

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

COMPTE RENDU INTEGRAL — 61^e SEANCE2^e Séance du Vendredi 14 Novembre 1975.

SOMMAIRE

1. — **Loi de finances pour 1976 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 8423).

Transports (suite)

III. — Aviation civile (suite).

M. Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Etat C.

Titre V :

Amendement n° 249 de M. Kalinsky : MM. Kalinsky, Hamel, Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; le secrétaire d'Etat, Raymond, le président. — Rejet par scrutin.

Adoption du titre V.

Titre VI. — Adoption.

Après l'article 73 :

Amendement n° 228 de M. Raymond : MM. Raymond, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 229 de M. Raymond : MM. Raymond, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

M. Hamel.

2. — **Mise au point au sujet d'un vote** (p. 8429).

MM. de Montesquiou, le président.

3. — **Loi de finances pour 1976 (deuxième partie).** — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 8429).

Transports (suite).

IV. — Marine marchande.

M. Gabriel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

4. — **Rappel au règlement** (p. 8431).

MM. Guerneur, le président.

5. — **Loi de finances pour 1976 (deuxième partie).** — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 8431).

Transports (suite).

IV. — Marine marchande (suite).

M. Porelli, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. Guerneur, le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial, Darinot, Mme Stephan, MM. Cermolacce, Mauger, Crépeau, Gouhler, Rufenacht, Le Penec, Bécam, Le Sénéchal.

Etat B.

Titre III. — Adoption

Titre IV. — Réserve.

Etat C.

Titre V. — Adoption.

Titre VI :

Amendement n° 252 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial. — Adoption.

Adoption du titre VI modifié.

Titre IV (suite) :

Amendement n° 251 du Gouvernement. — Adoption.

Adoption du titre IV modifié.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

6. — **Dépôt d'un projet de loi** (p. 8448).

7. — **Ordre du jour** (p. 8448).

PRESIDENCE DE M. EDGAR FAURE

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1976

(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 1976 (n° 1880, 1916).

TRANSPORTS

III. — AVIATION CIVILE (suite).

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports, concernant l'aviation civile.

Je souhaite pouvoir lever la séance à minuit et je compte que chacun voudra bien m'aider par sa concision.

Cet après-midi, l'Assemblée a terminé l'audition des orateurs inscrits.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, la plupart des questions qui m'ont été posées cet après-midi portaient essentiellement sur deux thèmes bien définis, sur lesquels je compte concentrer mon intervention : le Concorde et la construction aéronautique. Mais je répondrai d'abord aux questions qui ne s'y rapportaient pas.

M. Raymond s'est étonné de la lenteur du programme Concorde. Je ne comprends pas bien sont étonnement puisque, en un an et demi, j'ai gagné quatre mois sur le programme et que la mise en service de l'appareil aura lieu en janvier au lieu d'avril 1976. Il m'a aussi demandé quand se réunirait le comité des relations professionnelles des contrôleurs de la navigation aérienne. Je peux lui dire que cette réunion aura lieu le 25 novembre.

M. de Montesquiou a insisté sur l'intérêt d'une coopération européenne en matière aéronautique. Je suis d'accord avec lui. Les contacts bilatéraux que j'ai actuellement ont précisément pour objet de préparer les voies d'une telle politique si elle apparaît possible. En ce qui concerne la situation des contrôleurs aériens sanctionnés en 1973, je lui donne l'assurance que les conséquences juridiques de l'amnistie présidentielle ont été systématiquement tirées et qu'il n'y a pas de problème à ce sujet.

M. Kalinsky a porté beaucoup d'accusations, mais sans aucune justification — et pour cause, puisque la plupart d'entre elles sont fausses. Monsieur Kalinsky, vous m'avez personnellement mis en cause à propos de mon voyage aux Etats-Unis en prétendant que j'y avais préparé la sous-traitance de la production aéronautique européenne. Je ne vous fais pas pour ma part de procès d'intention et j'aimerais que vous ne m'en fassiez pas non plus.

M. Cressard a indiqué qu'il fallait tirer tout le parti possible d'Airbus. Je suis tout à fait d'accord avec lui, mais on ne peut le faire bien sûr qu'en fonction des besoins du marché. Ce serait une erreur que de lancer trop vite une version développée qui ne serait pas exactement celle que veulent les compagnies. Or, dans l'état actuel des choses, les compagnies ne demandent pas d'autre version que le B2 et le B4, que nous fabriquons. Nous lancerons les études pour les autres versions dès lors qu'il y a une apparence de marché.

M. Fontaine a évoqué les problèmes de la Réunion. Je puis lui indiquer que la Réunion n'est certes pas oubliée en matière de transports aériens mais que les distances, les marchés et les possibilités hôtelières n'y sont pas les mêmes qu'aux Antilles. J'étudie actuellement une politique qui soit adaptée aux caractéristiques de la Réunion et qui prenne en compte l'ensemble des problèmes soulevés par M. Fontaine. Je puis, s'il le désire, le lui confirmer dès maintenant par écrit.

M. Jean Fontaine. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. M. Carpentier a parlé du Mercure 100. La construction de cet appareil a été arrêtée par décision conjointe du constructeur et de l'Etat car l'évolution de la conjoncture mondiale rendait le marché trop étroit et les ventes supplémentaires susceptibles d'intervenir n'auraient pas couvert le surcroît de dépense. On a donc préféré attendre des jours meilleurs et l'emploi d'un autre moteur. Mais il n'est pas exclu que le Mercure nous fournisse une base pour un nouvel avion. C'est d'ailleurs l'une des solutions envisagées. Quant aux installations de la S.N.I.A.S. à Suresnes, vous savez qu'elles relèvent du ministère de la défense.

M. Commenay a insisté sur la nécessité de prévoir des familles d'avions : il a raison. Je reviendrai d'ailleurs sur ce problème tout à l'heure. Il a également insisté sur l'importance d'une étude de marché pour lancer un avion : là aussi, il a raison. Quant au problème ponctuel qu'il a évoqué, je lui répondrai par écrit.

M. Valleix a parlé de la nécessité de prévoir une implantation rationnelle des aéroports. Leur implantation est décidée à partir d'un schéma directeur approuvé en comité interministériel de l'aménagement du territoire, après un long processus qui dure plusieurs années et au cours duquel toutes les instances intéressées sont consultées et peuvent donner leur avis. Quant au financement des avions, je répète ce que j'ai dit l'an dernier : pour l'exportation des avions fabriqués en France, les conditions financières que nous consentons sont aussi favorables que celles que consentent les constructeurs américains. J'en veux pour preuve les conditions que nous faisons pour l'Airbus.

M. Ribière a soulevé le problème du trafic de nuit de Roissy. L'intérêt du maintien de ce trafic de nuit ne peut pas se mesurer au nombre d'avions — de toute façon faible — qui atterrissent ou qui décollent entre vingt-trois heures et six heures. Il réside surtout dans la possibilité ainsi offerte aux transporteurs et aux avantages psychologiques et commerciaux qu'en retire Paris face à ses concurrents étrangers voisins. Dans la crise actuelle, le trafic de fret de l'Aéroport de Paris a été maintenu, alors que le même trafic a très nettement baissé à Londres et à Francfort. Le déplacement de la piste n° 2 serait

bien difficile, puisqu'elle est déjà réalisée. Par ailleurs, même si l'on arrivait à la déplacer vers le Nord, on créerait au moins autant de nuisance que vers le Sud. Quant aux modifications de trajectoires, nous y travaillons en permanence et en concertation étroite avec les compagnies aériennes, avec les collectivités et avec la direction de la navigation aérienne. Enfin l'aéroport du Bourget sera, comme prévu, fermé au trafic commercial, sauf pour le troisième niveau et l'aviation d'affaires, au printemps 1977.

J'en arrive aux deux problèmes qui sont au cœur du débat : le Concorde et la construction aéronautique.

Où en sommes-nous au sujet du Concorde ?

Sans aucun doute, le pari technique que représentait le Concorde est définitivement gagné. Les vols d'endurance qui ont eu lieu cet été l'ont prouvé. Mais nous nous trouvons devant trois problèmes : le succès commercial ; la réalisation d'une version améliorée ; la suite du programme.

Pour ce qui est du succès commercial, je rappelle que la mise en service aura lieu le 21 janvier prochain. La France était d'ailleurs prête à en commencer l'exploitation le 4 janvier. Cela impliquait certaines conditions : la certification de l'appareil ; un nombre suffisant d'exemplaires ; les autorisations d'atterrissage. Le certificat de navigabilité a été délivré en France le 9 octobre ; il connaît quelque retard en Grande-Bretagne mais sera délivré avant la fin de l'année.

S'agissant des appareils fabriqués, Air France recevra le numéro 5 en décembre et le numéro 3 adapté à la fin de ce même mois ; notre compagnie démarrera donc avec deux appareils. La British Airways recevra l'appareil numéro 6 le 15 janvier et le numéro 4 fin janvier : elle tournera donc quelques jours avec un seul appareil, mais les compagnies ont accepté ces conditions.

Le problème capital, dont j'ai d'ailleurs parlé cet après-midi, est celui des autorisations d'atterrissage. Nous rencontrons — c'est vrai — des difficultés aux Etats-Unis, en particulier à Washington et à New York. Mais nous en rencontrons aussi à Tokyo, où nous n'avons aucun droit d'atterrissage pour le moment, et pour le survol de la Sibérie, au sujet duquel les négociations piétinent.

Le plus important dans l'immédiat, c'est d'obtenir l'autorisation d'atterrir aux Etats-Unis. Lors de mon voyage aux U. S. A., en septembre, j'ai insisté sur l'aspect politique du problème, en disant que les opinions publiques française et britannique ne comprendraient pas qu'il y ait du côté américain un quelconque barrage à propos du Concorde. On m'a objecté qu'un problème politique se posait également aux Etats-Unis où une partie de l'opinion publique est opposée à cet appareil.

M. Emmanuel Hamel. Il faut des représailles !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. La procédure d'impact sur l'environnement était à ce moment là en cours et aucune assurance ne m'a bien sûr été donnée. Le texte final de l'*Environment Impact Statement* a été publié hier, sans avis du gouvernement américain ; mais il est en fin de compte le point de départ de la phase finale avec une audition publique au début de janvier et la décision du gouvernement : un mois plus tard, c'est-à-dire au début de février. Si l'avis du gouvernement est positif, nous pourrions alors obtenir les autorisations d'atterrissage, dans la mesure où les autorités compétentes les donneront. Je pense que nous aurons cet avis favorable sans difficulté à Washington. Mais ce sera différent à New York où l'autorité compétente est celle de l'aéroport.

Ensuite, il faut que l'opinion publique accepte le Concorde, faute de quoi nous irons au-devant de procès qui pourraient être longs, difficiles et avoir un effet suspensif.

Il s'agit d'un problème capital car le succès commercial de Concorde dépend des possibilités d'atterrissage aux Etats-Unis.

On a avancé le projet d'étude d'une version améliorée. C'est un problème bien moins important qu'il y a un an car l'avenir immédiat du programme n'est pas lié à ce qui pourrait justifier l'étude d'une telle version, c'est-à-dire l'amélioration du rayon d'action ou du moteur. En effet, aucun projet de commande ne s'est heurté au rayon d'action de l'avion et la prospection commerciale n'a pas fait apparaître la nécessité de cette amélioration. Des améliorations successives ont été apportées et l'avion, tel qu'il est aujourd'hui, est opérationnel sur la plupart des lignes.

En ce qui concerne le bruit du moteur, vous savez que les nuisances par le bruit ont déjà été atténuées de 15 décibels sur les trois points de mesure et que le moteur, qui a été très poussé à ce point de vue, n'est plus en mesure de subir des améliorations importantes.

Quant à l'étude d'un nouveau moteur, elle est impossible dans les conditions actuelles car son coût serait prohibitif. Je rappelle que le coût du C. F. M. 56, qui est un moteur subsonique, est de 3 à 4 milliards de francs et que l'étude d'un nouveau moteur pour le Concorde serait prohibitive. Par ailleurs, nous ne trouverions personne pour l'étudier avec nous.

Le problème de fond qui conditionne tout cela et qui pèse aussi sur l'avenir du Concorde, c'est celui de la réglementation des nuisances qui lui seront applicables. Dans l'état actuel des choses, il n'existe pas de réglementation de bruit pour un avion supersonique et les Etats-Unis ont proposé, dans le courant de l'année, d'appliquer aux supersoniques les normes de bruit applicables aux subsoniques. Si ce projet était retenu, cela entraînerait la condamnation de l'avion supersonique pendant dix ans puisque, de l'avis de tous les experts du monde, on ne sait pas actuellement faire un moteur supersonique qui corresponde à ces normes. Nous devons donc nous employer à faire en sorte que les normes retenues définitivement soient assouplies par rapport à ce projet.

Le programme actuel, vous le savez, comporte seize avions et le dernier des seize sera mis en circulation vers le milieu de l'année 1978. Il faut actuellement deux ans pour qu'une compagnie qui commande le Concorde puisse le mettre en service. Nous pourrions satisfaire les commandes qui seront passées au milieu de 1976 avec cinq appareils que nous avons actuellement en fabrication et qui ne sont pas vendus. Il n'y a donc pas de problème de livraison dans l'immédiat puisque le succès commercial ne s'affirmera pas avant cette date.

Reste le problème de la fabrication et du lancement au-delà du seizième appareil. Il se trouve que nos partenaires britanniques doivent commencer les premiers le cycle de fabrication. J'ai donc écrit, le 25 juin dernier, à mon homologue britannique pour lui proposer de lancer des études sur les mesures conservatoires qui permettraient un programme continu de fabrication au-delà du seizième appareil, par des travaux à très long cycle en attendant d'y voir clair : j'ai reçu sa réponse le 12 septembre dernier. Le gouvernement britannique n'y est pas opposé mais a formulé toutefois deux réserves importantes : d'abord qu'il n'y ait pas de dépenses nouvelles sans commandes nouvelles et ensuite que de nouveaux développements ne soient envisageables que si les pertes globales des gouvernements n'augmentaient pas. Cette deuxième condition est importante car, au niveau du dix-septième appareil, nous n'aurons pas encore atteint le seuil de rentabilité et, si la réserve était stricte, elle équivaudrait à une condamnation de la suite du programme.

J'ai donc répondu le 24 octobre en demandant que l'on aille vite pour pouvoir prendre des décisions en temps utile, et également que l'étude que j'avais proposée et qui a été acceptée ne porte pas seulement sur les aspects financiers, mais aussi sur l'ensemble des problèmes liés à la suite du programme, qui sont essentiellement des problèmes sociaux, d'emploi, de plan de charge et des problèmes économiques.

Ces études sont en cours et nous les faisons en commun. Il faut en attendre la fin pour y voir clair et déterminer de concert avec nos partenaires comment nous pourrions éviter une discontinuité de la fabrication jusqu'au moment où de nouvelles possibilités de commande se feront jour.

En conclusion, et après cet exposé très rapide, je pense que le gouvernement français a montré en toutes occasions sa volonté d'aller jusqu'au bout du programme et de l'exploiter au maximum. Il souhaite, en toutes circonstances, rencontrer une détermination égale à la sienne.

Pour ma part, j'ai toujours été et je reste confiant : Concorde a triomphé depuis treize ans de nombreux obstacles et il franchira ceux qui sont encore placés sur sa route jusqu'au jour, proche d'ailleurs, où son succès commercial sera tel qu'il s'imposera définitivement.

Avant de considérer, dans son ensemble, le problème de la construction aéronautique, il convient d'établir un bilan de la situation actuelle. A partir de ce bilan, il faut fixer un objectif et à partir de cet objectif, définir une stratégie.

Le bilan implique que l'on observe d'abord le contexte international. Or ce dernier est marqué, pour la construction aéronautique comme pour la construction navale, par une surcapacité mondiale de production particulièrement grave. Mais, contrairement à ce qui se passe dans la construction navale, dont nous parlerons tout à l'heure, la fabrication d'appareils sophistiqués se retourne contre nous, le Concorde en est une bonne illustration.

Dans ce contexte international très difficile, où la concurrence joue pleinement, quelles sont les forces et les faiblesses de la construction aéronautique française ?

Voyons ses forces, d'abord. Elles tiennent en premier lieu à sa capacité de production, à la valeur et à la technicité de son personnel : les preuves s'appellent Mercure, Airbus et Concorde.

Nous possédons une bonne construction aéronautique, qu'il s'agisse de fabrication de cellules, de moteurs ou d'équipements. Nous bénéficions, en plus, de l'atout de l'appareil Airbus et aussi de celui du groupement d'intérêt économique Airbus-industries.

L'Airbus, je l'ai dit tout à l'heure, est une réussite et ce sera encore plus vrai quand le trafic aérien reprendra. La meilleure preuve en est que les constructeurs américains parlent avec beaucoup de considération de cet appareil.

Notre troisième atout réside dans le moteur C.F.M. 56. Ce moteur tient ses promesses, aussi bien au niveau du bruit et des nuisances — il répond largement aux normes — qu'au niveau de la consommation, qui est celle que l'on peut attendre d'un moteur moderne.

Le marché prévu pour 1980, et pendant les dix ans qui suivront, sera, pour ce type de moteur, de l'ordre de 6 000. Il a, bien sûr, un concurrent : le J.T. 10 de Pratt et Whitney. Même si le marché se partage en deux, nous pouvons tout de même espérer écouler 3 000 moteurs.

Voilà pour les lumières. Mais il y a aussi des ombres. Elles sont dues essentiellement au manque de pénétration commerciale et au fait — lié au précédent — que nous n'avons pas de réseau de vente ou d'après-vente suffisamment dense. Nous n'avons pas non plus de créneaux exploités à l'échelle mondiale, sauf à présent pour l'Airbus, et nous n'avons pas réalisé ces études systématiques du marché auxquelles les constructeurs américains attachent beaucoup d'importance.

A partir de ce bilan sommaire, quel objectif peut-on définir pour notre construction aéronautique ?

Il nous faut, je crois, utiliser notre potentiel pour construire un avion autour de notre moteur qui corresponde à un créneau commercial. D'où ces deux questions : quel avion faut-il construire ? Avec qui faut-il le construire ?

Il est impossible — j'y reviendrai tout à l'heure — de répondre dans l'immédiat à la première question : quel avion faut-il faire ? Notre stratégie doit donc se développer en deux temps : une stratégie à court terme et une stratégie à moyen terme. A court terme, le problème est simple, il faut assurer à la S.N.I.A.S. un plan de charge suffisant. Comment faire ? Il fallait d'abord — ce qui a été fait — équilibrer au maximum les charges entre les différentes divisions de la S.N.I.A.S. Dans cette optique a été opéré un transfert, vers la division « avions », de fabrications d'hélicoptères — Super-Frelon en particulier — qui lui a apporté plus d'un million d'heures de travail en 1975.

Outre cet équilibrage à l'intérieur de la S.N.I.A.S., on a aussi cherché à équilibrer les plans de charge entre les avions Dassault et la S.N.I.A.S. C'est ainsi qu'est intervenu un transfert de la fabrication du Mirage F1 vers la S.N.I.A.S. Pour l'ensemble des programmes Mirage et Mystère 10 et 20, le nombre d'heures ainsi reportées sur la S.N.I.A.S. est extrêmement important.

Enfin, le Gouvernement a décidé tout récemment, lorsqu'il a lancé la fabrication du Mystère 50, de répartir les charges entre les deux sociétés. Les crédits qui ont été ouverts s'élèvent à 450 millions de francs, dont 215 environ sont destinés à la S.N.I.A.S. La part de cette dernière dans la fabrication de l'appareil sera supérieure à 50 p. 100.

Par ailleurs, il a été convenu que l'Etat passerait un contrat séparé avec chacun des deux constructeurs, de sorte qu'il n'y aura pas de sous-traitance entre eux, ni aucun risque de suspicion à cet égard.

Nous essayons aussi, depuis un certain temps, de relancer le Nord 262, mais les négociations avec la compagnie américaine qui est susceptible de l'acheter sont longues et n'ont pas encore abouti. Il n'est d'ailleurs pas possible de dire si elles aboutiront.

A moyen terme, que pouvons-nous prévoir ? Et d'abord, quel avion faut-il faire ?

Je vous ai indiqué tout à l'heure les types d'appareil qu'on pouvait envisager de construire autour du moteur C.F.M. 56, selon qu'ils seraient équipés de deux, trois ou quatre réacteurs. Il faut en toute hypothèse que l'appareil corresponde à un créneau commercial et c'est la raison pour laquelle nous avons pris des contacts à tous les niveaux : au niveau français — j'en ai fait mention, au niveau européen — les gouvernements intéressés ont demandé à leurs compagnies d'indiquer quel type d'appareil elles souhaitent avoir, et aussi au niveau international — et j'ai parlé de ce problème avec les constructeurs américains. Il faut aussi que ce futur avion ne gêne pas les appareils que nous construisons déjà, et en particulier l'Airbus qui doit avoir un avenir brillant.

Le résultat de ces études ne sera connu que dans le courant de 1976. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé de stratégie en deux temps.

Avec qui ferons-nous cet avion ? N'oublions pas que depuis un certain temps déjà, nous ne construisons plus d'avions seuls. Le Mercure, le Concorde, l'Airbus, ont été réalisés en coopération et nous sommes condamnés — mais nous l'acceptons facilement — à continuer dans cette voie.

Comme on l'a rappelé, la solution européenne a nos faveurs et M. le Premier ministre lui-même l'a annoncé au salon du Bourget.

Depuis plusieurs mois, j'ai donc écrit aux pays avec lesquels nous coopérons déjà pour leur proposer d'étudier le développement d'un nouvel avion en commun.

J'ai contacté ensuite les autres pays européens, avec lesquels nous ne travaillons pas encore, pour leur proposer de fabriquer ensemble cet appareil, que nous développerions avec nos associés actuels. J'ai déjà reçu des réponses de principe favorables et je pense que nous pourrions poursuivre cette idée dans la mesure où les pays en question accepteraient de participer financièrement au lancement de l'appareil et où leurs compagnies aériennes s'engageront à acheter cet avion européen.

On peut envisager aussi la solution américaine. Les constructeurs américains ont pris l'initiative d'engager des conversations avec nos propres constructeurs.

C'est un point important qui montre que notre construction aéronautique a une bonne image de marque. A cet égard, il ne faut pas oublier que le marché national américain représente 45 p. 100 du marché mondial et que nous n'y pénétrons vraiment que le jour où nous serons éventuellement associés aux constructeurs américains. Je dis bien « associés », c'est-à-dire que nous ne pouvons envisager de travailler qu'en coopération et en aucun cas en sous-traitance.

Des groupes de travail ont été constitués avec les trois constructeurs américains. Je ne peux vous donner plus de détails sur ces contacts car si nous voulons qu'ils aboutissent, il faut que nous conservions la discrétion nécessaire.

Nous pouvons également, comme cela a été proposé, étudier une formule de coopération avec la Russie et, à aussi, des structures de travail existent.

Il est possible aussi d'envisager une solution mixte. Pourquoi, par exemple, ne construirions-nous pas, en coopération avec un constructeur américain, un appareil qui serait aussi un avion européen ?

Pour ma part — et je terminerai là mon propos après avoir cependant répondu à une critique — je ne suis fermé à aucune solution, je ne prononce aucune exclusive, je n'ai aucune préférence. Mon seul but est de sauvegarder, de promouvoir et de développer la construction aéronautique française et dans ce but, je choisirai la solution la plus favorable à cette construction aéronautique.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Cela vous explique en particulier que vous n'avez pas trouvé dans ce budget de crédits pour les pré-études d'un nouvel appareil de transport. Les études préliminaires, par leur densité, par leur complexité, nécessiteront en effet une synthèse longue et difficile, qui ne pourra aboutir, au mieux, qu'en 1976.

Au demeurant, les constructeurs américains eux-mêmes ne veulent pas actuellement lancer de nouvel avion parce qu'ils savent bien que le marché est incertain. Si nous lançons nous-mêmes, de façon prématurée, un nouvel appareil dans l'immédiat, il est probable que les constructeurs américains sortiraient de leur côté un des avions qu'ils ont en projet, de crainte de perdre le marché.

Si, en cours d'année, à la suite de ces études et de la synthèse que nous en ferons, nous décidions de lancer rapidement un nouvel avion, nous trouverions les crédits nécessaires pour le lancer.

Souvenez-vous que l'an dernier — M. Raymond l'a rappelé — cinquante millions dans le budget étaient prévus pour l'étude d'une version améliorée du Concorde. Nous n'avons pas eu à utiliser ce crédit et nous l'avons par conséquent reporté sur le budget du Concorde.

Par contre, rien n'était prévu pour le Mystère 50. Lorsque, en cours d'année, nous avons estimé qu'il fallait sortir cet avion parce qu'il avait trouvé une clientèle, nous l'avons lancé.

Lorsqu'en 1969 nous avons lancé l'Airbus, aucune dotation budgétaire n'avait été inscrite à cet effet et malgré cela l'Airbus s'est fait quand il l'a fallu.

Il est donc difficile de lier les crédits nécessaires à la construction aéronautique à un budget fixé, en fait, au mois de mai pour l'année suivante. En tout état de cause, je puis vous donner l'assurance que si nous concluons en cours d'année à la nécessité de lancer un nouvel appareil, ce n'est pas un problème

d'ordre budgétaire qui nous en empêchera. (*Applaudissements sur divers bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux. — Exclamations sur les bancs des socialistes et des radicaux de gauche et des communistes.*)

Dans les circonstances que nous traversons, et que traversent toutes les industries aéronautiques du monde, on peut être tenté d'aller rapidement de l'avant, en oubliant le marasme et les cruelles leçons du passé. On peut aussi être tenté d'arrêter ou de freiner la construction, comme j'ai pu le constater en Amérique même.

Je crois qu'il ne faut faire ni l'un ni l'autre. Il faut rester lucide, étudier le marché et se décider en connaissance de cause.

En attendant, il convient de serrer les coudes et de faire travailler au maximum nos industries à partir des programmes qui peuvent se développer actuellement. (*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. J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Transports. — III : Aviation civile ».

ETAT B

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

« Titre III : 66 192 815 francs ;
« Titre IV : — 38 275 469 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 : 1 751 350 000 francs ;
« Crédits de paiement : 1 042 053 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 5 458 000 francs ;
« Crédits de paiement : 2 788 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Maxime Kalinsky. Nous votons contre.
(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre IV.

(La réduction de crédit est adoptée.)

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole sur le titre V.

M. le président. Je ne peux vous donner la parole sur un titre. Mais vous pourrez parler contre l'amendement qu'a déposé M. Kalinsky.

M. Emmanuel Hamel. Pas fatalement.

M. le président. Alors à propos de l'amendement. (*Sourires.*)
MM. Kalinsky, Ducloné et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement n° 249 ainsi rédigé :

« Au titre V de l'état C, réduire les autorisations de programme de 770 millions de francs. »

La parole est à M. Kalinsky.

M. Maxime Kalinsky. Je me suis expliqué tout à l'heure, dans un rappel au règlement, sur les conditions dans lesquelles cet amendement a enfin été déclaré recevable.

Notre proposition intéresse naturellement le Concorde et la S. N. I. A. S., mais aussi toute l'industrie aéronautique.

Voter les crédits tels qu'ils nous sont présentés reviendrait à accepter le principe de l'arrêt définitif de la chaîne, et vos explications, monsieur le secrétaire d'Etat, ne m'ont pas convaincu.

En effet, faute de décider aujourd'hui de lancer une nouvelle série de Concorde — dix au minimum — la fabrication restera bloquée définitivement au chiffre actuel, à savoir seize appareils.

Comment envisagez-vous de commercialiser réellement cet appareil lorsque tous les clients potentiels constateront que plus rien n'est prévu au-delà des seize appareils en fabrication ? On n'achète pas, vous le savez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, un appareil dont le constructeur freine la construction. En bloquant le programme, vous bloquez la vente. Il en est de même pour Corvette.

Vous avez stoppé également toute recherche et toute étude pour une version améliorée de Concorde. Les bureaux d'études de la S. N. I. A. S. ne sont pas occupés comme ils devraient l'être.

C'est avec le projet de budget pour 1976 qu'il faut prévoir le plan de charge nécessaire pour l'ensemble du personnel de notre société nationale. S'y refuser, c'est accélérer le démantèlement de la S. N. I. A. S., c'est abandonner une industrie de pointe où les travailleurs manuels et intellectuels de notre pays ont montré leur compétence.

Enfin, conserver les crédits limités du projet de budget, c'est se montrer d'accord avec la direction de la S. N. I. A. S. qui vient de décider le licenciement de cent deux jeunes de Toulouse à l'issue de leur service militaire.

Engager une nouvelle tranche de Concorde, c'est garantir l'emploi au personnel actuel de la S. N. I. A. S. et le réembauchage des cent deux jeunes.

Inscrire des crédits pour les études et la recherche d'une version améliorée du Concorde et pour la mise au point d'une cellule répondant aux possibilités du moteur C.F.M. 56, c'est garantir le plan de charge des bureaux d'études. C'est donner, dans les années à venir, de sérieuses chances de succès aux coureurs de la France dans la compétition internationale.

Nos compétences dans le domaine aéronautique sont grandes, les travailleurs l'ont prouvé.

Nous ne pouvons assister sans réagir à ce que l'on appelle en termes simples un enterrement de première classe.

Le sens de notre amendement est clair. Son adoption, ou son rejet, engagera l'avenir de notre industrie aéronautique et est pourquoy le groupe communiste demande un scrutin public. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Emmanuel Hamel. Je ne partage évidemment pas l'opinion de l'orateur qui vient de s'exprimer. Il me paraît curieux, en effet, de prétendre défendre un avion en limitant les crédits qui permettent précisément de développer les études et de poursuivre l'effort nécessaire à sa réussite commerciale.

Concorde constitue une preuve de ce que notre pays, sur le plan technique, est à même de faire. Il est le signe de ce que la France peut accomplir dans un secteur de pointe qui détermine en quelque sorte la place des pays dans la grande compétition technologique mondiale et par là même leurs chances dans l'affrontement économique et commercial.

Ce débat est donc important.

C'est un député de la région Rhône-Alpes — je le souligne pour le cas où ces propos auraient un écho au-delà de cette assemblée — qui plaide ce soir pour le Concorde. Et pourtant la population qu'il représente, et c'est un reproche que je me permets, avec déférence et amitié, de vous faire, monsieur le secrétaire d'Etat, n'a pas compris toute l'importance, pour la France, dans le temps présent et pour les décennies à venir, du succès de Concorde ! Et pourtant, dans le département dont il est l'élu, la fabrication du Concorde n'a apparemment aucune incidence sur l'emploi et sur le développement économique.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne suis pas de ceux, loin de là, qui regrettent l'Alliance atlantique. Comme tous les hommes de ma génération, je n'oublierai jamais la contribution des Etats-Unis à la libération du sol français. Mais je crois connaître un peu les Américains, comme vous les connaissez certainement, même si la prudence diplomatique et votre appartenance au Gouvernement vous ont dicté le devoir d'Etat de ne pas exprimer vos sentiments dans ce domaine.

Je crois exprimer l'opinion de ceux de nos collègues qui se réjouissent tout à la fois de l'indépendance de la France et de sa participation à la défense du monde libre en affirmant que nous n'hésiterions pas, compte tenu de ce que représente pour la France et son avenir la réussite du Concorde, à suivre le Gouvernement si celui-ci en arrivait à décider des mesures de rétorsion en contrepartie de la décision américaine de ne pas acheter le Concorde pour des motifs techniques.

M. Jacques Cressard. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. Les Américains sont des gens auxquels il faut parler avec fermeté, même si l'on a pour eux de l'amitié et de l'estime. Nous avons des moyens de pression sur eux : notre situation monétaire est nettement plus favorable que la leur et nous pouvons faire jouer nos amitiés dans les pays du monde arabe.

Au-delà de ces possibilités extérieures, il doit surtout y avoir la volonté de la France de défendre fermement ses intérêts et l'emploi de ses travailleurs. Elle possède de nombreux

atouts : sa balance commerciale vis-à-vis des Etats-Unis, qu'il suffit d'analyser, la possibilité qu'elle a, si elle fait appel à la détermination des Français, de stopper les ventes américaines dans plusieurs secteurs : bref, il y a pour le Gouvernement, s'il le veut — et je n'oublie pas que les Américains pourraient également prendre contre nous des mesures de rétorsion, mais je souhaite que nous n'en arrivions pas là — toutes sortes de possibilités d'agir contre les sociétés multinationales américaines en France. (Applaudissements sur divers bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

Il est de votre devoir, monsieur le secrétaire d'Etat, de mieux faire comprendre à l'opinion publique française que le Concorde n'est pas un jouet merveilleux, n'est pas une magnifique réussite technique grâce à laquelle quelques présidents-directeurs généraux gagneront deux heures sur le trajet Paris—New York, mais qu'il est bien le gage de la capacité de la France à occuper dans le monde moderne, de par la valeur de ses ouvriers et de ses ingénieurs, une place éminente. Bien au-delà de la technique, nous touchons là un problème fondamental de politique au sens le plus noble : l'affirmation dans l'alliance de notre possibilité d'indépendance et de notre droit au respect de notre valeur technique et de nos intérêts économiques fondamentaux.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je suis persuadé que s'il fallait en venir, pour presser la négociation, à prendre, sur le plan commercial, des mesures de rétorsion, vous pourriez compter sur l'appui de l'Assemblée nationale tout entière. (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. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas eu à connaître de l'amendement de M. Kalinsky. A vrai dire, supprimer les crédits de fabrication de la série en 1976 sous le prétexte d'assurer une nouvelle tranche paraît une démarche surprenante. Dans la mesure cependant où la commission a adopté les crédits sans restriction sur ce point particulier, on peut considérer qu'elle a implicitement rejeté l'amendement de réduction qui nous est proposé.

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

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. La commission de la production et des échanges n'a pas été saisie non plus de cet amendement.

Je regrette que les membres du groupe communiste ne se soient pas davantage intéressés à l'élaboration du rapport à la discussion duquel il n'ont pas assisté.

M. Guy Guerneur. Très bien !

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. M. Kalinsky aurait pu à cette occasion soumettre à la commission sa proposition.

Si cette attitude ne traduisait qu'un simple mépris pour le rapporteur pour avis, ce ne serait pas grave, mais elle témoigne aussi d'un mépris pour le Parlement et dans une certaine mesure, pour les travailleurs de la S. N. I. A. S., car il est trop facile de s'intéresser à eux seulement en séance publique. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux. — Protestations sur les bancs des communistes.)

M. Maxime Kalinsky. Je vous signale que je suis membre de la commission des lois.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je me suis longuement expliqué sur les faits qui ont provoqué le dépôt de cet amendement. M. Kalinsky affectionne le mot « démantèlement » que nous avons beaucoup entendu tout à l'heure. S'il était retenu, c'est, en réalité, cet amendement qui conduirait au démantèlement de l'opération Concorde et c'est la raison pour laquelle j'en demande le rejet. (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. Raymond.

M. Alex Raymond. Tout à l'heure, M. le secrétaire d'Etat nous a appris que les établissements publics vivaient sans provision budgétaire puisque, à l'en croire, il serait possible sur simple demande d'obtenir en cours d'année le dégageant des crédits souhaités.

L'observation de M. le rapporteur spécial perd du même coup toute sa portée et rien ne s'oppose à ce que l'on réduise le montant des crédits affectés à Concorde puisque aussi bien, si le besoin s'en fait sentir, il sera loisible d'en dégager de nouveaux.

M. Maxime Kalinsky. Monsieur le président, je demande la parole.

M. le président. Vous avez déjà soutenu votre amendement.

M. Maxime Kalinsky. J'ai été mis en cause personnellement.

M. le président. Vous avez la parole, mais soyez bref.

M. Maxime Kalinsky. Je vous remercie, monsieur le président. J'indique à M. le rapporteur pour avis, qui devrait pourtant le savoir, que je ne suis pas membre de la commission de la production et des échanges, mais membre de la commission des lois.

En outre, il n'ignore certainement pas non plus que l'article 40 de la Constitution nous interdit de demander une augmentation des crédits. C'est pourquoi nous en demandons la suppression afin que M. le secrétaire d'Etat fasse de nouvelles propositions plus substantielles.

M. le président. Votre déclaration est bien imprudente ! (Sourires.) En effet, les amendements indicatifs sont interdits par la loi organique.

Ne sont recevables que les amendements tendant à la réduction effective des crédits. Je suis là pour faire respecter la Constitution et la loi organique, quoi que je puisse en penser.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. L'amendement est-il recevable ?

M. le président. L'amendement n° 249 n'est recevable que si on le considère comme tendant à la suppression effective et non pas symbolique de 770 millions de francs de crédits.

M. Maxime Kalinsky. C'est le cas : au Gouvernement de prendre ensuite ses responsabilités !

M. Pierre Mauger. Vous êtes l'ennemi des travailleurs, monsieur Kalinsky !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 249. 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	474
Nombre de suffrages exprimés	472
Majorité absolue	237

Pour l'adoption	180
Contre	292

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

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

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

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

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

Après l'article 73.

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant les amendements n° 228 et 229 de M. Raymond, tendant à insérer des articles additionnels après l'article 73.

L'amendement n° 228 présenté par MM. Raymond, Sainte-Marie, Carpentier et les membres du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche et apparentés est ainsi rédigé :

« Après l'article 73, insérer le nouvel article suivant :

« Outre les procédures de contrôle qui leur sont normalement applicables, les prix des marchés d'études, de fournitures et de travaux conclus par l'Aéroport de Paris sont soumis au contrôle permanent d'une mission de contrôle de l'inspection générale des finances et de la Cour des comptes.
« Les modalités d'organisation et de fonctionnement de cette mission de contrôle seront déterminées par décret. »

La parole est à M. Raymond.

M. Alex Raymond. Il apparaît que les marchés conclus par l'Aéroport de Paris avec les entreprises privées aboutissent à des prix exagérément élevés. Nous estimons donc qu'il est nécessaire d'introduire plus de rigueur dans ce domaine et c'est pourquoi nous suggérons qu'outre les contrôles qui s'exercent déjà — et dont l'insuffisante efficacité est évidente — une mission permanente de l'inspection des finances et de la Cour des comptes puisse exercer un contrôle supplémentaire de manière à obtenir des diminutions importantes des prix pratiqués. C'est tout au moins ce que nous souhaitons. Il serait ainsi possible d'arriver à des résultats analogues à ceux qui sont constatés en matière de télécommunications depuis le vote de la loi de finances pour 1963 qui organise un contrôle des prix particulier auprès des fournisseurs de l'administration des P.T.T.

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Monsieur le président, la commission des finances, une fois encore, n'a pas eu connaissance de cet amendement.

Je rappelle, cependant, qu'il existe un contrôle puisqu'il y a un contrôleur d'Etat et que les comptes sont soumis à la commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

Dans ces conditions, je ne vois pas très bien ce que cet amendement apporterait de nouveau par rapport au système en vigueur.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Les marchés de l'Aéroport de Paris sont soumis à l'examen préalable d'une commission des marchés comptant, parmi ses douze membres actuels, le contrôleur d'Etat auprès de l'Aéroport de Paris, et l'inspecteur général de l'aviation civile qualifié. Siègent en outre à cette commission avec voix consultative, un représentant de la commission centrale des marchés et un représentant de la direction générale du commerce intérieur et des prix dont les avis autorisés font toujours l'objet d'une attention particulière.

L'approbation des marchés n'est ensuite prononcée qu'après acceptation par le conseil d'administration en présence du commissaire du Gouvernement. Enfin, leur exécution proprement dite est suivie par le contrôleur d'Etat qui dispose, à cet effet, de tous les moyens d'investigation nécessaires.

Le sérieux avec lequel l'ensemble de ces contrôles est assuré paraît donc pouvoir dispenser de la création d'un organisme de contrôle supplémentaire. C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de bien vouloir rejeter l'amendement n° 228.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 228.
(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'Assemblée est consultée par assis et levé.)

M. le président. L'amendement n'est pas adopté.

M. Emmanuel Hamel. C'est dommage !

M. le président. L'amendement n° 229 présenté par MM. Raymond, Sainte-Marie, Carpentier et les membres du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche et apparentés est libellé en ces termes :

« Après l'article 73, insérer le nouvel article suivant :

« Le Gouvernement déposera sur le bureau du Parlement, avant le 1^{er} juillet 1976, un rapport relatif aux conditions d'occupation et d'usage des terrains de toute nature :

« — appartenant à l'Aéroport de Paris et relatifs à l'ensemble des installations des aéroports de Roissy et d'Orly ;
« — n'appartenant pas à l'Aéroport de Paris mais situés sur le territoire des communes d'implantation des aéroports de Roissy et d'Orly, sur le territoire des communes qui leur sont limitrophes et sur un territoire d'une superficie de 2 000 hectares situé de part et d'autre de chacune des voies routières et autoroutières donnant accès à ces aéroports.

« Ce rapport devra comporter toutes les indications relatives :

« 1^o Au nombre et à la nature des autorisations ou permis de construire des immeubles à usage industriel ou commercial déjà accordés dans ces zones ;

« 2° Au nombre et à la nature des autorisations ou permis de construire des immeubles à usages industriels ou commerciaux demandés par l'Aéroport de Paris et par des entreprises publiques ou privées ;

« 3° Au nombre et à la nature des autorisations ou permis refusés avec les motifs de ces refus ;

« 4° Au nombre et à la nature des demandes en instance d'examen au moment du dépôt du rapport. »

La parole est à M. Raymond.

M. Alex Raymond. Afin de rentabiliser ses installations d'Orly et de Roissy, l'Aéroport de Paris a déposé de nombreuses demandes de permis de construire destinées à des installations industrielles et commerciales — entrepôts, dépôts, etc. — dont l'implantation a été prévue au moment de la mise au point des projets de construction de ces aéroports.

Or l'administration oppose un refus quasi constant aux demandes présentées par cette entreprise publique alors qu'elle délivre des autorisations, sur des terrains privés situés au voisinage de ces aéroports, à des sociétés et entreprises privées.

Ces sociétés et entreprises privées bénéficient ainsi des avantages que leur apporte la proximité des aérodromes et perçoivent, directement ou indirectement, d'importantes plus-values tandis que l'Aéroport de Paris, générateur de ces plus-values, ne parvient plus à équilibrer sa gestion.

Il apparaît indispensable que le Parlement soit informé le plus complètement possible à ce sujet et c'est pourquoi nous suggérons par le présent amendement de demander au Gouvernement un rapport d'information détaillé sur les permis et autorisations de construire délivrés dans le secteur de ces deux aérodromes, c'est-à-dire sur leurs communes d'implantation, sur les communes limitrophes et sur un territoire de 20 kilomètres carrés situé de chaque côté des voies d'accès qui sont particulièrement recherchées par les investisseurs privés.

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement qui concerne les permis de construire et dont on peut penser par conséquent qu'il eût mieux trouvé sa place dans le cadre de la discussion du budget du ministère de l'équipement qu'à l'occasion de l'examen du budget du secrétariat d'Etat aux transports.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. L'Aéroport de Paris soumet à l'agrément préalable du comité de décentralisation les projets d'installations industrielles ou commerciales d'une superficie supérieure à 1 000 mètres carrés. De tels programmes d'implantations d'entreprises et d'établissements liés aux transports aériens à Roissy-Charles-de-Gaulle sont déjà en cours d'examen ou le seront prochainement. Les demandes font l'objet d'un examen préalable attentif du comité de décentralisation et singulièrement de la D. A. T. A. R. et de la préfecture de région afin que soient préservés les équilibres souhaitables entre la région parisienne et les autres rég.ons.

Je n'ai pas connaissance de difficultés importantes qui justifieraient de faire appel de positions trop rigides du comité de décentralisation à cet égard. Cependant je vous propose de faire exécuter les vérifications nécessaires dont je pourrai d'ailleurs communiquer les résultats aux auteurs de l'amendement.

Mais je ne vois pas l'utilité d'introduire cette disposition dans la loi de finances. C'est la raison pour laquelle je demande le rejet de cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 229.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'Assemblée est consultée par assis et levé.)

M. le président. L'amendement n'est pas adopté. Je suis troublé quelquefois par le non-monolithisme de l'Assemblée. C'est pourquoi je suis obligé de la consulter par assis et levé.

M. Christian de la Malène. Ce n'est pas la faute des présents !

M. le président. Ce n'est pas une critique de ma part.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. S'agit-il vraiment d'un rappel au règlement ? Vous avez la parole.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le président, puisque vous êtes libéral et plein de bienveillance, j'espère que vous me permettrez une extension de la notion de règlement. Je serai très bref.

Je souhaite simplement mais avec fermeté, monsieur le secrétaire d'Etat, vous demander de veiller à ce que les présidents des établissements publics que sont nos aéroports inter-

nationaux, et qui viennent de la fonction publique — ce qui n'est pas une fatalité de manque d'habileté et de psychologie — évitent des publicités grotesques et moralement inadmissibles.

On n'a pas le droit d'utiliser le nom et la ferveur patriotique du général de Gaulle, même pour l'aéroport Charles-de-Gaulle, comme cela a été fait par cet établissement public. Si j'étais ouvrier, technicien ou cadre dans cet aéroport, j'aurais été révolté que l'on ose utiliser la mémoire du général de Gaulle qui, au-delà de toutes les classes sociales, portait à la patrie tout entière le culte que nous savons, pour écrire dans une publicité que seuls les hommes d'affaires étaient les artisans de la grandeur de la France et ceux qui la font vivre.

Je vous en supplie, veuillez, si difficile que soit l'ampleur de votre mission, à ce que les hommes que vous avez nommés à des postes de cette importance, et que vous pourriez révoquer, ne témoignent pas par des bévues psychologiques de ce genre qu'ils sont peut-être incapables d'assumer les responsabilités que la République leur confie.

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

— 2 —

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

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

M. Pierre de Montesquiou. M. Cerneau me prie de vous informer qu'un mauvais fonctionnement de la machine électronique l'a empêché de participer au vote sur l'amendement n° 249, alors qu'il avait l'intention de voter contre.

M. le président. Acte vous est donné de cette rectification.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1976

(deuxième partie).

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976 (n° 1880, 1916).

TRANSPORTS (suite).

IV. — MARINE MARCHANDE

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

Je serais reconnaissant à MM. les rapporteurs d'être aussi concis que possible car les rapports ont été imprimés et distribués.

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, les activités maritimes françaises doivent faire face à une conjoncture aléatoire.

Les pêches maritimes ont rencontré, au début de cette année, des difficultés encore imparfaitement maîtrisées et qui se sont traduites, dans l'immédiat, par une diminution sérieuse des revenus des pêcheurs et, à moyen terme, par un plafonnement prévisible des investissements.

L'armement au commerce, malgré certains aspects positifs comme le redressement des compagnies de navigation d'économie mixte, traverse une crise, plus ou moins durement ressentie selon les secteurs, mais qui atteint son maximum de gravité dans le domaine de l'armement pétrolier.

Grâce à son haut niveau de technologie, la construction navale française a bien résisté au mouvement d'annulation des commandes ; néanmoins, elle n'enregistre plus guère, désormais, d'ordres d'achat nouveaux, si bien que ses carnets de commandes sont en diminution.

Face à cette situation, le problème est double : le budget pour 1976 permettra-t-il de prolonger et d'amplifier l'effort de protection sociale à l'égard des gens de mer ? Apportera-t-il un soutien efficace aux activités maritimes nationales ?

Parce qu'elle a répondu affirmativement à ces deux questions, la commission des finances vous proposera, mes chers collègues, l'adoption du projet de budget de la marine marchande pour 1976. Mais, conformément à la procédure en vigueur depuis le

précédent budget, elle a assorti son approbation de certaines observations qui ne remettent pas en cause son appréciation globale.

Je développerai les motivations qui ont conduit la commission à approuver le projet dont elle était saisie et j'exposerai ensuite ses observations.

En ce qui concerne l'administration générale et l'exercice des missions de surveillance, la commission a été sensible au rythme de modernisation très insuffisant de la flotille dont dispose la marine marchande, pour ses actions de lutte contre les pollutions, de surveillance du trafic et de protection des lieux de pêche.

Cette situation, qui n'est pas grave actuellement, pourrait le devenir dangereusement dans l'hypothèse d'une extension à deux cents milles de la zone de compétence économique.

A cet égard, quoique la question ne soit pas, à proprement parler, budgétaire, deux points doivent être soulignés.

D'une part, il ne serait pas politiquement admissible que l'extension de la zone économique, si nous l'acceptons, n'englobe pas nos départements et territoires d'outre-mer. Il faut dire que la mise en cause de la France par certains pays du tiers monde, atteint les limites du tolérable sur le plan international. Or, il est clair que la départementalisation de nos territoires d'outre-mer répond à une préoccupation élémentaire de la protection des Français vivant au-delà des mers. L'exemple américain, sur ce point, doit être suivi avec une attention particulière.

D'autre part, le principe de la mise en commun des zones de pêche entre les pays de l'Europe des Neuf doit être clairement établi.

En matière de lutte contre la pollution marine, les crédits pour 1976 sont identiques à ceux de 1975, mais il faut signaler que le plan de relance avait dégagé des moyens financiers permettant de poursuivre les objectifs du plan Polmar dans des conditions à peu près satisfaisantes.

En matière d'action culturelle, la capacité des établissements d'enseignement et d'apprentissage maritimes correspond aux besoins actuels. L'ajustement de la subvention accordée par l'Etat à l'association de gérance des établissements de l'apprentissage maritime en particulier, permettra à l'association une gestion financière mieux équilibrée.

Le rapporteur, toutefois, aurait, personnellement, souhaité que l'accroissement de la subvention soit un peu plus généreusement calculé.

Pour l'avenir, le plan de développement de la flotte fera apparaître des besoins de formation supplémentaires qu'il y aura lieu de satisfaire dans le cadre du VII^e Plan.

A cet égard, doit être mise à l'étude sans trop tarder une promotion sociale des marins qui, lorsqu'ils offriront des garanties suffisantes de connaissances, devraient pouvoir, par des voies appropriées, devenir officiers.

Dans le domaine de l'action sociale, c'est-à-dire de la subvention à l'établissement national des invalides de la marine — l'E. N. I. M. — et plus particulièrement celui des retraités, il faut convenir que le cumul des différents modes de revalorisation a conduit à un relèvement important du pouvoir d'achat des pensionnés. Nous nous en félicitons. Vos efforts, monsieur le secrétaire d'Etat, et les nôtres ont été, à cet égard, couronnés d'un certain succès. Il a été, notamment, rendu possible par le programme de revalorisation des retraités financé actuellement par les armateurs.

Néanmoins je me dois de signaler deux difficultés. La première, d'ordre général, concerne le calcul de la subvention à l'établissement national des invalides de la marine pour 1976. La commission a acquis la certitude que les 831 millions inscrits dans le projet de budget seront insuffisants pour faire face aux besoins réels.

Certes, un « collectif » viendra, en cours d'exercice, augmenter cette subvention, mais ce n'est pas de bonne méthode. Le ministère des finances semble, en effet, imposer là une règle, peu compatible avec une gestion normale ; la commission a tenu à le souligner.

La seconde difficulté concerne les actions catégorielles. Malgré les demandes pressantes de la commission formulées l'année dernière, le Gouvernement ne paraît pas décidé à accomplir un effort spécifique, à l'égard de deux catégories de retraités dont les pensions sont les plus faibles : il s'agit, d'une part, des marins ayant pris leur retraite avant cinquante-cinq ans et dont le nombre d'annuités liquidables est plafonné à vingt-cinq et, d'autre part, des marins qui, retraités avant octobre 1968, n'ont pu bénéficier du surclassement catégoriel. J'aurai l'occasion de revenir sur cette question en développant les observations de la commission.

Sous ces réserves, il est clair que le projet de budget pour 1976 traduit un important effort de solidarité nationale à l'égard des gens de mer.

J'aborde maintenant le volet de l'action économique.

En ce qui concerne les pêches maritimes, la production française a été stagnante en 1974, mais a augmenté, en valeur, de 18,6 p. 100. L'évolution a été très contrastée selon les secteurs. D'une manière générale, l'encombrement du marché du poisson congelé dû à la baisse de la consommation américaine et à la formation de stocks importants s'est répercuté sur l'ensemble du marché du poisson et a provoqué une grave crise au début de l'année 1975.

Dans les départements d'outre-mer — et je pense en particulier à Saint-Pierre et Miquelon — la situation est plus grave encore et demande des remèdes d'une urgence financière sans précédent. Certes, le Gouvernement a pris certaines mesures immédiates, sur les plans national et communautaire, et le projet de budget pour 1976 comporte une action nouvelle dont je signale l'ampleur. Il s'agit de la mise en place d'un fonds d'intervention et d'organisation, comparable à ceux qui existent dans le domaine agricole.

La commission demande que ce fonds puisse entrer en activité le plus rapidement possible, car la sécurité des revenus des pêcheurs en sera notablement améliorée.

En matière d'investissements, les subventions ne progressent guère, mais elles ne devraient pas être inférieures aux besoins, les prévisions d'investissements résultant des incertitudes actuelles connaissent, en effet, un palier.

La commission souhaite néanmoins que le VII^e Plan soit l'occasion d'établir un programme d'investissements avec des engagements précis de l'Etat qui permettront de réduire progressivement notre important déficit extérieur dans ce domaine.

La flotte de commerce française, qui a passé le cap des dix millions de tonneaux de jauge brute, connaît des évolutions divergentes selon les secteurs qui la composent. Cependant, nous venons de graver un échelon dans le volume en tonnage.

Grâce, notamment, au redressement des compagnies nationales de navigation — essentiellement la Compagnie générale transatlantique et, dans une moindre mesure, les Messageries maritimes — l'exploitation des lignes régulières connaît une évolution assez satisfaisante. Par contre, les secteurs du *tramping* et, encore plus, de l'armement pétrolier connaissent de graves difficultés, en raison de la contraction du commerce mondial, et plus particulièrement de la diminution des transports pétroliers.

Le secteur des croisières, enfin, doit recevoir des aides accrues de l'Etat. La première consisterait à lutter plus efficacement contre une concurrence étrangère utilisant des méthodes de dumping qui soulèvent la réprobation des tous les Etats côtiers. Que l'on ne s'y trompe pas : cette lutte revêt une signification profonde.

Les dépenses de fonctionnement inscrites dans le projet de budget progressent globalement de 15,7 p. 100. Cet accroissement résulte de deux mouvements en sens contraire. D'une part, après le désarmement du paquebot *France* — dont le personnel est encore loin d'être totalement reclassé en dépit de certaines promesses — les subventions aux compagnies nationales ne concernent plus que la participation de l'Etat aux charges sociales. D'autre part, les crédits pour la desserte de la Corse passent de 29,5 millions de francs à 76,2 millions de francs. Il s'agit de la traduction du principe de la continuité territoriale, en attendant la mise en place d'un véritable service public maritime actuellement soumis à l'examen des autorités locales, et que nous attendons avec beaucoup d'intérêt.

En matière d'investissements, le plan de relance s'est accompli dans des conditions satisfaisantes, et la flotte percevra les derniers crédits de paiement qui lui ont été accordés en 1975. Quant au plan de développement de la flotte, les 200 millions de francs d'autorisations de programme et les 100 millions de francs de crédits de paiement inscrits dans le projet de budget permettront, pour 1976, son engagement à 80 p. 100 en autorisations de programme et à 20 p. 100 en crédits de paiement, ce qui paraît largement suffisant.

Enfin, la construction navale a maintenu en 1974 un plein emploi de ses capacités malgré une réduction de sa production d'environ 2 p. 100. Néanmoins, la situation des carnets de commandes est moins satisfaisante, en raison de la rarefaction des commandes nouvelles, qui, en 1975, proviennent uniquement du groupe national d'économie mixte.

Si le plan de charge des grands chantiers est assuré pour trois ans — ce qui peut être considéré comme bon dans la conjoncture actuelle — celui des petits chantiers est plus préoccupant, notamment pour les entreprises spécialisées dans la construction des navires de pêche. Ainsi, il n'est pas certain que l'alignement du régime d'aide des seconds sur celui des premiers — que la commission accueille avec satisfaction — puisse faire sentir ses effets bénéfiques dès 1976.

Les autorisations de programme atteindraient un milliard de francs en 1976 et les crédits de paiement 1 058 millions de francs. Compte tenu de l'état des commandes, cette augmentation considérable servira plus à couvrir les hausses de prix de commandes antérieures qu'à satisfaire des ordres d'achat nouveaux.

Néanmoins, personne de bonne foi ne saurait nier l'importance de l'effort accompli par l'Etat en faveur de la construction navale, en particulier, et de l'ensemble des activités maritimes, en général.

J'en viens maintenant aux sept observations adoptées par la commission, et que j'ai eu l'occasion d'esquisser dans la première partie de mon exposé.

La première concerne les unités de surveillance de la marine marchande. La commission souhaite que, face à l'accroissement actuel et prévisible de ses tâches, la marine marchande puisse disposer d'une flotille moderne, organisée autour d'unités à vocation régionale.

La deuxième observation est relative à la subvention à l'établissement national des invalides de la marine. La commission est persuadée de son insuffisance. D'ailleurs il en va de même tous les ans, ou presque, et cette situation crée des difficultés de trésorerie au régime social des marins, en dépit de l'aide compensatrice de la caisse nationale de sécurité sociale.

La troisième observation porte sur les actions catégorielles en matière de retraites. La commission maintient fermement les deux demandes qu'elle a présentées à plusieurs reprises concernant une revalorisation exceptionnelle des pensions liquidées entre cinquante et cinquante-cinq ans, et des pensions concédées ayant octobre 1968 qui n'ont donc pu bénéficier d'un surclassement catégoriel. Il ne serait pas pour autant nécessaire, en effet, de modifier les règles de non-rétroactivité applicables en matière de liquidation des pensions.

Par ailleurs, les veuves de marins pensionnés des petites catégories souffrent profondément de l'insuffisance de leur pension fixée à 50 p. 100 seulement de la pension du marin décédé. Sans faire preuve d'esprit de démagogie, on peut affirmer qu'une révision s'impose d'urgence.

Toutes les études partant sur les retraites complémentaires sont, au demeurant, faites depuis longtemps et des solutions concrètes devraient maintenant intervenir.

La quatrième observation porte sur le financement du fonds d'intervention pêche-conchyliculture. Il est souhaitable que les dispositions relatives à la participation professionnelle soient arrêtées le plus rapidement possible pour permettre au fonds d'entrer en activité. Il constitue en effet un élément nouveau et important en matière de maîtrise des marchés, il convient donc de lui donner le maximum de chances de réussite.

La cinquième observation est relative à la subvention destinée à compenser la hausse du coût des carburants. Cette aide, qui avait un caractère conjoncturel, n'a pas été maintenue par le Gouvernement dans le budget initial de 1975, malgré des demandes de la commission. En conséquence, le Gouvernement a dû la rétablir dans des conditions précipitées et au plus fort de la crise.

En 1976, alors que la conjoncture demeure incertaine, le Gouvernement commet la même erreur : il supprime à nouveau une subvention dont la commission demande le rétablissement avec la plus grande fermeté ; les graves incidents de l'an dernier l'incitent d'ailleurs à le faire.

Dans une conjoncture économique qui tend à s'aggraver cette année, une décision rapide s'impose. Ce point de mon rapport risque d'ailleurs d'être repris dans la presse professionnelle et la position du Gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat, sera donc connue.

La sixième observation ne porte pas, à proprement parler, sur le budget. Elle s'applique au financement des investissements de la flotte de commerce. La commission souhaite que l'Etat puisse faciliter à certains armements l'octroi de crédits de consolidation qui leur permettront d'assurer un relais harmonieux entre le financement du plan de relance et celui du plan de développement.

Enfin, septième et dernière observation, la commission souhaite que le Gouvernement accorde une attention toute particulière à la situation de l'emploi dans les petits chantiers de construction navale et qu'il puisse prendre, si le besoin s'en faisait sentir, des mesures propres à passer le cap d'une conjoncture aléatoire.

Le problème est grave pour les entreprises spécialisées dans la construction de navires de pêche, qui ne peuvent guère espérer une demande très soutenue de la part des armateurs français.

Le budget de la marine marchande a un taux d'accroissement nettement supérieur à celui de la moyenne des charges de l'Etat ; il comporte un transfert important des crédits de fonctionnement vers les crédits d'investissement et il inclut des mesures nouvelles importantes en matière de pêche maritime, d'armement au commerce et de financement de la construction navale.

Il appelle donc, malgré les réserves que je viens d'énumérer, un jugement global favorable. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que le mérite de cette progression vous incombe pour une large part, et il est juste que le Parlement vous exprime sa gratitude.

C'est la raison pour laquelle la commission propose l'adoption sans modification des crédits concernant la marine marchande. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, et de l'union des démocrates pour la République.)

— 4 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Guerneur pour un rappel au règlement.

M. Guy Guerneur. Monsieur le président, mes chers collègues, je serai bref. La conclusion du rapporteur de la commission de la production et des échanges pour la marine marchande est très courte. Vous me permettez de la lire :

« Le ressort de l'examen détaillé de ce budget que les aspects sociaux et humains sont escamotés alors que la plus grande partie des crédits accordés au titre de l'aide à la construction navale et à l'armement au commerce servent essentiellement à renforcer quelques gros intérêts privés, la Compagnie générale maritime notamment étant à peu près oubliée.

« Dans ces conditions, votre rapporteur a proposé à la commission de donner un avis défavorable aux crédits de la marine marchande pour 1976. »

Notre commission de la production et des échanges a repoussé ces conclusions.

Voici, monsieur le président, l'objet de mon observation : je souhaiterais que notre rapporteur, qui ne se départit jamais de sa courtoisie, accepte de présenter son rapport à titre personnel. En tout cas, le groupe de l'U. D. R. ne saurait s'estimer lié par ses propos ni d'ailleurs par le rapport lui-même.

M. Louis Darinot. Il va bien en parler lui-même !

M. Pierre Mauger. Il a triché !

M. le président. M. Guerneur soulève la question d'un rapport présenté en sens contraire de la position de la commission.

En pareil cas, la procédure est la suivante : la commission doit rejeter le rapport, et celui-ci n'est pas imprimé.

Mais nous sommes ici en présence d'une situation bizarre : la commission a adopté des conclusions contraires à celles du rapport, mais elle n'a pas rejeté ce dernier. Il y a là une question qui devra être mise au point.

Quand je donnerai la parole à M. Porelli, chacun lui attribuera les qualités qu'il voudra. (Sourires.)

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1976 (deuxième partie).

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976 (n^o 1880, 1916).

TRANSPORTS

IV. — MARINE MARCHANDE (suite).

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. Mesdames, messieurs, dans ma conclusion, je répondrai à l'interpellation qui vient de m'être adressée par M. Guerneur.

Cela dit, à mon avis, le présent projet de budget porte essentiellement sur deux chapitres : la construction navale ; l'armement au commerce. C'est donc de ces deux chapitres seulement que je vais traiter.

D'abord, la construction navale.

Par rapport à la crise qui touche la construction navale mondiale, la situation de la construction navale française montre, pour l'instant, une tenue, somme toute, correcte. La crise mondiale est motivée par la surcapacité des moyens de production et par une concurrence de plus en plus aiguë. Elle est donc manifestement marquée par la course au profit.

Mais notre construction navale est-elle à l'abri de difficultés importantes ? Certainement pas. On constate qu'il y a, d'abord, baisse de la production des chantiers français par rapport à la production mondiale et, ensuite, réduction progressive du plan de charge des chantiers en raison, d'une part, du ralentissement de la demande et, d'autre part, des annulations.

Cette situation risque, dans les trois ou quatre ans à venir, d'entraîner une grave dégradation de l'emploi.

Or l'aide publique que le Gouvernement consent, dans ce projet de budget, aux grandes sociétés de construction est considérable, surtout grâce au jeu de la garantie contre la hausse des prix, laquelle s'apparente à celle qui est accordée par la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur — la Coface — pour les biens d'équipement et qui concerne la hausse des prix de la construction. Je note au passage qu'un effort particulier est enfin accompli en faveur des petits et moyens chantiers car ceux-ci pourront bénéficier d'un régime dont seuls les grands profiteraient jusqu'à présent.

Mais sur les 1 000 millions de francs de crédits de paiement prévus dans le budget de 1976 au titre de la garantie, 975 millions de francs sont affectés aux grands chantiers et 25 millions de francs aux petits, soit 2,5 p. 100, alors que les effectifs de ces derniers représentent environ le quart des effectifs totaux. Par ailleurs, 687 millions de francs seront consacrés à la clause de garantie pour les commandes passées entre 1973 et 1975. Ainsi, en trois ans, l'Etat aura versé 170 milliards d'anciens francs presque exclusivement aux cinq grandes sociétés privées qui contrôlent la construction navale française.

Voilà pourquoi nous ne pouvons pas admettre que les carnets de commandes subissent une baisse de 20 p. 100, comme ce fut hélas le cas entre le 1^{er} octobre 1974 et le 1^{er} juillet 1975, alors que près de la moitié des commandes de l'armement français sont encore effectuées à l'étranger et que nos besoins en car-ferries, en navires de croisière, en petits caboteurs, en bateaux de pêche et en engins portuaires sont quand même considérables, et alors que les chantiers français préfèrent rechercher les marchés les plus rentables à court terme et donc, bien souvent, à l'extérieur de nos frontières.

A qui sert donc l'aide accordée, sinon à grossir les dividendes des puissantes banques qui dominent les chantiers : Suez, Paribas, Rivaud, Intrabank, Schneider, Herlicq ? A moins que l'on ne prépare une nouvelle concentration du secteur qui comprendrait deux grands groupes seulement, avec toutes les conséquences graves qu'une telle opération pourrait entraîner pour l'emploi, dans un secteur où, malgré la haute qualification de la main-d'œuvre, les salaires nous paraissent anormalement bas.

Le deuxième chapitre concerne l'armement au commerce.

Si l'on compare le projet de loi de finances pour 1976 à la loi de finances initiale de 1975, on constate que le programme, dans ce secteur, est en augmentation de 54 p. 100.

Ce programme comporte essentiellement deux sortes d'actions : les aides accordées pour le fonctionnement de la Compagnie générale maritime, qui atteignent 120 millions de francs — plus 15,7 p. 100 — et les subventions d'équipement à l'armement maritime, qui se montent à 200 millions et sont en progression de 144 p. 100.

J'ai indiqué en commission que la disproportion dans la progression des crédits me paraissait curieuse.

Dans tous les cas, une constatation s'impose : notre flotte reste modeste sur le plan mondial — nous atteignons le neuvième rang — sa capacité commerciale est faible et ses perspectives financières sont médiocres. Notre pavillon assure 26 p. 100 des importations et exportations en quantité, et 38 p. 100 en valeur. Ainsi, une nation maritime comme la nôtre laisse la plus grande partie de son fret filer sur des navires battant pavillon étranger.

Certes, nous en revenons à l'aide à l'armement maritime. Mais cette aide est-elle bénéfique ? Elle l'est, sans doute, pour les gros armateurs et les banques qui les sous-tendent, mais elle l'est certainement beaucoup moins pour le pavillon français. On ne peut manquer de faire une telle constatation, surtout si l'on apprécie le résultat par rapport aux années passées et en fonction des pourcentages que je viens d'indiquer.

C'est pourquoi il me paraît indispensable de privilégier, dans l'effort consenti par l'Etat, la compagnie nationale, donc la Compagnie générale maritime.

Vous me permettrez enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, de regretter, comme je l'ai fait en commission, que les crédits consacrés par les finances publiques aux bonifications d'intérêt dont bénéficie l'armement français ne soient pas portés sur votre budget. Ces bonifications d'intérêt figurent en effet au

budget des charges communes qui, chacun le sait, est voté à la fin de la discussion budgétaire, toujours un peu — permettez-moi l'expression — « à l'esbrouffe ».

Or, en cinq ans, une masse de crédits de 2 600 millions de francs sera affectée aux armateurs dans le cadre du plan de développement. Dans votre budget de programme, vous indiquez, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces crédits se seront élevés à 230 millions de francs en 1974, qu'ils atteindront probablement 400 millions de francs en 1975 et vraisemblablement une somme supérieure en 1976.

Je serais heureux que vous précisiez sur quelle ligne du budget des charges communes, ou d'un autre, figure le crédit de 400 millions de francs dont vous faites état à la page 266 du document portant budget de programme.

Je souhaite enfin que vous réclamez, dès 1976, l'inscription de ces crédits à un chapitre particulier du budget de la marine marchande, afin que l'Assemblée soit davantage éclairée et sur leur importance et sur l'intérêt, pour l'instant, à non avis, bien contestable, qu'ils peuvent représenter pour le pavillon français.

Enfin, j'évoque rapidement le problème des pavillons de complaisance, qui s'aggrave, tout le monde s'accorde à le reconnaître. Le Gouvernement français se doit par conséquent d'être plus énergique sur le plan national et de montrer l'exemple.

Ainsi, en France, au 1^{er} avril 1975, dix-neuf filiales de onze sociétés françaises utilisaient le pavillon de complaisance.

Or la loi fait, entre autres, obligation aux compagnies pétrolières françaises d'utiliser le pavillon français pour les deux tiers au moins des échanges maritimes, ce qui est loin d'être le cas.

Que le Gouvernement fasse donc appliquer la loi par les pétroliers, qu'il subordonne l'aide à l'armement maritime au refus d'utiliser des pavillons de complaisance et qu'il renforce la flotte de la compagnie nationale. S'il agit ainsi, il sera pleinement efficace.

Comme je l'ai indiqué au début de mon propos, je vais maintenant répondre à M. Guerneur.

En commission, après mon long exposé, un seul commissaire est intervenu, vous-même, monsieur Guerneur. Vous avez critiqué mes conclusions et vous m'avez notamment reproché de comparer le projet de loi de finances pour 1976 à l'ensemble des services votés en 1975. Vous considérez, en effet, que le plan de soutien revêt un caractère conjoncturel, donc exceptionnel.

Vous voudrez sans doute reconnaître que j'ai pris acte de votre observation sans me rallier toutefois à votre point de vue. Et l'affaire en est restée là. Personne, par la suite, n'a critiqué mon intervention. Mais, la commission, à la majorité des présents et contrairement à l'avis que j'avais exprimé, s'est déclarée favorable à l'adoption des crédits de la marine marchande. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radical de gauche.)

M. Guy Guerneur. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Guerneur, puisque vous êtes inscrit dans la discussion, vous pourrez présenter vos observations tout à l'heure.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, les deux rapporteurs que nous venons d'entendre, M. Gabriel, pour la commission des finances, et M. Porelli, pour la commission de la production et des échanges, vous ont clairement exposé le contenu de ce projet de budget de la marine marchande.

Qu'ils me permettent de les remercier, l'un et l'autre, pour le travail qu'ils ont fourni.

A l'occasion d'un récent conseil de planification, le Gouvernement a nettement confirmé sa volonté d'accélérer la valorisation de nos façades maritimes.

Le projet de budget de la marine marchande pour 1976 traduit bien cette volonté.

Passant de 1 955 millions de francs en 1975 à 2 416 millions de francs en 1976, ce qui représente une progression des moyens financiers de 23,5 p. 100, ce budget, tout en assurant la reconduction des missions traditionnelles du secrétariat général de la marine marchande, permettra d'exprimer les quatre priorités suivantes allant dans le sens de la valorisation recherchée : contribution à l'amélioration des échanges extérieurs ; participation à l'équilibre de l'emploi sur les façades maritimes ; développement des moyens de formation professionnelle pour faire face aux besoins résultant du plan de développement ; organisation du marché des produits de la mer venant compléter l'action de modernisation de l'outil et de protection de la ressource.

Ces orientations se retrouvent à travers l'analyse, que je me propose de faire à présent, des grandes lignes du budget de la marine marchande.

J'examinerai, en premier lieu, la situation de notre flotte de commerce au terme de la réalisation du plan de relance de cette flotte. On doit d'abord constater que les objectifs globaux d'investissement de ce dernier auront été réalisés : en effet, 5,8 millions de tonneaux de jauge brute ont été construits alors que les prévisions étaient de 5,5 millions.

Ainsi, au 1^{er} janvier 1976, notre flotte doit représenter environ 10,6 millions de tonneaux de jauge brute. La moyenne d'âge de ses navires est de sept ans. C'est donc une flotte jeune. Son développement a été rapide puisque son tonnage a augmenté de 70 p. 100 en cinq ans. Elle vient d'ailleurs de passer au neuvième rang mondial alors qu'elle était encore au dixième rang il y a un an.

Cependant, le déficit de la balance des frets et passages montre, à l'évidence, que l'économie française ne dispose pas encore d'un outil à la mesure de son commerce extérieur maritime. Le développement de nos échanges au cours de ces dernières années, lié à leur redéploiement vers des régions lointaines desservies par voie de mer, n'a pu en effet qu'accroître l'insuffisance de la contribution du pavillon français à l'équilibre de la balance des paiements, et cela malgré l'effort d'investissement réalisé.

C'est la raison pour laquelle, vous le savez, le Gouvernement a décidé de promouvoir la réalisation d'un plan de développement de notre flotte de commerce dont l'objectif est de transporter sous pavillon national, en 1980, 50 p. 100 en tonnage des marchandises sèches relevant de notre commerce extérieur maritime.

Ainsi, notre flotte doit-elle passer, entre 1976 et 1980, de 10,6 à 16,3 millions de tonneaux de jauge brute.

C'est un objectif ambitieux qui implique, compte tenu des retraits probables de navires au cours de cette période, la mise en service de 7,9 millions de tonneaux de jauge brute représentant un investissement de 23 milliards de francs.

L'aide de l'Etat à la réalisation de ce programme avait été initialement fixée, outre les bonifications d'intérêt, à 1 milliard de francs sous forme de primes d'équipement. Le montant global des primes doit être porté à 1,2 milliard de francs afin de garantir la réalisation du programme.

Cette nouvelle décision du Gouvernement montre clairement sa volonté de tout mettre en œuvre pour atteindre l'objectif qu'il s'est assigné, et cela avec le concours de la profession. Cette dernière tient d'ailleurs ses engagements, puisque, à ce jour, les commandes passées pour la période 1976-1980 par les armateurs français représentent, en valeur d'investissement, 40 p. 100 du programme prévu.

Indépendamment de l'incidence qu'aura le développement de notre flotte de commerce au niveau d'un meilleur équilibre de la balance des paiements dans le secteur maritime, ce développement se traduira aussi, en termes d'effectifs, par une croissance de l'ordre de 1 500 à 2 000 emplois. J'ajoute à cet égard que le Gouvernement a décidé, à titre exceptionnel, de primer certains navires d'occasion achetés avant la fin de 1975, dans la mesure notamment où leur acquisition présente un intérêt particulier pour l'emploi.

Je ne saurais parler de notre flotte de commerce sans évoquer le problème préoccupant des pavillons de complaisance.

La France, vous le savez, ne ménage pas sa peine pour poursuivre et intensifier, au sein des organisations internationales, la lutte qu'elle a engagée avec détermination contre les pavillons de complaisance. Sa tâche n'est pas facile dans la mesure où un certain nombre de puissances maritimes manifestent une opposition tenace à cette action.

Nous venons cependant d'obtenir, il y a quelques jours, dans le cadre de l'O. C. D. E., un résultat que j'estime positif, compte tenu du climat dans lequel se déroulent les discussions.

En effet, à la suite d'interventions pressantes de la délégation française, le mandat du groupe de travail chargé d'étudier le phénomène vient d'être prolongé et élargi à l'étude des effets nocifs de cette pratique et des moyens de s'y opposer de façon efficace.

Il s'agit là d'une action de longue haleine ; nous ne devons pas nous le dissimuler. Le Gouvernement français entend bien, pour ce qui le concerne, ne pas relâcher ses efforts pour aboutir.

Ayant évoqué le problème de la flotte de commerce, je suis conduit tout naturellement à aborder celui de la construction navale. La situation de ce secteur est étroitement dépendante d'un marché international extrêmement élastique et particulièrement concurrentiel.

Actuellement, les perspectives à moyen terme de cette industrie sont préoccupantes. La surcapacité des flottes pétrolières entraîne en effet le déclin, voire l'absence prévisible de demande de grands pétroliers pendant plusieurs années, et de nombreux chantiers suréquipés cherchent à se placer à tout prix sur les marchés moins touchés par la crise, entraînant ainsi une concurrence acharnée sur le plan international.

Les signes de cette crise sont déjà apparents dans de nombreux pays étrangers.

Les chantiers français sont, pour l'instant, en meilleure position du fait d'un carnet de commandes plus fourni, mais qui comporte, pour tous les chantiers, des incertitudes notables. Cette situation relativement privilégiée s'explique par plusieurs raisons : l'effort de restructuration accompli par la profession au cours des dernières années, en concertation étroite avec les pouvoirs publics ; l'avance technologique dans le domaine de la construction de navires sophistiqués ; enfin, l'aide budgétaire importante consentie par l'Etat, qui a permis aux chantiers français d'accepter des contrats à prix fermes et de résister à la concurrence des chantiers les plus puissants.

Il ne faut cependant pas se dissimuler que les chantiers français ne sont pas à l'abri des aléas actuels du marché. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement vient de leur demander de réfléchir aux modalités que pourrait revêtir le renforcement de leur capacité de résistance à la crise. Les actions à entreprendre en ce sens doivent avoir pour objet d'assurer une meilleure utilisation du potentiel industriel, commercial et financier existant et d'éviter une concurrence néfaste entre chantiers français sur les mêmes marchés.

Cela étant, je tiens à souligner de nouveau que le Gouvernement n'entend pas définir d'une manière autoritaire les axes de la politique de renforcement des liens de la profession. Toutes les formules qu'elle proposera elle-même allant dans le sens de l'objectif recherché pourront être retenues.

Une telle politique, accompagnée de l'effort budgétaire consenti par l'Etat en faveur de ce secteur, et qui atteint un milliard de francs en 1976, devrait permettre aux chantiers français de traverser, avec le moins de dommages possible, une période qui s'annonce difficile et, en conséquence, concourir au maintien de l'emploi dans ce secteur.

Avant de terminer mon propos sur la construction navale, je voudrais évoquer le cas particulier des petits chantiers.

La petite construction navale, implantée dans les régions littorales peu industrialisées, joue un rôle important de fixation d'activités induites. Elle se trouve, elle aussi, soumise à une concurrence internationale sévère, et pourtant elle ne bénéficiait pas jusqu'à cette année d'un régime de garantie de prix comparable à celui qui est appliqué aux grands chantiers.

Je m'étais donc attaché à résoudre ce problème et vous avez fait part, lors des derniers débats budgétaires, de ma volonté de parvenir à une solution satisfaisante au cours des prochains mois.

Depuis juin dernier, c'est chose faite. Un nouveau régime d'aide aux petits chantiers a été mis en place. Il s'inscrit dans un cadre contractuel entre la profession et l'Etat et doit redonner toutes ses chances à une des activités les plus dynamiques de notre littoral.

Le budget pour 1976 tient compte de cette situation nouvelle puisque les crédits destinés à aider les petits chantiers seront supérieurs de 60 p. 100 à ceux de 1975.

Les pêches maritimes françaises traversent, comme la plupart des pêches européennes, une crise sans précédent dont les premiers signes sont apparus au début de l'année 1975. La détérioration, aussi profonde qu'imprévisible, du marché international du poisson congelé a, en effet, provoqué la constitution de stocks importants qui ont entraîné en France et chez nos partenaires européens une chute sensible des cours, qu'il s'agisse d'espèces vendues en frais ou congelées.

Ce repli général des cours, se cumulant avec la diminution des apports liée notamment aux grèves du printemps de 1975, a entraîné une baisse importante des recettes des armements alors que, dans le même temps, les coûts d'exploitation subissaient une hausse sensible.

Le plan d'urgence arrêté au printemps dernier et qui s'est traduit par l'octroi de 60 millions de francs de prêt aux organisations de producteurs, de 23 millions de francs pour l'aide au carburant, de 20 millions de francs pour l'aide sociale à la pêche artisanale, a permis d'éviter une chute trop profonde des rémunérations réglées aux équipages et aux armateurs, et a allégé les charges d'exploitation des navires.

Mais il est apparu au Gouvernement que ces mesures de caractère ponctuel devaient être accompagnées d'une action à plus long terme dans le domaine de l'organisation des marchés. La crise a, en effet, révélé la nécessité d'élaborer une meilleure organisation des producteurs, de mieux adapter la distribution et la transformation des produits de la mer et de mobiliser de façon plus rationnelle les moyens publics et privés d'intervention sur le marché.

J'ai donc engagé à cette fin une double action.

L'une, à Bruxelles, tend à une amélioration des mécanismes communautaires, qu'il s'agisse de protection à l'égard des importations en provenance des pays tiers ou du soutien des cours.

L'autre, sur le plan national, crée, en concertation étroite avec les professionnels, un fonds d'intervention et d'organisation du marché.

Cet organisme, chargé de jouer un rôle d'assainissement du marché, devrait entrer en activité au début de l'année 1976. Il bénéficiera d'une dotation de 20 millions de francs à laquelle viendra s'ajouter la contribution de l'interprofession.

Mais, pour maintenir une industrie des pêches, il ne suffit pas de s'attaquer aux problèmes de marché. Il faut aussi et d'abord ménager l'accès aux ressources vivantes de la mer. Ce problème devient, en effet, de plus en plus crucial. La longue négociation sur le droit de la mer, dont la prochaine étape se situe à New York au printemps, montre qu'un accord assez large se dégage sur une notion de zone économique exclusive de deux cents milles au bénéfice des Etats côtiers.

Dans ce contexte, la France se doit de défendre fermement le principe de la « communautarisation » des eaux des Etats membres. Elle doit aussi insister sur la nécessité d'une discipline communautaire relative à l'attitude à adopter à l'égard des Etats qui étendent unilatéralement leurs eaux réservées, notamment en ce qui concerne les négociations à engager avec ces Etats.

Enfin, elle continuera à favoriser la passation d'accords avec les pays dans les zones de capture desquels nos pêcheurs exercent leur activité.

Mais il ne faut pas en cette matière se bercer d'illusions. Quelle que soit l'évolution du droit de la mer, il est clair que la nécessité d'assurer la régénération des populations de poissons impliquera de plus en plus, face à la pression de l'effort de pêche des pays producteurs, la fixation de quotas de captures pour chacune des espèces à protéger.

Ces contraintes, qui pèsent sur le développement de notre industrie des pêches, nous conduisent donc à nous fixer comme objectif raisonnable le renouvellement de l'outil de production à son niveau actuel de capacité de captures.

En revanche, les potentialités de développement apparaissent plus favorables dans le domaine de la conchyliculture et de l'aquaculture. Ces activités ne peuvent cependant progresser que dans le cadre d'une protection à la fois spatiale et qualitative. C'est pour tenir compte de cette nécessité que le Gouvernement vient de décider l'établissement d'un schéma directeur national de la conchyliculture et de l'aquaculture, qui permettra de définir une véritable politique à long terme des cultures marines.

La lutte contre les pavillons de complaisance, l'évolution du droit de la mer, la nécessité de protéger les activités de pêche et de conchyliculture contre les pollutions et les surexploitations conduisent — vous l'avez souligné, monsieur Gabriel — à une progression constante des missions de police maritime. A cet égard, la modernisation du matériel et les dispositions prises pour l'aménagement des conditions de travail à bord des vedettes ont permis d'accroître sensiblement l'efficacité de nos moyens de surveillance. J'ajoute que la construction d'une vedette de douze mètres est prévue au budget pour 1976.

Enfin, une meilleure coordination des moyens de surveillance appartenant aux autres administrations intervenant en mer a également permis de développer l'activité de surveillance et de police.

La valorisation des façades maritimes ne peut trouver sa pleine et entière signification que si elle débouche sur la promotion des hommes qui vivent des métiers de la mer.

A cet effet, le budget pour 1976 poursuit un double objectif d'accroissement des moyens de formation professionnelle et d'amélioration de la protection sociale des marins, qui s'accompagnera d'un effort d'adaptation de la législation du travail.

S'agissant de la formation professionnelle, le budget qui vous est présenté tend à ajuster nos moyens à l'évolution de l'offre d'emploi qui résultera de l'exécution du plan de développement.

Afin de commencer l'adaptation de notre appareil de formation à l'évolution prévisible de l'emploi, le budget a prévu une progression de 16,9 p. 100 de la subvention à l'association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime et une croissance de 15 p. 100 des crédits affectés à l'équipement des écoles nationales de la marine marchande et des écoles d'apprentissage.

En outre, et afin d'assurer l'enseignement sur place, sera poursuivie — je le confirme clairement — la consolidation du réseau des écoles d'apprentissage maritime, écoles qui constituent des pôles d'animation essentiels sur le littoral.

M. Guy Guerneur. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. S'agissant de la protection sociale des marins, la progression des crédits accordés au titre de la subvention de l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine, qui s'élève à 108,7 millions de francs, permettra de maintenir la parité entre l'évolution des rémunérations réelles et celle des salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions. Elle assurera la continuation de l'appli-

cation de l'accord conclu le 15 mai 1973 entre le comité central des armateurs de France et les syndicats de marins. A ce titre, les pensions seront une nouvelle fois relevées de 4 p. 100 en 1976.

Je souligne par ailleurs qu'au cours de l'année 1976 sera engagée l'adaptation du code des pensions de retraites et des régimes d'assurances accident, maladie, maternité, décès des marins, afin d'apporter à ces régimes un certain nombre d'améliorations.

Vous avez, à ce propos, monsieur Gabriel, évoqué le problème du plafonnement à vingt-cinq annuités des pensions sollicitées par les marins à l'âge de cinquante ans et celui du caractère non rétroactif des surclassements catégoriels décidés en 1968.

Mais vous savez que le règlement de ce dernier point dans le sens que vous souhaitez se heurte à des impossibilités de nature juridique.

Quant aux modalités d'octroi de la pension de retraite à cinquante ans, le dossier ne pourra être examiné qu'en fonction des conséquences que le Gouvernement entendra éventuellement dégager, au niveau des régimes spéciaux, des décisions générales prises en matière d'âge de la retraite des travailleurs manuels.

La crise récente, à laquelle les pêcheurs français se sont trouvés confrontés, a montré l'insuffisance de protection des marins à l'égard des aléas économiques et naturels.

Pour ce qui est des marins salariés, j'ai obtenu récemment de mon collègue le ministre du travail qu'ils puissent bénéficier du régime public de chômage partiel et de chômage temporaire. J'ai également obtenu qu'ils entrent dans le champ d'application des allocations complémentaires de chômage partiel.

Pour ce qui est des marins à la pêche artisanale, le groupe de travail sur le statut social des marins que j'ai mis en place examine actuellement les conditions dans lesquelles ils pourraient bénéficier des régimes légaux et conventionnels de couverture du chômage par manque d'emploi.

En outre, le budget pour 1976 permettra d'aider à la mise en place d'un système de couverture du risque intempéries. La couverture de ce risque, qui frappe souvent durement la pêche côtière, constitue une aspiration d'une partie importante des pêcheurs artisans, aspiration qui s'est concrétisée récemment par la création de deux caisses locales, l'une à Fécamp, l'autre à Boulogne.

La mise en place d'un régime d'assurances intempéries à base professionnelle sera favorisée en 1976 par les services de la marine marchande. A ce titre, une dotation de 4,5 millions de francs est inscrite au budget pour 1976 et sera mise en œuvre par le fonds d'intervention.

L'amélioration de la situation des marins, et notamment de la sécurité de leur emploi, implique enfin une adaptation de la législation du travail dans le secteur de la marine marchande. A cet effet, l'année 1976 sera notamment marquée par l'application à la marine marchande des lois du 13 juillet 1973 et 3 janvier 1975 relatives aux licenciements individuels et aux licenciements pour causes économiques.

Les orientations que je viens d'esquisser devant vous, mesdames et messieurs les députés, me paraissent témoigner de l'intérêt que porte le Gouvernement au développement des activités maritimes de notre pays.

Il s'agit non seulement d'un objectif économique, mais aussi de la traduction de la volonté politique de notre pays d'être présent dans le monde.

J'ai le sentiment que le projet de budget de la marine marchande pour 1976 traduit bien ces orientations; donc je souhaite qu'il recueille votre assentiment. (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. La parole est à M. Guerneur, premier orateur inscrit.

M. Guy Guerneur. Monsieur le président, je ne saisis pas l'occasion que vous m'offrez de répondre à M. le rapporteur pour avis; nous réglerons le problème au sein de la commission de la production. J'indique simplement que le groupe de l'union des démocrates pour la République ne peut se solidariser avec les conclusions que M. le rapporteur pour avis a déposées et qui ont été repoussées par la commission.

Les cinq minutes de temps de parole qui me sont imparties, monsieur le secrétaire d'Etat, me conduisent à limiter mon propos à la situation des pêches maritimes, quoiqu'il y aurait beaucoup à dire sur la marine marchande tout entière.

Je veux, toutefois, avant d'évoquer cette situation, vous demander de faire devant notre assemblée le point complet sur une affaire importante qui se trouve en difficulté dans ma ville de Douarnenez, je veux parler des sociétés Brelam-Transcaup, complexe d'armement pétrolier et d'avitaillement à la pêche que vous connaissez bien.

Nos efforts continus auprès du Premier ministre et de vous-même, entrepris avec les marins depuis plusieurs mois pour préserver leur emploi et pour garantir un abaissement du prix du gas-oil à la pêche n'aboutiront que si le Gouvernement et les professionnels trouvent ensemble une solution à cette crise de Bretam-Transcaup. Que pouvons-nous espérer, monsieur le secrétaire d'Etat ?

La situation des pêches maritimes est grave : 95 p. 100 des navires de pêche obtiennent des résultats bruts d'exploitation négatifs avant amortissement et charges financières. Cela signifie que ni l'économie des pêches, ni l'emploi des marins, ni l'existence des entreprises dépendant du poisson ne sont actuellement assurés.

Les cours sont ridiculement bas, des navires sont en vente ou désarmés, des marins quittent la pêche pour le commerce ou le pétrole, les ports ne travaillent plus que bien au-dessous de leurs capacités, les investissements sont très difficiles, l'endettement écrase les armements, les jeunes patrons ne se risquent plus à passer commande d'un bateau neuf et les familles sont préoccupées.

Dans ces conditions, quel remède apporter à cette situation ? Une solution de facilité existe, bien sûr, mais une solution de sagesse doit être recherchée.

La solution de facilité consisterait à soutenir artificiellement les cours par des subventions, qui sont payées par le contribuable. Or, dans ce cas, ce sont les poissons étrangers qui affluent sur nos marchés et, en fait, le contribuable soutient ainsi artificiellement les pêches étrangères et non pas les pêches françaises. En effet, les pêcheurs étrangers supportent des charges sociales inférieures aux nôtres, si bien qu'ils peuvent gagner de l'argent au prix où nos marins en perdent. Par ailleurs, les marins étrangers reçoivent une aide de leur gouvernement alors que la France respecte davantage ses engagements du traité de Rome. Le gouvernement français devrait, sur ce point, assouplir sa position et suivre l'exemple montré par ses partenaires.

La solution de sagesse serait non d'élever le prix de vente du poisson, mais d'en abaisser le prix de revient en agissant sur ses principales composantes. Or la principale d'entre elles est le coût du carburant qui, en deux ans, a crû dans des proportions considérables. Je souhaite donc, d'une part, que le maintien de Bretam-Transcaup permette de réduire sensiblement le prix du carburant et, d'autre part, que vous acceptiez d'inscrire dans ce budget, alors que rien n'est prévu au « bleu » pour l'instant, un crédit substantiel permettant aussi d'alléger les charges du gasoil pour les pêcheurs.

Les démarches que M. Bécam, M. Bernard Marie et moi-même avons menées maintes fois auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, et encore tout récemment, pour obtenir l'inscription de ce crédit d'aide au carburant, devraient porter leurs fruits. Entendez-vous et acceptez d'inscrire au budget un crédit à ce titre, sinon il est à craindre que la pêche maritime française ne connaisse de graves heures dans un avenir rapproché.

Pour sauver les armements, des mesures immédiates s'imposent : un moratoire d'un an, sans doute, pour le remboursement des prêts du F.D.E.S. ; des prêts bonifiés à 3,5 ou 4 p. 100, comme ceux dont bénéficient les agriculteurs pour les bâtiments d'élevage ; la suppression ou l'atténuation de la taxe sur les primes d'assurance, laquelle n'est pas payée par les armements au commerce ; la suppression ou l'atténuation des charges résultant de l'article 79 du code du travail qui fait supporter à l'armement lui-même un délai après l'arrêt de travail du marin ; enfin, des primes à la construction navale supérieures à leur niveau actuel.

S'il convient de défendre les armements, il faut aussi défendre le marché du poisson à court et à moyen terme.

A court terme, cela signifie doter suffisamment le fonds d'intervention et d'organisation des marchés ; interdire les pratiques frauduleuses que constituent les importations soit directes, soit effectuées par l'intermédiaire de pays européens — l'importation récente de 640 tonnes de colin importées sur la façade atlantique constitue un scandale et a été ressentie comme tel par les marins français, enfin, fermer définitivement nos frontières à l'achat de thon : puisque nous sommes le seul pays de l'Europe des Neuf à en pêcher, le thon qui entre chez nous est donc du thon extra-européen.

A moyen terme, il conviendrait de mener une politique européenne commune des pêches, avec préférence communautaire, d'arriver à une organisation commune des marchés, de procéder à un financement européen de la politique des structures, comme en agriculture. En outre, une action commune de la pêche artisanale doit être entreprise et l'action commune de la pêche industrielle doit être réanimée.

Il faut aussi retenir les hommes à la pêche, en leur garantissant des ressources minimales, en leur assurant une formation professionnelle aidée par l'Etat, en favorisant l'installation des jeunes, comme dans l'agriculture, là encore, par l'octroi de prêts de longue durée leur permettant l'acquisition de navires dont le prix est actuellement très important.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les brèves observations que je tenais à présenter.

Je ne mets pas en cause la bonne volonté de votre secrétariat d'Etat, ni la vôtre propre. Je reconnais la valeur du secrétaire général de la marine marchande qui travaille à vos côtés, mais je suis obligé de signaler que la situation du secteur des pêches maritimes est grave. Les autres pays agissent ; il conviendrait que la solidarité nationale joue en faveur des populations du littoral, et que la France demande que la solidarité européenne joue à l'égard des marins français.

Le temps presse ; il faut agir vite, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut agir tout de suite. (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. le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, au sujet du carburant, je puis déjà fournir une première réponse à une question posée par M. Guerneur — M. Gabriel l'avait évoquée aussi dans son rapport.

Comme vous le savez, le Gouvernement avait accordé en 1974, à la suite des relèvements successifs des prix du gas-oil, une aide exceptionnelle de vingt millions de francs, non renouvelable et devait revêtir un caractère forfaitaire et dégressif.

Au début de 1975, la crise que traversait la pêche — je l'ai rappelé tout à l'heure — a conduit le Gouvernement à accorder une nouvelle fois une aide exceptionnelle de vingt-trois millions de francs pour cette année. Vous devez vous en souvenir, monsieur Guerneur, puisque vous conduisiez la délégation de marins pêcheurs que j'ai reçue alors.

Au moment de l'élaboration du projet de budget pour 1976, la question du carburant ne pouvait pas être abordée pour deux raisons. D'une part, le prix du gas-oil connaissait des baisses successives, puisque de 0,48 franc, en moyenne, au 1^{er} janvier, il tombait à 0,42 franc au 1^{er} avril et à 0,39 franc au 1^{er} juin. D'autre part, il n'était pas possible d'apprécier si l'évolution des cours durant les six derniers mois de l'année serait ou non de nature à rentabiliser l'exploitation des entreprises.

Il apparaît aujourd'hui que le début de reprise qui s'est manifesté au mois de septembre n'a pas été confirmé en octobre. En outre, l'effet de la mise en place du fonds d'organisation du marché, alimenté, je vous le rappelle, par une subvention de 20 millions de francs, ne pourra vraisemblablement influer sur les cours que dans le courant de l'année 1976.

De la même façon, l'incidence attendue au niveau des prix, de la résorption progressive des stocks mondiaux de produits surgelés et d'un aménagement des règlements communautaires ne pourra guère se manifester que dans quelques mois.

Il convient donc de permettre aux entreprises de pêche de survivre pendant cette période. C'est ce qui vient de conduire le Gouvernement à faire examiner par les comités départementaux d'aide aux entreprises en difficulté, dans le cadre d'une procédure accélérée et adaptée, les dossiers des armements qui souhaitent voir consolider leur situation financière.

C'est aussi ce qui le conduira à vous proposer tout à l'heure d'adopter un amendement permettant de dégager sur le budget de la marine marchande un crédit d'aide au carburant d'un montant équivalent à celui qui a été octroyé au cours de l'année 1975, c'est-à-dire de 23 millions de francs. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. Guy Guerneur. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

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

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, cette nouvelle est d'une importance capitale pour le monde des marins. Je tiens à vous exprimer toute notre reconnaissance, notamment celle de la commission des finances, qui a pris une position très nette sur cette question.

M. Marc Bécam. Ce ne fut pas sans mal !

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

M. Louis Darinot. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous venez de répondre à la première question que j'allais vous poser.

A la lecture du projet de budget que vous nous présentez, il apparaît très vite que votre politique n'est pas une politique des façades maritimes mais bien une politique maritime de

façade. (Sourires.) Comment, en effet, analyser l'attitude et les initiatives de vos services, du secrétariat général à la marine marchande et les propositions budgétaires qui nous sont soumises, sinon comme un habillage des appétits, des intérêts et des ambitions de la poignée d'armateurs privés qui, par l'intermédiaire du comité central des armateurs de France, domine l'armement français ?

Il suffit, pour en juger, d'examiner votre politique maritime sous ses principaux aspects, financiers, commerciaux et internationaux, sans parler des aspects sociaux qui en découlent et que ne connaissent que trop bien les navigants et les travailleurs des ports : réductions d'effectifs, crise du recrutement, dégradation des conditions de travail et menaces permanentes sur la sécurité de l'emploi et du travail à bord.

Je vous poserai quelques questions précises afin de prendre la mesure exacte de cette politique, objet de tant de discours officiels d'autosatisfaction.

En matière d'aide financière, d'abord, comment interpréter les objectifs et les modalités des concours financiers de l'Etat à l'armement dont le total annuel atteint près d'un milliard de francs, non compris une aide d'un montant équivalent aux cinq grands chantiers privés ?

En définitive, ce sera plus de quatre milliards que l'Etat aura versé, de 1976 à 1980 : sous forme de primes d'équipement, pour 1,2 milliard ; sous forme de bonifications d'intérêt, pour 2,6 milliards ; et sous forme, enfin, de dégrèvements divers ou de facilités fiscales que vous vous apprêtez d'ailleurs à accroître, sous la pression du comité des armateurs.

Incontestablement, cette politique est très coûteuse et sans doute trop généreuse.

Les justifications en sont bien connues. Il s'agit, pour les primes d'équipement, d'inciter les compagnies à faire face à l'effort massif d'investissement nécessaire au redressement du taux de couverture de nos échanges maritimes ; pour les bonifications d'intérêt, d'aligner les conditions de crédit sur celles des autres pays de l'O. C. D. E. et, enfin, de compenser les handicaps spécifiques de l'armement français.

Certes, ces arguments ont leur valeur, encore que celui qui est relatif au coût élevé du régime social des marins soit de plus en plus contestable, si on compare avec les autres nations maritimes européennes.

Toutefois, on peut douter de l'efficacité de votre politique d'aide financière aux navires à en juger par les maigres résultats obtenus depuis plusieurs années.

Le taux de couverture de nos échanges de produits manufacturés n'a cessé de se dégrader depuis dix ans pour se stabiliser aujourd'hui au niveau de 30 p. 100. Il en va de même pour nos importations et nos exportations de vrac. Il s'agit d'une appréciation en tonnage, non en valeur car, à raisonner en termes économiques véritablement significatifs, c'est-à-dire en valeur, on constaterait une dégradation régulière de notre balance des frets dont le déficit s'aggrave dangereusement pour approcher aujourd'hui les trois milliards.

Comment freiner cette évolution dangereuse ? En continuant toujours davantage à verser des aides inconsidérées aux armements ou en mettant en œuvre une vigoureuse politique volontaire en matière de contrôle de nos échanges extérieurs ?

A l'évidence, c'est malheureusement la première solution qui semble avoir été retenue par le Gouvernement. A preuve, les deux cents millions de concours financiers supplémentaires décidés récemment par le Président de la République en faveur de l'armement.

Cette politique de « largesses » est excessive, indifférenciée et injustifiée.

Elle est excessive car, sous prétexte d'être une incitation conjoncturelle, l'aide tend à devenir structurelle et permanente, à fournir sur fonds publics, à de puissants groupes financiers, des facilités de trésorerie et, en définitive, à être détournée de son objet. Sait-on, par exemple, qu'un porte-conteneurs bénéficiant à la commande de 80 p. 100 de crédit est payé, pour plus de 30 p. 100, par l'Etat qui prend d'ailleurs en charge 15 p. 100 du prix du navire et accorde 10 p. 100 supplémentaire, sous forme de déduction fiscale, si le bateau est commandé avant la fin de l'année. Enfin, l'Etat se charge encore d'une partie des frais financiers en consentant des bonifications d'intérêts.

En bref, lorsqu'un armateur privé commande, comme cela a été le cas ces derniers mois, quatre porte-conteneurs, l'Etat lui en offre gratuitement un. Ainsi, sur les trente-quatre navires porte-conteneurs en commande à ce jour, on peut considérer qu'une douzaine correspond aux aides publiques. Il serait plus logique que l'Etat en soit propriétaire. Mais la philosophie de la « société libérale avancée » veut que l'aide publique concoure aux bénéfices privés.

Veut-on des preuves de ces transferts scandaleux en faveur des groupes financiers privés ? Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous préciser la répartition entre armements privés et publics des quelque 700 millions de francs de primes d'ores et déjà engagés sur les 1 200 prévus pendant la période du plan de croissance ? Voulez-vous comparer, en 1975, les bénéfices déclarés par les sociétés des trois grands groupes Delmas-Vieljeux, Worms et Chargeurs réunis et les sommes perçues par eux de l'Etat ? Ne risque-t-on pas de constater que les aides publiques correspondent aux bénéfices de ces compagnies ?

Voilà la réalité de cette politique maritime qui, sous prétexte d'aider au développement de la flotte et à la sauvegarde des emplois, sert en fait à accroître les bénéfices des « maîtres de forges » de l'armement.

Il faut aussi que le public sache que l'armement français constitue un des lobbies les plus actifs et les plus efficaces auquel le nouveau pouvoir réserve toutes ses faveurs sans contrepartie et hors de tout contrôle. N'est-il pas significatif, et est-ce pure coïncidence si aujourd'hui même le comité central des armateurs de France tient une conférence de presse ? Qui contrôle, en effet, les sommes ainsi allouées et la rallonge de 200 milliards souverainement octroyée par le Président de la République ? Il y a, certes, le débat et les votes d'aujourd'hui. Faut-il donc rappeler que les 2,6 milliards de bonifications ne sont pas inscrits dans le budget de la marine marchande, mais qu'ils figurent dans les comptes spéciaux du Trésor ? Rien d'étonnant. Cette politique dispenseuse et inconsidérée a besoin de camouflage et même de truquage — le mot n'est pas trop fort.

Veut-on des exemples ? Le barème des primes d'équipement, qui n'est pourtant pas soumis au Parlement, a été transmis pour la première fois en 1975 au conseil supérieur de la marine marchande, simple organe consultatif, mais il a subi récemment de notables modifications et aménagements pour les navires vraciers, ainsi que les navires d'occasion, sans aucune discussion ni contrôle. Une fois de plus, les pressions et manœuvres ont été efficaces, en l'absence de contrôle du Parlement ou du conseil supérieur de la marine marchande.

Les navires à passagers car ferries furent exclus, lors de la mise à jour du plan de croissance, du bénéfice de l'aide à l'équipement. En conséquence, les car ferries appartenant au groupe public, et destinés pourtant à l'exploitation de lignes d'intérêt national entre la Corse et le continent, n'ont pas été aidés.

Le navire destiné à remplacer le *France*, étudié par le conseil supérieur de la marine marchande, fut abandonné, faute d'aides de l'Etat.

Aujourd'hui, toutefois, le régime est modifié. En effet, le groupe privé Les Chargeurs réunis, qui envisagerait, à en croire diverses rumeurs, de désarmer le *Renaissance*, vient d'acheter en Angleterre un navire de croisière, *L'Eagle*, rebaptisé car ferry pour bénéficier des récents aménagements introduits comme par hasard en faveur de ce type de navire, selon des modalités d'ailleurs très subtiles qu'il serait nécessaire de préciser et de justifier. Ne s'agit-il pas là de « véritables manipulations » du régime des aides prévues au plan de croissance pour répondre, au gré des circonstances et des intérêts privés, aux appétits croissants des groupes financiers et bancaires qui dominent l'armement ?

Que dire encore de l'avenir du malheureux paquebot *France* ? Peut-être serez-vous plus sensible à la voix d'un chanteur à succès qu'à celles des centaines de travailleurs licenciés ?

Cette politique, loin d'être l'expression d'une volonté, traduit non seulement une démission de l'Etat face aux puissants groupes de pression, mais surtout l'absence de conception cohérente de l'avenir pour notre flotte marchande au moment où, précisément, de grands bouleversements affectent l'activité maritime internationale.

L'absence d'une politique claire, cohérente et ambitieuse transparait de la même façon si l'on examine les positions commerciales de nos armements sur les différents trafics.

Vis-à-vis des consortiums internationaux et des conférences maritimes, il convient d'échapper aux effets de domination exercés sur nos industries exportatrices et nos ports par les puissants pools d'armateurs étrangers ainsi que par certaines administrations américaines.

Pouvez-vous nous indiquer quels sont les moyens qu'entend utiliser le Gouvernement français pour s'opposer aux mesures discriminatoires ou décisions préjudiciables aux intérêts nationaux prises par ces organismes ?

Comment, notamment, éviter que l'armement français ne connaisse une aussi grave déroute que les Messageries maritimes sur l'Extrême-Orient ? Elles sont aujourd'hui obligées d'utiliser leurs navires dans un consortium, le Scandutche, qui refuse de desservir les ports français.

Comment, surtout, entendez-vous aujourd'hui dominer les pressions exercées par les armements de la conférence Europe-Afrique du Sud sur les ports du Havre et de Dunkerque ? Pour ce secteur — où un pool est en voie de construction — intéressant deux armements français, l'un public et l'autre privé, dont la coopération sur l'Extrême-Orient, voici deux ans, a échoué lamentablement, que peut-on espérer ou craindre ?

Le Gouvernement entend-il laisser le groupe des Chargeurs réunis mener une politique autonome, au risque de ne desservir aucun port français, ou exigera-t-il une coordination des efforts des deux armements concernés, au nom de l'intérêt national ?

Pouvez-vous nous confirmer la valeur juridique actuelle du célèbre accord de 1916 qui définissait les trafics respectifs des différents armements de l'époque ? Cet accord est-il toujours valable ? Sinon, quels sont les principes qui orientent l'action du secrétariat général de la marine marchande en ce domaine ?

M. le président. Monsieur Darinot, vous avez épuisé votre temps de parole.

M. Louis Darinot. Je ne vous demande que quelques minutes encore, monsieur le président, pour déplorer les effets d'une politique qui dure depuis une dizaine d'années. (Sourires.)

Pouvez-vous nous assurer, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement a la volonté de ne pas laisser remettre en cause ou grignoter les dispositions traditionnelles et les trafics d'avenir de l'armement public ?

Sur quelles bases entend-il promouvoir l'indispensable coopération entre armements publics et privés, fréquemment placés en position de concurrence ?

Vis-à-vis des pavillons de complaisance, l'attitude du Gouvernement est tout aussi insuffisante. Officiellement vous les dénoncez. Concrètement vous les laissez opérer dans nos ports, au profit de certains industriels et même de certains armateurs français qui y recourent. Nous réclamons instamment que soient mises en œuvre des mesures efficaces contre les navires porteurs d'un pavillon de complaisance et leurs propriétaires en utilisant les moyens légaux existants : contrôles de sécurité dans les ports, respect de la législation sociale et surtout fiscale.

La concurrence déloyale de ces pavillons sévissant de plus en plus sur les trafics de vrac, nous demandons, de plus, qu'une certaine fraction de nos importations de minerais et de nos exportations de céréales soit réservée, comme c'est déjà le cas pour le charbon et le pétrole, au pavillon national.

Enfin, vis-à-vis des pays du tiers monde, soucieux comme nous de mieux contrôler leurs échanges maritimes, il faut, monsieur le secrétaire d'Etat, poursuivre dans la voie de la coopération.

De ce point de vue, si nous devons nous féliciter des positions prises par la France en faveur du code des conférences maritimes, qui coïncident d'ailleurs avec nos intérêts nationaux, il ne faut plus s'en tenir aux positions de principe mais proposer à la ratification du Parlement la signature de cet accord.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Darinot.

M. Louis Darinot. Je termine, monsieur le président.

Pouvez-vous aujourd'hui nous annoncer solennellement, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous allez soumettre très prochainement au Parlement la ratification par la France de ce code, dans lequel placent tant d'espoirs tous les peuples épris d'une réelle coopération internationale fondée sur l'équité.

Sur tous ces aspects financiers, commerciaux, et internationaux, les socialistes et les signataires du programme commun de Gouvernement ont des positions claires à proposer. Elles constituent, à la différence de votre politique, une véritable chance pour l'avenir de la marine marchande française.

D'abord, aux aides financières multiples, il convient de substituer un régime d'aide unique.

M. le président. Monsieur Darinot, vous avez dépassé de plusieurs minutes votre temps de parole.

M. Louis Darinot. Tout à l'heure, certains députés se sont « greffés » dans le débat pendant plusieurs minutes.

M. le président. Je suis désolé, monsieur Darinot, mais vous n'avez pas été interrompu.

Veillez m'en excuser, mais vous ne pouvez plus continuer.

M. Louis Darinot. Bien !

M. le président. La parole est à Mme Stéphan.

Mme Yvonne Stéphan. Monsieur le secrétaire d'Etat, les populations maritimes de l'Ouest sont intéressées — vous le savez, puisque nous avons eu le plaisir de vous recevoir récemment à Lorient et à Concarneau — par tous les aspects de la politique maritime de notre pays.

Plusieurs d'entre nous vous entretiendront de la situation de la flotte de commerce, du bouclage du plan de relance prenant fin en 1976 et des crédits inscrits au titre du plan de croissance prévu jusqu'à la fin de 1981.

En raison du temps qui m'est imparti, je ferai porter principalement mon intervention sur les questions relatives à la pêche maritime et à la conchyliculture.

La pêche, en particulier celle du secteur industriel, qu'il s'agisse des armements traditionnels ou des armements coopératifs, doit faire face, depuis près de deux ans maintenant, à une crise profonde.

En premier lieu, elle a subi, de plein fouet, les effets de l'inflation et notamment la hausse du coût de la construction navale et des matières premières. Le prix du chalutier type de 18,50 mètres pour la pêche artisanale, qui était passé de 700 000 francs en 1973 à un million fin 1974, atteint maintenant 1 200 000 francs. Le prix d'un chalutier de 24 mètres atteint 2 400 000 francs et celui d'un navire de 35 mètres, 3 500 000 francs.

Vous venez de nous rassurer, monsieur le secrétaire d'Etat, en affirmant que le prix du carburant serait maintenu. Il faut d'ailleurs noter que les hausses successives avaient pu être contenues de façon non négligeable grâce à l'activité d'un petit armement pétrolier qui éprouve maintenant les graves difficultés que l'on sait.

Je voudrais vous demander à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, s'il ne vous paraîtrait pas opportun, s'agissant de l'intérêt de la pêche française en général, de faire reprendre l'activité de cette société par notre compagnie nationale.

En second lieu, la pêche a été victime de la dépression du marché, due à la surproduction des espèces communes, à l'accumulation des stocks et à l'arrêt des exportations de certaines espèces comme le thon, pour lequel les Japonais et les Coréens ont tenté de trouver des débouchés en Europe.

Répondant aux encouragements réels et judicieux du Gouvernement, au cours des dernières années, l'armement industriel, et notamment celui du port de Lorient, a répondu présent pour réaliser les objectifs du VI^e Plan. La modernisation de la flotte a été poursuivie avec succès, et ce port possède maintenant un outil bien adapté.

Mais le marché n'a pas suivi. Il n'a pu assurer aux navires une rentabilité qui permette une juste rémunération des équipages et l'amortissement des emprunts et investissements.

Je rappellerai seulement, pour illustrer ce que je viens de dire, que, en l'espace de huit mois en moyenne, sur trois chalutiers classiques, le montant des apports a été inférieur de plus de 250 000 francs par unité en 1975, par rapport à la même période de 1974 et que, pour trois chalutiers modernes, pendant le même laps de temps, il a été inférieur de près de 1 300 000 francs par unité.

Le salaire moyen d'un matelot de pêche industrielle n'est plus en rapport, et de loin, avec la pénibilité et les servitudes du travail.

A la lecture des chiffres précédents, on se rend compte que, paradoxalement, ceux qui ont répondu à votre appel sont maintenant, et de loin, les plus gravement touchés par la crise et sévèrement pénalisés.

Vous avez déclaré qu'après avoir privilégié l'outil, vous allez promouvoir une politique de marché.

Nous n'ignorons pas les importantes mesures déjà prises au cours des derniers mois : prêts au fonds régional d'organisation du marché du poisson et aux organisations de marché artisanales, prêts pour aide au stockage et à certaines formes de transformation, subventions pour aide au carburant, qui doivent être absolument renouvelées bien entendu en 1976, et aide sociales aux artisans.

Nous vous en remercions, monsieur le secrétaire d'Etat, malgré les lenteurs qui ont trop souvent atténué la portée de ces mesures et dont nous savons que vos services n'ont pas été responsables.

Maintenant, il s'agit de développer les actions au plan communautaire, car les difficultés de la pêche fraîche en France, vous le savez bien, viennent des inégalités d'exploitation entre pays européens, de l'insuffisance des mécanismes de marché de la Communauté, et du fait que nos partenaires ne jouent pas toujours le jeu de la préférence.

M. Pierre Mauger. C'est le moins que l'on puisse dire !

Mme Yvonne Stéphan. Là, sont, en grande partie, les racines du mal. Pour essayer de pallier ces difficultés, vous allez mettre en place le fonds d'intervention et d'organisation des marchés dont vous nous avez parlé, et dont le projet a reçu l'accord unanime de la profession. A ce sujet, nous avons noté avec satisfaction l'importante aide de démarrage prévue au budget.

Mais il faut aller vite, très vite, car la situation revêt un caractère exceptionnel de gravité pour nombre d'armements.

L'exemple de la société des pêcheries armoricaines, propriétaire de trois des plus modernes chalutiers de Lorient, et qui a été admise il y a deux jours au bénéfice d'un règlement judiciaire provisoire, le prouve.

Diverses suggestions vous ont été faites pour compléter les mesures déjà prises.

Ne serait-il pas possible de faire obtenir des consolidations de prêt par octroi de crédits du fonds de développement économique et social à bas taux d'intérêt, ou des moratoires pour les prochaines échéances après examen, cas par cas, non seulement, en faveur des armements, mais aussi, de nombreuses conserveries, spécialisées dans le travail du poisson, et dont l'existence même est actuellement menacée ?

Ne pourrait-on pas obtenir la couverture de la Coface, compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur ?

Que peut-on faire contre les importations trop souvent anarchiques qui proviennent des pays tiers en empruntant des voies détournées ?

N'y a-t-il pas d'autres moyens — que ceux que l'on connaît actuellement et qui sont inopérants — de promouvoir un développement de la consommation intérieure du poisson d'origine française ?

Les armements et les marins seraient heureux d'avoir votre sentiment sur ces derniers points.

La pêche côtière a aussi subi, dans une proportion moindre, les effets de la dégradation du marché, et je voudrais appeler votre attention sur deux problèmes.

L'an dernier, nous vous avions demandé de consentir un effort particulier pour les jeunes pêcheurs. Je vous ai dit tout à l'heure quel était le niveau du prix des navires. Aucun jeune patron n'est capable d'apporter l'autofinancement nécessaire à l'achat, même d'un navire d'occasion, en dépit des aides apportées sous forme de subventions — mais qui sont réservées aux navires neufs — et des prêts du crédit maritime. Le système actuel doit être modifié par l'établissement de nouveaux critères pour les subventions et prêts à faible taux d'intérêt, en s'inspirant des conditions faites aux jeunes agriculteurs.

Les crédits d'investissement prévus pour la pêche en 1976 sont à peu de chose près les mêmes qu'en 1975. Ils viennent de recevoir opportunément le renfort du plan de soutien, qui couvrira juste l'augmentation des coûts d'une année sur l'autre.

Par ailleurs, malgré l'augmentation importante des crédits du fonds de développement économique et social que le crédit maritime obtiendra pour la pêche artisanale, vous n'aurez guère plus de moyens à ce titre qu'en 1975. Or les besoins sont grands et il faut faire face à ceux nés des calamités qui se sont abattues sur l'ostréiculture cette année et dont je vais vous entretenir tout à l'heure.

Des groupements de pêcheurs, prenant conscience des effets destructeurs de certaines pêches, ont décidé de prendre des mesures de protection, et surtout d'engager des actions de mise en valeur des fonds côtiers et de repeuplement.

L'attitude des pêcheurs de l'île de Houat est, à ce sujet, exemplaire. Ils ont travaillé de leurs propres mains à l'édification d'une écloserie et croient en l'avenir de l'aquaculture. Ils ont raison, il faut les encourager.

Certes, ils ont reçu des aides pour investissement non négligeables. Mais il est nécessaire de leur apporter maintenant des aides au fonctionnement en attendant que les résultats obtenus leur permettent de faire vivre cette écloserie et peut-être aussi de coordonner les actions similaires qui sont entreprises en divers points du littoral.

Monsieur le secrétaire d'Etat, cette question est de votre compétence, et il ne faudrait pas que des organismes, qualifiés pour vous apporter un concours efficace en la matière, mais ne relevant pas, hélas, de votre autorité, n'éprouvent pas la même foi en l'avenir que les marins eux-mêmes et ne fassent pas preuve du même dynamisme.

On constate là, comme en d'autres domaines, les effets néfastes d'un partage des responsabilités.

Le développement de l'aquaculture est d'autant plus justifié que l'avenir de nos pêches sera déterminé par les décisions qui vont être prises à la session finale de la conférence sur le droit de la mer et dont on peut craindre sérieusement qu'elles n'amputent nos sources de capture.

Lors d'un récent conseil de planification, le président de la République, lui-même, n'a-t-il pas insisté pour que les pêches françaises aient une place de choix et pour que soient développées l'aquaculture et la conchyliculture ?

M. le président. Madame Stéphan, votre temps de parole est épuisé. Toutefois, comme je l'ai fait pour l'orateur précédent, je vous accorde encore une ou deux minutes.

Mme Yvonne Stéphan. Je termine, monsieur le président.

L'ostréiculture bretonne est atteinte par une grave épizootie. L'huître plate, qui a fait sa renommée, est en voie de disparition. Après avoir frappé la Bretagne du Nord, elle a atteint le Morbihan où gisements naturels et parcs sont décimés.

Ceux dont les parcs sont situés dans les zones déclarées sinistrées percevront, Dieu sait dans combien de mois, de dérisoires indemnités pour calamités et bénéficieront de prêts à taux d'intérêt réduit pour reconstituer leurs parcs en huîtres creuses de l'espèce « gigas », dans la mesure où vous obtiendriez les crédits nécessaires de bonification.

Je voudrais aussi dire quelques mots du régime social des marins.

L'effort de l'Etat pour soutenir ce régime est important puisque les crédits mis à votre disposition en 1976 représentent le tiers environ de l'ensemble de votre budget. Cependant, il est mis un terme au rattrapage préconisé par la commission Forner, dont le rapporteur n'était autre que l'actuel secrétaire d'Etat aux universités. C'est infiniment regrettable car, à ma connaissance, aucune justification sérieuse de la mesure n'a été apportée.

Enfin, puisque je dois conclure, sans aborder d'autres sujets, je vous ferai part des nombreuses doléances que nous recevons de la part des marins et de leurs familles au sujet des longs délais de paiement des prestations qui leur sont dues. Certes, vos services ne sont pas en cause, mais il est de notoriété publique que ces derniers manquent de moyens et si, grâce au plan de soutien, vous avez obtenu des crédits d'entretien et de matériel importants, il n'en est pas de même pour les effectifs.

Il faut absolument que pour le budget de 1977 vous puissiez obtenir satisfaction.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les marins sont très sensibles au dévouement des services du secrétariat général de la marine marchande mais ils souhaiteraient aussi recevoir le « coup d'épaule » indispensable.

Ce « coup d'épaule », il vous font confiance pour le donner. (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. Je vous remercie, madame Stéphan.

La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Il est minuit, monsieur le président ! (Sourires.)

M. le président. En effet, mais la discussion du budget de la marine marchande n'est pas terminée.

M. Paul Cermolacce. A vous entendre, monsieur le secrétaire d'Etat, il y aurait lieu d'être satisfait de la progression des crédits de la marine marchande. Mais les chiffres sont là, dans toute leur rigueur.

En effet, comparés aux inscriptions initiales de 1975, rectifiés en cours d'exercice parce qu'insuffisants, les crédits sont inférieurs de quelque 150 millions de francs. Il n'y a pas de quoi pavoiser et, comme l'a dit M. le rapporteur de la commission des finances, les optimistes pourront se satisfaire à l'idée que la marine marchande disposera en fin de compte en 1976 de moyens financiers supérieurs à ceux qui étaient prévus et les pessimistes seront tentés de s'interroger sur la sincérité du projet de budget.

Quant à savoir si la France a entrepris de se doter d'une grande politique maritime, le même rapporteur est très réservé et, suivant une formule consacrée, il estime que c'est à la fois vrai et faux.

Vrai, indique-t-il, « parce que l'accroissement des crédits est indéniable... » Ce que nous ne contestons pas dans l'ensemble — mais, ajoute-t-il, le fait que certaines interventions apparaissent pour la première fois dans une loi de finances initiale nous « conduit à nuancer l'appréciation sinon sur la réalité du problème, du moins sur sa nouveauté ».

Faux, poursuit-il, parce que pour l'essentiel l'augmentation des dépenses varie suivant certains critères établis, et donc sans nouveauté.

Il conclut que la « rigidité de ce budget ne laisse donc qu'une marge étroite à l'effort de redéploiement ». Nous sommes prêts à souscrire à un tel jugement.

En réalité, il apparaît que l'évolution de 1976 par rapport à 1975 est moins favorable que prévu. Il s'agit donc encore d'un budget de routine qui ne peut, dans le contexte social et économique actuel, apporter la moindre solution dans le sens de l'intérêt général.

Il en est ainsi dans le domaine particulier de l'E.N.I.M. Une des préoccupations des pensionnés est le maintien de leur régime, vieux de trois cents ans, qui a servi de base à tous les autres régimes et qui se trouve aujourd'hui menacé.

Quelles sont vos intentions ? Allez-vous maintenir son unicité, sa spécificité et son autonomie, en respectant ainsi l'acquis et en tenant compte des conditions particulières du métier de marin ?

S'il est vrai que le pouvoir d'achat des pensionnés a connu une certaine amélioration, elle est due notamment au résultat d'un accord professionnel.

Quant à la participation de l'Etat, elle couvre tout au plus l'augmentation du coût de la vie.

Vous aviez consenti, par la force des choses, à participer, sur la base de 1 p. 100 par an, au rattrapage du décalage qui existe entre les salaires forfaitaires et les salaires réels. Aujourd'hui cette participation se trouve supprimée alors que ce décalage est toujours important. En effet, il faut opérer une distinction entre les rémunérations réelles et celles qui découlent des conventions collectives. Or ce sont celles-ci que vous prenez pour base pour supprimer votre participation au rattrapage.

Nous sommes donc loin du compte. Les pensionnés n'ont pas lieu d'être satisfaits de votre politique sociale d'autant qu'au cours de leur période active leurs cotisations sont des plus élevées et qu'il perçoivent en retour les pensions les plus basses.

En outre, de nombreuses discriminations font l'objet d'un lourd contentieux, et cela me conduit à vous poser quelques questions.

Quand allez-vous procéder à la suppression de la troisième catégorie qui assimile le pêcheur professionnel à un mousse et rétablir dans leurs nouveaux droits ceux qui sont déjà pensionnés ?

Il nous faut enregistrer vos déclarations selon lesquelles vous n'êtes toujours pas décidé à attribuer aux pensionnés des troisième et quatrième catégories ayant pris leur retraite avant 1968 le bénéfice du surclassement ni à accorder aux marins anciens combattants ayant pris leur retraite à cinquante ans le bénéfice du « doublement » de guerre à partir de cinquante-cinq ans ni enfin à donner aux veuves de marins, compte tenu des sujétions particulières du métier de marin et de leur répercussion sur la vie familiale, une pension de réversion au taux de 75 p. 100.

Ne pensez-vous pas, d'autre part, qu'à revenu égal les pensionnés dont les retraites représentent un salaire différé et redistribué devraient bénéficier de l'abattement de 10 p. 100 accordé aux travailleurs et que la première tranche de revenu imposable devrait être relevée en fonction du coût croissant de la vie ?

Enfin, quand allez-vous prendre des mesures pour hâter l'instruction des dossiers de pension par la caisse des retraites de la marine et réduire au minimum les délais de remboursement des prestations de la caisse générale de prévoyance, qui sont actuellement de deux ou trois mois, voire plus.

Comme vous le voyez, le contentieux est lourd, et ce n'est qu'un aspect de votre politique sociale. Il nous faut convenir qu'elle n'est pas encourageante.

Quant à notre flotte de commerce, elle appelle aussi des remarques importantes.

S'il est vrai que, dans un premier temps, la construction navale française a relativement bien résisté à la crise, son avenir est pour le moins incertain. La capacité totale de notre flotte n'assure toujours qu'un taux de couverture de nos échanges maritimes extérieurs légèrement supérieur à 40 p. 100. Le déficit de la balance des transports est notable : il dépasse largement les 4 milliards de francs pour l'exercice écoulé. Nous sommes loin de l'objectif du VI^e Plan, qui était à 800 millions de francs.

Nous avons gagné une place dans le classement mondial mais le grossissement du tonnage ne favorise toujours pas l'emploi. Dans le meilleur des cas, le développement du tonnage se fait à effectif égal de main-d'œuvre. En revanche, le nombre des navires diminue constamment.

En fait, 24 500 emplois ont été perdus depuis 1960. Malgré toutes vos déclarations d'intention, la moitié de l'équipage du France n'est toujours pas reclassé. Quant au navire, il est toujours à quai.

Convenez, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre décision de retrait, sous couvert de non-rentabilité, et, par là même, la suppression du pavillon sur une ligne traditionnelle, n'est pas glorieuse. C'est d'ailleurs un mauvais calcul car le France, compte tenu du chômage qu'a entraîné son retrait, revient aussi cher immobilisé qu'en activité. Vous ne parvenez pas à le vendre et vous ne savez qu'en faire. Il rouille dans un port et constitue une perte importante.

C'est le résultat d'une politique qui, en encourageant la recherche de trafics lucratifs, conduit à l'abandon de lignes moins rentables et pourtant nécessaires.

Cela conduit à la spécialisation de plus en plus poussée, donc à un type d'exploitation vulnérable — c'est le cas des pétro-

liers. C'est aussi la raison de notre absence dans le secteur du cabotage national et du manque de cargos de ligne adaptés à toutes sortes de trafics.

L'affrètement inconsidéré de navires étrangers permet, il est vrai, de compenser en partie ces inconvénients. Le profit est sauvegardé, mais au détriment de notre main-d'œuvre et de notre économie.

Les pavillons de complaisance, en constante augmentation, représentent déjà, avec 75 millions de tonnes de jauge brute, le quart de la flotte mondiale. N'appliquant aucune des règles internationales, notamment en ce qui concerne la qualification des équipages, les salaires, la prévention des abordages, la lutte contre la pollution des mers, ils compromettent la sécurité des autres navires et sont, par ailleurs, un moyen de concurrence déloyale en raison des avantages exorbitants dont ils bénéficient. Les monopoles de taille internationale en sont les principaux utilisateurs. Ainsi, on constate dans les faits que la notion exclusive du profit est bien cause de désorganisation. Elle est à l'origine de l'absence d'une flotte adaptée à nos besoins.

Pour y remédier, il serait nécessaire de faire le point sur l'ensemble de notre marine marchande par secteurs géographiques, afin de déterminer si la part du pavillon est suffisante, si elle doit être renforcée afin d'assurer notre présence là où elle s'impose.

Nous estimons, d'autre part, que le plan de croissance et ses modalités d'exécution devraient être arrêtés conjointement par les organisations professionnelles, sanctionnés et suivis par l'Assemblée nationale. Cela est d'autant plus nécessaire que la construction navale française ne semble pas à l'abri des menaces, même si, dans un premier temps, elle a résisté mieux que d'autres à la crise.

Face à cette situation, vous proposez de procéder à une restructuration des grands chantiers.

L'expérience des diverses concentrations déjà réalisées démontre, et c'est notamment le cas dans cette branche, que celles-ci se traduisent par des suppressions d'emplois, l'aggravation des conditions de travail, l'accentuation des déséquilibres régionaux.

En fait, vous entendez accélérer l'application du Livre blanc. Je rappelle qu'il existait en 1955 seize sociétés. En 1975, il n'en reste que huit et 12 500 emplois ont été supprimés.

Aujourd'hui, vous préconisez une nouvelle étape avec la constitution de deux grands groupes principaux, l'un comprenant les Chantiers de l'Atlantique, Dubigeon-Normandie, les Ateliers et chantiers du Havre, l'autre les Chantiers de La Ciotat, de La Seyne et les Chantiers de France, à Dunkerque.

Cette concentration aboutirait à une prise en main par les banques à caractère multinational. Et l'on ne peut exclure que cette étape soit suivie d'une autre qui conduirait à la constitution d'un monopole de taille internationale dominé par un holding sous la coupe du trust Empain-Schneider et de la banque de Suez.

Déjà les prémices de suppressions d'emplois apparaissent.

A La Palice, sur 1 200 travailleurs, 500 n'ont plus de travail en ce moment. Aux Chantiers de La Seyne, c'est le directeur général qui affirme que l'on peut craindre 2 000 licenciements. A Dubigeon-Normandie, c'est le blocage de l'embauche et la décision de supprimer 200 emplois par an.

Quant aux petits chantiers, il leur est demandé de « plafonner » les effectifs et de limiter le volume de la production.

Nous croyons que, là aussi, une autre politique s'impose. En effet, nous ne transportons même pas la moitié de nos besoins sous pavillon national et les armateurs français ne commandent que 40 p. 100 de leurs navires en France.

Il est donc possible non seulement de maintenir la structure actuelle des chantiers, mais de développer ces derniers, ce qui permettrait de garantir l'emploi et de doter notre pays d'une flotte diversifiée répondant à nos besoins.

A ces problèmes généraux s'ajoute le problème particulier de la continuité territoriale continent-Corse. Vous avez déclaré, lors du lancement du Napoléon : « Le Gouvernement a répondu à cette volonté corse d'être vraiment un morceau de terre de France. Il a décidé d'appliquer l'intégralité du principe de la continuité territoriale car il est légitime que la Corse bénéficie pour les transports des mêmes conditions que les autres régions françaises. »

M. Emmanuel Hamel. C'est vrai !

M. Paul Cermolacce. Ce sont là paroles nobles et généreuses, j'en conviens.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Paul Cermolacce. Remarquons cependant que vous avez pris votre temps pour reconnaître que la Corse était française. Disons plutôt qu'il aura fallu vous forcer la main.

Mais, comment et par qui sera assuré ce service ? On avance l'idée de la constitution d'un établissement public, de la création d'une nouvelle compagnie Corse-continent, et c'est là que cela devient inquiétant. On est en droit de se demander si la reconnaissance d'une juste revendication ne s'accompagne pas d'une manœuvre destinée à mettre en place certains groupes d'intérêts privés.

Pourquoi une nouvelle compagnie alors que la C.G.T.M., société quasi nationale, est en place et peut parfaitement remplir cette mission en collaboration, si cela est nécessaire, avec la S. N. C. F. ?

Nous disposons d'un outil valable, mais mal utilisé, et l'on parle d'en créer un autre ! Il faut traiter avec la C.G.T.M. telle qu'elle est, sur sa zone de trafic méditerranéen, ce qui lui permettra l'utilisation de certains de ses navires affectés aux liaisons avec l'Algérie en période de pointe pour faire face à la demande.

Pourquoi, également, ne pas lui accorder, avec la possibilité de traiter avec tel ou tel armement privé, le monopole du trafic marchandise ?

Mais qui dit desserte dit navire. Certes, vous venez de différer la vente de l'île de Beauté, mais celui-ci n'assurera plus le trafic avec la Corse, puisqu'il est affecté aux croisières, ce qui est d'ailleurs positif. Mais par quoi sera-t-il remplacé sur les lignes Corse-continent ? Le Napoléon ? Vous savez fort bien qu'il ne pourra toucher que le seul port d'Ajaccio. Vous créez donc un vide que vous ne comblez pas et, en cela, vous hypothéquez dès le départ le succès des mesures tendant à assurer la continuité territoriale.

Il ne peut y avoir de véritable service public si celui-ci ne dispose pas de navires capables d'assurer la desserte de tous les ports de la Corse et cela en toute saison. Il faudrait donc accorder à la C. G. T. M. une dotation en capital lui permettant de faire face, dans de bonnes conditions, à tous les besoins. Mais, vous n'y songez nullement.

Il y a là un certain nombre de problèmes qu'il faudrait résoudre. Mais votre budget ne le permettra pas. Ce n'est pas encore cette année qu'un tournant permettant de rompre avec le passé sera amorcé. Cela conforte notre appréciation sur votre projet de budget et motive notre refus. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le secrétaire d'Etat, dans le cadre de ce budget de la marine marchande, j'appellerai particulièrement votre attention sur deux points particuliers : la pêche artisanale et le sauvetage en mer.

En ce qui concerne la pêche artisanale, la seule pratiquée sur les côtes vendéennes, je dois rappeler qu'elle rencontre de grandes difficultés pour la commercialisation de ses produits.

Pour améliorer cette situation, il convient donc de régler, par priorité, l'organisation du marché du poisson pour assurer la garantie du pouvoir d'achat des marins. C'est, en effet, la commercialisation qui est la clé de voûte de l'ensemble puisqu'elle conditionne le gain des équipages et le résultat d'exploitation des navires.

En effet, si la pêche artisanale voit ses coûts de production augmenter, ce qui ne vous surprendra pas, puisque les prix des fournitures — filets, funes, gas-oil — nécessaires pour pratiquer la pêche proviennent du pétrole dont nous connaissons la hausse, le prix du poisson, en revanche, s'effondre.

La conséquence de cette situation, pour un port comme les Sables-d'Olonne, par exemple, est que, depuis le 1^{er} janvier 1975, onze bateaux ont quitté le port et qu'à part l'armement coopératif, on ne construit plus aucune unité nouvelle. C'est un signe qui ne peut tromper.

Il faut rappeler qu'aujourd'hui un bateau de cinquante tonneaux en bois coûte environ 1,2 million de francs, comme le rappelait tout à l'heure notre collègue Mme Stéphan, et qu'un bateau un peu plus petit, d'environ treize mètres, vaut de 550 000 à 600 000 francs. Il est évident que, dans ces conditions, les patrons pêcheurs, en particulier les jeunes patrons, hésitent beaucoup à se mettre sur les épaules une telle charge d'autant que l'avenir semble bouché puisque le poisson se vend mal.

Les causes des difficultés actuelles sont de deux ordres : les importations et les disparités des charges sociales et des aides existant entre les divers pays du Marché commun.

En ce qui concerne les importations, nous comprenons parfaitement que dans le cadre des accords communautaires, nous soyons tenus d'accepter un certain nombre d'importations de poisson, mais ce qui nous gêne le plus, ce sont les importations des pays tiers. Celles-ci sont faites à des prix de dumping

qui permettent une vente sur le marché français à des prix inférieurs au prix de revient de la production de nos marins pêcheurs, ce qui a pour effet de faire s'effondrer les cours, d'où le malaise dans le milieu des pêcheurs maritimes.

Il convient donc d'assurer une protection efficace de nos artisans pêcheurs, et je suggère qu'on étudie un prix de seuil par espèces pour tout poisson en provenance des pays tiers, prix de seuil qui devrait être au moins égal, sinon supérieur au prix normal de vente de la production française.

Ce serait, me semble-t-il, la meilleure façon de lutter contre ces importations en provenance de pays tiers qui mettent en difficulté les pêches françaises.

Certes, je reconnais que, depuis le début de l'année, le Gouvernement s'est efforcé de mettre de l'ordre dans la commercialisation et de soutenir le secteur des pêches. Mais cela n'est pas suffisant.

Nous aimerions que le Gouvernement étudie la possibilité de faire bénéficier la pêche maritime d'un soutien financier identique à celui qu'il accorde à l'agriculture.

Vous nous avez proposé, monsieur le secrétaire d'Etat, la création d'un fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime qui serait doté d'une somme de 20 millions de francs. Nous apprécions beaucoup cette heureuse initiative qui va dans le sens des préoccupations de la profession.

Mais nous relevons qu'à l'article 9 du paragraphe C, il est question d'une subvention éventuelle du budget de l'Etat. Pourquoi « éventuelle » ? Ne serait-il pas normal et juste que ce fonds, comme celui qui soutient les produits agricoles, reçoive une aide de l'Etat lui permettant une plus grande action ?

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Très bien !

M. Pierre Mauger. Il ne faudrait pas qu'après avoir lancé cette aide, approuvée par l'ensemble de la profession, on ne poursuive pas l'effort initial et que, pour l'alimentation de ce fonds, on ne compte que sur les professionnels.

Je vous le dis très simplement, cette manière de faire serait injuste et les marins pêcheurs ne comprendraient pas que l'on subventionne les viticulteurs, les céréaliers et les betteraviers, que lorsqu'il y a trop de choux-fleurs ou d'artichauts en Bretagne l'Etat intervienne, qu'il en fasse de même pour les fruits de Provence, et qu'il marchandise son aide lorsqu'il s'agit des poissons.

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Très juste !

M. Pierre Mauger. C'est pourquoi nous insistons pour que vous apportiez votre soutien à la création de ce fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche.

La seconde cause des difficultés tient aux charges sociales et aux aides. Le manque d'harmonisation sur le plan européen entraîne un grave préjudice pour les pêcheurs français. Des pays comme l'Italie ont des charges sociales très faibles et des aides très fortes — 40 p. 100 d'aides pour la construction navale, par exemple. En Allemagne fédérale, ces avantages sont encore plus importants, ce qui permet d'obtenir des prix de revient moins élevés et donc un prix de vente plus faible que celui de la production française.

Nous attendons de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, des interventions vigoureuses auprès des organismes du Marché commun afin que soit édictée une réglementation harmonisant, pour l'ensemble des pays de la Communauté, les charges sociales et les aides dans le domaine de la pêche maritime.

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Très bien !

M. Pierre Mauger. J'avais l'intention d'appeler votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur l'aide aux carburants. Mais vous avez répondu par avance puisque vous venez d'annoncer que, par un amendement que vous allez présenter tout à l'heure, le Gouvernement reconduirait l'aide qu'il avait accordée l'année dernière. Nous vous en remercions car, s'il en avait été autrement, la situation de nos marins pêcheurs, difficile actuellement, serait devenue critique, pour ne pas dire catastrophique.

Il convient, enfin, que j'aborde la question de l'aide à la construction navale. Les marins pêcheurs ont l'impression qu'ils ne sont pas gâtés dans ce domaine. Vous avez prévu pour l'armement coopératif une aide de 10 p. 100. Nous l'apprécions, mais nous aimerions que, pour l'armement individuel, la subvention de 6 p. 100 actuellement accordée, soit portée à 10 p. 100, comme pour l'armement coopératif.

De plus, pour les jeunes marins, nous voudrions que soit instituée, comme pour les jeunes agriculteurs et les jeunes artisans, une prime de première installation qui porterait la subvention globale à 30 p. 100 de l'investissement. Là encore, il ne s'agit que d'une mesure qui permettrait de rétablir la parité entre les professions d'agriculteur et de marin.

Reste, bien entendu, le problème de la recherche. Je sais que le Centre national d'exploitation des océans et l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes s'attachent à le régler, mais leurs moyens sont insuffisants pour permettre une amélioration réelle de l'aquaculture, par exemple, qui est pourtant l'un des moyens d'assurer, dans l'avenir, la nourriture de la population du globe.

Nous rencontrons des difficultés dans la production de coquillages : de homards et nous voudrions voir s'intensifier l'effort qui est fait, en particulier, en faveur des écloséries de homards de l'île d'Yeu.

Le dernier point sur lequel j'appellerai votre attention est très particulier, bien qu'il intéresse tous les pêcheurs de sardines, de Concarneau à La Rochelle.

Il y a quatre ans, la profession a passé un contrat avec les Norvégiens pour la fourniture de roque. Ce contrat portait sur 14 000 barils livrables en trois fois : une première expédition de 4 000 barils puis deux autres de 5 000 barils. Or, si les deux premières livraisons ont été faites sans histoire, la dernière n'a jamais eu lieu, les Français l'ayant toujours repoussée jusqu'à présent. En effet, la pêche a été moins bonne que prévu, les méthodes de capture ont changé et il reste encore en stock de la roque provenant des deux premières livraisons.

Mais les Norvégiens exigent maintenant la prise en charge des 5 000 derniers barils — ce qui est leur droit — et la profession est très ennuyée car elle n'a pas les moyens financiers de les payer. Le montant de l'opération est de l'ordre d'un million de francs.

Vous serait-il possible, monsieur le secrétaire d'Etat, d'étudier la possibilité de faire prêter cette somme à la profession, à faible intérêt, pour lui permettre d'honorer sa signature ?

Telles sont les réflexions essentielles qui me viennent à l'esprit à propos de la pêche artisanale.

J'aborde maintenant le deuxième point de mon intervention qui concerne le sauvetage en mer, point combien important, étant donné le développement des missions confiées à la Société nationale de sauvetage en mer qui, chaque année, voit le nombre de ses interventions augmenter.

Je me dois, comme plusieurs de mes collègues, de vous dire que l'importance des crédits qui figurent à votre budget pour la Société nationale de sauvetage en mer ne correspond pas aux besoins et cela pour une raison très simple et que vous connaissez bien : depuis quatre ans, le prix de la construction navale a doublé. Un grand canot « tout temps » qui valait, en 1971, 800 000 francs, vaut maintenant 1 700 000 francs. Une vedette rapide, chargée notamment de la surveillance des plages en été, valait un peu moins de 400 000 francs en 1971 contre un peu plus de 750 000 francs aujourd'hui.

Si la Société nationale de sauvetage a pu jusqu'à présent assurer sa mission en dépit de l'augmentation considérable des plaisanciers et des usagers de la mer le long de nos côtes, elle n'a pu le faire que grâce à l'extraordinaire dévouement des personnels et vraisemblablement aussi, ce qui peut devenir grave, à la réduction de l'entretien du matériel. Mais le moment arrive où il va falloir renouveler la flotte. Or, cette année, on ne pourra pas assurer, avec la subvention attribuée à la Société nationale de sauvetage, les dépenses de fonctionnement et d'entretien. Il faudra puiser dans la réserve qui a été constituée grâce à des legs et qui devait servir pour faire face à des événements imprévus.

Cela est grave, car je puis vous assurer que la gestion de cette société est parfaitement menée et que toutes les économies qui pouvaient être faites l'ont été. Dans ces conditions, si vous ne prenez pas une décision pour aider plus largement la Société nationale de sauvetage, elle périlitera rapidement, d'une part, faute du personnel d'encadrement nécessaire pour assurer la formation des nouveaux éléments qui doivent remplacer les anciens arrivés à l'âge de la retraite, d'autre part, parce qu'elle ne pourra pas entretenir convenablement son matériel en activité et renouveler les bâtiments réformés.

Il n'est pas dans l'intérêt du pays, je le dis tout net, de faire disparaître la Société nationale de sauvetage.

M. Emmanuel Hamel. Personne n'y pense !

M. Pierre Mauger. C'est pourtant ce qui va arriver si l'on n'y prend garde.

M. le président. Monsieur Hamel, n'interrompez pas M. Mauger qui doit maintenant conclure.

M. Pierre Mauger. Si l'Etat devait prendre à sa charge toutes les actions de sauvetage, cela lui coûterait beaucoup plus cher et lui poserait certainement bien des problèmes.

C'est pourquoi j'insiste auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que vous examiniez sérieusement la situation que je vous signale et que vous obteniez du ministère des finances

qu'un supplément de crédits soit accordé à la Société nationale de sauvetage pour lui permettre de remplir pleinement sa mission.

En terminant, je tiens à m'associer au texte de la motion votée par le conseil d'administration de la Société de sauvetage en mer en faveur des équipages bénévoles de marins professionnels qui arment les canots et vedettes de la société.

Il convient qu'en effet l'Etat témoigne sa reconnaissance à ces gens de mer exceptionnels et qu'au moment où ils touchent leur pension de retraite ou leur accorde un avantage pécuniaire supplémentaire correspondant à l'effort particulier qu'en dehors de leur profession ils ont, toute leur vie, accompli pour leurs semblables.

J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que mon propos vous aura touché et que vous aurez à cœur de tout faire pour accorder aux marins-pêcheurs l'aide et le soutien dont ils ont besoin. Ce sont des gens courageux : ils méritent notre intérêt et notre estime. (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 chargé de la marine marchande, je reconnais bien volontiers que, pour une fois, vous n'arrivez pas les mains tout à fait vides.

23 p. 100 d'augmentation pour le budget de la marine marchande dans un budget général dont la progression n'est que de 13 p. 100, ce n'est évidemment pas négligeable. Mais ce n'est pas la gloire ! Tout juste une petite risée, pas une brise porteuuse (Sourires.), surtout si l'on tient compte du retard considérable qui a été accumulé depuis longtemps.

Je n'entrerai pas dans le débat de savoir si l'on doit ou non tenir compte des collectifs budgétaires de l'année 1975. Je noterai simplement que, si l'on en tenait compte, une correction serait nécessaire puisqu'on constaterait une diminution de 4 p. 100 des crédits de 1976 par rapport à ceux de 1975, ainsi que le souligne M. Porelli dans son rapport.

Une analyse un peu plus fine de ces crédits fait apparaître que si l'on enlève à la rubrique « fonctionnement » la subvention à l'établissement national des invalides de la marine et à la rubrique « équipement » les aides à la construction navale et au plan de développement de l'armement, l'ensemble des crédits marque une certaine tendance à l'insuffisance.

S'agissant de la construction navale, il faut souligner qu'une grande part des crédits sert à la compensation des augmentations de prix et à la régulation des changes. Cette fraction très importante du budget de la marine marchande — un milliard de francs, je crois — ne correspond donc pas à proprement parler à un programme nouveau de construction de navires, puisqu'une partie considérable de ces crédits est déjà engagée et que l'autre, comme je viens de le dire, sert à pallier les conséquences de l'inflation, de la hausse des prix et des fluctuations de change.

La pêche subit une crise énorme que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous avez effectué une sorte de tour de France des ports de pêche. Vous avez marqué un certain effort de bonne volonté, mais l'organisation du marché du poisson n'en connaît pas moins une situation grave. Votre budget comporte un crédit de 20 millions de francs. Compte tenu du volume du marché du poisson et des actions qu'il faudrait entreprendre, c'est vraiment dérisoire !

Un rapprochement est écrasant : 20 millions de francs pour la pêche, 4 milliards de francs pour le budget du F. O. R. M. A. Certes, l'agriculture est plus importante que la pêche en volume. Mais que l'on compare ; pour le F. O. R. M. A. 4 milliards de francs, dont un milliard est fourni par le budget de l'Etat français et 3 milliards par la Communauté européenne ; en ce qui concerne l'organisation du marché du poisson, 20 millions de francs fournis par l'Etat français, le reste étant supporté par l'interprofession qui se trouve dans la situation que l'on sait.

Que vendra-t-il de Bruxelles ? Pour l'instant, on ne semble pas le savoir ; en tout cas, ce n'est pas indiqué dans les documents budgétaires dont j'ai pu prendre connaissance.

Je constate donc un effort de bonne volonté, mais pas grand-chose d'autre. Or, le problème de l'organisation du marché du poisson est vaste, vous le savez. Toute la France a pu voir à la télévision l'histoire d'un lieu — je ne sais si c'était un lieu jaune ou un lieu noir — dont le prix avait été multiplié par dix, sinon plus, entre le moment où il avait été pêché et celui où il avait été vendu sur l'étal d'un poissonnier.

C'est là, je vous l'assure, monsieur le secrétaire d'Etat, un problème très grave sur lequel il conviendra de vous pencher, et ce ne sont évidemment pas les 20 millions de francs inscrits à votre budget qui vous permettront de le résoudre.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Michel Crépeau. Mais ce dont je voulais vous entretenir plus spécialement, c'est du problème inquiétant des constructions navales.

Nous avons connu dans ce domaine une période d'euphorie. Eh bien ! le temps des vaches grasses est passé ; dans ce domaine aussi vient le temps des vaches maigres. Ne nous y trompons pas. Il y a au niveau mondial une surcapacité de production de 30 p. 100. Il est bien évident que les chantiers français, qui jusqu'à présent ont été relativement protégés, ne le seront pas longtemps encore.

Certes, pour les grands chantiers, les plans de charge prévoient encore du travail pour trois ans. Mais certaines commandes ont déjà été abandonnées, notamment en ce qui concerne les pétroliers et il va falloir en ce domaine se préoccuper d'agir.

Je sais que le Gouvernement compte beaucoup sur un effort de restructuration, qui avait été prévu par le contrat d'engagement professionnel de 1968. Cette affaire revient à l'ordre du jour. Vous nous avez indiqué tout à l'heure que cette restructuration ne serait pas imposée autoritairement par le Gouvernement. J'en accepte l'augure. Je ne doute pas que l'on n'utilise pas de la voie autoritaire vis-à-vis des sociétés de chantiers navals. Mais je vous demande de prendre en compte aussi dans cette affaire l'opinion des travailleurs et des organisations syndicales, qui ont leur mot à dire. Vous savez en effet que les travailleurs redoutent très souvent, à juste titre d'ailleurs, que les restructurations ne se traduisent par des suppressions d'emplois.

Si la situation des grands chantiers est inquiétante, celle des petits et moyens chantiers l'est encore plus. En tant que maire de La Rochelle, je crains tout particulièrement que ceux-ci ne se trouvent rapidement devant une situation dramatique, du moins si j'en juge par le vide de leurs carnets de commandes.

D'abord, ces petits et moyens chantiers travaillent pour la pêche. Mais, étant donné le caractère actuellement très déficitaire de la pêche industrielle, plus personne ne veut investir dans ce domaine et il est à craindre qu'il n'y ait plus de bateaux de pêche à construire puisque ceux-ci mangent de l'argent.

D'ailleurs certains événements sont de nature à décourager aussi bien les armateurs que les marins. C'est ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous vous avons expédié au début de la semaine un télégramme vous informant qu'on débarquait d'un navire polonais soixante-quatre tonnes de merlu à 0,32 franc le kilo, alors que le prix de référence européen est supérieur à 3 francs. Je ne sais pas d'où venait ce merlu, mais je n'ai pas besoin de vous dire qu'il a fait l'effet d'une torpille (*Sourires*) auprès des gens de mer, qu'il s'agisse des armateurs, des mareyeurs ou des marins. De tels faits sont graves, parce qu'ils découragent tous les gens de mer, et il est à craindre que si cela continue, que si vous ne parvenez pas à faire appliquer les règlements communautaires et à faire respecter les droits légitimes des pêcheurs français, tout le monde abandonnera la pêche.

Un autre problème risque de se poser aux petits chantiers : dans la mesure où les grands chantiers auront moins de travail, ils vont chercher à attirer vers eux les commandes de petits et de moyens navires.

S'agissant de l'aide à la construction des navires, le rapport de la commission de la production et des échanges souligne que les petits et moyens chantiers navals, qui occupent 22 p. 100 du personnel travaillant dans la construction navale ne sont partie prenante dans les aides de l'Etat qu'à concurrence de 2 p. 100. C'est inquiétant !

Allez-vous aussi proposer — vous ne vous en expliquez pas très clairement — un plan de restructuration pour les petits et moyens chantiers ? Je sais qu'un rapport les concernant est à l'étude.

Vous prévoyez, dans votre budget, l'égalisation des aides et des garanties de prix. C'est un effort positif, mais encore insuffisant. Et s'il n'y a pas de bateaux à construire, les primes à la construction des petits bateaux et les garanties de prix ne serviront évidemment à rien.

Nous attendons donc des assurances sur l'avenir de ces petits et moyens chantiers qui, sur le plan de l'emploi, ont une importance considérable sur le littoral français.

Au moment où le Gouvernement parle tant d'une politique de développement et de mise en valeur du littoral, notamment atlantique, il faudrait tenir davantage compte de l'effort d'investissement, d'équipement et de modernisation qui est nécessaire pour ces chantiers navals. L'aide qui leur est apportée devrait être plus importante qu'elle ne l'est actuellement.

En conclusion, j'aborderai un problème qui me tient à cœur, comme il tient à cœur tous ceux qui s'intéressent à la marine française : je veux parler de l'avenir du France.

On s'est demandé ce qu'il allait devenir. Vous ne nous dites rien à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous avez cherché à le vendre, vous n'y êtes pas parvenu.

Le faire naviguer ? Il semble que vous n'en ayez pas l'intention. Alors, qu'allez-vous en faire ?

Personne, sur l'ensemble de notre littoral, n'accepterait que ce bateau puisse être confié à je ne sais quel roi arabe pour transporter les pèlerins à La Mecque ou pour servir d'hôtel, je ne sais où dans le golfe persique. Quelle fin dérisoire ce serait !

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Crépeau.

M. Michel Crépeau. Je conclus, monsieur le président.

Personne n'accepterait non plus qu'il soit mis à la ferraille. Alors je reprendrai à mon compte une proposition des gens de mer, des anciens cols bleus. Pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, ne pas faire de ce bateau un symbole, une maison de retraite pour les anciens marins ?

Vous avez dans votre budget un crédit de six millions qui dort, qui est reporté d'année en année pour l'achat ou la construction sur le littoral méditerranéen d'une maison de retraite pour les anciens marins. Pourquoi ne pas utiliser le France pour réaliser cette œuvre ? Je crois que cela aurait une valeur symbolique.

On pourrait en même temps en faire un musée de la marine marchande. La Suède entretient le *Vaso* dans le port de Stockholm et l'Angleterre le *Cutty Starck* dans le port de Londres. Plutôt que de jeter le France à la ferraille, inspirez-vous de ces exemples !

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les réflexions que je voulais vous livrer. Je vous remercie de m'avoir entendu. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

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

M. Roger Gouhier. Monsieur le secrétaire d'Etat, mon ami Jean Bardol, malgré les difficultés qu'il éprouve à se déplacer, avait tenu à participer à la discussion de votre budget, qui était à l'origine prévue pour cet après-midi.

Mais son état de santé ne lui permettant pas d'être présent en séance de nuit, il m'a demandé de présenter à sa place quelques-unes des observations qu'il entendait formuler.

Le 18 novembre 1974, lors de la discussion de ce même budget, Jean Bardol appelait fortement votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la dégradation de nos pêches maritimes.

Aucune mesure efficace n'a été prise. La situation, comme nous l'avions prévu, a empiré et, en février et mars de cette année, les marins pêcheurs de tous nos ports et de tous les genres de pêche entraînent en lutte pour sauvegarder leur outil de travail et vivre décemment de l'exercice d'un métier particulièrement dur et dangereux.

Devant ce mouvement puissant et unanime, le Gouvernement prenait quelques maigres mesures conjoncturelles qui ne réglèrent aucun problème de fond.

Le 27 mars, Jean Bardol vous demandait donc d'ouvrir un débat devant notre Assemblée. Ce débat n'est jamais venu.

Le 6 mai, toujours au nom du groupe communiste et à l'occasion d'un projet de loi mineur relatif à la carte d'importateur des produits de la pêche maritime, il vous exhortait une fois de plus à prendre les mesures susceptibles de mettre fin au marasme.

Nous n'avons pas été entendus et, aujourd'hui, la situation devient catastrophique. Rien de sérieux dans votre budget, pas plus d'ailleurs que dans les options du VII^e Plan, n'est prévu pour y remédier.

Moins de bateaux, moins de marins pêcheurs, une production en baisse, des prix qui s'effondrent, du poisson de qualité détruit, des rémunérations insuffisantes, des licenciements et réductions d'horaires dans les industries annexes, voilà les fruits de votre politique — ou plutôt du manque d'une politique des pêches maritimes.

Le VII^e Plan prévoit de stopper l'extension de notre flotte de pêche et de seulement la rejeunir et la moderniser. Or nous allons-nous, si l'on décide de stopper une extension qui ne s'est pas produite et alors que les objectifs du VI^e Plan, pourtant modestes et insuffisants, ne seront pas atteints.

Au lieu des 146 navires de pêche industrielle prévus, 114 seulement seront renouvelés. La situation est pire encore pour la pêche artisanale qui ne s'est reconstruite qu'à un rythme annuel de 4 p. 100 au lieu de 8 p. 100. Or en 1976, et alors que le coût de construction augmente de plus de 20 p. 100 par an les subventions d'investissement, déjà bien maigres, diminueront de 7,8 p. 100 !

Dans ces conditions, personne ne s'étonnera d'une baisse générale de la production dont il serait trop facile de dire qu'elle a pour cause l'épuisement des fonds ou les intempéries.

Déjà, la production de poisson frais à partir des pêches industrielles et artisanales avait baissé de 20 000 tonnes en 1974 par rapport à 1973. Le processus s'est accentué en 1975 dans des proportions inquiétantes.

Alors que la raréfaction du poisson sur le marché aurait dû entraîner une hausse des prix moyens, la régression de la production s'est accompagnée d'une baisse des prix de vente.

A Boulogne, pour les dix premiers mois de l'année, le prix de vente moyen au kilogramme est tombé de 1,99 franc à 1,93 franc par rapport à la période correspondante de 1974, et à Lorient, il a régressé de 2,56 francs à 2,34 francs.

Les marins-pêcheurs subissent durement les conséquences de cette situation, de même que les artisans-pêcheurs et leurs équipages, rémunérés à la part.

Les causes de cette dégradation résident dans l'anarchie du marché, l'augmentation massive des importations en provenance des pays de la C. E. E. et surtout des pays tiers, des règlements communautaires inadaptés et dans l'importance des stocks de poisson surgelés.

La situation est encore aggravée par l'augmentation considérable des charges d'exploitation.

Depuis 1973, le carburant a augmenté de 360 p. 100, le matériel de pêche de 64 p. 100 et le poste « entretien et réparations » de 59 p. 100.

Pour les artisans-pêcheurs comme pour nombre d'entreprises d'armement, cela conduit à un lourd déséquilibre de trésorerie et du compte d'exploitation.

Dans ces conditions, nous n'enregistrons plus de commande de nouveaux navires et ceux qui ont été commandés pour 1976 risquent de voir leur mise en service différée. Plus grave encore, nous risquons d'assister au désarmement d'un certain nombre de bateaux.

J'évoquais, il y a un instant, le problème des importations massives de produits de la mer qui représentent en valeur plus de 60 p. 100 de notre propre production et provoquent un déficit annuel de notre balance commerciale de l'ordre de 130 milliards d'anciens francs.

En 1975, la tendance s'est encore aggravée.

De ce fait, bien qu'elle soit en diminution, notre production n'arrive pas à s'écouler totalement, et comme en agriculture on assiste à ce gâchis, à ce scandale de la destruction de produits de qualité et mêmes d'espèces nobles.

Une première mesure s'impose d'évidence : l'établissement de prix justes, garantis et suffisamment rémunérateurs à la production.

Vous venez de créer un fonds d'intervention et d'organisation des marchés.

Il ne sera efficace que si tout d'abord l'on protège notre propre production contre le volume et l'anarchie des importations en provenances des pays de la Communauté et des pays tiers.

Cela exige le relèvement sensible des prix de retrait communautaires qui sont bien trop bas et leur application à un plus grand nombre d'espèces ; la révision en hausse des prix de référence et que les produits en provenance des pays tiers ne puissent entrer dans les pays de la Communauté à des prix inférieurs à ceux qui ont été définis par celle-ci ; que les produits, quelle que soit leur origine, ne puissent être commercialisés à des conditions autres que celles qui sont arrêtées par les F. R. O. M. et les groupements de producteurs.

Parallèlement il faut parvenir dans le cadre de la Communauté économique européenne à une égalisation des conditions de concurrence d'abord par une harmonisation des coûts d'exploitation — charges sociales, carburant, etc.

Au sujet du carburant qui a encore augmenté de 13 p. 100 en septembre, il faut maintenir et relever les aides en 1976 et inscrire dans le collectif de fin d'année les crédits nécessaires.

L'effort d'investissement devra être porté en direction de la pêche artisanale en relevant les subventions et les dotations du F. D. E. S., et des chalutiers de pêche industrielle dans le cadre d'un plan pluriannuel, en répartissant les crédits sur la base de critères plus justes, plus rationnels et compte tenu de l'apport financier de l'Etat, en accordant à celui-ci un droit de participation, d'orientation de la production et de contrôle.

Les pêches maritimes, c'est aussi et avant tout les hommes. Accorder des rémunérations décentes, appliquer des repos suffisants en mer, embarquer les effectifs nécessaires, accorder des congés payés et des repos à terre en rapport avec les dures sujétions du métier, augmenter les retraites et les verser à cinquante ans pour ceux qui le désirent en les calculant sur le nombre d'années réellement effectuées, autant de revendications légitimes qu'il faut satisfaire pour une des professions les plus pénibles et dangereuses qui soient.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que souhaitait présenter mon collègue Jean Bardol. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'opinion publique française dans son ensemble, à l'exception, naturellement, de certaines régions directement concernées, s'intéresse peu à notre marine marchande et aux transports maritimes. Nous avons appris dans nos livres d'histoire que disposer d'une flotte de commerce importante est pour une nation un instrument essentiel de puissance économique, de prestige et d'indépendance nationale. Mais, sauf à de rares moments privilégiés, il faut bien reconnaître que nous n'avons pas su en tirer les conséquences, c'est-à-dire accepter un effort national important pour nous doter d'une flotte moderne, diversifiée, présente sur tous les océans et assurant l'essentiel de nos approvisionnements.

Il semble bien, toutefois, que, du côté des pouvoirs publics et du Gouvernement, quelque chose ait bougé dans les années récentes.

Est-ce le fruit de la réflexion menée sur la réorganisation de nos compagnies maritimes ? Est-ce la volonté de mieux utiliser nos chantiers navals ? Est-ce la nécessité de faire un effort particulier pour améliorer la part des transports maritimes dans la balance des paiements ? Toujours est-il que quelque chose bouge. Le Gouvernement a mis en place un plan de développement de notre flotte de commerce. La France affirme à nouveau sa vocation maritime.

Je m'en réjouis et je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour l'action que vous menez dans ce sens. L'orientation prise est satisfaisante et nous en trouvons la traduction dans votre budget. Mais il demeure des points d'ombre sur lesquels je souhaite appeler votre attention et obtenir de votre part des réponses aussi précises que possible.

En ce qui concerne d'abord le plan de développement, il est clair que, si la France veut se doter d'une flotte de commerce moderne, un plan en cinq ans est un plan à court terme. Ma première question portera sur ce qui se passera après le plan de développement, qui est déjà largement engagé, comme l'ont fait observer les rapporteurs.

Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le secrétaire d'Etat, quelles dispositions vous comptez prendre pour engager, dès maintenant, une réflexion sur la poursuite de l'action gouvernementale en faveur du transport maritime après 1980.

Comme je l'ai dit, cinq ans pour le développement de notre marine marchande, c'est du court terme. Que prévoyez-vous pour le moyen terme ?

Le deuxième problème que je souhaite soulever, monsieur le secrétaire d'Etat, est celui du contenu même de notre flotte de commerce à l'horizon 1980 ou 1985. Dans certains secteurs, par exemple pour les navires transporteurs de produits énergétiques, nous avons accompli des réalisations importantes. N'avons-nous pas cependant négligé d'autres secteurs, moins prestigieux sans doute, mais vraisemblablement rentables et producteurs de devises ?

Je suis frappé de noter combien notre armement est, par rapport à d'autres, pauvre en navires de croisière. Je sais qu'une acquisition récente a été faite et je m'en réjouis. Mais ne faut-il pas aller plus loin et développer notre capacité d'accueil, notamment dans le domaine des croisières à tarifs modérés, et n'est-ce pas, avant tout, la vocation de nos compagnies maritimes nationales ?

Je suis frappé aussi, en tant qu'élu normand, de constater combien nous avons été souvent dévancés par des armements étrangers pour le transport trans-Manche, notamment pour les navires transporteurs d'automobiles. Ne devons-nous pas accentuer notre effort dans ce domaine qui paraît promis à un avenir prospère ?

Ma troisième question aura trait à la législation sociale applicable aux gens de mer. Une note publiée à la suite d'une réunion du conseil central de planification, qui s'est tenue le 23 septembre sur la valorisation des façades maritimes, indique que l'effort exceptionnel réalisé en matière d'investissement sera accompagné d'un effort comparable en matière de progrès social. Nous souhaiterions savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, les initiatives que vous comptez prendre, afin qu'un volet social accompagne le volet « équipement » dans le plan de développement, ainsi que les initiatives que vous pourriez être amené à envisager en vue d'une certaine harmonisation au plan européen.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, vous permettez à un élu havrais de soulever le problème du France, oublié aujourd'hui par beaucoup de Français, mais encore douloureux, en particulier pour les Havrais.

Je remercie M. Crépeau de l'avoir évoqué tout à l'heure. Mais je ne partage pas son point de vue lorsqu'il propose d'installer le navire en Méditerranée. Celui-ci doit rester à son

port d'attache. Je souhaite qu'on lui trouve une nouvelle vocation qui, en tout état de cause, doit rester havraise. Lors de l'entretien que j'ai eu avec vous à ce sujet, vous m'avez assuré que vous ne ménageriez pas vos efforts. Mais vous m'avez aussi fait part de vos difficultés pour trouver des solutions.

D'abord, une solution pour les personnels navigants : trop nombreux sont ceux qui n'ont pas encore pu trouver un emploi correspondant à leur formation et à leur qualification souvent excellente.

Ensuite, une solution pour le navire lui-même qui, après avoir été un instrument incomparable du prestige français à l'étranger, végète lamentablement dans la zone industrielle du port du Havre.

Je vous demande instamment, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire en sorte qu'à la suite des mesures prises après le désarmement du France de nombreux emplois soient créés dans la région havraise, permettant de compenser la disparition d'une source considérable d'activités. Je vous demande aussi de tout faire pour qu'une retraite honorable et, dans toute la mesure du possible, française soit réservée à un navire qui porte le nom de notre pays et qui, pendant tant d'années, a été l'un de nos meilleurs ambassadeurs.

Je serais heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous répondiez à ces différentes questions et je vous confirme que je volerais bien entendu votre budget, convaincu qu'il est porteur d'espérances. (*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. Le Pensec.

M. Louis Le Pensec. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne dirai pas qu'en 1975 rien n'a été fait pour les pêches maritimes. Vous pourriez très promptement me montrer les chiffres. Vous pourriez tout aussi promptement me faire observer que, dans votre budget, les aides aux pêches maritimes et aux cultures marines progresseront en 1976 de 49,7 p. 100 par rapport à la dotation initiale de 1975. Lorsqu'on connaît la rigidité de la rue de Rivoli, on mesure les efforts qu'il a fallu déployer pour obtenir cette augmentation et que je ne conteste pas.

Vous pouvez donc, monsieur le secrétaire d'Etat, mettre ce soir en avant cette progression de 49,7 p. 100. Mais nous serions tentés de vous répondre : « Et après » ?

La crise est, en effet, tellement ample qu'il n'y a pas de réponse strictement budgétaire au problème des pêches maritimes — et là est le drame. Elle rend opportunes des réorientations qualitatives.

L'année 1975 marquera, à coup sûr, une très grande chute du revenu du marin. Les armateurs avancent, pour le premier semestre, des baisses de 32 p. 100 environ dans le chalutage hauturier en Bretagne, de 25 p. 100 à Boulogne, de 30 p. 100 dans le thon tropical, et l'on avance une baisse de 45 p. 100 pour la grande pêche. Qui ne voit que les conditions sont à nouveau réunies pour de grands mouvements sociaux dans nos ports ?

Les mesures récemment prises en matière de chômage marquent un progrès social. Mais la pêche artisanale doit, comme d'autres secteurs, voir ses droits reconnus en ce domaine.

Des points fondamentaux restent en suspens : la refonte du code de travail maritime, les conditions et indemnités de licenciement, et surtout la transformation du mode de rémunération.

La crise actuelle des pêches aura contribué à accélérer la réflexion sur la validité de la rémunération à la part. Il semble qu'il convienne de se diriger progressivement et d'une façon modulée selon les types de pêches vers la notion de salaire.

A la pêche au thon tropical, le système est actuellement un quasi-salaire.

A la pêche industrielle, il convient de reconnaître un minimum garanti plus élevé dans la part du revenu total.

A la pêche artisanale, le système de rémunération à la part n'est généralement pas contesté dans la mesure où la fiction de l'équipe permet d'accepter le partage des risques.

La garantie d'un revenu restera donc pour les pêcheurs, comme pour d'autres catégories, l'objectif prioritaire. Les sommes lâchées au fil des mouvements de rues ne peuvent y répondre valablement.

Il faut donc, bien évidemment, appuyer les mesures conjoncturelles à prendre : une extension de la liste des produits ayant un prix de référence communautaire ; un relèvement exceptionnel des prix communautaires ; le contrôle des importations ; et, bien entendu, une aide sérieuse au carburant.

Mais, en fait, vous ne pourrez éviter à terme de soustraire le revenu des pêcheurs aux conséquences dramatiques d'un libéralisme sauvage. Cela signifie qu'il faut, sans attendre la rue, raisonner en termes de prix de campagne garantis étendus, de minimum garanti au niveau portuaire négocié par convention collective et de mise en œuvre d'une réelle gestion des fonds.

Il en découle une politique d'aide au renouvellement des flottilles en fonction des besoins et non selon la pratique actuelle de dotations à des armements sans prise de participation des pouvoirs publics.

Si l'organisation des marchés répond à un souci fondamental, on peut se demander si le F. I. O. M. y répond. Placé entre l'association nationale des organisations de producteurs et le comité central des pêches maritimes, il ne laisse pas de poser ce problème. A ce jour, l'A. N. O. P. n'a pas les moyens d'exercer une autorité nécessaire pour l'organisation des marchés. Le comité central des pêches maritimes peut, en vertu de l'ordonnance de 1945, prendre les mesures nécessaires pour une telle organisation. Mais l'inefficacité du système corporatiste et l'absence de volonté marquée de l'administration de tutelle lui ont retiré les moyens réels d'intervention.

On est en droit de se demander ce qui a pu conduire à la conception d'un système aussi centralisé, alors qu'une politique des pêches doit tenir compte des spécificités selon les types de pêches, les produits et les zones de production.

On peut également se demander pourquoi n'a pas été prise en compte une organisation à plusieurs étages au niveau des grandes régions de pêche — Nord et Normandie, Bretagne du Nord et Atlantique, Méditerranée — avec une structure très souple de concertation à l'échelon national. L'essentiel des prérogatives du F. I. O. M. peut s'exercer au niveau de grandes régions ainsi définies.

Le F. I. O. M. répond à une conception centralisatrice et — disons-le — technocratique de l'organisation des pêches. La réalité quotidienne des problèmes, leur diversité et leur complexité mettront assez rapidement à jour les limites d'une telle superstructure.

Nous soulignerons simplement l'apparente contradiction entre les objectifs étendus du F. I. O. M. et la faiblesse des moyens de fonctionnement mis à sa disposition. Il avait été fait mention d'une aide éventuelle de l'Etat. On peut se demander quel rapport de force devra être instauré chaque année pour que l'aide de l'Etat soit reconduite. C'est faire preuve d'un certain optimisme que d'y voir un moyen de maîtriser le marché.

Dans un tel contexte de crise, on peut s'étonner que les écoles d'apprentissage maritime fassent le plein. Le métier de marin aurait donc gardé tout son attrait pour les jeunes. Toutefois, il semblerait que dans certaines régions, 20 p. 100 seulement des élèves passés par une école d'apprentissage maritime restent dans la pêche après le service. Si les conditions du métier expliquent le développement d'une carrière courte, il convient de préparer les élèves à d'éventuelles reconversions et notamment de leur apprendre des techniques utilisables à terre.

Ne faut-il pas, au niveau de l'encadrement des écoles, avoir une conception moins maritime des enseignants ? Est-il nécessaire qu'un directeur d'école d'apprentissage maritime soit un capitaine au long cours détaché d'un armement pour trois ans ? Ne conviendrait-il pas de mettre surtout en avant les qualités pédagogiques ?

On me faisait savoir aujourd'hui qu'à l'école de Boulogne, chaque matin, à huit heures, les élèves assistent à la levée des couleurs. C'est un rituel qu'il appartiendrait sans doute de revoir.

Par ailleurs, en cours de carrière, une formation permanente des marins, notamment des patrons artisans, est nécessaire pour les problèmes de gestion, d'analyse du fonctionnement des marchés, de structures coopératives et d'organisation professionnelle.

En fin de compte, c'est toute une politique de formation qui reste à concevoir pour l'ensemble des pêches.

Nous ne cesserons de rappeler, lors de chaque discussion budgétaire, le danger que fait courir la pollution à l'ensemble des activités de pêche, d'aquaculture et de conchyliculture. Les pêcheurs doivent aller de plus en plus loin pour trouver du poisson, notamment parce que les frayères qui se situent en bordure des côtes et dans les marais sont compromises par la pollution d'origine agricole, urbaine ou industrielle.

Le conseil central de planification a récemment décidé l'élaboration d'un schéma d'aménagement des zones conchylicoles. Pour qu'un tel schéma ait un sens, le problème essentiel est de garantir la qualité de l'eau des zones conchylicoles, donc de développer le réseau d'assainissement des communes littorales et de contrôler en mer les rejets industriels et agricoles.

Or, les moyens financiers actuels pour mettre en place un réseau d'assainissement sont insuffisants. En Charente-Maritime, il faudra au rythme actuel cinquante ans pour équiper en la matière les communes littorales, alors que la population touristique aura été multipliée par deux ou trois dans trente ans.

Comment faire demain de l'aquaculture dans les marais, dans les baies ou en bordure de mer si la pollution n'est pas très sévèrement réprimée et si les moyens financiers ne sont pas donnés aux communes littorales ?

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, ce débat a lieu au cours d'une semaine qui a vu se succéder les dépôts de bilan dans les pêches maritimes. Quels que soient les succès que vos négociations au coup par coup avec le ministère des finances ou à Bruxelles puissent obtenir, force est de constater que l'avenir des pêches maritimes ne sera assuré que lorsqu'au niveau du pouvoir seront réunies certaines conditions : la volonté politique de donner à ce secteur économique la place qui lui revient ; la mise en œuvre régionalisée d'une politique des pêches ; des réformes de structure dans le cadre d'une planification permettant le contrôle de la collectivité.

Mais le laxisme du Gouvernement, qui se détourne de la région et qui a oublié le Plan, laisse subsister, à travers le budget que vous nous soumettez monsieur le secrétaire d'Etat, des inquiétudes quant à l'avenir des pêches maritimes. C'est pourquoi ce budget n'aura pas notre adhésion. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

M. Emmanuel Hamel. C'est dommage !

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

M. Marc Bécam. Monsieur le secrétaire d'Etat, s'il est impossible de changer le rythme des marées, il semble bien qu'il ne soit pas non plus possible d'éviter que le budget de la marine marchande ne soit examiné en fin de semaine et dans une séance de nuit au cours de laquelle les députés côtiers viennent prendre le quart dans cet hémicycle. (Sourires.)

Certes, vous portez intérêt aux pêches maritimes et vous les défendez. Certes, M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande a pris ses fonctions dans une période difficile et il les exerce avec beaucoup d'efficacité et de courage. Mais nous n'avons pas le sentiment que le problème des pêches — capital, à nos yeux — paraisse essentiel à l'ensemble du pays.

Le 31 octobre dernier, j'ai assisté à la réunion du comité local des pêches de Guilvinec. Je me permettrai d'en faire un bref compte rendu.

Je commencerai par une petite anecdote qui montre pourquoi les marins veulent avoir un avis déterminant dans les choix qui les concernent. Ils m'ont dit, dans leur langage rude et direct :

« En 1957, le ministre de tutelle de l'époque est venu, avec les dirigeants de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, dans le secteur de Guilvinec et il nous a dit : « Messieurs, les langoustines, c'est fini. Il n'y aura plus de langoustines dans le golfe. » Beaucoup de marins ont alors transformé leurs bateaux pour aller vers d'autres pêches. Et deux ans après, on pêchait plus de langoustines que jamais. Les langoustines se sont développées, on en a pêché davantage. Qui a payé les frais de transformation ? Et qui en était responsable ? »

Le comité local des pêches en conclut : « C'est à nous de décider de ce qu'on désire. Notre position est importante. »

Bien sûr, ce n'est qu'une anecdote, mais elle montre bien la difficulté d'apprécier ce qui se passe au fond de la mer.

Cela dit, je formulerais une première observation relative au renouvellement de la flotille de pêche artisanale. Les marins de la pêche artisanale veulent des bateaux de quinze mètres. Ce bateau n'est pas agréé et on exige d'eux des bateaux de 16,20 mètres qui, selon les marées, ne peuvent entrer dans les ports de pêche artisanale ou en sortir.

Alors, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut agréer le bateau de quinze mètres !

M. Pierre Mauger. Ou bien creuser les ports !

M. Marc Bécam. J'y viendrai dans un instant.

Actuellement, monsieur le secrétaire d'Etat, votre subvention n'est pas incitative. Elle atteint 6 p. 100, auxquels s'ajoutent 4 p. 100 pour les marins qui adhèrent à un groupement.

On m'a dit qu'en Italie certains programmes subventionnés par le F. E. O. G. A. prévoient des aides pouvant aller jusqu'à 30 p. 100 et que celles-ci sont abondées dans les mêmes proportions par le gouvernement italien. Il n'y a plus de concurrence possible si certains reçoivent des subventions de 60 p. 100.

Il faut donc que vous acceptiez l'agrément du bateau de quinze mètres en acier et que vous revalorisiez une subvention qui n'est absolument pas incitative à l'heure actuelle. Les marins de pêche

artisanale de mon secteur se refusent à être les clients du marché des bateaux d'occasion de Concarneau à Saint-Jean-de-Luz. C'est pourtant dans cette voie que l'on se dirige actuellement.

Vous devriez aussi envisager d'étendre aux jeunes marins la mesure qui a été prise en faveur des jeunes agriculteurs qui s'installent, c'est-à-dire d'attribuer un prêt au jeune patron qui arme son premier bateau et qui ne dispose pas de l'autofinancement nécessaire.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Marc Bécam. Ma deuxième observation est relative au financement des équipements portuaires.

Où commencent les crises ? Chaque fois dans les ports de pêche industrielle dont les équipements sont subventionnés à 50 p. 100. La pêche artisanale, naturellement, est également affectée mais pour elle, la subvention de l'Etat est faible et elle est presque remboursée à celui-ci sous forme de T. V. A.

Les marins protestent parce que les taxes portuaires sont très fortes. La commission du port de Loctudy s'est réunie cette semaine pour étudier un projet de 32 millions de francs portant sur la réfection des quais, l'approfondissement des bassins, etc. Depuis le début de l'année, les taxes se sont élevées à 2 800 000 nouveaux francs pour 29 millions de chiffre d'affaires. La commission n'a donc pas pris position, car elle refuse de s'engager dans des travaux très onéreux qui sont finalement financés par les marins eux-mêmes. Il est donc indispensable de mettre au point de nouvelles modalités.

J'avais l'intention de présenter une observation sur le coût des carburants : je me contenterai de vous remercier de l'information que vous nous avez donnée à ce sujet.

Je ne dirai qu'un mot de la formation des jeunes. Il y a quelques années, à cette même tribune, lorsque j'étais le suppléant de M. Edmond Michelet, alors membre du Gouvernement, je me battais pour maintenir l'école d'apprentissage maritime de Guilvinec.

On nous avait dit à cette époque : quand l'effectif sera supérieur à trente élèves, l'école sera prise en charge par l'Etat ; au-dessous de ce niveau, payez la moitié des frais. Ce qu'a fait le comité local des pêches.

L'année dernière, quarante-huit élèves fréquentaient l'établissement et cette année soixante, ce qui marque une forte reprise. Il a fallu nommer un nouveau professeur, que le comité local des pêches doit rémunérer. Quand cet établissement sera-t-il pris en charge par l'Etat ?

Dernière observation : selon ses auteurs, le rapport sur la pêche artisanale qui vous a été remis au début de l'année, lors de votre passage en Bretagne, n'a pas eu de suite à ce jour. Que puis-je leur répondre ?

En conclusion, je voudrais faire observer qu'il est inévitable que la conjoncture et les problèmes immédiats soient à l'ordre du jour des comités professionnels et que l'on n'y évoque guère les conséquences de l'évolution du droit de la mer qui a fait l'objet d'un débat lointain et laborieux où la synthèse était difficile entre les égoïsmes nationaux.

A cet égard, il faut regretter que l'impact des discussions de Genève, au printemps dernier, auxquelles j'ai eu l'avantage d'assister avec le rapporteur spécial de la commission des finances, notre collègue Frédéric Gabriel, n'ait pas été suffisant dans les milieux professionnels.

C'est pourtant tout l'avenir des pêches qui est en jeu : ou bien nous pourrions continuer de pratiquer ces pêches lointaines, ou bien il nous faudra nous contenter de ramasser sur nos plages les coquillages que nous y élèverons nous-mêmes. (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. Emmanuel Hamel. Vous êtes un grand avocat de la Bretagne, de la pêche et des marins !

M. le président. La parole est à M. Le Sénéchal, dernier orateur inscrit.

M. Louis Le Sénéchal. Je serais très bref, monsieur le président.

Je poserai à M. le secrétaire d'Etat une première question. J'ai été très étonné de constater que rien n'a été dit du cabotage dans les rapports qui nous ont été présentés. Cette activité est pourtant importante sur les côtes françaises. Quels crédits lui sont destinés dans ce budget ?

D'autre part, quel est la place réservée au pavillon français dans le trafic trans-Manche à la suite de l'abandon du tunnel franco-britannique ? J'aimerais avoir quelques assurances de M. le secrétaire d'Etat à ce sujet.

Quelle sera — et cette question est liée à la précédente — la politique du secrétariat d'Etat en ce qui concerne les aéroglistes ?

Ces questions posées, pour lesquelles j'espère obtenir des réponses, je vous dirai très franchement, monsieur le secrétaire d'Etat, que les efforts dans la présentation de votre budget ne peuvent faire oublier que de grandes inquiétudes demeurent.

En ce qui concerne les pêches maritimes, nous n'avons aucune assurance que la situation s'améliorera dans l'avenir. Il faut bien se rendre à l'évidence : nos partenaires du Marché commun sont des concurrents déloyaux pour ce qui est de l'écoulement de leur pêche ou de leur approvisionnement en poisson et dans presque tous les pays de la Communauté sont accordées des aides déguisées qui n'existent pas en France.

D'autre part, il faut mettre fin aux importations « sauvages » de poisson en provenance des pays tiers.

Ne nous étonnons donc pas de l'inquiétude que ressentent les marins, les mareyeurs et les armateurs. Ne nous étonnons pas non plus que toute la profession réclame une solution rapide des problèmes qui se posent à elle.

Vous avez bien voulu faire un effort en ce qui concerne les carburants. Mais la profession — et plus spécialement les artisans pêcheurs — vous demande aussi d'accepter des reports de versement de cotisations à l'E. N. I. M. et un allègement des annuités pour les emprunts contractés. Que comptez-vous faire dans ce domaine ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des radicaux de gauche et des communistes.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Transports. — IV. Marine marchande ».

ETAT B

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

- « Titre III : 452 528 francs ;
- « Titre IV : 147 943 007 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 EXECUTES PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme : 17 314 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 4 117 100 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme : 1 245 640 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 995 305 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. A la demande du Gouvernement, le titre IV est réservé jusqu'au vote du titre VI.

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. Au titre VI, le Gouvernement a présenté un amendement n° 252 conçu en ces termes :

« Au titre VI de l'Etat C, réduire les autorisations de programme de 21 200 000 francs et les crédits de paiement de 21 200 000 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat, dont nous connaissons les admirables qualités de concision. (Sourires.)

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Avant de présenter cet amendement, je vais répondre aux orateurs. Je m'efforcerai d'être bref, mais aussi complet que possible, en reprenant les interventions dans l'ordre de leur présentation.

M. Guermeur m'a parlé essentiellement de la situation de la société Transcaup. Il est vrai que du fait d'engagements inconsidérés, cette société s'est trouvée en situation critique, ce qui a donné lieu à des mesures d'administration provisoire avec mise au point d'un plan de redressement. Ce plan a été présenté au tribunal de commerce le 4 novembre et doit faire l'objet d'une décision dans le délai d'un mois, à compter de cette date. Il pré-

voit l'apurement collectif du passif, la création d'une nouvelle société et le transfert de la flottille de six navires caboteurs à un armement français qui reprendra le personnel navigant.

En ce qui concerne la taxe annuelle de 4,8 p. 100 sur les assurances des navires de pêche, j'ai le plaisir de vous annoncer que ces navires vont en être exonérés. J'ai obtenu l'inscription de cette mesure dans le projet de loi de finances rectificative pour 1975. (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. Emmanuel Hamel. C'est une belle victoire de M. Guermeur !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. M. Darinot — qui m'a prié d'excuser son absence — a évoqué plusieurs problèmes.

Je voudrais lui faire observer que la mesure prise en faveur des navires d'occasion, c'est-à-dire l'octroi d'une prime égale à la moitié de la prime pour les navires neufs, a précisément pour objet de sauvegarder l'emploi — ce qui était une de ses préoccupations — en attendant que le plan de développement fasse sentir ses effets.

Par ailleurs, contrairement à ce qu'il a affirmé, les car ferries de la C. G. M. font l'objet d'une importante participation du budget de l'Etat. C'est ainsi que le Napoléon a bénéficié d'une dotation de 35 millions de francs, ce qui représente 40 p. 100 de son coût total, et plus du double de la subvention accordée aux navires les plus aidés.

Mme Stéphan m'a interrogé sur la position que compte prendre la France vis-à-vis de la Communauté économique européenne en matière de politique commune des marchés. Cette question a été posée également par d'autres orateurs qui voudront bien trouver dans mon propos la réponse à leurs préoccupations.

Le Gouvernement estime qu'il importe de poursuivre et de développer l'organisation des marchés des produits de la pêche. C'est dans cette optique qu'il a demandé un réexamen d'ensemble du règlement sur l'organisation des marchés du secteur des produits de la pêche et des textes qui ont été pris pour son application.

Dores et déjà, j'ai obtenu que le merlu soit ajouté à la liste des espèces placées sous organisation du marché, et j'ai formulé une demande analogue pour la dorade et la langoustine. En outre, j'ai transmis à Bruxelles des propositions détaillées en vue de la révision du mécanisme d'attribution d'une indemnité compensatoire aux producteurs de thon, et de l'élaboration d'une procédure efficace permettant d'arrêter les importations des pays tiers lorsque les prix d'entrée seraient inférieurs aux prix de référence. (Applaudissements sur plusieurs bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.) L'adoption de cette dernière mesure s'impose dans les meilleurs délais. En effet, nous avons pu constater encore tout récemment les effets néfastes de la protection insuffisante contre les importations.

M. Cermolacce a évoqué le retard dans le paiement des prestations dues par l'E. N. I. M. Si des délais assez importants ont pu être parfois constatés dans le règlement de ces prestations, ils sont imputables pour partie à la grève des P. T. T. et à ses séquelles.

Je puis vous préciser qu'actuellement le délai s'écoulant entre le dépôt des dossiers et le mandatement des prestations est inférieur à un mois. Les délais observés au centre de Saint-Servan sont de quatorze jours. Ceux qui sont constatés au centre de Paris sont de onze jours et même de neuf jours seulement pour les indemnités compensatrices de salaires.

Vous avez exprimé également des doutes, monsieur le député, sur le plan de développement. Je vous rappelle que l'objectif à atteindre a été fixé à 16,3 millions de tonnes, ce qui représentera un doublement en dix ans et se traduira par la création de 1 500 à 2 000 emplois. Il n'y a donc pas régression, mais, bien au contraire, augmentation de l'emploi inversant ainsi la tendance constatée depuis vingt ans.

En ce qui concerne les chantiers navals, il n'y aura pas de restructuration autoritaire. Je l'ai précisé déjà, ici même, en répondant à une question d'actualité et je le confirme aujourd'hui. Le Gouvernement souhaite, en effet, que la profession définisse elle-même les moyens dont elle veut se doter de façon à mieux résister à la crise qui s'amorce, avec comme premier objectif celui du maintien de l'emploi à son niveau actuel. Vous voyez donc que l'emploi est notre préoccupation principale dans ce domaine également.

Monsieur Mauger, vous avez exprimé le regret que le projet de décret relatif à la création du fonds d'intervention prévienne une subvention « éventuelle » de l'Etat. Ce mot a été supprimé dans le projet de décret, et cela pour marquer le désir du Gouvernement d'apporter une contribution adaptée et régulière au problème de l'organisation des pêches.

Pour ce qui est des importations, point qui a été évoqué aussi par M. Crépeau, j'ai demandé que les prix de référence deviennent des prix-barrage et qu'en conséquence aucun produit ne puisse entrer dans la Communauté au-dessous de ces prix. En cette matière, tous mes efforts tendent à l'instauration, dès 1976, d'une véritable protection à l'égard des importations en provenance des pays tiers.

Vous avez également abordé le problème de l'équilibre financier de la Société nationale de sauvetage en mer. L'augmentation importante de la subvention de l'Etat, qui est intervenue en 1975, a porté cette dernière à 6,4 millions de francs en 1976. Elle sera complétée par le recouvrement des droits d'examen et des droits de timbre, majorés en 1976, sur les permis de conduire les navires de plaisance à moteur et devrait normalement assurer l'équilibre budgétaire de la Société nationale.

Enfin, le problème de la rogue a provoqué un contentieux qui doit être réglé par le comité de la sardine, dont je souhaite la réunion prochaine pour qu'il puisse débattre de cette affaire.

M. Crépeau m'a indiqué, par ailleurs, qu'il était préoccupé par l'écart qui existe entre le prix du poisson à la criée et son prix de vente au détail. Il m'a demandé d'examiner cette question. Je suis heureux de pouvoir lui préciser qu'au printemps dernier, j'ai créé à cet effet un groupe de travail interministériel qui a été élargi ensuite à l'interprofession et qui doit me remettre son rapport provisoire cette semaine.

Vous avez également, monsieur le député, évoqué, comme d'ailleurs M. Cermolacce, l'avenir des grands chantiers navals et vous m'avez demandé de tenir compte de l'avis des travailleurs. Je vous indique, à ce sujet, que j'ai reçu personnellement les principaux syndicats de la métallurgie pour leur faire part des projets du Gouvernement et leur donner toutes les assurances nécessaires.

Il est un autre problème qui vous tient à cœur, celui des petits chantiers. Le nouveau régime mis en œuvre en juin 1975 leur permettra précisément d'être compétitifs sur un marché particulièrement concurrentiel.

Le Gouvernement, pour sa part, leur demande simplement, dans le cadre du contrat d'engagement professionnel, qu'ils ont d'ailleurs le droit de refuser, de renforcer les opérations de coopération entre chantiers sur les plans commercial, technique et industriel. Il s'agit là, en fait, de poursuivre une politique d'alignement du régime des petits chantiers sur celui des grands.

M. Bardol, s'exprimant par la voix de M. Goubier, a prétendu que le VII^e Plan va prévoir la réduction de la flotte de pêche. Je retrouve là un procès d'intention qui a déjà été fait, à propos de ce plan, mais sur d'autres sujets. Je rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure : nous en sommes encore au début de l'étude du VII^e Plan, et le groupe de travail « pêche » ne s'est pas encore réuni. Je ne comprends pas comment M. Bardol peut préjuger le contenu de ses travaux.

J'ai par ailleurs indiqué, dans mon exposé initial, que l'objectif du Gouvernement était de maintenir l'outil de production à son niveau actuel.

Monsieur Rufenacht, je répondrai ici à trois de vos questions et je vous propose de répondre par écrit à la quatrième.

Le développement de la flotte de commerce après 1980 doit effectivement faire partie de nos préoccupations. Je ne puis que vous louer d'y penser dès maintenant.

Le Gouvernement a été invité par le conseil central de planification à engager, dès maintenant, une réflexion sur la poursuite du plan de croissance et à présenter un rapport, sur ce sujet, avant la fin de 1976.

J'ai donc l'intention de proposer la reconduction de la procédure qui a permis de mettre sur pied le dispositif du plan de croissance.

Un des autres sujets que vous avez abordés me paraît important : c'est celui de l'harmonisation des charges sociales au sein de la Communauté. Le problème se pose aussi bien au niveau de la flotte de commerce qu'à celui des pêches maritimes.

Deux actions, parmi celles que je comptais lancer au niveau de l'Europe, ont déjà été engagées cette année. L'une tend précisément à harmoniser les charges sociales entre tous les pays de la Communauté, l'autre vise à réorganiser le marché du poisson — je l'ai évoquée précédemment.

Vous m'avez également parlé du France et je comprends vos préoccupations quant à son devenir. Le Gouvernement les partage. Le navire n'est pas abandonné et nous ne l'abandonnerons pas. Deux solutions sont à l'étude actuellement et je souhaite que l'un d'entre elles puisse aboutir.

Monsieur Le Pensac, vous avez estimé que le fonds d'intervention et d'organisation des marchés était trop centralisé. Je vous indique que le comité central des pêches vient de donner, à l'unanimité de ses membres, un avis favorable à son projet de création.

Vous avez évoqué aussi des problèmes de pollution. Il est vrai qu'ils sont préoccupants. Le Gouvernement s'efforce de les résoudre. Le plan de soutien à l'économie a consacré il y a quelques mois 7,7 millions de francs à l'acquisition de moyens de lutte contre la pollution, soit davantage que ce qui était prévu au budget de 1975.

Vous avez enfin parlé de laxisme marin. Lorsque nous nous sommes entretenus, il y a plusieurs mois, des problèmes de la pêche maritime je vous ai indiqué que je comptais orienter mes efforts vers trois actions bien définies, la première étant la généralisation des groupements de producteurs, la deuxième la création du fonds d'intervention et d'organisation des marchés et la troisième l'assurance intempéries. Vous en avez douté à ce moment-là. Aujourd'hui le pari est tenu et ces trois réalisations sont achevées. J'aurais été heureux que vous le souligniez.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Jacques Cressard. Il ne faut pas compter sur lui pour reconnaître la vérité.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Bécam, vous avez essentiellement traité du renouvellement de la flottille de pêche artisanale.

M. Emmanuel Hamel. Il a évoqué quatre points importants il faut répondre sur tous.

M. le président. Il a parlé, cela suffit ! (Sourires.)

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Le plan de relance des pêches maritimes qui a été mis en place en 1962 a pour vocation d'encourager la modernisation et le développement du secteur de la pêche artisanale en aidant à la construction de navires mieux adaptés aux conditions de pêche, aux possibilités d'absorption du marché et représentant un coût d'investissement minimum.

Dans le but d'améliorer l'efficacité de ce système, un groupe de travail a été constitué. Des programmes régionaux d'investissement seront établis en tenant compte des besoins du marché et des ressources halieutiques car il serait dangereux pour les pouvoirs publics d'encourager les investissements dans un secteur où les possibilités de pêche ou d'écoulement des produits seraient compromis. Il faut attendre les conclusions de ce groupe de travail pour y voir plus clair quant à l'orientation à donner à cette action.

La formation des jeunes est un problème qui me préoccupe particulièrement. D'ailleurs, les crédits de l'A. G. E. A. M. augmentent chaque année plus vite que le budget lui-même, pour marquer notre intention de poursuivre cet effort.

Monsieur Le Sénéchal, vous avez abordé le problème du cabotage national. Je vous dirais simplement qu'il fait l'objet d'un monopole de pavillon ; il est donc exclu de la concurrence internationale.

Quant au trafic trans-Manche, il est vrai que le pavillon français assure que 30 p. 100 du trafic voyageur et 50 p. 100 du trafic marchandises. Là aussi, le conseil supérieur de la marine marchande a créé un groupe de travail qui a fonctionné pendant le premier trimestre de 1974 et, dans le cadre de ces travaux, un certain nombre d'armements ont manifesté leur intention de moderniser et même d'accroître leur flotte.

C'est ainsi que le trafic par aéroglisseur marin va se développer avec la mise en service par la S. N. C. F. du naviplane N 500 dont elle s'approprie à affréter un deuxième exemplaire. Mais notre souci majeur est de résister aux pressions du gouvernement britannique qui voudrait imposer unilatéralement les tarifs de passage aux compagnies. Tant qu'un accord ne sera pas dégagé sur ce point, le trafic trans-Manche posera un problème.

Ayant ainsi brièvement répondu aux questions qui m'ont été posées, je voudrais revenir sur les amendements n° 251 et 252 du Gouvernement dont j'ai annoncé tout à l'heure le dépôt.

Il s'agit de dégager un crédit de vingt-trois millions de francs pour l'aide au carburant.

Cette mesure est gagée, d'une part, sur le titre VI, et non pas IV comme imprimé par erreur sur l'amendement n° 251, par une réduction de 21,2 millions de francs portant pour 8 millions de francs sur la subvention d'équipement de la pêche et pour 13,2 millions de francs sur les crédits de la construction navale.

Elle est gagée aussi sur le titre IV par une réduction de 1,8 million de francs des crédits destinés au versement d'allocations compensatrices aux entreprises d'armement de la flotte de commerce.

Le titre IV fera l'objet d'une majoration de 21,2 millions de francs.

La dotation de 23 millions de francs ainsi dégagée sera répartie entre les différents bénéficiaires en tenant compte de la part que représente le carburant dans les charges d'exploitation des entreprises. Les gages réalisés pour dégager ce crédit me paraissent raisonnables car ils ne peuvent avoir pour effet de compromettre la réalisation des objectifs que j'ai exposés devant vous.

Je vous demande donc de voter ces amendements qui permettront d'alléger les charges des entreprises de pêche et leur donneront la possibilité de mieux franchir le cap des prochains mois qui, nous le savons tous, sera difficile.

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

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Ces amendements répondent aux préoccupations de la commission. Les crédits sont maintenant dégagés. C'est une bonne chose. Je tiens à féliciter M. le secrétaire d'Etat de sa compréhension à cet égard. C'est une lutte que nous menons depuis un certain temps. Nous voulions la voir aboutir d'autant que l'année dernière les incidents qui se sont produits ont été suffisamment graves pour alerter le Gouvernement. Cette aide était devenue absolument nécessaire. Elle est d'une grande portée.

La commission des finances n'a pas été consultée. Mais étant donné qu'elle avait souhaité l'octroi d'une aide au carburant, je ne peux donner qu'un avis favorable à l'adoption de ces amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 252.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.
(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.
(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Nous en revenons au titre IV de l'état B qui avait été précédemment réservé.
Le Gouvernement a présenté un amendement n° 251 ainsi rédigé :

« Au titre IV de l'état B, majorer de 21 200 000 F le montant des mesures nouvelles. »

Cet amendement a déjà été défendu.
Je mets aux voix l'amendement n° 251.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix le titre IV.
(Le titre IV est adopté.)

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

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

— 6 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi de finances rectificative pour 1975.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1980, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 17 novembre 1975, à quinze heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976, n° 1880 (rapport n° 1916 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'Ordre de la Libération.

(Annexe n° 42. — M. Alain Bonnet, rapporteur spécial.)

Justice et condition pénitentiaire :

Justice :

(Annexe n° 24. — M. Sprauer, rapporteur spécial ; avis n° 1920, tome I, de M. Massot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Condition pénitentiaire :

(Annexe n° 25. — M. Benoist, rapporteur spécial ; avis n° 1920, tome I, de M. Massot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Universités :

(Annexe n° 16. — M. Bernard Marie, rapporteur spécial ; avis n° 1917, tome XVIII, de M. Le Pensec, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :
Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 15 novembre, à une heure quarante.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
JACQUES RAYMOND TEMIN.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

2^e Séance du Vendredi 14 Novembre 1975.

SCRUTIN (N° 251)

Sur l'amendement n° 249 de M. Kalinsky au titre V de l'état C annexé à l'article 28 du projet de loi de finances pour 1976. (Budget de l'aviation civile. — Investissements exécutés par l'Etat.) (Réduire les autorisations de programme de 770 000 000 de francs correspondant à une nouvelle tranche de construction en série de l'avion Concorde.)

Nombre des votants 474
 Nombre des suffrages exprimés 472
 Majorité absolue 237

Pour l'adoption 180
 Contre 292

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour (1) :

MM.
 Abadie.
 Alduy.
 Alfonsi.
 Allainmat.
 Andrieu
 (Haute-Garonne).
 Andrieux
 (Pas-de-Calais).
 Ansart.
 Antagnac.
 Arraut.
 Aumont.
 Baillet.
 Ballanger.
 Balmigère.
 Barbet.
 Bardol.
 Barel.
 Barthe.
 Bastide.
 Bayou.
 Beck.
 Benoist.
 Bernard.
 Berthelot.
 Berthouin.
 Besson.
 Billoux (André).
 Billoux (François).
 Blanc (Maurice).
 Bonnet (Alain).
 Bordu.
 Boulay.
 Bouloche.
 Brugnon.
 Bustin.
 Canacos.
 Capdeville.
 Carlier.
 Carpentier.
 Cernonacce.
 Césaire.
 Chambaz.
 Chandernagor.
 Charles (Pierre).
 Chauvel (Christian).
 Chevènement.
 Mme Chonavel.
 Clérambeaux.

Combrisson.
 Mme Constans.
 Cornette (Arthur).
 Cornut-Gentille.
 Cot (Jean-Pierre).
 Crépeau.
 Dalbera.
 Darinot.
 Darras.
 Defferre.
 Delehedde.
 Delelis.
 Delorme.
 Denvers.
 Depietri.
 Deschamps.
 Desmulliez.
 Dubedout.
 Ducoloné.
 Dupuy.
 Duraffour (Paul).
 Duroméa.
 Dutard.
 Eloy.
 Fabre (Robert).
 Façon.
 Faure (Gilbert).
 Faure (Maurice).
 Fillioud.
 Fiszbin.
 Forni.
 Franceschi.
 Fèveche.
 Frelaut.
 Gillard.
 Garcia.
 Gu.
 Guindin.
 Guyraud.
 Givvaanini.
 Geizat.
 Gouhier.
 Gravelle.
 Guerin.
 Haesebroeck.
 Hage.
 Houël.
 Houteer.
 Huguet.

Huyghues des Etages.
 Ibéné.
 Jalton.
 Jans.
 Josselin.
 Jourdan.
 Joxe (Pierre).
 Juquin.
 Kalinsky.
 Labarrère.
 Laborde.
 Lagorce (Pierre).
 Lamps.
 Larue.
 Laurent (André).
 Laurent (Paul).
 Laurisscrgues.
 Lavielle.
 Lazzarino.
 Lebon.
 Leenhardt.
 Le Foll.
 Legendre (Maurice).
 Legrand.
 Le Meur.
 Lemoine.
 Le Pensec.
 Leroy.
 Le Sénéchal.
 L'Huillier.
 Longuequeue.
 Loo.
 Lucas.
 Madrelle.
 Maisonnat.
 Marchais.
 Masquère.
 Masse.
 Massot.
 Maton.
 Mauroy.
 Mermaz.
 Mexandeau.
 Michel (Claude).
 Michel (Henri).
 Millet.
 Mitterrand.
 Montdargent.
 Mme Moreau.

Naveau.
 Niles.
 Notebart.
 Odru.
 Philibert.
 Pignion (Lucien).
 Planeix.
 Popereu.
 Porelli.
 Pranchère.
 Ralite.
 Raymond.

Renard.
 Rieubon.
 Rigout.
 Roger.
 Roucaute.
 Ruffe.
 Saint-Paul.
 Sainte-Marie.
 Sauzedde.
 Savary.
 Schwartz (Gilbert).
 Sénés.

Spénale.
 Mme Thome-Pate-
 nôtre.
 Tourné.
 Vacant.
 Ver.
 Villa.
 Villon.
 Vivien (Alain).
 Vizet.
 Weber (Claude).
 Zuccarelli.

Ont voté contre (1) :

Buffet.
 Burckel.
 Buron.
 Cabanel.
 Caill (Antoine).
 Caillaud.
 Caille (René).
 Caro.
 Cattin-Bazin.
 Caurier.
 Ceyrac.
 Chaban-Delmas.
 Chabrol.
 Chalandon.
 Chamant.
 Chambon.
 Chassagne.
 Chasseguet.
 Chaumont.
 Chauvet.
 Chazalon.
 Chinaud.
 Claudius-Petit.
 Cointat.
 Commenay.
 Cornet.
 Cornette (Maurice).
 Corréze.
 Couderc.
 Coulals.
 Cousté.
 Couve de Murville.
 Crenn.
 Mme Crépin (Aliette).
 Crespin.
 Cressard.
 Daillet.
 Darnamme.
 Darrette.
 Darnis.
 Dassault.
 Debré.
 Degraeve.
 Delancau.
 Delatre.
 Delhalle.
 Deliaune.
 Delong (Jacques).
 Deniau (Xavier).
 Denis (Bertrand).
 Deprez.
 Desanlis.
 Dhinnin.
 Dominati.
 Donnez.
 Doussét.

Drapler.
 Dronne.
 Duffaut.
 Dugoujon.
 Duhamel.
 Durand.
 Durieux.
 Duvillard.
 Ehm (Albert).
 Falala.
 Fanton.
 Favre (Jean).
 Feit (René).
 Flornoy.
 Fossé.
 Fouchier.
 Fourneyron.
 Foyer.
 Frédéric-Dupont.
 Mme Fritsch.
 Gabriac.
 Gabriel.
 Gagnaire.
 Gantler.
 Gastines (de).
 Gausin.
 Gerbet.
 Ginoux.
 Girard.
 Gissingier.
 Glon (André).
 Godofroy.
 Godon.
 Goulet (Daniel).
 Graziani.
 Grimaud.
 Grussenmeyer.
 Guéna.
 Guermeur.
 Guichard.
 Guillermin.
 Guillioud.
 Hamel.
 Hamelin (Jean).
 Hamelin (Xavier).
 Hardy.
 Hausherr.
 Mme Hauteclocque
 (de).
 Hozog.
 Hoffer.
 Honnet.
 Hunault.
 Icart.
 Inchauspé.

Joanne.
Joxe (Louis).
Julia.
Kaspereit.
Kédinger.
Kervéguen (de).
Kiffer.
Krieg.
Labbé.
Lacagne.
La Combe.
Lafay.
Laudrin.
Lauriol.
Le Cabellec.
Le Douarec.
Legendre (Jacques).
Lejeune (Max).
Lemaire.
Le Tac.
Le Theule.
Ligot.
Limouzy.
Licgier.
Macquet.
Magaud.
Malène (de la).
Malouin.
Marcus.
Marette.
Marie.
Martin.
Masson (Marc).
Massoubre.
Mathieu (Gilbert).
Mathieu (Serge).
Mauger.
Maujohan du Gasset.
Mayoud.
Médecin.
Méhaignerie.
Mesmin.
Messmer.

Métayer.
Meunier.
Mme Missoffe.
(Hélène).
Montagne.
Montesquiou (de).
Moreillon.
Mourot.
Muller.
Narquin.
Nessler.
Neuwirth.
Noal.
Nungesser.
Offroy.
Ollivro.
Omar Farah Htireh.
Palewski.
Papet.
Papon (Maurice).
Partrat.
Peretti.
Pianta.
Picquot.
Pidjot.
Pinte.
Plot.
Plantin.
Pons.
Poulpique (de).
Fréaumont (de).
Pujol.
Quentier.
Radjus.
Raynal.
Réthoré.
Ribadeau Dumas.
Ribes.
Ribière (René).
Richomme.
Rickert.
Riquin.
Rivière (Paul).

Rivière.
Rocca Serra (de).
Robel.
Rolland.
Roux.
Rufenacht.
Sablé.
Sallé (Louis).
Sanford.
Sauvaigo.
Schloesing.
Schnebelen.
Schvartz (Julien).
Seitlinger.
Servan-Schreiber.
Simon (Edouard).
Simon (Jean-Claude).
Simon-Lorière.
Sourdille.
Soustelle.
Sprauer.
Mme Stephan.
Sudreau.
Terrenoire.
Tiberi.
Tissandier.
Torre.
Turco.
Valbrun.
Valenet.
Valleix.
Vauclair.
Verpillière (de la).
Vitter.
Vivien (Robert-
André).
Voilquin.
Voisin.
Wagner.
Weber (Pierre).
Weinman.
Weisenhorn.
Zeller.

Se sont abstenus volontairement (1) :

MM. Duroure et Richard.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Audinot.
Belcour.
Brial.
Cerneau.

Dahalani.
Fontaine.
Forens.
Harcourt (d').
Hersant.

Jarry.
Lepereq.
Mohamed.
Petit.

N'a pas pris part au vote :

(Application de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958.)

M. Abelin.

Excusé ou absent par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Jacquet (Michel).

N'a pas pris part au vote :

M. Edgar Faure, président de l'Assemblée nationale.

A délégué son droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

M. Voilquin à M. d'Aillières.

(1) Se reporter à la liste ci-après des députés ayant délégué leur vote.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

Etablissements scolaires (politique de nationalisation des C. E. S.)

24069. — 14 novembre 1975. — M. Charles Bignon demande à M. le ministre de l'éducation de préciser la politique suivie en matière de nationalisation des C. E. S. Il demande qu'à cette occasion soient débattus le bilan des charges des collectivités locales avant et après la nationalisation, la situation des effectifs du personnel non enseignant et les droits du personnel en service avant la nationalisation.

Commissariat à l'énergie atomique (débat parlementaire sur son avenir).

24089. — 15 novembre 1975. — M. Darinot appelle l'attention de M. le ministre de l'Industrie et de la recherche sur la gravité des décisions annoncées récemment par le Gouvernement concernant un éclatement du C. E. A. En effet, le maintien de l'intégrité du C. E. A. et de ses missions ainsi que du caractère d'intérêt public de son rôle dans la nation, est indispensable pour des raisons d'indépendance nationale et de sécurité, notamment dans le cadre du développement envisagé de l'énergie nucléaire. Il est inadmissible que des décisions aussi importantes que la filialisation de la direction des productions, la transformation de la mission de recherche fondamentale, le rachat de parts de Framatome appartenant à Westinghouse, aient pu être prises sans qu'un débat approfondi ait eu lieu à ce sujet à l'Assemblée nationale. La filialisation risque de conduire à une privatisation qui aurait les conséquences les plus graves, en particulier sur la sécurité des personnels et des populations. Il lui demande dans quels délais il envisage de soumettre cette question à l'Assemblée nationale afin que sur un sujet d'une telle importance, elle puisse se prononcer par un vote après un large débat sur l'avenir du C. E. A.

Pollution

(action efficace contre la pollution de l'agglomération rouennaise).

24102. — 14 novembre 1975. — M. Leroy signale à M. le ministre de la qualité de la vie que l'agglomération rouennaise est la plus polluée de France. Il lui rappelle que jusqu'à présent ses services se sont essentiellement préoccupés de mesurer cette pollution. Il lui demande quelles véritables mesures il compte prendre pour engager une action efficace contre cet état de fait.

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 les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;

« 4. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois ;

« 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 ou 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

Anciens combattants (bénéfice des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre de l'assurance maladie pour un invalide de guerre résidant au Maroc).

24070. — 15 novembre 1975. — M. Dhinnin expose à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants qu'un invalide de guerre, de nationalité française, résidant au Maroc, ne peut régler les soins médicaux qui lui sont dispensés par un médecin marocain, à l'aide d'une fiche détachée du carnet à souches qui lui a été remis en application de l'article L. 115 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre. Il lui demande s'il a déjà eu connaissance de situations de ce genre et, dans l'affirmative, quelles dispositions il envisage de prendre pour que les anciens combattants

se trouvant dans ce cas puissent, comme leurs camarades résidant sur le sol français, bénéficier des avantages que leur accorde normalement le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre.

*Formation professionnelle et promotion sociale
(contrôle du sérieux des établissements de formation permanente).*

24071. — 15 novembre 1975. — M. Gissinger expose à M. le Premier ministre (Formation professionnelle) qu'il a pris connaissance d'un article de presse selon lequel un établissement de formation permanente dénommé « Institut pédagogique de Lyon » aurait reçu dix millions de francs d'inscription provenant de 8 000 élèves. L'enseignement dispensé aurait donné lieu à 70 à 80 p. 100 d'échecs. Le président directeur général de cet établissement aurait été l'objet d'une condamnation et son établissement fermé. Il est évidemment inquiétant que de tels actes puissent se produire concernant un nombre aussi élevé d'élèves. Il lui demande s'il s'agissait d'un établissement dispensant un enseignement par correspondance ou non. Il souhaiterait également savoir si les établissements de ce genre font l'objet d'un contrôle sérieux et quelles conclusions peuvent être dès maintenant tirées des contrôles déjà effectués en ce qui concerne la qualité de l'enseignement dispensé dans le cadre de la formation permanente.

*Vieillesse (amélioration des prestations vieillesse versées
aux personnes âgées ayant exercé une profession agricole salariée).*

24072. — 15 novembre 1975. — M. de Poulpiquet appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la situation particulièrement digne d'intérêt des personnes âgées ayant exercé une profession agricole salariée sans pouvoir se constituer une retraite vieillesse, du fait qu'aucun régime de sécurité sociale n'existait à l'époque. Leurs tentatives de reconversion dans un autre secteur d'activité ouvrant droit à une protection sociale n'ont pu très souvent aboutir en raison de leur âge. D'autre part, lorsque la possibilité d'intégration dans le régime de sécurité sociale venait d'être institué leur a été déniée, ce fut moyennant le versement d'une somme forfaitaire qui n'était pas pour beaucoup à la mesure de leurs moyens. Elles ne purent donc cotiser et acquérir en conséquence des droits à une pension de vieillesse. Ces personnes doivent subsister actuellement avec une rente dérisoire et hésitent par ailleurs à demander le bénéfice d'aides sociales supplémentaires lorsqu'elles possèdent un petit bien qu'elles désirent léguer à leurs enfants. Il lui demande que, dans le cadre des mesures prises en faveur des personnes âgées et, notamment des plus démunies d'entre elles, des dispositions soient prises, permettant de remédier aux situations qu'il vient de lui exposer.

*Handicapés (trop longs délais de délivrance de la carte d'invalidité
« station debout pénible pour les transports en commun »).*

24073. — 15 novembre 1975. — M. Alain Bonnet attire l'attention de Mme le ministre de la santé sur les délais importants — 3 ou 4 mois sinon plus — qu'il faut pour obtenir la carte d'invalidité dite « station debout pénible ». En effet, les demandes doivent être déposées en mairie puis soumises à l'avis des commissions sociales communales, cantonales, départementales, à expertises médicales, etc. Lorsque les cartes délivrées sont à validité limitée à un an, il est nécessaire d'en demander le renouvellement peu de temps après l'avoir reçue si l'on ne veut pas courir le risque d'être démuné de ladite carte à l'expiration de celle que l'on reçoit. Or, en l'occurrence ce qui semble nécessaire et suffisant c'est l'avis de l'expert médical. Il est donc demandé à Mme le ministre de la santé de bien vouloir donner les directives voulues pour que la délivrance de ces cartes soit simplifiée et réduite à des délais beaucoup plus courts qui ne devraient pas dépasser trois semaines à un mois.

*Handicapés (avantages attachés à la carte d'invalidité
« station debout pénible »).*

24074. — 15 novembre 1975. — M. Alain Bonnet demande à Mme le ministre de la santé, de lui préciser tous les avantages donnés par la carte d'invalidité « station debout pénible », tant dans le domaine fiscal (impôts, vignette automobile, taxe télévision, etc.) que dans le domaine social et de la vie courante (priorité, réservation de places dans les transports, etc.).

*Cour des comptes (prérogatives de contrôle
sur les chambres de commerce).*

24075. — 15 novembre 1975. — M. Pierre Bas rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances qu'il a posé, le 21 novembre 1972, sous le numéro 27193, une question qui n'a jamais reçu de réponse, et qui pourtant présente quelque intérêt. La loi n° 67-483 du 22 juin 1967 relative à la Cour des comptes précise en son article 1^{er} les fonctions qui sont confiées à la cour. L'avant-dernier alinéa dit, en particulier, qu'« elle peut exercer, dans des conditions fixées par décret, un contrôle sur les organismes qui bénéficient du concours financier de l'Etat ou d'une autre personne morale de droit public ». Par ailleurs, l'article 1600 du code général des impôts prévoit une contribution pour frais de chambres de commerce et d'agriculture et de bourses de commerce. M. Pierre Bas demande si les deux textes précités permettent à la Cour des comptes d'exercer son contrôle sur les chambres de commerce.

Gouvernement (cohésion gouvernementale).

24076. — 15 novembre 1975. — M. Ribière demande à M. le Premier ministre ce qu'il pense de la controverse publique qui vient d'opposer deux de ses principaux ministres. Il le prie de l'informer des mesures qu'il compte prendre pour rétablir la cohésion de son Gouvernement et mettre fin à une situation profondément malsaine qui a pour effet de transformer le Conseil des ministres en une assemblée de présidents et de secrétaires généraux de partis.

*Sociétés (exonération fiscale
pour les voitures de service haut-le-pied ou de dépannage).*

24077. — 15 novembre 1975. — M. Voisin expose à M. le ministre de l'économie et des finances la question écrite suivante : une société ayant une vingtaine de voitures particulières devant obligatoirement être exploitées, soit par la direction, la direction commerciale, les représentants ou les techniciens, a le choix pour être totalement opérationnelle, soit de louer des voitures en cas de panne, soit d'en posséder deux ou trois en remplacement. Il demande à M. le ministre des finances s'il n'envisage pas d'exonérer de l'impôt les véhicules haut-le-pied ou de dépannage qui ne roulent jamais en même temps que le reste du parc.

*Enseignants (conditions de travail, recrutement et rémunération
des professeurs techniques certifiés et des professeurs techniques
adjoints).*

24078. — 15 novembre 1975. — M. Julien Schvartz demande à M. le ministre de l'éducation : 1° de bien vouloir lui préciser où en sont : a) les projets de décrets permettant, d'une part, le recrutement des professeurs de l'enseignement technique long, au niveau certifié; d'autre part, la réalisation des mesures exceptionnelles d'accès des professeurs techniques adjoints de lycées, au corps des professeurs certifiés, par concours spéciaux, décrets qui ont reçu l'accord des ministères des finances et de la fonction publique; b) les projets d'arrêtés organisant les concours spéciaux, ci-dessus désignés. 2° de bien vouloir lui communiquer le résultat des négociations engagées entre le ministre de l'éducation et celui des finances pour : a) aligner les obligations de service des professeurs techniques (certifiés) sur celles des autres professeurs certifiés des enseignements généraux et scientifiques (le projet de décret a été transmis, début avril, aux finances). M. Haby ayant déclaré à l'Assemblée nationale, le 5 novembre 1974, que cette mesure était réalisée, la publication de ce décret ne devrait subir aucun retard; b) abaisser les obligations de service des professeurs techniques adjoints de lycées et mettre à jour les textes actuels, compliqués et anachroniques; un projet de décret a également été transmis par le ministère de l'éducation au ministère des finances; c) augmenter le contingent global des postes mis au concours spécial pour l'accès des professeurs techniques adjoints (dont le corps est mis en extinction) au corps des professeurs certifiés; d) majorer de 40 points (proposition du ministre de l'éducation) l'indice terminal du corps des professeurs techniques adjoints de lycées, au titre de la promotion des enseignements technologiques longs. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour que les textes précités ci-dessus soient rapidement publiés et pour que les propositions du ministre de l'éducation sur les obligations de service des professeurs techniques et des professeurs techniques adjoints, la revalorisation indiciaire du corps des professeurs techniques adjoints, l'augmentation du nombre de postes aux concours spéciaux pour l'accès

de ces maîtres: au corps des professeurs certifiés, fassent l'objet de décisions gouvernementales rapidement appliquées, décisions répondant aux nécessités reconnues par le Président de la République et aux engagements écrits qu'il a pris devant le pays lors de la campagne des élections présidentielles dans le bulletin n° 8 spécial « Education nationale », de ses perspectives d'action pour: « poursuivre et accentuer l'effort de revalorisation de l'enseignement technologique ».

Enseignants (conditions de travail, recrutement et rémunération des professeurs techniques certifiés et des professeurs techniques adjoints).

24079. — 15 novembre 1975. — M. Julien Schwartz demande à M. le ministre de l'économie et des finances: 1° de bien vouloir lui préciser où en sont: a) les projets de décrets permettant, d'une part, le recrutement des professeurs de l'enseignement technique long, au niveau certifié; d'autre part, la réalisation des mesures exceptionnelles d'accès des professeurs techniques adjoints de lycées, au corps des professeurs certifiés, par concours spéciaux, décrets qui ont reçu l'accord des ministères des finances et de la fonction publique; b) les projets d'arrêtés organisant les concours spéciaux, ci-dessus désignés. 2° de bien vouloir lui communiquer le résultat des négociations engagées entre le ministre de l'éducation et celui des finances pour: a) aligner les obligations de service des professeurs techniques (certifiés) sur celles des autres professeurs certifiés des enseignements généraux et scientifiques (le projet de décret a été transmis, début avril, aux finances). M. Haby ayant déclaré à l'Assemblée nationale, le 5 novembre 1974, que cette mesure était réalisée, la publication de ce décret ne devrait subir aucun retard; b) abaisser les obligations de service des professeurs techniques adjoints de lycées et mettre à jour les textes actuels, compliqués et anachroniques; un projet de décret a également été transmis par le ministère de l'éducation au ministère des finances; c) augmenter le contingent global des postes mis au concours spécial pour l'accès des professeurs techniques adjoints (dont le corps est mis en extinction) au corps des professeurs certifiés; d) majorer de 40 points (proposition du ministre de l'éducation) l'indice terminal du corps des professeurs techniques adjoints de lycées, au titre de la promotion des enseignements technologiques longs. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour que les textes précisés ci-dessus soient rapidement publiés et pour que les propositions du ministre de l'éducation sur les obligations de service des professeurs techniques et des professeurs techniques adjoints, la revalorisation indiciaire du corps des professeurs techniques adjoints, l'augmentation du nombre de postes aux concours spéciaux pour l'accès de ces maîtres au corps des professeurs certifiés, fassent l'objet de décisions gouvernementales rapidement appliquées, décisions répondant aux nécessités reconnues par le Président de la République et aux engagements écrits qu'il a pris devant le pays lors de la campagne des élections présidentielles dans le bulletin n° 8 spécial « Education nationale », de ses perspectives d'action pour: « poursuivre et accentuer l'effort de revalorisation de l'enseignement technologique ».

Vacances scolaires (rentrée scolaire au plus tôt le 15 septembre en vue de favoriser l'étalement des congés annuels).

24080. — 15 novembre 1975. — M. Besson attire l'attention de M. le ministre de la qualité de la vie sur les aspects du problème posé par un nécessaire étalement des vacances. Des professions au sein desquelles le droit aux vacances en est à ses débuts, comme l'agriculture, ne peuvent supporter une cessation d'activité en juin, juillet, août et, de ce fait, septembre est souvent le seul mois où des congés sont compatibles avec les exigences du travail agricole. Il lui demande si, par souci d'équité, un minimum de deux semaines pleines de vacances ne devrait pas être assuré en septembre à tous les enfants d'âge scolaire, ce qui impliquerait de ne plus prévoir de rentrée avant le 15 septembre.

Documentalistes bibliothécaires (application du nouveau statut).

24081. — 15 novembre 1975. — M. Haesebroeck attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur la situation des documentalistes bibliothécaires des établissements du second degré. En leur faveur, un statut a été élaboré il y a quelques mois par un groupe de travail composé de représentants de l'administration de l'éducation et de leur profession. Il lui demande dans quel délai ces personnels peuvent espérer obtenir l'application de ce nouveau statut.

Résistants (levée des forclusions subsistant quant à l'homologation des demandes présentées par les anciens agents des réseaux de la France combattante).

24082. — 15 novembre 1975. — M. Haesebroeck signale à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants la très importante restriction apportée à la levée de forclusion du titre de combattant volontaire de la résistance par le décret du 6 août 1975. En effet, ne pourront solliciter cette qualité que les résistants dont les services auront été homologués par l'autorité militaire. Ceci conduit à exclure du bénéfice de la levée de forclusion tous les membres des mouvements de Résistance qui ne pouvaient faire homologuer leurs services par l'armée et les membres des réseaux qui n'ont pas fait reconnaître leurs services et qui ne le peuvent pas, puisque la forclusion applicable en ce cas n'est pas levée. Il lui demande s'il ne serait pas nécessaire de revoir les dispositions de décret susvisé du 6 août pour tenir compte et permettre à l'autorité militaire d'examiner les demandes d'homologation présentées par les anciens agents des réseaux de la France combattante.

Territoire français des Afars et des Issas (formalités d'entrée à Djibouti).

24083. — 15 novembre 1975. — M. Alain Vivien expose à M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer que sa réponse n° 21728 ne contient guère que des contre-vérités. En effet, c'est à la suite d'une visite personnelle sur place qu'il a pu constater que les Européens, au seul vu de la couleur de leur peau (et non parce qu'ils étaient connus des forces armées contrôlant les issues du barrage) peuvent franchir ce « mur de la honte » alors que les autochtones, au seul vu de la couleur de leur peau sont tenus de justifier de leur identité. Ayant expérimenté lui-même cette mesure inadmissible et contraire aux principes républicains dont la France s'honore, il lui demande: 1° s'il ne lui paraîtrait pas opportun, lors d'un prochain séjour à Djibouti, de se rendre en sa compagnie à l'un ou l'autre des passages du barrage; 2° de faire examiner par ses services s'il ne serait pas avantageux pour le bon renom de son ministère de ne plus se contenter, dans certaines de leurs réponses aux parlementaires, de simples négations ou de contre-vérités.

Direction générale des impôts (création d'emplois de fonctionnaires).

24084. — 15 novembre 1975. — M. Haesebroeck attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les difficultés auxquelles sont confrontés les personnels de la direction générale. En effet, depuis quelques années ces personnels ont dû appliquer les réformes fiscales décidées: réforme des impôts locaux, fiscalité immobilière, impôt sur les sociétés, taxe conjoncturelle, taxe professionnelle, et cela sans une augmentation correspondante des effectifs. Aussi, faute de crédits, les services des impôts n'ont pu remplir leur rôle efficacement malgré leur bonne volonté et leur compétence. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable pour accentuer les efforts nécessaires dans la répression des fraudes de créer un certain nombre de postes, ce qui contribuerait à résorber la crise de l'emploi.

D. O. M. (discrimination à l'admission des élèves de l'école militaire préparatoire du Tampon à la Réunion).

24085. — 15 novembre 1975. — M. Alain Vivien attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer sur le dispositif d'ordre réglementaire qui vise à n'accepter à l'école militaire préparatoire du Tampon que les enfants réunionnais, excitant ainsi les jeunes Français d'origine métropolitaine. Ce dispositif paraît d'autant plus discriminatoire qu'il n'existe que (trois écoles de ce type en France. Il lui fait observer que les écoles militaires préparatoires métropolitaines sont financées par le ministère des armées, contrairement à l'école militaire préparatoire du Tampon qui se trouve financée par des fonds du fonds d'action sociale obligatoire. Il lui demande: 1° si le mode de financement de l'école militaire préparatoire du Tampon ne contribue pas à renforcer une discrimination fâcheuse entre les élèves; 2° quelle solution il envisage pour régler ce problème.

Ecoles maternelles (besoins supplémentaires de postes d'enseignants dans les Côtes-du-Nord).

24086. — 15 novembre 1975. — **M. Josselin** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation de l'école enfantine de la commune d'Yvignac (Côtes-du-Nord). Quarante-deux enfants sont inscrits, une salle de classe est disponible, le logement du maître est prévu, mais cette école figure en douzième position sur la liste des besoins en classe maternelle du département des Côtes-du-Nord. Or six postes nouveaux seulement ont été attribués dans ce département. Il lui demande si des moyens supplémentaires en maîtres sont susceptibles d'être mis prochainement à la disposition de l'inspection d'académie des Côtes-du-Nord.

Etablissements universitaires (convention type du centre expérimental de formation des maîtres de l'université de Grenoble [Isère]).

24087. — 15 novembre 1975. — **M. Gau** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le très grand intérêt que présente le projet de centre expérimental de formation des maîtres, élaboré par le conseil de l'U. E. R. « formation des enseignants du second degré » de l'université scientifique et médicale de Grenoble et sur la très vive émotion provoquée dans cette université par la proposition qui lui a été faite le 17 septembre de conclure une convention type qui ne reprend aucune des idées directrices, ni aucun des aspects techniques du projet initial. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour qu'un projet qui avait fait l'unanimité des responsables au niveau de l'académie puisse être rapidement mis en œuvre dans le respect de son originalité.

Participation des travailleurs (fonds d'intéressement des travailleurs d'Idéal-Standard bloqués en banque à la suite du dépôt de bilan).

24088. — 15 novembre 1975. — **M. Pierre Joxe** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche**, dans quelles conditions il est possible de mettre fin à une situation scandaleuse résultant de l'application d'un texte surprenant qui permet, à l'occasion du dépôt de bilan d'Idéal-Standard, de bloquer en banque, au détriment des travailleurs de cette entreprise, les fonds d'intéressement qui sont pourtant prétendus être des salaires différés.

Enseignants (conditions de travail, recrutement et rémunération des professeurs techniques certifiés et des professeurs techniques adjoints).

24090. — 15 novembre 1975. — **M. Boulay** demande à **M. le Premier ministre**, 1^o de bien vouloir lui préciser où en sont : a) les projets de décrets permettant, d'une part, le recrutement des professeurs de l'enseignement technique long, au niveau certifié, d'autre part, la réalisation des mesures exceptionnelles d'accès des professeurs techniques adjoints de lycées, au corps des professeurs certifiés, par concours spéciaux, décrets qui ont reçu l'accord des ministères des finances et de la fonction publique ; b) les projets d'arrêtés organisant les concours spéciaux, ci-dessus désignés. 2^o De bien vouloir lui communiquer le résultat des négociations engagées entre le ministre de l'éducation et celui des finances pour : a) aligner les obligations de service des professeurs techniques sur celles des autres professeurs certifiés des enseignements généraux et scientifiques (le projet de décret a été transmis, début avril aux finances) puisque le ministre de l'éducation nationale a déclaré à l'Assemblée nationale, le 5 novembre 1974, que cette mesure était réalisée, la publication de ce décret ne devrait subir aucun retard ; b) abaisser les obligations de service des professeurs techniques adjoints de lycées et mettre à jour les textes actuels, compliqués et anachroniques, un projet de décret a également été transmis par le ministère de l'éducation au ministère des finances ; c) augmenter le contingent global des postes mis au concours spécial pour l'accès des professeurs techniques adjoints (dont le corps est mis en extinction) au corps des professeurs certifiés ; d) majorer de 40 points (proposition du ministre de l'éducation), l'indice terminal du corps des professeurs techniques adjoints de lycées, au titre de la promotion des enseignements technologiques longs. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour que les textes précisés ci-dessus soient rapidement publiés et pour que les propositions du ministre de l'éducation sur les obligations de service des professeurs techniques et des professeurs techniques adjoints, la revalorisation indiciaire du

corps des professeurs techniques adjoints, l'augmentation du nombre de postes aux concours spéciaux pour l'accès de ces maîtres au corps des professeurs certifiés, fassent l'objet de décisions gouvernementales rapidement appliquées, décisions répondant aux nécessités reconnues par le Président de la République et aux engagements écrits qu'il a pris devant le pays lors de la campagne des élections présidentielles dans le bulletin n° 8 spécial *Education nationale*, de ses perspectives d'action pour : « poursuivre et accentuer l'effort de revalorisation de l'enseignement technologique ».

Enseignants (conditions de travail, recrutement et rémunération des professeurs techniques certifiés et des professeurs techniques adjoints).

24091. — 15 novembre 1975. — **M. Boulay** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1^o de bien vouloir lui préciser où en sont : a) les projets de décrets permettant, d'une part, le recrutement des professeurs de l'enseignement technique long, au niveau certifié, d'autre part, la réalisation des mesures exceptionnelles d'accès des professeurs techniques adjoints de lycées au corps des professeurs certifiés, par concours spéciaux, décrets qui ont reçu l'accord des ministères des finances et de la fonction publique ; b) les projets d'arrêtés organisant les concours spéciaux, ci-dessus désignés. 2^o De bien vouloir lui communiquer le résultat des négociations engagées entre le ministère de l'éducation et celui des finances pour : a) aligner les obligations de service des professeurs techniques sur celles des autres professeurs certifiés des enseignements généraux et scientifiques (le projet de décret a été transmis, début avril, aux finances) puisque le ministre de l'éducation nationale a déclaré à l'Assemblée nationale, le 5 novembre 1974, que cette mesure était réalisée, la publication de ce décret ne devrait subir aucun retard ; b) abaisser les obligations de service des professeurs techniques adjoints de lycées et mettre à jour les textes actuels, compliqués et anachroniques, un projet de décret a également été transmis par le ministère de l'éducation au ministère des finances ; c) augmenter le contingent global des postes mis au concours spécial pour l'accès des professeurs techniques adjoints (dont le corps est mis en extinction) au corps des professeurs certifiés ; d) majorer de 40 points (proposition du ministre de l'éducation) l'indice terminal du corps des professeurs techniques adjoints de lycées, au titre de la promotion des enseignements technologiques longs. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour que les textes précisés ci-dessus soient rapidement publiés et pour que les propositions du ministre de l'éducation sur les obligations de service des professeurs techniques et des professeurs techniques adjoints, la revalorisation indiciaire du corps des professeurs techniques adjoints, l'augmentation du nombre de postes aux concours spéciaux pour l'accès de ces maîtres au corps des professeurs certifiés fassent l'objet de décisions gouvernementales rapidement appliquées, décisions répondant aux nécessités reconnues par le Président de la République et aux engagements écrits qu'il a pris devant le pays lors de la campagne des élections présidentielles dans le bulletin n° 8 spécial *Education nationale*, de ses perspectives d'action pour : « poursuivre et accentuer l'effort de revalorisation de l'enseignement technologique ».

Médecins (participation aux travaux de la commission médicale consultative d'un chef de service d'hôpital non universitaire maintenu en activité au-delà de soixante-cinq ans).

24092. — 15 novembre 1975. — **M. Cousté** demande à **Mme le ministre de la santé** : 1^o si un médecin hospitalier, chef de service d'un hôpital non universitaire, qui a été régulièrement maintenu en activité au-delà de soixante-cinq ans, est autorisé à siéger à la commission médicale consultative et à prendre part aux votes auxquels ses travaux peuvent donner lieu ; 2^o dans la négative, s'il lui semble normal que le service dont le titulaire se trouve dans la situation ci-dessus décrite, ne soit pas représenté à la commission médicale consultative dont la composition est ainsi réduite ; 3^o s'il ne lui semble pas normal de laisser émettre un avis sur l'avenir du service en question, sans la participation effective de celui qui en assure toujours la direction et, par conséquent, la responsabilité.

Infirmiers et infirmières (statistiques sur les diplômées d'Etat employées par les organismes de sécurité sociale).

24093. — 15 novembre 1975. — **M. Cousté** demande à **M. le ministre du travail** s'il est possible de connaître le nombre exact d'infirmières diplômées d'Etat, employées par l'ensemble des organismes de sécurité sociale, au 1^{er} janvier 1960 et au 1^{er} janvier 1975.

Assurance-vieillesse (progressivité des cotisations des sous-agents d'assurances o la Cavamaç).

24094. — 15 novembre 1975. — **M. Marc Bécam** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les inconvénients qui découlent du caractère forfaitaire de la cotisation que les sous-agents d'assurances doivent verser à la caisse d'allocation-vieillesse (dite Cavamaç) quel que soit le montant des commissions perçues, l'exonération n'étant prononcée qu'en dessous d'un chiffre fixé à 14 040 francs pour 1975. Il lui demande s'il ne lui paraît pas équitable de modifier ce système, et de fixer la cotisation au pourcentage des commissions perçues.

Pensions de retraite civiles et militaires (effet des nouvelles dispositions de la loi sur le divorce).

24095. — 15 novembre 1975. — **M. Claudius-Petit** demande à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** de bien vouloir lui préciser selon quelles modalités seront applicables, à compter du 1^{er} janvier 1976, les dispositions de l'article 13 de la loi n° 73-617 du 11 juillet 1975 portant réforme du divorce. Il appelle en particulier son attention sur l'importance qu'il y aurait à ce que ces nouvelles dispositions, modifiant l'article L. 44 du code des pensions civiles et militaires, s'appliquent à toutes les pensions liquidées à compter du 1^{er} janvier 1976, et non aux seules situations nées d'un prononcé de divorce ultérieur à cette date.

Enseignants (traitements des professeurs de l'académie de Versailles nommés avec retard).

24096. — 15 novembre 1975. — **M. Claude Weber** expose à **M. le ministre de l'éducation** que de nombreux professeurs, dépendant du rectorat de Versailles ont été nommés, cette année, lors de la dernière rentrée scolaire, avec des retards allant de une à quatre semaines. La responsabilité en incombe, paraît-il, à une machine électronique et à ses défaillances. Mais certains professeurs, qui ne sont nullement responsables du retard et qui ont gagné leur poste au reçu de la nomination, ne sont payés que depuis ce jour de prise de poste. Il y a là une injustice certaine. En conséquence, il lui demande quelles mesures seront prises afin que les personnels concernés touchent un traitement calculé à partir de la rentrée scolaire officielle.

Matières premières (évolution de l'indice des prix international depuis 1968).

24097. — 15 novembre 1975. — **M. Legrand** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** de bien vouloir lui faire connaître l'évolution de l'indice des prix international des matières premières importées (base 100) en 1968.

Industrie du bâtiment (maintien de l'emploi et de l'activité de l'entreprise Balency-Briard de construction industrialisée, à Ville neuve-le-Roi [Val-de-Marne]).

24098. — 15 novembre 1975. — **M. Kalinsky** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la situation de l'entreprise Balency-Briard spécialisée dans la construction industrialisée de maisons individuelles et dans la préfabrication lourde d'immeubles collectifs. A la suite de la réduction de l'activité dans le bâtiment, qui frappe tout particulièrement le secteur du logement social, Saint-Gobain-Pont-à-Mousson envisage de supprimer le secteur de préfabrication lourde de sa filiale Balency-Briard et de fermer les usines de Villeneuve-le-Roi (94) et de Longjumeau (91). Cette suppression aurait pour résultat d'entraîner des dizaines de licenciements dans un secteur où les besoins sont loin d'être satisfaits puisque le nombre des mal logés ne cesse d'augmenter tandis que diminue le nombre de logements sociaux financés et construits. Elle porterait, en outre, atteinte à un outil de production moderne, les techniques de pré-fabrication françaises étant justement réputées dans le monde entier. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il entend prendre : 1° pour empêcher tout licenciement collectif à l'entreprise Balency-Briard ; pour maintenir et développer le potentiel de production de cette entreprise, notamment à Villeneuve-le-Roi et Longjumeau.

Education physique et sportive : (lycée de Montreuil : suppression de postes de professeurs).

24099. — 15 novembre 1975. — **M. Odru** attire l'attention de **M. le ministre de la qualité de la vie (Jeunesse et sports)** sur la situation de l'éducation physique au lycée de Montreuil (Seine-Saint-Denis). Un poste et demi de professeur d'éducation physique a déjà été, sous forme de transfert, supprimé en avril 1975. Un mois après la rentrée scolaire 1975, un autre professeur est muté à l'institut national des sports par le secrétariat d'Etat qui profite de l'occasion pour transférer ce poste, sans qu'il soit tenu compte que l'emploi du temps est établi depuis le mois de juin. L'opération de transfert équivalant à une suppression de poste fait que 200 élèves du lycée n'ont plus d'éducation physique et qu'une section sportive de l'A.S.S.U. disparaît. Parmi les élèves lésés se trouvent des jeunes qui passent à la fin de l'année scolaire un examen avec épreuve d'éducation physique. La commission paritaire centrale, qui aurait dû avoir à connaître de ce transfert de poste, a été mise devant le fait accompli, ainsi que le chef d'établissement, le censeur d'établissement, les enseignants d'éducation physique, les élèves eux-mêmes à qui l'on supprime une matière indispensable à la bonne marche de leurs études et à leur formation. Solidaire des syndicats d'enseignants du lycée de Montreuil, des associations de parents d'élèves et des élèves, **M. Odru** lui demande s'il ne compte pas revenir sur sa décision pour que soit rétabli le poste qui vient d'être supprimé, dans l'intérêt des lycéens et également des candidats, au nombre de 400, ayant obtenu la moyenne au professorat d'éducation physique et sportive, et qui sont voués au chômage à cette rentrée scolaire.

Industrie du bâtiment (maintien de l'emploi et de l'activité de l'entreprise Balency-Briard de construction industrialisée à Villeneuve-le-Roi [Val-de-Marne]).

24100. — 15 novembre 1975. — **M. Kalinsky** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur la situation de l'entreprise Balency-Briard spécialisée dans la construction industrialisée de maisons individuelles et dans la préfabrication lourde d'immeubles collectifs. A la suite de la réduction de l'activité dans le bâtiment, qui frappe tout particulièrement le secteur du logement social, Saint-Gobain-Pont-à-Mousson envisage de supprimer le secteur de préfabrication lourde de sa filiale Balency-Briard et de fermer les usines de Villeneuve-le-Roi (94) et de Longjumeau (91). Cette suppression aurait pour résultat d'entraîner des dizaines de licenciements dans un secteur où les besoins sont loin d'être satisfaits puisque le nombre des mal logés ne cesse d'augmenter tandis que diminue le nombre de logements sociaux financés et construits. Elle porterait en outre atteinte à un outil de production moderne, les techniques de préfabrication françaises étant justement réputées dans le monde entier. Il lui demande en conséquence quelles mesures il entend prendre : 1° pour maintenir et développer le potentiel de production de cette entreprise, notamment à Villeneuve-le-Roi et Longjumeau ; 2° pour développer la construction de logements sociaux à la mesure des besoins des mal logés.

Chemin de fer (suppression de la voie ferrée de Somain à Vieux-Condé reliée au réseau S.N.C.F.).

24101. — 15 novembre 1975. — **M. Bustin** expose à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** qu'il vient de constater que, sur le territoire de la commune de Vieux-Condé, une entreprise procède à l'enlèvement de la voie ferrée de Somain à Vieux-Condé. Cette liaison ferroviaire à caractère international, puisqu'elle permet la liaison avec la région de Tournai (Belgique) a été créée en 1874 par la Compagnie des Mines d'Anzin. Actuellement, elle permet le transport de charbon extrait de quelques puits encore en activité, ainsi que la production de plusieurs entreprises dont la survie dépend de cette voie de communication qui effectue la liaison avec le réseau S.N.C.F. Cette liaison industrielle, compte tenu de son importance, a été reprise dans le S.D.A.U. de l'arrondissement de Valenciennes, document approuvé par **M. le préfet de région** en date du 2 août 1974. Le démantèlement de la voie de chemin de fer de Somain-Vieux-Condé-Peruwelz met en péril non seulement le maintien d'un certain nombre d'industries dans le Valenciennois, mais compromet l'avenir de la région de Condé où les problèmes de l'emploi sont préoccupants. D'autre part, cette ligne pourrait être utilisée pour les transports en commun qui souffrent d'insuffisance dans cette région. En conséquence, il lui demande de lui faire connaître : 1° les raisons qui motivent cette opération de

démantèlement ; 2° l'administration qui est à l'origine de cette décision ; 3° à quelle date la commune de Vieux-Condé et le conseil général du Nord ont été informés et consultés.

Mineurs (médaillés du travail des Charbonnages de France).

24103. — 15 novembre 1975. — **M. Legrand** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** sur la demande justifiée, d'amélioration de la gratification accordée aux médaillés du travail des Charbonnages de France. Le métier de mineur est particulièrement pénible, malsain et dangereux. Bien des mineurs victimes d'accidents graves ou atteints de maladies professionnelles ne peuvent atteindre les trente ans de services. En conséquence, il lui demande s'il ne juge pas nécessaire d'étendre les dispositions en vigueur à Electricité et Gaz de France et aux Charbonnages de France.

Impôts locaux (taux des contributions locales pour 1975.)

24104. — 15 novembre 1975. — **M. Combrisson** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, que les contributions locales 1975 sont présentement mises en recouvrement. Elles constituent souvent une bien désagréable surprise pour de nombreux contri-

buables, tellement leur augmentation est sensible. Cette augmentation est accentuée pour de nombreux foyers en raison des modifications des bases d'imposition de la taxe d'habitation qui frappent notamment les H. L. M. et les petits pavillons. En 1976, et d'après les prévisions de la loi de finances, les impôts locaux seront encore supérieurs de 22 p. 100 à ceux de 1975. La progression de l'impôt-ménage sera en 1976 de 55 p. 100 par rapport à 1973 et de plus de 100 p. 100 par rapport à 1970. Par ailleurs, la crise économique se répercute sur le V. R. T. S. dont la progression est considérablement ralentie et dont la part attribuée en fonction de l'impôt-ménage atteindra 40 p. 100 en 1976. La combinaison de ces deux éléments est source nouvelle d'augmentation des impôts locaux dont votre politique est seule responsable. Etant donné que le fonds d'équipement des collectivités locales n'est pas doté en 1976 et que les promesses faites par le Gouvernement quant aux dépenses de police, de justice et autres ne sont pas tenues, les maires et leurs conseils municipaux aux prises avec l'élaboration des budgets communaux 1976 et victimes d'accusations irrecevables portées par certains ministres voire par M. le Président de la République, demandent réponse aux questions posées par la résolution unanime du congrès des maires de France. Il demande par ailleurs que soit donnée réponse à sa question écrite n° 20852 du 20 juin 1975 relative au V. R. T. S.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances
du vendredi 14 novembre 1975.

1^{re} séance : page 8393 ; 2^e séance : page 8423.