants.....	476
Nombre des suffrages exprimés.....	475
Majorité absolue.....	238
Pour l'adoption.....	293
Contre .....	182

L'Assemblée nationale a adopté.

#### Ont voté pour (1) :

MM.	Burckel.	L'apier.
Aillières (d')	Buron.	Dronne.
Alloncle.	Cabanel.	Dugoujon.
Anthozioz.	Caill (Antoine).	Duhamel.
Antoune.	Caillaud.	Durand.
Aubert.	Caillé (René).	Durieux.
Authier.	Caro.	Duvillard.
Barberot.	Catin-Bazin.	Ehm (Albert).
Bas (Pierre).	Caurier.	Falala.
Baudouin.	Cerneau.	Fanton.
Baumel.	Ceyrac.	Favre (Jean).
Beauguitte (André).	Chaban-Delmas.	Flornoy.
Bécam.	Chabrol.	Fontaine.
Bégault.	Chalandon.	Forens.
Belcour.	Chamant.	Fossé.
Bénard (François).	Chambon.	Fouchier.
Bénard (Mario).	Chassagne.	Fourneyron.
Bennetot (de).	Chasseguet.	Foyer.
Bénouville (de).	Chaumont.	Frédéric-Dupont.
Bérard.	Chauvet.	Gabriel.
Beraud.	Chazalon.	Gabriel.
Berger.	Chinaud.	Gagnaire.
Bernard-Raymond.	Claudius-Petit.	Gastines (de).
Bettencourt.	Cointat.	Gaussin.
Beucler.	Commenay.	Georges.
Bichat.	Cornut.	Gerbet.
Bignon (Albert).	Cornette (Maurice).	Ginoux.
Bignon (Charles).	Corrèze.	Girard.
Billotte.	Couderc.	Gissinger.
Bisson (Robert).	Coulais.	Glon (André).
Bizet.	Cousté.	Godefroy.
Blanc (Jacques).	Couve de Murville.	Godon.
Blary.	Crenn.	Goulet (Daniel).
Blas.	Mme Crépin (Ariette).	Gourault.
Boinvilliers.	Crespin.	Graziani.
Boisdé.	Cressard.	Grimaud.
Bolz.	Dahalani.	Grussenmeyer.
Bohomme.	Daillet.	Guéna.
Boscher.	Damamme.	Guermeur.
Boudet.	Dametle.	Guichard.
Boudon.	Darnis.	Guillermine.
Boulin.	Dassault.	Guilliod.
Bourdellès.	Debré.	Hamein.
Bourgeois.	Degraeve.	Harcourt (d').
Bourges.	Delaneau.	Hardy.
Bourson.	Delatre.	Hausherr.
Bouvard.	Delhalle.	Mme Hauteclouque
Boyer.	Dellaune.	(de).
Braillon.	Delong (Jacques).	Hersant.
Braun (Gérard).	Deniau (Xavier).	Herzog.
Brial.	Denis (Bertrand).	Hoffer.
Briane (Jean).	Deprez.	Honnet.
Brillouet.	Desanlis.	Icart.
Brocard (Jean).	Dhinnin.	Inchauspé.
Brochard.	Dominati.	Joanne.
Brogile (de).	Donnadieu.	Joxe (Louis).
Brugeroile.	Donnez.	Julia.
Brun.	Douset.	Kaspereit.
Buffet.		

Kédinger.  
Kervéguen (de).  
Kiffer.  
Krieg.  
Labbé.  
Lacagne.  
La Combe.  
La'ry.  
Lafarin.  
Lauriol.  
Le Cabellec.  
Le Douarec.  
Legendre (Jacques).  
Lejeune (Max).  
Lemaire.  
Le Tac.  
Ligot.  
Liogier.  
Macquet.  
Magaud.  
Malène (de la).  
Malouin.  
Marcus.  
Marette.  
Marie.  
Martin.  
Masson (Marc).  
Massoubre.  
Mathieu (Gilbert).  
Mathieu (Serg.).  
Mauger.  
Maujouan du Gasset.  
Mayoud.  
Médecin.  
Méhaignerie.  
Mesmin.  
Messmer.  
Métayer.  
Meunier.  
Mme Missoffe  
(Hélène).

Mohamed.  
Montagne.  
Montesquiou (de).  
Morellon.  
Mourot.  
Muller.  
Narquin.  
Noal.  
Nungesser.  
Offroy.  
Ollivro.  
Omar Farah Iltireh.  
Palewski.  
Papet.  
Papon (Maurice).  
Partrat.  
Peretti.  
Petit.  
Peyret.  
Pianta.  
Picquot.  
Pinle.  
Piot.  
Plantier.  
Puns.  
Poulpiquet (de).  
Préaumont (de).  
Pujol.  
Quentier.  
Radius.  
Ragnal.  
Renouard.  
Rynal.  
Réthoré.  
Ribes.  
Rivière (René).  
Richard.  
Richomme.  
Rickert.  
Riquin

Rivière (Paul).  
Riviérez.  
Rocca Serra (de).  
Rohel.  
Rolland.  
Roux.  
Sablé.  
Sallé (Louis).  
Sanford.  
Sauvalgo.  
Schloesing.  
Schnebelen.  
Schvartz (Julien).  
Seitlinger.  
Simon.  
Simon-Lorière.  
Sourdille.  
Soustelle.  
Sprauer.  
Mme Stephan.  
Terrenoire.  
Tiberi.  
Tissandier.  
Torre.  
Turco.  
Valbrun.  
Valenet.  
Valleix.  
Vauclair.  
Verpillière (de la).  
Vitter.  
Vivien (Robert-André).  
Volquin.  
Voisin.  
Wagner.  
Weber (Pierre).  
Weinman.  
Weisenhorn.  
Zeller.

#### Ont voté contre (1) :

MM.	Bordu.	Desmulliez.
Abadie.	Boulay.	Dubedout.
Alduy.	Bouloche.	Ducloné.
Alfonsi.	Brugnon.	Duffaut.
Allanmat.	Bustin.	Dupuy.
Andrieu.	Canacos.	Duraffour (Paul).
(Haute-Garonne).	Capdeville.	Duroméa.
Andrieux.	Carlier.	Duroure.
(Pas-de-Calais).	Carpentier.	Dutard.
Ansart.	Cermolacce.	Eloy.
Antagnac.	Césaire.	Fabre (Robert).
Arraut.	Chambaz.	Fajon.
Audinot.	Chandernagor.	Faure (Gilbert).
Aumont.	Charles (Pierre).	Faure (Maurice).
Baillo.	Chauvel (Christian).	Fillioud.
Ballanger.	Chevènement.	Fiszbin.
Balmigère.	Mme Chonavel.	Forni.
Barbel.	Clérambeaux.	Franceschi.
Bardol.	Combrisson.	Frêche.
Barel.	Mme Consia.is.	Frelaut.
Barthe.	Cornette (Arthur).	Gaillard.
Bastide.	Cornut-Gentille.	Garcin.
Bayou.	Cot (Jean-Pierre).	Gau.
Beck.	Crépeau.	Gaudin.
Benoit.	Dalbera.	Gayraud.
Bernard.	Darinot.	Glovannini.
Berthelot.	Darras.	Gosrat.
Berthouin.	Defferre.	Gouhier.
Besson.	Delélis.	Gravelle.
Billoux (André).	Delorme.	Guerlin.
Billoux (François).	Denvers.	Haesebroeck.
Blanc (Maurice).	Deplettri.	Hage.
Bonnet (Alain).	Deschamps.	Houéi.

Houteer. Huguet. Huyghues des Etages. Ibéné. Jalton. Jans. Josselin. Jourdan. Joxe (Pierre). Juquin. Kojinsky. Labarrère. Laborde. Lagorce (Pierre). Lamps. Larue. Laurent (André). Laurent (Paul). Laurissergues. Lavielle. Lazzarino. Lebon. Leenhardt. Le Foll. Legendre (Maurice). Legrand. Le Meur. Lemoine. Le Pensec.	Leroy. Le Sénéchal. Franchère. Longequeue. Lucas. Madrille. Maisonnat. Marchais. Masse. Massot. Maton. Mauroy. Mermez. Mexandeu. Michel (Claude). Michel (Henri). Millet. Mitterrand. Mollet. Montdargent. Mme Moreau. Naveau. Nilés. Notebart. Odru. Philibert. Pignon (Lucien). Pimont. Planeix.	Poperen. Porelli. L'Huillier. Ralité. Raymond. Renard. Rieubon. Rigout. Roger. Roucaute. Ruffe. Saint-Paul. Sainte-Marie. Sauzedde. Savary. Schwartz (Gilbert). Sénès. Spénale. Mme Thome-Pate- notre. Tourné. Vacant. Ver. Villa. Villon. Vivien (Alain). Vizet. Weber (Claude). Zuccarelli.	Boinvilliers. Boisé. Bolo. Bonhomme. Boscher. Boudet. Boudon. Boulin. Bourdellés. Bourgeois. Bourges. Bourson. Boyer. Brailon. Braun (Gérard). Brial. Briane (Jean). Brillouet. Brocard (Jean). Brochard. Broglie (de). Brugerolle. Buffet. Burckel. Buron. Cabanel. Caill (Antoine). Caillaud. Caillé (René). Cattin-Bazin. Caurier. Ceyrac. Chaban-Delmas. Chabrol. Chalandon. Chamant. Chambon. Chassagne. Chasseguet. Chaumont. Chauvet. Chinaud. Claudius-Petit. Cointat. Commenay. Cornet. Cornette (Maurice). Corrèze. Couderc. Coulais. Cousté. Couve de Murville. Crenn. Mme Crépin (Aliette). Crespin. Cressard. Dahalani. Daillet. Damamme. Damette. Darnis. Dessault. Debré. Degraeve. Delaneau. Delatre. Dellalle. Delliaune. Delong (Jacques). Deniau (Xavier). Denis (Bertrand). Deprez. Desanlis. Dhinnin. Dominati. Donnadieu. Donnez. Dousset. Dronne. Dugoujon. Duhamel. Durieux. Ehm (Albert). Falala. Fanton. Favre (Jean).	Flornoy. Fontaine. Forens. Fossé. Fouchier. Fourneyron. Foyer. Frédéric-Dupont. Mme Fritsch. Gabriac. Gabriel. Gagnaire. Gastines (de). Gaussin. Georges. Gerbet. Gimoux. Girard. Gisinger. Glon (André). Godefroy. Goulet (Daniel). Gourault. Graziani. Grimaud. Grussenmeyer. Guéna. Guermeur. Guichard. Guillermin. Guilliod. Hamel. Hamelin. Harcourt (d'). Hardy. Hausherr. Mme Fauteclocque (de). Hersant. Herzog. Hoffer. Honnet. Icart. Inchauspé. Jacquet (Michel). Joanne. Joxe (Louis). Julia. Kasperleit. Kédinger. Kerveguen (de). Kiffer. Krieg. Labbé. Lacagne. La Combe. Lafay. Laudrin. Lauriol. Le Cabellec. Legendre (Jacques). Lejeune (Max). Lemaire. Le Tac. Ligot. Lioquier. Macquet. Magaud. Malène (de la). Malouin. Marcus. Marette. Marie. Martin. Masson (Marc). Massoubre. Mathieu (Gilbert). Mathieu (Serge). Mauger. Maujouan du Gasset. Mayoud. Médecin. Méhaignerie. Messmer. Métayer. Meunier.	Mme Missoffe (Hélène). Mohamed. Montagne. Montesquiou (de). Morellon. Mourot. Muller. Narquin. Nessler. Neuwirth. Noai. Nungesser. Offroy. Ollivro. Omar Farah II reh. Palewski. Papet. Papon (Maurice). Partrat. Peretti. Petit. Peyret. Pianta. Picquot. Pidjot. Pinte. Piot. Plantier. Pons. Poulpique (de). Préaumont (de). Pujol. Quentier. Radius. Raynal. Renouard. Réthoré. Ribié (René). Richard. Richomme. Rickert. Riquin. Rivière (Paul). Rivieroz. Rocca Serra (de). Rohel. Rolland. Roux. Sablé. Sallé (Louis). Sanford. Sauvaigo. Schloesing. Schnebelen. Schvartz (Julien). Seitlinger. Servan-Schreiber. Simon. Simon-Lorière. Sourdille. Soustelle. Sprauer. Stehlin. Mme Stephan. Terrenoire. Tiberi. Tissandier. Torre. Turco. Valbrun. Valent. Valléix. Vauclair. Verpillière (de la). Viiter. Vivlen (Robert- André). Voilquin. Voisin. Wagner. Weher (Pierre). Weinman. Weisenhorn.
--	--	---	---	---	---

**S'est abstenu volontairement (1) :**

M. Hamel.

**N'ont pas pris part au vote :**MM.  
Baudis.  
Mme Fritsch.Jacquet (Michel).  
Lassère.  
Pidjot.Servan-Schreiber.  
Stehlin.**Excusés ou absents par congé :**

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

MM.  
Féit (René).Hunault.  
Le Theule.Ribadeau Dumas.  
Sudreau.**N'ont pas pris part au vote :**

M. Edgar Faure, président de l'Assemblée nationale, et M. Charles-Emile Loo, qui présidait la séance.

**Ont délégué leur droit de vote :**

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

MM. Cressard à M. Macquet.  
Deniau (Xavier) à M. Foyer.  
Gourault à Mme Crépin (Aliette).  
Sauvaigo à M. Piot.

(1) Se reporter à la liste ci-après des députés ayant délégué leur vote.

**SCRUTIN (N° 109)**

Sur le titre VI de l'état C annexé à l'article 23 du projet de loi de finances pour 1975. (Budget de la marine marchande. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.)

Nombre des votants.....	469
Nombre des suffrages exprimés.....	469
Majorité absolue.....	235
Pour l'adoption.....	289
Contre .....	180

L'Assemblée nationale a adopté.

**Ont voté pour (1) :**MM.  
Aillières (d').  
Alloncle.  
Anthon. oz.  
Antoune.  
Aubert.  
Audinot.  
Authier.  
Barberot.  
Bas (Pierre).  
Baudis.  
Baudouin.Baumel.  
Beauguitte (André).  
Bécam.  
Bégault.  
Belcour.  
Bénard (François).  
Bénard (Mario).  
Bennetot (de).  
Bénuville (de).  
Bérard.  
Beraud.  
Berger.Bernard-Reymond.  
Bettencourt.  
Beuler.  
Bichat.  
Bignon (Albert).  
Bignon (Charles).  
Billotte.  
Bisson (Robert).  
Bizet.  
Blanc (Jacques).  
Blary.  
Blas.MM.  
Abadie.  
Alduy.  
Alfonsi.  
Allainmat.  
Andrieu  
(Haute-Garonne).  
Andrieux  
(Pas-de-Calais).  
Ansart.  
Antagnac.**Ont voté contre (1) :**Arraut.  
Aumont.  
Baillot.  
Ballanger.  
Balmigère.  
Barbet.  
Bardol.  
Barel.  
Barthe.  
Bastide.Baycu.  
Beck.  
Benoist.  
Bernard.  
Berthelot.  
Berthouin.  
Besson.  
Billoux (André).  
Billoux (François).  
Blac (Maurice).

Bonnet (Alain).	Eloy.	Lavielle.	Renard.	Sauzedde.	Vacant.
Bordu	Fabre (Robert).	Lazzarino.	Rieubon.	Savary.	Ver.
Boulay.	Fajon.	Lebon.	Rigout.	Schwartz (Gilbert).	Villa.
Boulloche.	Faure (Gilbert).	Leenhardt.	Roger.	Sénès.	Villon.
Brugnon.	Faure (Maurice).	Legendre (Maurice).	Roucaute.	Spénale.	Vivien (Alain).
Bustin.	Fillioud.	Legrand.	Ruffe.	Mme Thome-Pate-	Vizet.
Canacos.	Fiszbin.	Le Meur.	Saint-Paul.	nôtre.	Weber (Claude).
Capdeville.	Forni.	Lemoine.	Sainte-Marie.	Tourné.	Zuccarelli.
Carlier.	Franceschi.	Le Pensec.			
Carpentier.	Frêche.	Leroy.			
Cermolacce.	Frelaut.	Le Sénéchal.			
Césaire.	Gaillard.	L'Huillier.			
Chambaz.	Garcin.	Longequeue.			
Chandernagor.	Gau.	Lucas.			
Charles (Pierre).	Gaudin.	Madrelle.			
Chauvel (Christian).	Gayraud.	Maisonnat.			
Chevènement.	Giovannini.	Marchais.			
Mme Chonavel.	Gosnat.	Masse.			
Clérambeaux.	Gouhier.	Massot.			
Combrisson.	Graville.	Maton.			
Mme Constans.	Guerlin.	Mauroy.			
Cornette (Arthur).	Haesebroeck.	Mermez.			
Cornut-Gentille.	Hage.	Mexandeau.			
Cot (Jean-Pierre).	Houél.	Michel (Claude).			
Crépeau.	Houteer.	Michel (Henri).			
Dalbera.	Huguet.	Millet.			
Darinot.	Huyghues des Etages.	Mitterrand.			
Darras.	Ibéné.	Mollet.			
Defferre.	Jalton.	Montdargent.			
Detelis.	Jans.	Mme Moreau.			
Delorme.	Josselin.	Naveau.			
Denvers.	Jourdan.	Nilès.			
Depietri.	Joxe (Pierre).	Notebart.			
Deschamps.	Juquin.	Odru.			
Desmulliez.	Kalinsky.	Philibert.			
Dubedout.	Labarrère.	Pignion (Lucien).			
Ducoloné.	Laborde.	Pimont.			
Duffaut.	Lagorce (Pierre).	Planeix.			
Dupuy.	Lamps.	Poperen.			
Durauffour (Paul).	Larue.	Porelli.			
Duroméa.	Laurent (André).	Praachère.			
Duroure.	Laurent (Paul).	Ralite.			
Dutard.	Laurissergues.	Raymond.			

**N'ont pas pris part au vote :**

MM.		
Bouvard.	Drapier.	Le Douarec.
Brun.	Durand.	Le Foll.
Caro.	Duvillard.	Mesmin.
Cerneau.	Godon.	Zeller.
Chazalon.	Lassère.	

**Excusés ou absents par congé :**

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3 du règlement.)

MM. Feit (René), Hunault, Le Theule, Ribadeau Dumas, Sudreau.

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Edgar Faure, président de l'Assemblée nationale, et M. Charles-Emile Loo, qui présidait la séance.

**Ont délégué leur droit de vote :**

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

MM. Cressard à M. Macquet.  
Denlau (Xavier) à M. Foyer.  
Gourault à Mme Crépin (Aliette).  
Sauvaigo à M. Piot.

(1) Se reporter à la liste ci-après des députés ayant délégué leur vote.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances  
du lundi 18 novembre 1974.

1<sup>re</sup> séance : page 6611 ; 2<sup>e</sup> séance : page 6625 ; 3<sup>e</sup> séance : page 6649.

