

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960COMPTE RENDU INTEGRAL — 40^e SEANCE2^e Séance du Jeudi 19 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Haute Cour de justice. — Scrutins pour l'élection de juges titulaires et de juges suppléants (p. 2611).
2. — Loi de finances pour 1960 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2612).

*Travaux publics et transports (suite).*III. — *Marine* marchande (suite).*

MM. Cassagne, Coudray, Richards, Fraissinet, Duchesne, Buron, ministre des travaux publics et des transports.

*Titre III: adoption.**Titre IV:*

Amendement n° 29 rectifié de M. Fraissinet: MM. Fraissinet, le ministre des travaux publics, Denvers, Christian Bonnet, Marc Jacquet, rapporteur général, Bignon, de Graclà, Michaud. — Retrait.

Adoption du titre IV.

Titre V (autorisation de programme): adoption.

Titre V (crédit de paiement): adoption.

Titre VI (autorisation de programme): adoption.

Titre VI (crédit de paiement): adoption.

*Art. 29 — Adoption.**Art. 98. — Adoption.*

Suspension et reprise de la séance

I. — *Travaux publics et transports (Tourisme).*

MM. Ebrard, rapporteur spécial; Reynaud, président de la commission; Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Regaudie, Jaillon, Anthonioz, Laurin, rapporteur pour avis.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Haute Cour de justice. — Résultat des scrutins pour l'élection de juges titulaires et de juges suppléants (p. 2636).
4. — Renvoi pour avis (p. 2636).
5. — Ordre du jour (p. 2636).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

HAUTE COUR DE JUSTICE

Scrutins pour l'élection de juges titulaires et de juges suppléants.

M. le président. L'ordre du jour appelle les scrutins simultanés, dans les salles voisines de la salle des séances, pour l'élection:

1° De sept jurés titulaires de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée;

2° De sept jurés suppléants de cette haute juridiction.

Les candidatures ont été affichées le 12 novembre, publiées à la suite du compte rendu intégral de la séance du même jour et au *Journal officiel — Lois et Décrets —* du 13 novembre 1959.

Ces scrutins sont secrets. La majorité absolue des suffrages exprimés est requise aux deux premiers tours de scrutin; au troisième tour, la majorité relative suffit et, en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Les bulletins devront être mis dans l'urne sous enveloppe.

Seront considérés comme valides les suffrages exprimés par une enveloppe contenant, soit plus de noms que de sièges à pourvoir, soit le nom d'une personne non député.

Je prie MM. les secrétaires de bien vouloir désigner deux d'entre eux pour présider les bureaux de vote installés dans les salles voisines.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre de nos collègues qui procéderont à l'établissement des listes de votants.

(Il est procédé au tirage au sort.)

M. le président. Sont désignés: MM. Godonnèche, Radius, Quinson et de Bénouville.

Les scrutins vont être annoncés dans le Palais et seront ouverts dans cinq minutes.

Ils seront clos à quinze heures cinquante-cinq minutes.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

(DEUXIÈME PARTIE.)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie. (Rapport n° 328.)

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 2 heures 5 minutes ;

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 8 heures 25 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures ;

Commission des affaires étrangères, 10 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 5 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 3 heures, 25 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 6 heures 50 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 3 heures 50 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 20 minutes ;

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 35 minutes ;

Groupe socialiste, 2 heures 45 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 20 minutes ;
Isolés, 35 minutes.

La commission de la défense nationale et des forces armées a épuisé son temps de parole.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (Suite.)

III. — Marine marchande (suite.)

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits de la marine marchande.

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

M. René Cassagne. Monsieur le ministre, si j'étais un vœux parlementaire, j'userais sans doute de quelque astuce oratoire avant d'entrer dans le vif du sujet. Mais, pour être clair et en même temps très bref, je vous expose tout de suite les raisons de notre mécontentement.

Nous sommes très mécontents parce que vous avez utilisé une mauvaise méthode de travail. Vous prenez des décisions dans le secret du cabinet, avec un certain nombre d'experts, et lorsque nous vous indiquons que vos décisions auront des répercussions fâcheuses, vous ne voulez cependant pas les modifier.

Vous avez cependant à votre disposition des organismes qui ont été créés spécialement pour vous aider. Il existe un Conseil économique et social ; or, il n'a pas été consulté sur le problème de la crise qui frappe toutes les industries navales.

Il existe un comité consultatif de la marine marchande, et nous avons entendu plusieurs orateurs vous reprocher, ce matin, de ne l'avoir pas consulté. Certaines organisations syndicales vous ont demandé également de bien vouloir tenir une sorte de conférence au sommet, suivant une formule à la mode.

Rien n'a été fait dans cet esprit et nous sommes dans l'obligation de nous incliner devant des rapports élaborés par un certain nombre de personnes, dont je ne discute pas la valeur, mais qui auraient certainement gagné à consulter très sérieusement d'autres personnes également qualifiées pour traiter de ces problèmes.

Je reconnais la valeur de votre argumentation lorsque vous nous indiquez que nous sommes en pleine crise mondiale des industries navales. Vous avez raison et les chiffres que nous pourrions vous donner ne feraient que confirmer ceux que vous possédez et qui sont très nombreux. Cependant, cette crise mondiale n'a pas entraîné dans tous les pays des attitudes de repli ou d'abandon, loin de là ! Ainsi, certains pays, sachant que les crises de la construction navale sont cycliques, commencent déjà à établir des programmes pour l'avenir.

C'est vrai pour l'Allemagne et même, paraît-il, pour l'Italie ; c'est vrai pour un grand pays qui est en train de lancer un défi économique au monde, la Russie soviétique, qui aide la Pologne et même l'Égypte, puisqu'on dit que dans quelques temps elle affectera des crédits importants aux chantiers navals d'Alexandrie, pour leur permettre d'accroître leur importance et, par là-même, de devenir concurrentiels pour nos chantiers du bassin méditerranéen.

Vous contraignez à la fermeture ou à la reconversion un certain nombre d'entreprises, monsieur le ministre ; êtes-vous sûr de ne pas le regretter un jour ?

Vous déclarez : nous augmentons l'aide déjà consentie et nous essayons, justement, de prévoir l'avenir en assurant les reconversions indispensables et même, d'abord, une concentration.

Cela répond à une première loi, dont la valeur est maintenant reconnue, sur le plan technique, et je ne discuterai pas la nécessité de son application. Mais la concentration peut s'opérer de plusieurs manières.

Etes-vous sûr que la manière dont vous avez essayé de résoudre le problème constitue la meilleure formule de concentration ? Est-ce que, dans l'aménagement harmonieux du territoire, il n'y aurait pas place pour une concentration qui se ferait par spécialisation ? Etes-vous sûr aussi de ne pas mettre le doigt dans un engrenage terrible. Est-ce que, demain, si, comme je le souhaite — comme nous le souhaitons — l'Europe se réalise, on ne nous expliquera pas, au nom de cette fameuse loi de concentration, que d'autres pays sont plus qualifiés que le nôtre pour mener à bien la construction navale ?

A cette série de questions, je serais heureux d'avoir une réponse.

Vous dites aussi — cela résulte de vos rapports et de vos explications — que le pétrole saharien qui va irriguer la France raccourcira les circuits et que la construction d'oléoducs fera diminuer le fret. C'est certain, mais je vous pose alors les questions suivantes :

Les raffineries françaises, dans le moment présent, sont-elles capables de traiter tout le pétrole saharien ?

Tous les besoins de la France seront-ils couverts par le pétrole saharien, surtout en ce qui concerne les produits lourds ?

N'y aurait-il pas un double circuit à établir vers la France et les pays étrangers et de l'étranger vers la France ?

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. C'est tout l'espoir.

M. René Cassagne. Pensez-vous, monsieur le ministre, que l'armement français doit être envisagé dans cette perspective ou que, d'ores et déjà, nous devons abandonner une partie de cet armement aux entreprises étrangères ?

Vous vous référez aussi au Marché commun, déclarant que le traité de Rome nous interdit de maintenir notre aide à la construction navale. C'est vrai ; mais pouvez-vous nous assurer que, dans le cadre même du Marché commun, d'autres pays n'aident pas, à leur manière, leur construction navale ? Ne sommes-nous pas capables, nous aussi, de faire preuve d'initiative en l'occurrence ?

Et — je fais ici appel à vos sentiments européens — avons-nous franchement posé et discuté ce problème avec ces pays ? Avons-nous essayé de décider en commun de promouvoir une politique intelligente de défense envers les autres pays qui, hors du Marché commun, n'hésiteront pas, demain, à aider leur construction navale ?

Comme vous êtes très sûr, malgré tout, de vos calculs, vous décidez : il faut aller à la reconversion.

Cela appelle de ma part une question, que je ne souhaite pas embarrassante pour vous — mais je n'ai pu encore obtenir qu'il y soit répondu nettement — espérant, au contraire, que vous m'apporterez des éléments précis :

Qu'est-ce que la reconversion, si ce n'est un mot magique derrière lequel nos techniciens s'abritent trop souvent pour élaborer une solution nébuleuse quand ils sont incapables de trouver des réponses précises aux questions qui se posent ?

On parle trop souvent de reconversion sans avoir ce qu'on met derrière ce mot : ni quelles mesures pratiques et sûres on veut prendre.

La reconversion n'est pas une panacée universelle. Pour le moment, qui dit reconversion dit substitution d'une activité à une autre. Donc, dans l'immédiat au moins, la reconversion

n'implique pas d'expansion et elle revient à prendre des positions qui avaient déjà une valeur reconnue par d'autres activités.

Je citerai un seul exemple. Il existe, dans le département de la Gironde, une grande entreprise — les Forges et Chantiers navals de la Gironde — qui a voulu, il y a quelques jours, réaliser une reconversion et fabriquer des tubes. A cet effet, elle a dû assumer les commandes et les activités d'une petite entreprise voisine. Le résultat en a été de fournir du travail à une vingtaine d'ouvriers des Forges et Chantiers navals de la Gironde et, en conséquence, de faire inscrire au fonds de chômage vingt ouvriers de la petite entreprise.

Si c'est là ce que vous entendez par reconversion, nous n'en voulons pas.

La formation professionnelle ne s'adapte pas du jour au lendemain. L'outillage, les services commerciaux changent. Il faut, à la reconversion, du temps et des capitaux. Il ne peut pas être question de reconversion dont résulteraient des milliers d'heures de chômage.

Je vous mets en garde contre tout ce que certaine reconversion peut comporter de craintes et d'amertumes puisque, sans savoir de quoi demain serait fait, elle contraindrait à modifier les activités résultan d'un plan de modernisation dont on poursuivait la réalisation.

Les techniciens de cette reconversion, qui sont sans doute ceux-là qui avaient établi les perspectives du plan, sont-ils au moins bien sûrs, aujourd'hui, de ne pas commettre de dramatiques erreurs ?

Il y a quelque temps, au nom d'un plan, on a demandé dans ma région, exactement à Bassens, petite ville avant-port de Bordeaux, de construire une forme de radoub de 5 milliards de francs. Les travaux sont en cours et cette forme de radoub sera bientôt terminée... au moment même où quelques unes des décisions prises vont aboutir à la fermeture des chantiers navals de la Gironde.

Les experts et les techniciens qui ont accepté la décision initiale et qui, maintenant, agissent en sens exactement contraire, sont-ils vraiment sûrs, en leur âme et conscience, qu'ils ne se trompent pas une nouvelle fois ?

Monsieur le ministre, à tous ces problèmes que je viens d'évoquer et qui sont de technique et d'administration pure, vient s'ajouter un problème humain qui, pour moi, domine tous les autres.

C'est si vrai que M. le secrétaire général à la marine marchande vient de m'envoyer des lettres, que j'ai reçues hier matin. Il m'est demandé de les transmettre à toutes les familles d'ouvriers des chantiers navals pour leur expliquer qu'on fera le maximum en leur faveur. Mais rien de clair, rien de précis n'est indiqué dans ces lettres ministérielles. En conséquence, la transmission que j'en effectuerai aux familles intéressées ne leur apportera qu'un peu plus d'angoisse.

Pourtant, mes chers collègues, si nous aimons la politique, c'est que nous croyons pratiquer un art qui doit permettre de libérer l'individu de toutes les servitudes qui l'oppriment. Or, la plus grave, la plus importante des servitudes qui peuvent opprimer un chef de famille à l'heure actuelle, c'est l'obligation qui lui est faite d'assurer la vie de sa famille dans des conditions décentes.

Prendre un certain nombre de décisions avec le seul esprit de géométrie, de technicité, en oubliant l'humanisme indispensable, c'est se préparer, peut-être, des échecs redoutables. Car, monsieur le ministre — et, par vous, je m'adresse à tous ceux qui, autour de vous, vous conseillent — même si tous vos calculs étaient justes, même si vos pronostics devaient se vérifier, même si vous aviez l'orgueilleuse certitude d'avoir, vous et vous seul, raison, n'oubliez pas que de vos décisions dépendent le travail, les conditions d'existence même de milliers d'individus.

Le souci de préparer l'avenir par une politique à la fois sage et audacieuse — cela n'est pas incompatible — et d'adapter les plans des techniciens à la vie de la population laborieuse n'apparaît pas dans le cahier que vous présentez à l'Assemblée. C'est d'ailleurs le reproche qu'on pourrait faire à l'ensemble du budget. Or, dans nos économies modernes, le rôle du budget de toutes les collectivités n'est pas seulement d'assurer la vie administrative de la commune, du département, de la nation ; c'est aussi de promouvoir une vie sociale nouvelle, une économie en expansion, un développement harmonieux ; c'est de prévoir largement l'avenir en tenant compte du présent et, selon le mot magnifique de Jaurès, « aller à l'idéal et comprendre le réel ».

C'est parce que nous n'avons pas trouvé cela dans votre projet, monsieur le ministre, c'est parce que les explications qui nous ont été fournies nous paraissent trop insuffisantes, c'est parce que vous avez négligé, avant de prendre vos décisions, les confronta-

tions indispensables qui auraient sans doute pu vous assurer l'appui d'énergies nouvelles et une aide supplémentaire, que mes amis et moi-même refuserons de vous apporter notre concours. (Applaudissements sur divers bancs à l'extrême gauche.)

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

M. Georges Coudray. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, ce matin et à l'instant encore les orateurs ont traité très largement de la crise de la construction navale et affirmé sa gravité.

Ce qui caractérise la crise que nous traversons aujourd'hui par rapport à celles que nous avons connues au cours des années précédentes c'est qu'elle ne semble pas, fondamentalement, en revêtir la fugacité, qui tenait à des événements mondiaux de caractère économique et politique passagers.

Mon intention n'est pas de revenir sur le problème général de la crise des chantiers navals ou sur ses causes mais d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'un des secteurs particuliers de cette construction navale. On a souligné ce matin et encore à l'instant combien est redoutable la crise des grands chantiers de construction ainsi que celle dont souffrent les chantiers de réparations, combien est grande la menace de chômage qui pèse sur chacun d'eux.

Je veux me borner à exposer les répercussions fâcheuses qui pourraient résulter de certaines mesures intérieures sur un secteur bien déterminé de la construction navale, celui des petits chantiers qui construisent de petites unités destinées soit à la pêche hauturière — les chalutiers — ou des unités de court passage, de courte traversée. Il en existe trois ou quatre en France qui emploient chacun de cent à trois cents ouvriers. Ils ne demandent pas une aide nouvelle à l'Etat car ils ont réussi, avec la loi d'aide et grâce aussi à leur volonté de s'adapter à la construction navale moderne, à surmonter les difficultés et à se maintenir ; la plupart d'entre eux sont même prêts à faire face à la concurrence qui résultera de l'ouverture du Marché commun.

Ce que ces petits chantiers demandent au Gouvernement, c'est de ne pas organiser leur démembrement. Or, n'est-il pas vrai qu'il existe place Fontenoy un projet de marché aux termes duquel on ferait construire pour un Etat étranger, qui d'ailleurs n'appartient pas au Marché commun, un grand cargo et qu'en compensation on importerait de ce pays une dizaine de petits navires ? S'il en est ainsi, vous concevez les conséquences qui en résulteraient pour ces petits chantiers. La réduction des commandes serait telle que nous assisterions au début de l'année prochaine, dans quelques semaines, au plus dans quelques mois, à un licenciement massif des ouvriers ; la fermeture même de certains de ces établissements ne tarderait pas à intervenir.

Je sais qu'il est nécessaire, dans les traités commerciaux, de prévoir des compensations mais le ministère de la marine marchande paraît avoir envisagé un choix parmi les compensations avec quelque insuffisance d'information ou une certaine légèreté. On ne peut tout de même pas déshabiller Paul pour habiller Pierre.

Bien plus, à ce choix que j'estime un peu inconsidéré s'ajoute une responsabilité particulière du ministère de la marine marchande : c'est précisément parce que les conditions d'application de la loi d'aide sont parues tardivement que ces chantiers n'ont pas été en mesure de présenter en temps voulu leurs prix à l'armement français, pour faire face à la concurrence étrangère, alors que ces prix étaient tout à fait compétitifs.

Devant cette responsabilité, je suis obligé de vous demander, monsieur le ministre, de prendre conscience des conséquences de la mesure dont j'ai parlé.

Le drame des grands chantiers ne m'échappe pas. Ce matin, mes chers collègues, vous avez entendu mon ami M. Rombeaut, député de Saint-Nazaire, exposer avec talent, avec son cœur, avec la connaissance qu'il a des problèmes ouvriers, la gravité de la situation qui résultera, dans sa circonscription, de la crise des chantiers navals. Eh bien ! je suis sûr que notre collègue ne veut pas que l'on sauve du chômage les grands chantiers navals en organisant le chômage des petits.

Je voudrais maintenant aborder un second problème qui se pose au département ministériel de la marine marchande et présenter quelques observations à propos de l'apprentissage maritime.

La France, mes chers collègues, est venue tard à l'apprentissage maritime, bien longtemps après les grandes nations traditionnellement maritimes, telles que l'Angleterre ou la Norvège, et, de ce fait, cette organisation est à peine arrivée à l'âge adulte, sa

démarche est quelque peu hésitante. Je ne pense pas que son existence soit en cause. Tout le monde maritime rend hommage à l'institution et reconnaît les immenses services qu'elle a rendus. Grâce à l'apprentissage maritime, le niveau de la valeur des équipages a été élevé. Grâce à lui, nous pouvons aujourd'hui apercevoir les promesses d'une promotion sociale dans le personnel maritime.

Depuis qu'existe l'enseignement maritime, l'enseignement des cadres qui forment nos officiers mécaniciens et nos officiers de pont, nous n'avons jamais réussi — c'est une de nos préoccupations, à nous, membres du Parlement — à organiser ce passage des équipages vers les cadres, ce passage des élites découvertes trop tard, des titulaires de petits brevets, vers des cadres d'officiers.

Aujourd'hui — et nous nous en félicitons — l'apprentissage maritime peut permettre ce passage. Je souligne que le succès obtenu par cette institution tient sans doute pour une bonne part à ce qu'elle ne présente pas le même caractère que celui de l'enseignement maritime en général. Ce n'est pas l'Etat qui l'inspire, ce n'est pas l'Etat qui l'organise. C'est la profession.

Je vous demande, monsieur le ministre, de lui conserver demain ce caractère professionnel. Gardez-vous d'y porter atteinte. Conservez-lui cette liberté, si scrupuleusement observée jusqu'à maintenant, et qui a été si propice à son épanouissement, à son succès et à son action.

Aidez l'apprentissage maritime, contrôlez-le mais ne touchez pas à son statut, ne l'embarrassez pas d'un appareil administratif excessif.

Ma deuxième observation concerne les conditions matérielles de fonctionnement de cet enseignement.

Au cours de votre visite de l'école d'apprentissage maritime de Saint-Malo, dimanche dernier, monsieur le ministre, vous avez pu mesurer l'insuffisance en équipement et en locaux de ce grand centre de recrutement des équipages de notre marine marchande ainsi que la misère de son internat.

Sans doute avez-vous été convaincu de la nécessité d'y effectuer quelques investissements dont je veux croire que votre budget vous fournira la possibilité.

Ma troisième observation traitera des conséquences de la crise de l'armement sur l'apprentissage maritime.

Les effectifs des élèves sortant des écoles d'apprentissage maritime à la fin de cette année ont été excédentaires. Cent cinquante à deux cents mousses, en effet, n'ont pas trouvé d'embarquement.

La raison bien simple et bien connue en est la crise de l'armement dont on a parlé, ce matin, à plusieurs reprises.

Je ne conteste pas la gravité de cette crise, mais il ne faudrait pas en conclure que nos écoles sont devenues trop nombreuses et trop grandes. En effet, il reste un grand secteur de la navigation maritime qui est resté jusqu'à présent à l'écart de l'apprentissage maritime, celui de la pêche. L'obligation d'avoir de vingt à vingt-cinq ans pour embarquer et d'être titulaire du certificat d'apprentissage maritime est limitée aux navires de 250 tonneaux. Elle touche, dans la pêche, 160 navires sur 600 navires de plus de 75 tonneaux armés à la pêche.

L'heure est donc venue d'étendre l'obligation, de manière à donner une formation maritime à la plupart des mousses de la pêche. La qualité des équipages de pêche sera très importante demain, lorsque le marché commun sera largement entré en application. Il semble d'ailleurs que l'armement ait fort bien compris ce problème et qu'il soit disposé aujourd'hui à l'extension de cette obligation jusqu'aux navires de cent tonneaux. Une telle décision correspondrait à l'embarquement d'environ 200 nouveaux mousses, ce qui résorberait très largement l'excédent dont j'ai parlé. Le problème est de savoir si, dans le budget actuel, la subvention à l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime sera suffisante pour permettre ce transfert. Ce sera à vous, monsieur le ministre, de nous le préciser tout à l'heure. S'agissant, en tout cas, de conversion d'écoles de commerce en écoles de pêche, les investissements sont assurément moins importants. L'obstacle qui, depuis quelques années, retarde cette mesure reconnue nécessaire, celui des crédits, est au moins diminué sensiblement.

Telle est la troisième et dernière observation que je voulais présenter à l'occasion de la discussion de ce budget de la marine marchande. (Applaudissements au centre gauche.)

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

M. Arthur Richards. Monsieur le ministre, mesdames messieurs, notre collègue M. Orrion, député maire de Nantes, intervenant au sujet des crédits du plan d'équipement, a fort clairement exposé des craintes et des desiderata bien compréhensibles pour les Bordelais, députés ou non.

De son côté, notre collègue M. René Cassagne a exprimé fort justement ses propres considérations.

Soucieux de ne pas abuser de l'attention de l'Assemblée, j'indique seulement à M. le ministre des travaux publics, chargé de la marine marchande, que nous comptons absolument sur son sens de l'équité et sur une exacte appréciation de l'état avancé des perfectionnements techniques des chantiers de la Gironde pour que ces derniers ne soient pas autoritairement mis dans l'impossibilité, à partir de 1962, de prendre celles des commandes de constructions navales qu'ils se révéleraient en mesure d'obtenir en compétition avec les autres chantiers suffisamment modernisés.

Sous cette réserve essentielle, qui est partagée par tous les élus de la Gironde, M. le président de l'Assemblée nationale en tête, je suis tout à fait d'accord sur la nécessité, pour le groupe qui contrôle les chantiers de la Gironde, de s'orienter sans retard et sans timidité vers de nouvelles activités afin que, d'ici deux à trois ans, l'ordre règne dans la construction navale et que l'espoir de l'embauche se soit substitué au risque du chômage, notamment dans les chantiers de Bordeaux. (Applaudissements.)

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

M. Jean Fraissinet. Mesdames, messieurs, au cours de ce débat déjà long, tout a été dit et très bien dit quant aux conséquences de causes qui n'ont peut-être pas toujours été très clairement définies, pour la raison majeure qu'elles sont très généralement ignorées.

J'espère que vous excuserez alors un professionnel chevronné, qui garderait le silence s'il n'était inspiré que du souci de la défense de ses intérêts professionnels, de vous apporter le fruit d'une longue expérience.

Il s'agit d'abord de définir la marine marchande française.

Avec tous les éléments maritimes dont nous disposons — je le rappelle cette nuit au sujet du budget de la marine nationale — avec vingt-six départements maritimes métropolitains, 32.211 kilomètres de côtes maritimes, en y comprenant seize départements et quatre territoires d'outre-mer et les douze États membres de la Communauté, la marine marchande devrait passionner l'opinion publique française. En fait, elle l'attire, puisque, chaque fois que nous organisons des croisières, nous faisons le plein de nos navires. Mais, au vrai, on se heurte à une incompréhension générale parce qu'on a lassé, je crois, l'opinion publique en refusant obstinément de poser les problèmes sous leur véritable aspect, ce que je vais m'efforcer de faire.

En effet, il est assez paradoxal de constater qu'au moment où sévit une crise internationale que nul ne conteste, la marine marchande française paraît moins atteinte que d'autres, alors que des armateurs français ont souvent proclamé, non sans raison, qu'elle était affligée de tares congénitales. Eh bien! cette situation qui pourrait étonner au premier abord, est très facile à expliquer.

Je vous demande, en effet, de considérer que, sur les 4 millions 236.000 tonnes qui constituaient la marine marchande au 1^{er} janvier dernier, 376.000 tonnes étaient affectées au cabotage réservé, 1.577.000 aux pétroliers, 880.000 aux sociétés d'économie mixte, ce qui faisait un total de 2.833.000 tonnes.

Or, dans ces secteurs, le pavillon français est, pour un temps — je ne dis pas à titre définitif, car de grands périls le menacent — totalement ou partiellement affranchi de la concurrence étrangère.

Je tiens à préciser — car je constate souvent combien l'ignorance est répandue en ce domaine — que le cabotage réservé n'existe qu'entre la métropole et les départements d'Afrique du Nord ainsi que notre ancien protectorat de Tunisie, avec, pour celui-ci, une variante que le rapporteur de la commission des finances a d'ailleurs exposée dans son rapport. Par conséquent, dans ce secteur, pas de concurrence étrangère.

M. Félix Kir. C'est déjà un résultat.

M. Jean Fraissinet. Du côté des pétroliers, la situation n'est pas aussi absolue. Un grand nombre de pétroliers sont exploités par des raffineurs et, pratiquement, un pourcentage que j'hési-

terais à citer, mais qui doit être de l'ordre de 80 p. 100 des pétroles importés en France, est transporté sous pavillon français.

Et puis, il y a les compagnies d'économie mixte dont je ne parlerai pas pour l'instant, car je vais être extrêmement abusif cet après-midi, devant reprendre, en effet, la parole tout à l'heure pour défendre un amendement les concernant particulièrement. Les deux compagnies mixtes — c'est, du moins, ma thèse, mais ce n'est pas toujours celle d'autres armateurs — sont pratiquement affranchies des nécessités de la rentabilité par les subventions qui leur sont attribuées.

Et puis, *last but not least*, s'il est permis d'employer une expression britannique à cette grande tribune française, il faut aussi penser à la zone franc. Or, à l'intérieur de cette zone, existaient des courants établis très importants qui ne faisaient l'objet d'aucun monopole, sauf quelques cas particuliers, pour le pavillon français, mais dont celui-ci bénéficiait tout de même.

Je puis vous citer des exemples très caractéristiques. Nous avons récemment abandonné nos protectorats et notamment celui du Maroc. Certains — je n'étais pas du nombre — je n'aborde d'ailleurs pas du tout le fond de la question, me limitant au problème de la marine marchande — prétendaient que c'était la meilleure façon de sauvegarder dans ces pays la présence française.

Or, j'ai consulté les statistiques de la chambre de commerce de Marseille. En deux ans, le nombre des passagers transportés entre Marseille et les ports du Maroc est tombé de 189.000 à 82.000. De même, sur la ligne d'Indochine, ce nombre est tombé de 27.000 à 5.000 et je constate que l'ensemble de la zone franc représente présentement 94,5 p. 100 du trafic du port de Marseille.

Par conséquent, je résume: cabotage réservé, importations de pétrole, zone franc où n'existe pas de monopole — n'importe quelle compagnie étrangère peut mettre, par exemple, un navire sous charge au Havre pour la côte occidentale africaine — mais où il y a tout de même des courants établis, actuellement déclinants. Hors de ces secteurs, c'est le long cours international dans lequel le pavillon français décline. Je n'ose pas dire qu'il a disparu, car ce ne serait pas absolument exact, mais il n'est pas exagéré d'affirmer, monsieur le ministre, qu'il est en voie de disparition.

Il est bien évident qu'il faut prendre conscience de ces réalités, si dures, si rébarbatives soient-elles, et tâcher de remédier aux causes.

Quant aux causes — je sais très bien que je vais heurter quelques préjugés et ajouter quelques impopularités à celles dont je suis déjà affligé en proclamant, à cet égard, des vérités trop souvent contestées — je rappelle que le pavillon français est, après le pavillon américain, le plus cher qui soit au monde.

Je me hâte d'ajouter que je ne voudrais pas que, sur certains bancs de l'Assemblée, on dise: voilà un armateur capitaliste qui vient encore proclamer que ses profits sont insuffisants et qu'il faut les accroître aux dépens des travailleurs.

Tel n'est pas mon propos et je pourrais vous démontrer le contraire par bien des faits de caractère trop personnel pour oser les évoquer ici. Mais c'est un fait qui a été reconnu par des commissions de hauts fonctionnaires que le pavillon français est, après le pavillon américain, le plus cher qui soit au monde.

Or — et j'y reviendrai tout à l'heure si j'en ai le temps — le pavillon américain pratique un système de subventions très différent de celui que nous pratiquons nous-mêmes. Le pavillon français n'est d'ailleurs, dans son ensemble, absolument pas subventionné.

A ce sujet, certains déplorent qu'on dicte toujours les salaires des marins en les déclarant trop élevés. Mais pas du tout ! Il ne s'agit pas des salaires des marins, il s'agit des effectifs et des usages ou de lois concernant les charges sociales. Tous ceux qui pratiquent la marine savent, par exemple, que le pavillon marseillais est plus cher que le pavillon français des autres ports métropolitains. Pourquoi en est-il ainsi ? Parce que, depuis très longtemps, dans cette ville où sont rassemblés tous les équipages, ce qui n'est pas le cas de la Bretagne ou d'autres régions maritimes de France, il est malaisé d'échapper à la contagion des pratiques inévitables des compagnies d'économie mixte et aussi aux poisons et délices du cabotage réservé.

Je pourrais vous citer des chiffres concernant les effectifs. Exemple: Liberty français 39 hommes, Italien 30, d'autres moins encore. Dans tous les domaines, nous constatons cette différence aux dépens du pavillon français, et je susciterai peut-être le

scepticisme de certains d'entre vous en citant un pourcentage duquel il résulte que les charges sociales, légales ou autres, majoraient de 217 p. 100, à Marseille, le salaire de base.

Cela étant admis — je ne crois pas qu'il soit possible de contester le fait, puisqu'il a été officiellement constaté maintes fois — il faut, soit remédier à cette situation, soit se résigner à voir décliner le pavillon français, soit le subventionner d'une manière générale.

On dira sans doute alors: « Voilà un armateur qui a le toupet de tendre la main ! ». Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles. Je ne préconise nullement une généralisation des subventions, seulement un retour à la lucide et courageuse interprétation des faits en vue du maintien du pavillon français.

Ce matin, au cours du débat, il a été fait allusion à une compagnie marseillaise qui exploite un grand service vers l'Amérique du Sud. Cette compagnie qui se trouve privée de certains éléments du trafic sur lesquels elle pouvait compter, notamment du côté de l'émigration italienne, vient trouver le Gouvernement et dit: « Je demande une subvention si vous tenez à voir maintenu mon service. » Le Gouvernement, d'après ce que le ministre directement compétent nous a dit ce matin, fait une offre. Cette offre est jugée insuffisante. Le Gouvernement répond: « Eh bien tant pis ! Vendez vos navires ! »

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Cette offre a été acceptée.

M. Jean Fraissinet. Je ne sais pas si elle a été acceptée. Je fais état de ce qu'a dit M. le ministre des transports. Enfin, toujours est-il que cette compagnie — suivez-moi, messieurs, je vous en prie. Je n'ai aucun intérêt quelconque dans cette compagnie, tout le monde le sait — qui s'appelle la Société générale des transports maritimes, est parfaitement fondée à dire: « Comment ! la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes perçoivent des subventions — dont nous verrons tout à l'heure l'importance lorsque mon amendement viendra en discussion — pour des services analogues à ceux que j'assume et on ne nous accorde à nous aucune subvention. Quel illogisme ! »

Je suppose qu'on entre dans cette voie et qu'on accorde une subvention à cette compagnie. A ce moment-là, une autre compagnie qui s'appelle la Compagnie des chargeurs réunis, qui assure des services identiques au départ de Bordeaux, peut dire — avec cette différence que l'élément du trafic que représentent les émigrants italiens n'intervient pas: « Moi aussi, je vis des jours difficiles. Je demande une subvention. » Je dois dire tout de suite qu'elle ne l'a pas fait, mais une telle demande serait la suite logique de la précédente.

Une compagnie marseillaise, que je n'ose nommer, parce que celle-là je la connais trop directement, pourrait dire aussi: « Nous demandons une subvention, puisque vous allez subventionner une ligne qui, au moins sur deux ports, nous concurrencera directement ».

Vous constatez ainsi l'existence d'un engrenage inexorable.

Je n'ai jamais cessé, au cours d'une longue carrière, de dire aux X plus 1 ministres que j'ai vu se succéder à la marine marchande depuis trente ans qu'il fallait une politique de marine marchande. Par conséquent, monsieur le ministre, les critiques que j'énonce ne s'adressent pas spécialement à vous, avec, cependant, ce correctif que vous êtes investi de pouvoirs que n'a connus aucun de vos successeurs.

Comment définir une politique de marine marchande ? Il me semble que c'est très simple, et je l'ai souvent écrit: il suffit que le Gouvernement annonce: « Voilà les lignes sur lesquelles j'estime que l'intérêt national justifie la présence du pavillon français ». Lorsque ces lignes sont définies, on établit un cahier des charges, on procède à une adjudication. Si personne ne se présente pour les assurer à ses risques et périls, on décide de les subventionner, à condition — et c'est essentiel — que la compagnie n'exploite que ces lignes, pour échapper au gigantisme par le jeu des filiales.

Pour le reste, on laisse les gens se débrouiller. S'ils arrivent à tenir, tant mieux pour eux; s'ils n'y parviennent pas, ils disparaissent. Il n'est pas d'autre solution que celle-là, ou alors il faut recourir au système de la subvention généralisée.

Certains d'entre nous ont connu, il y a vingt ans, une loi qui portait le nom d'un député-maire de Marseille, la loi Tasso, qui attribuait des allocations aux navires français. Mais ce système est absolument contraire à la politique que préconise le Gouvernement. Hier encore, M. le Premier ministre nous a dit que la

solidité de la marine était un gage essentiel de la force du pays. Par conséquent, il n'est pas question, j'imagine, d'entrer dans cette voie.

Alors, quel est l'autre moyen ? Je ne le vois pas. Je vois simplement celui dont je vous ai parlé : définir cette politique, affronter les impopularités, assumer les risques que cela comporte, et puis, si l'on n'aboutit pas, on doit se résigner à voir décroître la marine marchande.

M. Félix Kir. Il ne faut jamais se résigner.

M. Jean Fraissinet. Mais ma conviction est qu'elle ne décroît pas. Car — c'est un point essentiel sur lequel je me permets d'attirer votre attention — il est encore des armateurs qui, au lieu de vivre à Paris, à l'ombre du Gouvernement, vivent dans les ports où ils sont en contact direct et étroit avec les équipages. Vous n'avez pas idée de ce qui peut être obtenu des équipages par des conversations directes, notamment en faisant vibrer leur amour-propre professionnel, en leur montrant ce qui se passe sous pavillon étranger et ne se passe pas chez nous. Car les questions de salaires ne sont pas seules en cause ; il y a également la question des travaux d'entretien à bord, lesquels peuvent être assumés par les équipages, ce qui est parfaitement admis sous maint pavillon étranger. Pourquoi les marins français, eux aussi, ne s'acquitteraient-ils pas volontiers de ces travaux, à condition, bien entendu, d'être, s'il y a lieu, rémunérés sous forme d'heures supplémentaires ?

M. Paul Cermolacce. Il faut le dire aux armateurs !

M. Jean Fraissinet. Eh bien ! mon cher collègue, je vais vous répondre, car j'attendais cette objection depuis un moment. (Sourires.)

Je peux vous dire que, dans une compagnie que je connais bien, les grandes masses du bilan se présentent comme suit :

Salaires et charges sociales, 2 milliards 155 millions ; impôts, 145 millions ; participations du personnel, 40 millions ; dividendes distribués, 126 millions.

Autre réalité qu'on méconnaît trop souvent : dans combien de compagnies pourrait-on dire qu'il y a autant d'actionnaires que de salariés ? Et ne croyez-vous pas que les petits épargnants qui investissent 5.000, 6.000 ou 7.000 francs dans l'achat d'actions d'une compagnie, ont, eux aussi, droit à sollicitude ?

Ne voyez-vous pas que si vous contestez la rentabilité d'une entreprise, vous inoculez justement un virus, celui de la nationalisation ? (Exclamations à l'extrême gauche.)

Je constate, à ce sujet, mes chers collègues socialistes, qu'au dernier congrès socialiste allemand les nationalisations ont été condamnées. (Applaudissements à droite. — Dénégations à l'extrême gauche.)

Oui, les journaux l'ont dit. (Interruptions à l'extrême gauche.)

Je constate encore qu'au cours de la dernière campagne électorale britannique, les travaillistes n'ont jamais fait état de ces nationalisations et qu'ils se sont divisés sur le point de savoir s'il y avait encore là valable un cheval de bataille électoral.

Je viens plaider ici la cause de la libre entreprise, celle de la rentabilité, parce que je sais que toutes les libertés sont liées à la survie de la libre entreprise. (Applaudissements à droite.)

Sans doute me dira-t-on qu'il est très facile de tenir ici de tels propos devant des collègues courtois et attentifs mais j'espère que les collègues députés de Marseille ici présents ne me démentiront pas si j'affirme que j'ai maintes fois tenu les mêmes propos dans les quartiers les plus ouvriers de Marseille sans me faire lapider et que je suis même très écouté, comme on l'est chaque fois qu'on pratique un langage direct avec l'accent de la conviction et de la vérité.

Il y a, dans ce domaine, des possibilités immenses, mais, entre le patronat et ce que certains appellent la « classe ouvrière » — expression que, pour ma part, je répudie — sont interposés des prismes déformants que je me suis toujours efforcé de briser et cela, j'en suis convaincu — je puis en administrer la preuve — dans l'intérêt de la bonne entente et de la coopération de tous ceux qui sont associés dans cette entreprise de production de services qu'est une compagnie de navigation.

Mesdames, messieurs, je ne veux pas abuser du temps de parole qui m'est imparti. Je ne parlerai donc pas de la construction navale dont on a déjà parlé et qui constitue un problème distinct.

A la commission des finances, lorsque celle-ci a bien voulu adopter l'amendement que je lui présentais, quelqu'un m'a objecté que tout l'armement était subventionné.

J'ai demandé comment ? Il me fut répondu : parce qu'il obtient des bonifications d'intérêt ramenant le taux à 4,50 p. 100 et que la construction navale est subventionnée.

Je réponds à cela que la marine marchande étant une industrie internationale par définition, il est assez normal que l'armateur qui veut construire et qui emprunte, puisse, dans l'intérêt même de son équipage et de la société qu'il représente, trouver des capitaux à un taux s'approchant du taux international. Or, par rapport au taux pratiqué dans nombre de pays qui nous concurrencent, celui de 4,5 p. 100 pourrait encore être abaissé. Par conséquent, il ne s'agit pas d'une subvention. On rapproche l'armateur des conditions du marché international. Voilà tout. Même situation du côté de la construction navale, la subvention ne fait pas gagner un sou aux compagnies de navigation. Elle leur permet seulement — et encore de façon souvent théorique, car on ne se base que sur les indices anglais — de commander en France, à un prix voisin du prix international, un navire qui est appelé à subir la concurrence internationale.

Je sais bien que, derrière tous ces problèmes que j'agite peut-être un peu brutalement, peut-être un peu trop en chef d'entreprise au goût de certains, se profilent de douloureux problèmes humains. Je ne les méconnaissais certes pas et pourrais invoquer bien des témoignages à l'appui de cette affirmation. Selon moi, la meilleure façon de servir les ouvriers, c'est de leur dire la vérité, de leur révéler les problèmes, et je suis encouragé à le faire parce que, je le répète, au cours d'une longue carrière j'ai constaté que les ouvriers sont très perméables à ce genre de raisonnement.

Dernier problème, les subventions à l'étranger. Le système américain est ingénieux. Malheureusement, les Américains peuvent suivre des solutions qui nous sont interdites. A Washington existe le *Federal Time Board*, que j'ai visité pour m'instruire, et qui est l'organisme supérieur de la marine marchande.

Comment procède-t-on ? On définit — c'est ce que je me permettrais de préconiser tout à l'heure, monsieur le ministre — les lignes sur lesquelles la présence du pavillon américain est jugée d'intérêt national, puis on demande aux compagnies : « Voulez-vous assurer cette ligne ? Combien vous faut-il pour l'assurer, suivant tel cahier des charges et telle fréquence de départs ? » Lorsque tout cela est réglé, la subvention est octroyée. Ceci implique une grande stabilité monétaire que, Dieu merci ! le Gouvernement auquel vous appartenez paraît avoir réalisée. Mais M. le ministre des finances ne cesse de proclamer la fragilité de son œuvre à cet égard. Si dans trois, quatre ou cinq ans nous nous retrouvons avec une monnaie stable, le système des adjudications et des forfaits pourrait être considéré.

J'en ai fini pour le premier acte. Je dis le premier acte, parce que j'ai déposé un amendement auquel j'attache une grande importance, non en raison de son objet, qui est précis et limité, mais pour tout ce dont il est truffé. Nos collègues socialistes l'ont bien compris d'ailleurs, puisqu'ils ont, je crois, honoré mon amendement en demandant un scrutin public sur ce texte. Je serai donc amené — et je m'en excuse à l'avance — à remonter à cette tribune si notre président veut bien m'y appeler dans quelques instants pour défendre cet amendement. (Applaudissements à droite.)

M. le président. La parole est à M. Duchesne. (Applaudissements.)

M. Edmond Duchesne. Monsieur le ministre, je monte à cette tribune, non pour critiquer d'une façon quelconque votre budget, mais pour attirer votre attention et celle de l'Assemblée sur une catégorie de bateaux inférieurs à 1.000 tonnes *dead weight*.

De tout temps on a pris plus volontiers, dans cette enceinte, la défense des petits que celle des gros, et mon honorable et très compétent collègue M. Fraissinet est bien mieux qualifié que moi pour défendre les gros — je parle des navires, bien entendu ! (Sourires.)

Ce n'est pas par démagogie que j'entends profiter de la discussion de ce budget pour vous parler de ces petits navires appelés plus communément « caboteurs ».

J'ai obtenu très obligeamment de M. Granval et de ses services les renseignements suivants :

Ces navires se décomposent en trois catégories : de 100 à 300 tonnes, la marine marchande française en possède 60 ; de 300 à 500 tonnes, ils sont au nombre de 36 ; de 500 à 1.000 tonnes, au nombre de 25. Soit, au total, 121 caboteurs.

En comparaison de ces chiffres de misère, savez-vous, mes chers collègues, que la Hollande possède 1.200 de ces navires et l'Allemagne près de 2.000 ? Je n'ai pas, à cette heure, de renseignements suffisamment précis sur les chiffres britanniques et scandinaves, mais je puis dire qu'ils sont nettement supérieurs aux chiffres français.

La conséquence de cette fâcheuse carence est que nous sommes totalement absents du cabotage international. Les quelques bateaux français limitent leur activité au cabotage français de port à port ou, en Méditerranée, comme l'a déclaré M. Fraissinet, de la métropole à l'Algérie, surtout pour les caboteurs d'un tonnage supérieur à 500 tonnes.

Aucun de ces caboteurs ne se risque à franchir la mer du Nord et à aller en Baltique pour y transporter le blé et les autres marchandises que nous exportons et, surtout, pour amener en France les produits que nous importons de Russie par Léninograd, de Suède, de Finlande et de Pologne et qui sont, principalement, le bois et la pâte de bois.

Seuls les bateaux allemands et hollandais assurent ce trafic et c'est ainsi que la multitude de petits ports français jonchant notre côte, particulièrement en Normandie et en Bretagne, et qui ont de faibles profondeurs d'eau, ont la tristesse de ne jamais voir entrer un bateau battant pavillon français.

Bien entendu, il nous faut payer ces frets en monnaie étrangère ; d'après les renseignements qui m'ont été communiqués, leur montant s'est élevé, en 1958, à plus de trois milliards.

Monsieur le ministre, vous m'avez dit ou écrit que les armateurs français se désintéressaient de l'exploitation de ces petits navires parce que leurs frais d'exploitation sont plus onéreux que ceux des mêmes navires hollandais ou allemands en raison de leurs charges sociales plus élevées et, aussi, du fait que l'équipage de ces navires étrangers a souvent un caractère familial.

Il est de fait que l'équipage d'un petit caboteur français doit comprendre au minimum 1 capitaine et 1 second, 2 officiers mécaniciens, 4 ou 5 matelots et cela, grâce encore au décret de mai 1957, alors que l'équipage d'un même navire étranger n'aura que 7 hommes au lieu de 9.

Il est de fait que les charges sociales sont plus élevées ici que là ; mais il vous faudra bien, monsieur le ministre, un jour ou l'autre, surtout le jour où le privilège du pavillon aura disparu, mettre les armateurs français en état de soutenir la concurrence.

Alors, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir étudier ce problème. Il existe certainement des moyens de le résoudre. Les évoquer ici aujourd'hui m'est impossible, étant donné les quelques minutes qui me sont accordées, mais je me tiens volontiers à votre disposition et à celle de vos services pour vous aider à les trouver si vous jugez que ce que je vous ai exposé mérite d'être étudié.

Pour conclure, j'ajoute que la construction de cert de ces navires apporterait une aide appréciable à nos chantiers dans la crise actuelle. C'est là encore un élément — et non des moindres — qui milite en faveur de l'étude que je vous demande de bien vouloir faire.

Monsieur le ministre, je vous fais confiance. (*Applaudissements à droite.*)

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

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, les rapporteurs ainsi que certains orateurs n'ont pas manqué de souligner combien pauvre était le budget de la marine marchande par rapport à l'ampleur des tâches qui sont celles de ce département.

Il est certain qu'un budget qui comporte quelque 28 milliards de francs de crédits de fonctionnement, dont 26 milliards sont affectés à des subventions sous des formes diverses — qu'il s'agisse de l'Etablissement national des Invalides ou des sociétés d'économie mixte — et dont la quasi-totalité des crédits d'investissements est représentée par l'aide à la construction navale, est un bien faible budget, de sorte qu'en réalité c'est avec des ressources propres bien réduites que se trouve géré un ensemble de crédits élevés.

J'en profite pour m'associer à l'hommage qui a été rendu par plusieurs d'entre vous au personnel de la marine marchande qui, avec ces moyens financiers réduits et des moyens matériels souvent anachroniques, accomplit une œuvre dont vous avez bien voulu reconnaître la valeur.

Plusieurs orateurs ont souligné que la discussion de ce budget est la seule occasion de l'année où ce problème de la marine marchande, pourtant essentiel pour l'avenir de la France, peut être évoqué. Ils ont déploré que les délais fussent si courts pour débattre d'un sujet aussi important. Je suis d'accord avec eux, mais je précise que, selon une tradition qui pour moi ne date pas d'hier, je suis à la disposition des commissions pour m'expliquer devant elles aussi longuement qu'elles le souhaiteront.

La commission de la production et des échanges, en particulier, a regretté de ne pas m'avoir entendu. Je me permets de lui répondre que, si elle avait manifesté le moindre désir d'une audition, j'y aurais déferé avec plaisir. Je rappelle qu'au printemps dernier j'ai fait devant elle une intervention de trois heures et demie et je suis à sa disposition pour reprendre le sujet et le développer plus à fond.

En fait, comme les rapporteurs, je regrette moi-même de devoir donner l'exemple en ne prolongeant pas le débat et, contre mon gré, de répondre trop brièvement à des questions dont je mesure l'importance.

Je me réjouis toutefois que les rapporteurs aient pu traiter fort longuement et fort brillamment, dans leurs rapports écrits, de nombreux aspects de la politique de mon ministère ; cela me permettra d'éviter des redites et de m'en tenir à l'essentiel.

Je prends acte des avertissements qui m'ont été lancés de tous les bancs de l'Assemblée au sujet de la crise qui menace la marine marchande française. J'ai écouté chaque orateur avec une particulière attention. Pour quelques-uns, la parole a peut-être outrepassé la pensée, en tout cas, ces appels nécessaires n'étaient pas pour autant une révélation pour le Gouvernement : en réalité, tous et depuis de longs mois nous avons conscience du problème particulièrement grave que pose notre marine marchande.

Avant d'entrer dans de plus amples développements sur ce problème essentiel, je voudrais répondre à plusieurs questions touchant certains aspects de l'activité de mon département.

La question de l'Etablissement national des invalides de la marine a été soulevée par plusieurs orateurs. Hélas ! comme l'ont rappelé les rapporteurs, c'est là une tradition respectée chaque année, car l'équilibre financier de l'établissement est rendu de plus en plus difficile par l'augmentation du nombre des pensionnés proportionnellement au nombre des cotisants : la disparité va croissant, vous le savez, entre ceux-ci et ceux-là. Je suis bien placé pour le savoir, car ce n'est pas un problème particulier à cet établissement ; je connais d'autres domaines, celui des chemins de fer par exemple, où la question se pose dans des conditions voisines.

Il n'en reste pas moins vrai qu'il y a là un problème extrêmement difficile qui justifie les réformes que réclament chaque année les rapporteurs.

A cet égard, je dis à M. Christian Bonnet dont je reprendrai volontiers, si j'en avais le temps, les suggestions qu'une étude tendant à la mécanisation des services de l'Etablissement des invalides est en cours, afin de donner à celui-ci les moyens statistiques indispensables à toute étude claire des solutions à apporter au problème de l'équilibre financier. L'absence de moyens techniques, fait qu'à l'occasion de la plus simple des questions posée par un parlementaire il faut quelquefois un délai de plusieurs semaines avant de pouvoir donner les informations qu'on nous demande.

Cette année, l'Etat et la profession ont fait un nouvel effort pour équilibrer le régime social des marins. Il est vrai, ainsi que M. Bonnet et plusieurs orateurs l'ont dit, qu'on est arrivé au point de rupture et qu'il faut en 1960 présenter une amorce de solution à ce problème, en n'oubliant pas que du point de vue de la marine marchande, la solution n'est pas facile à trouver, alors que, chaque année, je me présente devant mon collègue des finances en demandeur pour des volumes de crédits plus importants.

Plusieurs députés ont évoqué le problème de la pêche.

Je dirai à ce sujet que, si de grands progrès ont été réalisés dans le domaine de la production et, notamment, de la modernisation de la flotte de pêche, beaucoup de solutions restent à trouver en ce qui concerne la modernisation des circuits de distribution.

Certes, nous avons du point de vue maritime encore beaucoup à faire ; mais, de toute façon, nous ne pouvons aller beaucoup plus loin avant d'être sûrs de trouver un débouché régulier à l'augmentation de la production.

Par conséquent — et le Gouvernement l'a bien compris qui s'attache maintenant à la modernisation du circuit de distribution du poisson — il faut maintenant, pour que la production puisse utilement progresser, que la distribution soit profondément améliorée.

Je voudrais toutefois souligner certains des résultats auxquels nous sommes parvenus.

L'apprentissage maritime des pêcheurs, tout d'abord : En 1957 cet apprentissage formait 1.164 élèves pour le commerce et 240 seulement pour la pêche. Je ferai observer à M. Bonnet et aux parlementaires qui sont intervenus sur ce sujet, qu'une transformation sensible s'est déjà produite.

La formation professionnelle maritime est obligatoire pour les jeunes gens embarquant sur les navires de plus de 250 tonneaux ; cette limite peut paraître discriminatoire écartant la plupart des navires de pêche du champ d'application de la loi. Mais en fait le tonnage unitaire des bâtiments de pêche s'est progressivement élevé et, maintenant, la plupart des navires affectés à la pêche industrielle atteignent ou presque ce chiffre. Finalement, grâce aux efforts de mon département le nombre des élèves a progressé de 240 en 1957 à 276 en 1958, et à 349 en 1959 ; il atteindra 450 en 1960. Alors, monsieur le rapporteur, il deviendra possible — le nombre des élèves formés dans nos écoles étant suffisant — d'étendre l'obligation à des navires de tonnage inférieur à 250 tonneaux.

En ce qui concerne la dotation du crédit maritime mutuel, nous avons pu obtenir, dès l'an dernier, une majoration de 200 millions. L'an prochain, nous porterons cette dotation à 1.300 millions. Ces augmentations successives doivent permettre à notre flotte de se moderniser et aux coopératives de s'équiper, notamment dans le domaine de la fabrication des conserves auquel M. Michaud faisait allusion ce matin.

Mais, mesdames, messieurs, ce que vous attendez de moi, quelle que soit l'importance que tous vous apportez au problème de la pêche, c'est que je traite plus à fond le problème de la crise dont souffre la marine marchande.

Je rappelle — les rapporteurs l'ont fait ainsi que plusieurs orateurs — que la crise actuelle ne touche pas uniquement notre pays. Au contraire — et M. Fraissinet l'a fort bien marqué — dans le moment présent, la France est moins atteinte que beaucoup d'autres pays maritimes pour les raisons qu'il a lui-même analysées.

D'une façon générale, la situation actuelle a son origine dans la révolution énergétique qui a bouleversé les prévisions d'importations de charbons offertes il y a trois ans par ce plan. Ces importations n'atteindront dans deux ou trois ans probablement que un million ou un million et demi de tonnes, contre près de 10 millions prévues.

Nous avons le pétrole saharien et personne ici ne regrette la proximité relative de ce pétrole. Il a d'ailleurs été très bien dit qu'à partir d'une certaine date, lorsque la production pétrolière du Sahara dépassera la consommation intérieure, de nouvelles perspectives d'avenir s'ouvriront à la flotte française, à condition que les adaptations indispensables soient faites et les accords nécessaires conclus.

Il n'en reste pas moins que la révolution de l'énergie a touché toutes les flottes du monde et que, lorsque les ministres des transports européens se rencontrent, comme ils l'ont fait voilà un mois, c'est là une des questions essentielles qu'ils ont à traiter, car leurs préoccupations, croyez-le bien, sont communes.

Je voudrais que les divers députés qui ont traité ce sujet, sinon moi-même, fussent entendus par tous lorsqu'ils affirment que la France n'a pas une claire conscience de l'importance des transports internationaux, et spécialement des transports maritimes, dans son économie.

En Allemagne, un industriel exportateur considère comme un devoir de s'adresser de préférence à des sous-traitants allemands pour ses fabrications, de même qu'il confie à des armateurs allemands l'exportation de sa production.

En France, le transport est considéré comme un service annexe, et personne ne s'aperçoit qu'une perte annuelle de 100 milliards de francs pèse lourdement dans la balance des comptes, de sorte qu'il faut que nos exportations de produits entrant dans cette balance soient largement supérieures aux importations, afin de compenser le déficit en matière de frais de transports.

Il faudrait que les industriels français, que les producteurs français, que les services français en général, comprennent clairement que le prix du transport est un élément général du prix

de revient, et que la branche d'activité constituée par le transport est un élément essentiel de l'activité économique générale.

Je regrette que, bien souvent, dans le passé, les traités de commerce aient été négociés dans le seul intérêt des produits et que l'intérêt des transports soit resté dans l'oubli. Trop souvent, s'agissant de marchandises diverses, ainsi que le disait un orateur, ce matin, les traités de commerce ont été systématiquement défavorables dans ce domaine. En fait, 20 p. 100 seulement des exportations françaises sont transportées sous pavillon français.

Voilà une cause profonde de la situation actuelle. Si l'on y ajoute ce qui a été dit du développement des transports aéronautiques et un certain climat international, on comprend les inquiétudes qui se sont généralisées dans tous les milieux.

Mesdames, messieurs, à l'heure où, après l'euphorie et les illusions de 1956-1957, cette crise apparaît clairement à tous les esprits, il s'agit de savoir si le Gouvernement a raison ou tort d'essayer de définir une politique à terme en matière de chantiers de construction navale.

J'ai souvent entendu, et peut-être aujourd'hui même, des parlementaires reprocher au Gouvernement de manquer de politique d'avenir. Lorsque le Gouvernement dit : « Voilà ce que je prévois », et non pas « voilà ce que je décide » — et c'est là que se place toute la discussion, monsieur Cassagne, entre vous et moi — il fait figure de Cassandre.

Je sais bien que l'Histoire nous apprend que pour un certain nombre de Troyens, c'est Cassandre qui a perdu la guerre de Troie. Je voudrais pourtant qu'on ne considérât pas que, nouvelle Cassandre, le ministre chargé de la marine marchande doive supporter à lui seul la responsabilité de la crise maritime internationale.

Même s'il le devait — ce qu'à Dieu ne plaise, et ce n'est pas le cas — encore pourrait-il dire que l'obligation où il est de prévoir et de prévenir le contrairement à indiquer que, quelles que soient les mesures prises dans le moment présent, on ne peut pas espérer avoir en 1962 ou 1963 — M. le rapporteur Bergasse l'a souligné ce matin au nom de la commission de la production et des échanges — 700.000 tonneaux de commandes.

Fallait-il alors que le Gouvernement dise : Attendons ? Bien sûr — j'y viendrai dans un instant — l'avenir n'est pas nécessairement sombre dans toutes les directions. Mais ce qui paraît clair, après les analyses opérées par le Gouvernement et les rapporteurs, c'est qu'il est pratiquement impossible, en tout cas il serait extraordinairement imprudent, de compter sur un chiffre de commandes pendant au moins deux, trois ou quatre ans qui soit supérieur à 400.000 tonneaux.

Mais je le répète : voulait-on que le Gouvernement se croisât les bras en se disant qu'il sera bien temps, quand la catastrophe sera arrivée, de prendre des mesures pour y parer ? Ne valait-il pas mieux qu'il dise : « Selon toute vraisemblance, lorsque l'important reliquat des commandes passées en 1956 et 1957 aura été exécuté, nous allons nous trouver devant une crise grave. Pour en pallier les conséquences sociales et humaines, voilà ce que le Gouvernement a fait » ?

Je ne crois pas qu'en agissant ainsi, il puisse mériter reproche.

Nous avons donc prévu — nuance à laquelle j'attache une certaine importance — ce que, d'ailleurs, chacun pouvait prévoir — un des orateurs a dit très courtoisement d'ailleurs que s'il n'était pas d'accord sur la méthode employée, il ne contestait pas les chiffres — et ayant prévu, nous avons prévenu.

On nous a reproché alors d'avoir travaillé dans le silence du cabinet.

Or, la commission Merveilleux du Vignaux dont il a tant été question a reçu le représentant du comité central des armateurs de France, ceux des syndicats ouvriers et ceux de la chambre syndicale de la construction navale.

Le ministre qui vous parle, dont M. Michaud disait qu'il n'avait certainement pas, dans la limite des forces humaines, la possibilité de s'occuper à fond comme il conviendrait des différentes branches de son ministère, le ministre qui vous parle a reçu chacun des directeurs de chantiers, il a reçu les délégués de tous les syndicats et certains plusieurs fois. Il a reçu les délégués de Nantes, de Bordeaux, secteurs plus particulièrement menacés. Il a, de plus, reçu les préfets, et enfin, ses collaborateurs ont fait des visites directes à tous les chantiers, pour étudier sur place la situation.

Entendez bien que je ne m'en fais pas mérite. Nous avons très simplement accompli le minimum de notre devoir et, si nous ne l'avions pas fait, nous serions critiquables. Mais en tout cas

il serait injuste de méconnaître que, ayant constaté et prévu, le Gouvernement a prévenu.

Il ne s'est pas arrêté là et, ne serait-ce que sur le plan financier, il a consenti des sacrifices importants. En la matière — les rapports l'ont souligné — le ministère des finances s'est montré particulièrement compréhensif, puisqu'il a accordé, pour chacune des deux dernières années, un crédit supplémentaire de 10 milliards de francs qui s'ajoute à ce que la loi-programme de 1957 prévoyait, de façon qu'en 1960 et 1961 tous les reliquats de commandes de la période d'euphorie, dite de Suez, puissent être exécutés, bien qu'ils dépassent les plafonds primitivement fixés.

Seulement, si un effort particulier a été consenti afin qu'on ne puisse pas nous reprocher d'avoir manqué l'occasion de donner du travail aux chantiers en 1960 et 1961, il était sage de penser aux conséquences, non durables, j'espère, mais difficilement évitables, de la crise. Des mesures doivent être prises pour opérer ce que l'on appelle, à tort ou à raison, la reconversion.

Sur ce point, M. Cassagne et moi nous parlons le même langage. Il ne faut pas parler de reconverter, mais d'assurer du travail aux hommes qui ont besoin de travailler. Ayant constaté avec le même regret et le même pincement de cœur que vous qu'il existe un risque grave de manque de travail pour les chantiers et leur personnel pour l'année ou les deux années à venir, toutes les mesures doivent être prises pour leur assurer du travail. On peut appeler cela « reconversion ».

Ce matin, M. Courant lançait un avertissement à ce sujet et demandait s'il existait, entre les différentes administrations, une unité de vues suffisante pour pallier les conséquences de cette récession possible dans les constructions navales en 1962-1963.

Un groupe de travail a siégé en permanence. Il représentait les différents ministères. Un conseil interministériel doit encore se réunir prochainement, sous la présidence de M. le Premier ministre pour arrêter les mesures d'application de sa politique. C'est la direction des industries mécaniques qui, au ministère de l'industrie et du commerce et en liaison étroite avec tous les services intéressés, s'occupe de trouver des débouchés susceptibles d'être offerts à ceux qui ne pourront plus travailler dans la construction navale. Déjà des prévisions pour la création de plusieurs centaines d'emplois en 1960 et pour un millier d'emplois à la fin de 1961 ont été établies. Il reste encore beaucoup à faire ; nous poursuivons nos efforts sans trêve.

Mais je voudrais que l'on comprenne que l'on ne doit pas rendre responsable du fait celui qui constate le fait. Nous savons que nécessairement, après la période d'euphorie un ralentissement des commandes est inévitable. Travaillons tous ensemble pour que ce ralentissement des commandes, qui peut être supporté dans une certaine mesure par les chantiers, ne le soit pas par les ouvriers, qui ne sont responsables en rien, ni de l'euphorie ni du ralentissement. Voilà, je crois, le point sur lequel l'Assemblée peut se déclarer d'accord. Mais je ne saurais en vouloir à l'Assemblée si, au lieu de nous juger sur nos intentions, elle nous juge demain sur les résultats que nous nous efforcerons, pour notre part, par une action tenace, de rendre les meilleurs possibles.

De nombreux orateurs ont ajouté un certain nombre de constatations, relatives cette fois non plus à la construction navale, mais à l'armement. Il est vrai que l'attention de l'opinion a été particulièrement attirée par le drame de la construction navale, précisément à cause des menaces qui pèsent sur les salariés travaillant dans les chantiers. La situation en matière d'armement est plus subtile.

Je rends grâce à M. Fraissinet et je le remercie d'avoir dit que, s'il y a une crise d'armement dans le monde, cette crise est un peu moins perceptible en France parce que 2.800.000 tonnes — et encore je crois que, de ce point de vue, M. Fraissinet a présenté un chiffre quelque peu inférieur à la réalité — se trouvent protégées par des situations d'exploitation spéciales de droit ou de fait qui ne dureront pas toujours.

On peut, à cet égard, reprocher au Gouvernement de n'avoir pas défini une politique à long terme.

Je dois dire que la plupart des orateurs qui sont intervenus ont préféré — ce qui est tout naturel — reprocher au Gouvernement de ne pas avoir défini cette politique, plutôt que d'en définir eux-mêmes une.

M. Henri Bergasse, rapporteur pour avis. Ce n'est pas notre rôle.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je le reconnais volontiers. Je n'ai prononcé cette phrase qu'à titre de transition, pour dire, d'ailleurs, que depuis dix-huit mois que je dirige la marine marchande, les visites du comité central

d'armateurs ont été plus rares que celles de la chambre syndicale de la construction navale et que, parce que la situation de l'armement est beaucoup plus complexe que celle des chantiers, il ne leur a pas encore été donné de me proposer un plan d'action précis.

Quoi qu'il en soit, comme le disait justement M. Bergasse, c'est au Gouvernement qu'il appartient de prendre ses responsabilités dans ce domaine. C'est ce qu'il est en train de faire, car si la commission présidée par M. Merveilleux du Vignaux a fait couler beaucoup d'encre lorsqu'elle s'occupait de la construction navale, elle s'est remise au travail pour étudier le problème de l'armement sous tous ses aspects.

Jusqu'à présent, l'intervention du Gouvernement joue essentiellement dans le domaine qui a été évoqué par M. Fraissinet et dont, pour la même raison que lui, je ne dirai qu'un mot, étant donné que nous reprendrons ce problème tout à l'heure à propos de son amendement. Je précise qu'il s'agit des subventions accordées, non pas à des compagnies, mais à des lignes dites d'intérêt général.

En cette matière, le Gouvernement a une politique, qui peut être contestée, comme toutes les politiques, mais il est inexact de dire que le Gouvernement n'a pas de politique sur ce point.

Le Gouvernement subventionne les lignes d'intérêt général selon deux critères. Actuellement, comme vous le savez, il subventionne les lignes d'intérêt général entre la métropole et divers territoires ou pays d'outre-mer, entre la métropole et la Corse, entre la métropole et l'Amérique du Nord. Toutes ces lignes sont déficitaires, bien que le coefficient de remplissage des bateaux soit élevé.

En bref, nous subventionnons des lignes qui, quoique transportant un nombre important de passagers, sont déficitaires pour des raisons diverses, mais dont l'exploitation est jugée indispensable par le Gouvernement français.

C'est donc la première règle. Il ne faut subventionner que des lignes assurant des transports importants, telles les lignes de l'Amérique du Nord, sur lesquelles le coefficient de remplissage est très élevé.

Le deuxième critère peut être contesté, mais il est certain. Le Gouvernement ne subventionne que les lignes qui ont été confiées à des compagnies d'économie mixte, en vue d'assurer, plus étroitement que ne le permettrait un simple cahier des charges, le contrôle de la gestion de ces lignes.

Par conséquent, l'objection soulevée ce matin par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges se heurte au fait que la demande présentée par la S. G. T. M. concerne une ligne qui ne répond pas aux deux critères que je viens d'évoquer, pour les raisons, ainsi que l'a exposé M. Fraissinet, que les émigrants italiens et espagnols qui ont utilisé longtemps cette ligne — et nous nous en réjouissons fort — s'en sont détournés au bénéfice des bateaux italiens.

Les navires de cette ligne qui est, certes, du plus grand intérêt pour la présence française en Amérique du Sud n'ont ainsi qu'un coefficient de remplissage peu élevé.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. Comme pour les lignes d'Océanie.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La commission nous propose-t-elle de ne plus assurer nous-mêmes la desserte des lignes d'Océanie ?

M. Roger Dusseau. Ce n'est pas dans ce sens qu'il faut aller, mais dans l'autre !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je le suppose.

Le deuxième critère veut qu'à partir du moment où l'on subventionne une ligne, celle-ci soit gérée par des compagnies dans lesquelles la participation de l'Etat assure un contrôle direct, comme les Messageries maritimes et la Compagnie transatlantique.

Mais, compte tenu de la situation particulière, j'ai bien envoyé à cette compagnie, le 23 mars, la lettre qui a été lue ce matin. Le 7 avril j'ai reçu de cette même compagnie une réponse formulant un certain nombre de réserves et qui se terminait ainsi :

« Il est donc pour nous indispensable de savoir si nous pouvons espérer de l'Etat une décision favorable au maintien de la ligne, étant bien entendu qu'il ne s'agirait que d'un accord limité dans le temps, soit à la durée de vie des deux navires pour lesquels il était précisé que la somme de 250 millions était très insuffisante.

J'ai écrit à cette compagnie le 13 mai une lettre dans laquelle je disais :

« Les modifications considérables que votre lettre d'avril apporte en ce qui concerne le montant du déficit et vos demandes visant les charges d'amortissement et la durée de la subvention remettent évidemment en question le principe même de celle-ci. Si ce principe était, en effet, admissible pour une brève période et pour un montant limité à 250 millions, le problème devient infiniment plus difficile à résoudre dans les nouvelles conditions où il se pose. »

Et le 31 août, j'écrivais :

« Ainsi que vous l'indiquait ma lettre du 13 mai, les modifications considérables apportées par votre lettre du 7 avril à vos demandes initiales ont conduit le Gouvernement à considérer qu'il n'était pas possible de consentir l'effort budgétaire que représenterait, pendant plusieurs années, la couverture du déficit d'exploitation et de l'amortissement des deux navires. »

M. Henri Bergasse, rapporteur pour avis. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

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

M. le président. La parole est à M. Bergasse, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Henry Bergasse, rapporteur pour avis. La lettre du 7 avril précisait : « Le principe admis d'une subvention pour l'exercice 1959 constitue une indication dont nous tenons à remercier M. le Premier ministre. »

Je crois — si l'on discute de l'avenir dans un paragraphe ultérieur — que cette phrase constitue une adhésion parfaite à votre lettre du mois de mars, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Permettez-moi de vous dire qu'admettre un principe signifie que, sur l'idée, on est d'accord. C'est ce qui m'a fait répondre, un mois plus tard : les nouvelles propositions que vous nous avez faites ont remis en cause le principe de la décision.

Sur le fond du problème, je suis toujours prêt à discuter, mais je crois que ce matin la lecture partielle de la lettre n'avait pas apporté de lumière sur la question. Ce n'est d'ailleurs pas là l'essentiel. L'essentiel est, je le répète, la problème, qui a été posé, de la crise en général. Le cas qui a été traité, et qui est infiniment douloureux, n'est, naturellement, qu'un cas particulier.

Or, je me permets d'insister sur ce point, ce problème exige que nous prenions conscience — je crois que ce débat nous y aura aidés — de la difficulté à laquelle se heurtent dans l'immédiat l'armement et la construction navale dans le monde.

Ainsi, à court terme, nous sommes obligés, dans l'intérêt de tous et des travailleurs en particulier, de préparer les adaptations et les ajustements nécessaires. Cependant, si l'on me demande si, à long terme, les perspectives de la marine marchande sont sombres, je répondrai non. Dans la mesure où je veux croire que l'appel lancé par le chef de l'Etat pour le développement des pays insuffisamment équipés sera poussé dans un esprit de collaboration et non dans un esprit de compétition dans le monde, si vraiment les différents pays font l'effort indispensable pour que ces pays sous-développés s'équipent, alors ils se développeront nécessairement et de nouveau la marine marchande, en particulier la marine marchande française, verra s'ouvrir de larges perspectives. (Applaudissements sur divers bancs.)

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

Je mets aux voix le titre III de l'état F concernant la marine marchande, au chiffre de 557.048 NF.

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

M. le président. M. Fraissinet a déposé un amendement n° 29 rectifié qui tend, à la 33^e ligne de l'état F, marine marchande, titre IV, à substituer au chiffre de : « 12.401.909 » le chiffre de : « 2.401.909 ».

La parole est à M. Fraissinet.

M. Jean Fraissinet. Mesdames, messieurs, lorsque les budgets ont été présentés à la commission des finances, à la cadence qui a été souvent déplorée ici, l'attention de certains d'entre nous fut attirée par une augmentation de 28 p. 100 des subventions octroyées aux entreprises dites d'intérêt national.

Je me suis permis de demander à M. le rapporteur du budget la définition de la ligne d'intérêt national. J'espère ne pas le désobliger en lui disant qu'il ne m'a pas répondu, car j'ajoute que, si l'on m'avait posé cette question, j'aurais été fort embarrassé pour y répondre.

J'imagine que M. le ministre des transports, détenant des lumières pour nous inaccessibles, pourra me dire quelles sont les lignes d'intérêt national et en quoi elles se différencient de lignes d'apparence identique.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Me permettez-vous de vous éclairer tout de suite ?

M. Jean Fraissinet. Bien volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, et je précise pour M. Fraissinet que je n'ai pas dit « d'intérêt national » mais « d'intérêt général », car j'estime comme bien d'autres que toute ligne française qui fonctionne et assure la présence du pavillon français sur les mers est d'intérêt national quelle que soit la compagnie qui la gère.

J'ai qualifié de lignes d'intérêt général et méritant subvention celles qui unissent la métropole aux pays et territoires d'outre-mer. On a cité tout à l'heure la ligne du Pacifique. Il est clair que c'est un devoir national d'assurer une liaison entre la métropole et la Nouvelle-Calédonie ou Tahiti. Je pense que toute l'Assemblée en est d'accord. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

J'attache autant d'importance à une autre ligne — c'est évident, et dont j'aurais dû parler d'abord — celle qui assure la liaison avec la Corse. (Applaudissements et rires.)

En dehors de ces lignes dont l'intérêt général est évident parce qu'elles retiennent différents éléments de la population française, nous avons ajouté, de tradition et de longue date, la ligne de l'Amérique du Nord, parce que M. Fraissinet sait bien que celle-ci est l'objet d'une compétition où interviennent des considérations importantes de prestige. Pour cette raison, nous la considérons comme une ligne d'intérêt général bien que cette ligne soit toujours fréquentée à un taux de remplissage très élevé, et nous la subventionnons. Mais cela n'enlève rien, au contraire, au mérite des autres lignes. (Applaudissements.)

M. Jean Fraissinet. Monsieur le ministre, vous me permettez de vous faire observer, avec la déférence que m'inspire vos augustes fonctions, que la cinquième partie de votre budget est intitulée : « Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national ». Je dit bien national.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il s'agit des entreprises. Je m'excuse de le répéter, une ligne est d'intérêt général, selon la définition que j'ai donnée, et les subventions vont à des entreprises qui sont d'intérêt national parce que l'Etat y a des participations.

M. Jean Fraissinet. Voilà, monsieur le ministre, la déclaration que je souhaitais vous amener à faire. Je vous remercie de m'avoir donné cette satisfaction.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je l'avais déjà dit, il y a un instant à la tribune.

M. Jean Fraissinet. Ainsi, une ligne d'intérêt national est une ligne qui est assurée par une compagnie dont l'Etat détient la majorité des actions et dont la gestion se soide par un déficit pris en charge par l'Etat. (Applaudissements à droite.)

Eh bien ! c'est contre cette définition que je m'insurge et je dois dire que je serais polgardé à cette tribune si M. le ministre des finances, qui nous honore de sa présence, venait à me désavouer sur cette interprétation.

Il me serait extrêmement facile, en citant des itinéraires, de démontrer — je ne le ferai pas parce que vraiment j'abuserais de l'attention des membres du Gouvernement et de tous nos collègues — que certaines lignes sont subventionnées et que d'autres ne le sont pas alors que les caractéristiques constitutives de l'intérêt général ou national qui s'y rattachent — appelez-le comme vous voudrez ! — sont les mêmes. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

Pourquoi ? J'ai vécu — c'est un privilège de l'âge extra-mûr — la naissance de tout cela. J'ai vécu le jour où la Compagnie

général transatlantique, ne pouvant plus faire face à ses paiements, son président de l'époque, M. André Homberg et son vice-président, M. René Fould, vinrent me demander si, étant l'un et l'autre absorbés par d'autres charges, je voulais assumer la responsabilité de prendre la suite. Avec la Compagnie des chargeurs réunis et avec le Crédit lyonnais de l'époque, nous avions fait une proposition qui avait été agréée par le Gouvernement et j'eus l'insigne honneur de siéger dans les bureaux de la rue Auber. Notre apparition y fut éphémère.

Il y eut tempête ici, le jour où un sympathique député, qui n'est plus de ce monde, est monté à la tribune pour me traiter — j'étais jeune alors — de « jeune tyran des mers ». Le Gouvernement avait fini par s'inquiéter et il retira son accord. C'est ainsi que la Compagnie transatlantique tomba sous le contrôle de l'Etat.

Mes chers collègues, contrairement à un reproche qu'on m'adresse quelquefois, je ne viens pas critiquer des gestions, mais des principes. Critiquer des gestions est facile. D'abord, on a toujours une opinion flatteuse de sa propre gestion et une opinion moins flatteuse de celle des autres. (Sourires.)

Par ailleurs, je ne nie pas qu'il existe à la Compagnie transatlantique, aux Messageries maritimes des éléments excellents que je serais très content de voir à mes côtés. (Sourires.) Tout de même, je me perdis, au passage et très légèrement, de critiquer les transferts quelquefois un peu trop rapides et directs de la fonction de contrôleur à celle de contrôlé. Tout cela ne s'est pas produit sous l'actuel régime, mais en des temps reculés.

Je puis vous raconter aussi une autre petite histoire qui illustrera mon propos. Au moment où il était en France question de nationaliser la marine marchande, je me rendis en compagnie de plusieurs collègues auprès du ministre des transports de l'époque. Je revenais de Stockholm où le vice-président du conseil municipal socialiste auquel j'avais dit : « Mais qu'attendez-vous pour nationaliser la marine marchande ? » m'avait répondu — cette réponse avait été citée dans un article paru dans le journal de la marine marchande — « Nationaliser la marine marchande ! Mais nous savons trop la place qu'elle tient dans notre économie pour y songer. »

Ledit ancien ministre est toujours vivant. Comme il n'appartient plus au Parlement, je me permets de ne pas le nommer. Mes collègues, craintifs peut-être, tournaient autour du pot. Moi, qui aime appeler les choses par leur nom, je dis à ce ministre : « Monsieur le ministre, je sais que vous nourrissez de sombres desseins. Quand allez-vous les réaliser ? Je sais que vous songez à nous nationaliser. Eh bien ! voilà ce que pensent vos collègues suédois ! » et je lui racontais ma conversation de Stockholm.

Alors le ministre me regarda et me répondit : « Ah ! vous parlez des Suédois, des Britanniques, mais ils ont des armateurs qui sont de vieux routiers des mers. » Il s'adressait à ma personne, et je m'excusai de ne pas expliquer pourquoi ces propos étaient quand même un peu « forts de café ». Je m'inclinai avec stupeur. (Sourires.)

Quelques jours plus tard, nous voyions apparaître au comité des armateurs, dont j'ai démissionné depuis, un charmant jeune homme qui était transféré directement des fonctions infiniment honorables et enviables de fonctionnaire moyen de l'administration des finances à celles de directeur général d'une compagnie nationalisée. (Mouvements divers.)

Et, dans un silence de mort, parce que, dans le grand patronat, on n'aime pas bien ce genre d'éclat, je saluai ce jeune homme en remerciant le ministre qui confirmait ainsi sa déclaration selon laquelle les armateurs devaient être de vieux routiers des mers. (Rires et applaudissements.)

Mais je dévie un peu de mon propos et j'en reviens aux nationalisations. Pendant le dernier week-end — encore une expression anglaise ! — j'ai lu le dernier tome des mémoires du général de Gaulle pour savoir comment il expliquait les nationalisations de 1945. Vous verrez l'abîme qui existe entre ce qu'il concevait et ce qui a été réalisé.

Le général de Gaulle, à la page 96 de son livre intitulé *Le Salut écrit* :

« Etant donné que l'activité du pays dépend du charbon, du courant électrique, du gaz, du pétrole et dépendra un jour de la fission de l'atome, que pour porter l'économie française au niveau qu'exige le progrès ces sources doivent être développées dans les plus vastes proportions, qu'il y faut des dépenses et des travaux que seule la collectivité est en mesure d'accomplir, la nationalisation s'impose ».

Voilà une définition de la nationalisation. Je n'aurai pas l'outrecuidance de la discuter ici. Je m'en abstiendrai d'autant plus volontiers que les sociétés d'économie mixte, objet du débat de ce jour, ne répondent aucunement aux conditions que définit ce texte. (Sourires.)

Je crois savoir, mes chers collègues socialistes, qu'au temps où la doctrine marxiste n'avait pas évoqué dans le sens que je me suis permis de rappeler tout à l'heure, la nationalisation tendait — j'ai pris cette définition que vous répudiez peut-être, mais alors avec faibles variantes — à incorporer dans le patrimoine collectif, dans l'intérêt général, des éléments de production ou des services donnant lieu à monopoles ou profits abusifs.

Eh bien ! nous sommes vraiment très loin de cela !

Mes chers collègues, je vais donner une petite recette à ceux d'entre vous qui auraient envie d'être, un jour, présidents de sociétés nationalisées. Je crois que c'est la position la plus confortable qui soit actuellement ; elle est, en tout cas, infiniment plus confortable que celle des députés que nous sommes. (Sourires.)

Une société est près de tomber en déconfiture. On la pousse doucement à la déconfiture totale. A ce moment-là, on se l'annexe. On s'installe — c'est le troisième stade — à un poste de directeur. Pour — j'insiste sur ce point — se mettre à l'abri des vicissitudes du pouvoir, on se fait nantir d'un petit contrat de cinq ans, sinon davantage, contrat interdit aux capitalistes de mon espèce, révocables *ad nutum* par chaque assemblée générale, et puis, à ce moment-là, on fait la nique au ministre, car on est devenu « indéboulovable ».

Trop de souvenirs personnels me viennent en mémoire mais ils imagent quelque peu le débat. Il y a trois ou quatre ans, je me suis trouvé, monsieur le ministre, dans le bureau d'un de vos prédécesseurs, avec plusieurs présidents de sociétés nationalisées ou d'économie mixte. Je ne sais si pareils propos seront jugés indécents à cette tribune, mais leur comportement était tel — l'un d'eux avait presque les pieds sur la table — que j'avais susurré : heureusement, monsieur le ministre qu'il reste des chefs de libres entreprises pour manifester à l'égard des représentants du pouvoir exécutif le minimum de déférence qui s'impose. (Murmures à l'extrême gauche.)

Ces sociétés d'économie mixte ne sont-elles pas comparables à des ornithorynques ? (Sourires.) En effet, elles sont étatisées quand elles perçoivent leurs subventions alors que leurs chefs prennent volontiers visage de chefs d'entreprise responsables. Au risque de susciter quelques interruptions sceptiques, je dois avouer que lorsque je me trouve aux prises avec l'équilibre d'un bilan il m'arrive d'être agacé par l'optimisme d'un président de société que l'Etat contrôle, affranchi de pareil souci et sachant fort bien qu'il peut tranquillement dormir sur le mol oreiller de la convention passée avec l'Etat.

Eh bien ! mesdames, messieurs, je crois vraiment que tout cela est indigne des conceptions qui furent à l'origine des nationalisations. Celles-ci sont devenues des instruments de défense d'intérêts particuliers sous le masque de la défense de l'intérêt général. (Applaudissements à droite. — Protestations à l'extrême gauche.)

Je vous rappelle, monsieur le ministre des finances, que, l'autre jour, devant la commission, je vous ai posé une délicate question. Je vous demandais s'il était normal que des compagnies, dont l'Etat couvre le déficit, distribuent des dividendes. Alors, de deux choses l'une : ou elles distribuent des dividendes fictifs, et elles tombent sous le coup de la loi ; ou il faut considérer que la subvention est une recette commerciale. Et précisément, dans la littérature sociale, cette notion de subvention est souvent estompée, sinon escamotée.

On dit qu'il faut bien penser aux actionnaires minoritaires, que l'Etat ne doit pas penser qu'à lui et qu'il est bien content d'escalader aussi des dividendes, d'ailleurs infiniment inférieurs aux subventions qu'il paie. D'accord à la rigueur. Mais alors, s'agissant des entreprises privées, qui ne bénéficient pas des mêmes privilèges, les épargnants ne sont-ils pas aussi dignes de respect que ceux qui ont investi leur avoir dans des sociétés d'économie mixte ?

J'ai beaucoup réfléchi à cette question et plus j'y réfléchis, plus je suis persuadé que, au moins dans ce cas particulier — je précise bien dans ce cas particulier parce que je suis là, si vous me permettez cette expression, « ferré à glace », « incolable » alors que je serais peut-être moins sûr de moi en d'autres secteurs — la notion de nationalisation est complètement dénaturée.

L'amendement que j'ai donc eu l'honneur de présenter à mes collègues et que j'ai été heureux de voir adopter à une forte majorité par la commission des finances vise plusieurs buts.

Il est d'abord une protestation implicite contre ces appellations impropres contre lesquelles je me suis élevé tout à l'heure et contre cette augmentation de 28 p. 100 en deux lignes, sans un mot d'explication.

Je me suis référé aux avant-dernières explications du Premier ministre à cette tribune. Il a indiqué à la fin de son discours, parlant, je crois des crédits de l'éducation nationale, que nulle part il n'y avait eu d'augmentation supérieure à 15 p. 100. Or, par rapport aux crédits votés pour 1959, dans ce cas particulier, l'augmentation est de 28 p. 100.

Pour rassembler ceux qui m'approuvent et ceux qui ne m'approuvent pas je vous indiquerai enfin qu'il m'est répété que le Gouvernement, ou son entourage, proclame que mon amendement serait sans portée pratique.

On a prétendu que l'adoption de cet amendement n'enlèvera pas un sou aux compagnies de navigation. Tant mieux. J'espère, dans ces conditions, qu'il sera voté à l'unanimité (*Sourires*), donnant à la fois satisfaction à ceux qui préconisent ce geste spectaculairement symbolique et à ceux qui redoutent des conséquences, d'ailleurs imaginaires, d'une réduction de crédit.

Je pourrais, il est vrai, suggérer une formule de rechange. Par exemple, nous avons récemment discuté des moyens de combler le déficit du budget de l'Établissement national des invalides. Mais du moment qu'on est à court d'argent, l'abattement que je suggère dégage un crédit qui pourrait être affecté à cet établissement. Cela permettrait peut-être au Gouvernement, après l'abandon de la taxe de 2 p. 100 sur les affrètements, d'abord envisagée, d'éviter la position de repli qui avait été prise, consistant à imposer un timbre supplémentaire sur les connaissements, ce qui n'est pas du goût de tout le monde.

Mesdames, messieurs, je ne comptais pas parler si longtemps. Je referme donc mon dossier pour ne pas abuser, mais avant que ne circulent les urnes, puisque le groupe socialiste a bien voulu rendre un hommage implicite à l'importance de mon amendement en demandant un scrutin public (*Sourires*), je vous supplie de prendre conscience de la portée véritable de cet amendement.

Il ne s'agit pas de l'armateur Fraissinet demandant la suppression de quelques millions à la Compagnie générale transatlantique ou à la Compagnie des messageries maritimes. (*Si ! si ! à l'extrême gauche.*)

J'appelle les choses par leur nom et si je vous scandalise, je m'en excuse. Il s'agit, au seuil d'une nouvelle législature et sous un régime nouveau, de donner à tous l'occasion de prendre clairement position contre ces abus de la prétendue défense de l'intérêt général qui nous sont infligés en bien des secteurs. Je suis persuadé que dans vos courriers individuels vous êtes souvent saisis de protestations contre les dépenses abusives. Eh bien ! voilà un vote symbolique que je vous demande instamment de bien vouloir émettre. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers, contre l'amendement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Albert Denvers. Mesdames, messieurs, à ce moment du débat et en réponse à M. Fraissinet, je me garderai bien d'être passionné, provocant ou excessif. Si dans mes propos je faisais preuve de violence ou d'incorrection, ce serait, me semble-t-il, contraire à mes habitudes. Jamais dans cette enceinte, du moins je veux le croire, je n'ai failli au respect que nous devons avoir les uns des autres.

Cependant, et surtout lorsque la vérité l'exige, il est des choses qui doivent être dites, même si pour certains d'entre nous il n'est pas agréable de les entendre.

Le problème posé par M. Fraissinet n'est pas sans importance, ne serait-ce que du point de vue des intentions qu'il révèle, intentions apparentes de justice et d'équité mais qui, de la part de M. Fraissinet, semblent procéder d'un état d'esprit dont nous savons qu'il portera demain de très lourdes conséquences sur l'avenir de la marine marchande.

Certes, je ne possède pas — loin s'en faut — au même degré que M. Fraissinet le talent qui est le sien, talent presque inégalable lorsqu'il s'agit pour lui de porter un coup bas à certains aspects de l'œuvre nationale que nos prédécesseurs sur ces bancs ont édifiée avec le souci majeur et légitime d'obtenir de l'État ses encouragements et son concours, par une action publique pesant directement sur l'économie du pays en vue de son expansion et de son rayonnement.

Nierions-nous aujourd'hui le bien-fondé d'une pareille orientation ? Rejetterions-nous aujourd'hui de semblables mesures

telles celles qui furent, dans les années écoulées, les préoccupations des législateurs dont le sentiment, fait du désir profond de servir la nation et le pays, était au moins aussi sincère que celui qui peut nous animer aujourd'hui, tous ici autant que nous sommes ?

Je n'ignore rien de la volonté qui est celle de M. Fraissinet ni des buts qu'il s'est fixés dans l'accomplissement de sa tâche de parlementaire. Il ne le cache d'ailleurs pas. Il déclare à haute et intelligible voix, à qui veut l'entendre, que le but de sa présence ici, dans cette Assemblée, est de dénoncer plus particulièrement ce qu'il appelle « la malversation du secteur public de la production et de l'économie nationales ».

C'est sans doute son droit de motiver ce pourquoi il est député ; c'est même sans doute son devoir de veiller à tout ce qui peut nuire aux intérêts supérieurs du pays. Mais qu'il sache bien qu'il n'est pas le seul, qu'il sache bien que — heureusement — nous sommes très nombreux à être pénétrés de l'intérêt général.

Nous sommes ici des représentants du peuple et nous devons, à ce titre, laisser à la porte de cette enceinte tout ce qui peut, de près ou de loin, apparaître comme un acte d'intérêt particulier, j'ajoute, voire personnel. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'ailleurs, notre règlement ne manque-t-il pas de nous le rappeler, s'il advenait que nous soyons tentés, un jour, d'enfreindre la dignité de la fonction ?

Monsieur Fraissinet, pas plus que vous, personne parmi nous n'a d'ambition personnelle du genre que celle que vous supposez, l'âge, dans cette affaire, n'intervenant pour rien.

Aussi suis-je, en ce qui me concerne, très à l'aise pour aborder le sujet dont vous pensez qu'il appelle, de la part de nos collègues, une mesure d'épuration, voire de liquidation, pour qu'enfin il en soit fini de ces grands services français d'intérêt général, d'intérêt dont vous ridiculisez l'authenticité.

Je ne suis, quant à moi, mes chers collègues — c'est le cas d'un grand nombre d'entre nous — ni un marin qui, dans l'exercice de son métier, symbolise si bien la vaillance et le sacrifice, ni un armateur, dont je sais mesurer les difficultés de l'entreprise, ni un bénéficiaire, sous quelque forme que ce soit, de ce que vous appelez, monsieur Fraissinet, avec une certaine jubilation, « les forteresses imprenables » nées du dirigisme. Et si le hasard avait fait que je le sois, je me serais alors bien gardé d'intervenir dans ce débat (*Applaudissements à l'extrême gauche*), qui ferait apparaître au grand jour que le fond du problème est, en définitive, un règlement de comptes, dans le vrai sens du mot, plutôt — et c'est bien ce qu'il faut déplorer — qu'une volonté sincère de servir le bien public.

L'objectif certain de M. Fraissinet, auteur de l'amendement dont il demande l'adoption, est très clair. Notre collègue, dans cet état de passion, j'allais dire dans cette espèce de hargne qu'il voue aux aspects publics de l'organisation économique du pays, en l'occurrence aux deux grandes compagnies que sont la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, veut marquer de son sceau et de celui de notre Assemblée le début d'un combat insensé, stupide en soi, pour l'unique raison, lorsqu'il s'agit d'une œuvre d'intérêt général, qu'il ne l'estime pas nécessaire, quels qu'en soient les mérites et la légitimité, mais qu'il refuse surtout pour autant qu'elle est une gêne aux exclusivités recherchées et réclamées à leur profit par quelques compagnies, notamment par quelqu'une bien connue. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Mouvements divers à droite.*)

Pourquoi cette aversion au regard de deux grands services nationaux — je dis : nationaux, et non pas nationalisés — qui font flotter fièrement sur toutes les mers du monde le pavillon français, contribuant ainsi du même coup au meilleur renom — et quel renom ! — de la marine marchande française et aussi de ses équipages ?

Chacun ici, au fond de lui-même, à la condition d'accepter de traiter d'un pareil problème en toute bonne foi et avec un sens civique élevé, sait très bien, pour avoir pu l'apprécier et la mesurer en maintes circonstances, l'efficacité de l'action menée depuis déjà de très nombreuses années par les responsables du sort de ces deux grandes compagnies maritimes que vous voulez aujourd'hui, monsieur Fraissinet, frapper d'indignité nationale. (*Exclamations à droite. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mon cher collègue, dans l'espoir de motiver votre disposition, vous aurez beau arguer du contraire et dire que vous ne voulez, par la voie de votre amendement, qu'obtenir un peu plus de salubrité et la disparition d'abominables et d'intolérables dila-

pidations auxquelles vous faites allusion. Avant vous, monsieur Fraissinet — et nous ne nous en sommes pas privés — nous avons, sur le sujet, apporté nos critiques, mais en les assortissant toujours de solutions. Seulement — c'est en cela que nous pensons avoir été plus raisonnables que vous — nos interventions étaient toujours formulées avec le meilleur esprit et le désir d'obtenir par elles, comme, semble-t-il le souhaitent tous les membres de l'Assemblée, des efforts nouveaux dans le sens d'une productivité accrue et d'une rentabilité qui réduiraient au minimum la participation financière de l'Etat.

Pour notre part, monsieur Fraissinet, nous nous refusons de croire à l'incompétence de ceux qui, à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des messageries maritimes, sont chargés de responsabilités, celles-là mêmes d'ailleurs que l'Etat leur demande de prendre. Ils ne méritent pas — vous devriez être le premier à en convenir — qu'on les suspecte et qu'on leur discute la conscience avec laquelle ils exercent leurs fonctions au nom de l'intérêt général, de cet intérêt public qui, pensez-vous, n'existe plus.

Que demande M. Fraissinet par le truchement de la commission des finances ? Tout simplement que les crédits affectés à l'exploitation des services maritimes d'intérêt général soient réduits de 16.200.000 francs.

Est-il besoin de rappeler que les subventions accordées à ces deux compagnies sont, en effet, destinées à assurer des services d'intérêt général, notamment l'exploitation de paquebots qui est, hélas ! par définition pourrait-on dire, déficitaire ?

Il ne faut pas oublier, en effet, que la Compagnie générale transatlantique a fait faillite en 1933 en raison de la crise économique et qu'elle a été rachetée, à l'époque, par l'Etat. D'autre part, en 1948, la Compagnie des messageries maritimes a repris l'exploitation des anciens services contractuels des Messageries maritimes qui exploitait une flotte de paquebots et ne pouvaient l'exploiter que grâce à des subventions massives.

Il est incontestable que ces deux sociétés, en faisant flotter le pavillon français sur toutes les mers, rendent à notre pays d'incalculables services. Réduire les subventions qui leur permettent de continuer l'exploitation des lignes de paquebots déficitaires reviendrait à retirer le pavillon français de certains de ces trafics. Le prestige de notre pays ainsi que ses liens avec certains territoires de la Communauté en souffriraient.

Ces deux compagnies, de surcroît, ne font-elles pas vivre des milliers et des milliers de marins et de familles ? En dehors de leur propre flotte, qui s'élève à une centaine de navires construits dans nos chantiers navals, elles ne possèdent que deux ou trois navires étrangers affrétés.

Il faut réduire le montant des subventions à affecter conventionnellement aux compagnies, nous dit M. Fraissinet, c'est un service à leur rendre. Mais dites-nous, monsieur Fraissinet, quelle audience réservez-vous à la remarque de M. le rapporteur qui relève, à la page 32 de son rapport, que le seul rapprochement possible dans l'exploitation par une compagnie privée d'une ligne, celle de la Corse, depuis lors confiée à l'une des deux compagnies d'économie mixte, ne permet pas, tout au contraire, « de porter condamnation de sa gestion » ? Et M. le rapporteur de poursuivre et d'insister en déclarant que la subvention versée à la compagnie privée atteignait, à la veille de la guerre, 26.364.000 francs, ce qui représentait près de 72 p. 100 du chiffre d'affaires, subvention exclue. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Par contre, pour un chiffre de passagers à peu près analogue, la Compagnie générale transatlantique a bénéficié, en 1958, d'une subvention de 280 millions ne représentant, dans ce cas, que 18 p. 100 du chiffre d'affaires.

Je sais que vous nous direz peut-être tout à l'heure que les services à rendre étaient différents de ceux qui sont demandés à la Compagnie générale transatlantique. Mais, dites-moi, entre 72 p. 100 et 18 p. 100, n'estimez-vous pas que la différence est importante et qu'elle vaut la peine d'être signalée dans cette enceinte ? (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Jean Fraissinet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Denvers ?

M. Albert Denvers. Non. (Exclamations à droite.)

Monsieur Fraissinet, je ne vous ai pas interrompu tout à l'heure. Laissez-moi donc achever.

Je comprends parfaitement que vous vous excitez, mais vous aurez l'occasion de prendre la parole tout à l'heure et peut-être pourrez-vous alors vous justifier. (Nouvelles exclamations à droite.)

J'ai dit, mes chers collègues, et j'y reviens, que la marine marchande mériterait que nous nous intéressions à son avenir autrement qu'au travers d'un problème de subvention que M. Fraissinet veut remettre aujourd'hui en cause dans ses conditions contractuelles et juridiques, autrement que par un refus de respecter des engagements formellement acceptés par l'Etat, autrement que par une querelle hors de raison.

M. Jean Fraissinet. Je demande la parole.

M. Albert Denvers. Oui, et on l'a assez souvent répété, monsieur Fraissinet, la marine marchande connaît une crise grave.

M. Jean Fraissinet. Je suis mis en cause, monsieur le président.

M. Albert Denvers. Ah, certes, dans cette Assemblée, on aime entendre vanter les mérites et la qualité de nos navires et de nos équipages. C'est tout à l'honneur du pavillon français, c'est tout à l'honneur et à l'avantage de notre économie. Encore faut-il qu'à cette gloire, mesdames, messieurs, tous autant que nous sommes et y compris l'auteur de l'amendement, nous contribuions de toute notre conviction, de toute notre foi et de toute notre autorité.

C'est ici que je veux donner à mon intervention toute la valeur à laquelle elle est en droit de prétendre.

Ah ! mes chers collègues (Exclamations à droite) qu'advient-il du développement de notre marine marchande nationale si, demain, tous les armateurs français, à l'exemple d'une compagnie de navigation que l'on connaît bien (Protestations à droite) ne devaient pratiquer à grande échelle, comme c'est le cas donc s'il s'agit, que le régime des affrétés étrangers ?

Bien sûr, M. Fraissinet, la main sur le cœur (Exclamations à droite) saurait expliquer la raison (Vives protestations à droite. — Exclamations à l'extrême gauche)...

M. le président. Veuillez cesser ces interruptions.

M. Albert Denvers. Monsieur Fraissinet, je suis à cette tribune pour remplir mon devoir. Je l'accomplirai jusqu'au bout. Je dirai la vérité parce qu'elle a besoin, dans cette circonstance, d'être exprimée. (Interruptions à droite.)

M. Marcel Roclore. Laissez-le se défendre ! Vous avez peur !

M. le président. M. Fraissinet a été écouté. M. Denvers le sera.

A droite. M. Fraissinet est mis en cause !

M. le président. Il appartient à l'orateur d'indiquer s'il accepte ou non d'être interrompu.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Il serait souhaitable qu'il acceptât.

M. Marcel Roclore. Il en a trop peur !

M. Albert Denvers. J'autorise M. Fraissinet à m'interrompre.

M. le président. La parole est à M. Fraissinet, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jean Fraissinet. Je n'abuserai pas de l'autorisation de parole que M. Denvers a bien voulu se laisser arracher. (Vives protestations à l'extrême gauche. — Applaudissements à droite.)

A l'extrême gauche. A bas les affairistes !

M. le président. Veuillez écouter M. Fraissinet. Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, de jeter de l'huile sur le feu. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. Jean Fraissinet. Je m'excuse si le mot a été trop vif.

Je veux dire simplement que je nourris la plus profonde estime à l'égard de tous mes collègues, mais que je n'admets pas d'être traité de représentant de deuxième zone du peuple souverain.

M. Albert Denvers. Cela ne vous a jamais été dit.

M. Jean Fraissinet. Si ; vous avez déclaré que j'avais une curieuse conception de mon rôle de représentant du peuple souverain et que j'étais ici pour défendre des intérêts particuliers.

Si vous vouliez bien vous référer à mes campagnes électorales à Marseille, je crois que vous ne trouveriez guère de gens pour soutenir cette théorie, car la défense de mes intérêts particuliers me commanderait de m'abstenir de tout ce que j'ai fait.

Avant de me rasseoir, je tiens à vous dire qu'en ce qui concerne l'allusion que vous avez faite aux services de Corse, la compagnie dont vous parlez les a exploités de 1868 à 1948.

Je me souviens d'avoir discuté de cette question avec Raymond Poincaré, dont je n'ai pas l'impression qu'il ait gardé une réputation de saboteur des finances publiques.

On essaye de me nuire avec cet argument truqué — M. Denvers a d'ailleurs semblé prévoir ma riposte — en comparant des choses qui ne sont pas comparables, car il s'agissait de l'exploitation, d'un côté de sept navires, de l'autre de quatre.

J'en appelle au témoignage des députés de la Corse qui sont ici. La compagnie en cause exploitait régulièrement les escales de Toulon, Propriano, Bonifacio, Porto-Vecchio, Livourne, Saint-Florent, toutes escales qui ont été supprimées, assurant des départs beaucoup plus fréquents.

Je ne critique pas cette suppression qui était peut-être justifiée dans le cadre de la défense des deniers de l'Etat ; mais à l'époque où la compagnie en cause exploitait les services, elle n'était pas admise. On compare donc des choses qui ne sont en aucune façon et à aucun degré comparables.

M. René Cassagne. Elle était subventionnée !

M. le président. Monsieur Denvers, veuillez poursuivre votre exposé.

M. Albert Denvers. Je réponds à M. Fraissinet que les chiffres que j'ai cités ne sont pas les miens. Ce sont ceux de M. le rapporteur, par conséquent ceux de la commission des finances. Je ne fais que rapporter ce que j'ai pu lire, comme vous-même, monsieur Fraissinet, dans le rapport de M. Christian Bonnet.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Monsieur Denvers, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Albert Denvers. Volontiers.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. En ce qui concerne cette question, je ne voudrais pas intervenir — aussi bien n'est-ce pas possible — en qualité de rapporteur. (*Mouvements divers à droite.*)

Je voudrais exprimer ici les vues de quelqu'un qui n'est certes pas « ferré à glace » comme le talentueux auteur de l'amendement dont nous discutons, mais qui prétend connaître le sujet, puisque, dans la précédente législature, il avait, au sein de la sous-commission de contrôle des entreprises nationales, la charge des rapports concernant la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, c'est-à-dire les deux compagnies dont les subventions sont en cause.

Chef d'entreprise libre moi-même, je ne suis pas suspect — j'imagine — de vouloir défendre a priori le secteur nationalisé dans lequel, je le sais, on relève de nombreux abus. Je ne veux exprimer ici qu'un point de vue absolument objectif, un point de vue fondé sur des chiffres, sur des faits, et rien que cela.

Puisque nous parlons de la Corse, je dois dire qu'il est exact que les conditions d'exploitation de la Compagnie générale transatlantique ne sont pas les mêmes que celles auxquelles faisait allusion M. Fraissinet. Mais il est de fait qu'en 1938-1939, dernier exercice avant la guerre, le 30 juin 1939, il y avait, au bilan de la compagnie Fraissinet — c'est du moins ce que les comptes faisaient apparaître — un total dû par l'Etat de 23.528.000 francs... (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Je vous en prie, mes chers collègues ! Nous essayons de clarifier le débat et de voir objectivement les choses.

Je disais que les comptes de la compagnie faisaient apparaître en 1939 un total dû par l'Etat de 23.528.000 francs auxquels s'ajoutaient 2.836.000 francs dus au titre de la location et de l'amortissement des navires, soit au total 26.364.000 francs qui, exprimés en francs actuels, représenteraient environ, au coefficient 30 qui — vous en conviendrez — est modeste, quelque 840 millions.

Compte tenu des passagers transportés, nous sommes donc obligés, en tant qu'observateurs objectifs, de constater que la subvention accordée à la compagnie Fraissinet est, par rapport à la subvention de la Compagnie générale transatlantique, dans la proportion de 3,2 à 1 si l'on prend pour base de comparaison le passager transporté.

Si, donc, les conditions d'exploitation sont différentes, si elles ont peut-être été améliorées — comme M. Fraissinet en toute loyauté le disait à l'instant — il n'en demeure pas moins que,

sur cette ligne d'intérêt, disons général pour être agréable aux nombreux Corses qui siègent sur ces bancs (*Sourires*) — ils ont encore montré tout à l'heure par leurs applaudissements combien ils étaient sensibles au rappel de leur origine et nous le savons tous — sur cette ligne d'intérêt général, dis-je, le moins qu'on puisse dire c'est que la comparaison entre l'exploitation par une compagnie privée et l'exploitation par une compagnie d'économie mixte ne tourne pas à la confusion de cette dernière, et c'est ce que je voulais marquer. (*Applaudissements au centre-gauche et à l'extrême gauche.*)

Je n'insisterai pas, puisque M. Fraissinet l'a dit lui-même, sur le fait que son amendement n'aurait pas de véritable portée pratique. Etant donné qu'il n'est pas en notre pouvoir — et Dieu sait si nous sommes dépourvus de pouvoirs, nous nous en apercevons davantage chaque jour — de modifier les avenants, cet amendement n'aurait pas le résultat souhaité par son auteur.

En effet, en août 1958, à une époque où, comme le rappelait tout à l'heure M. le ministre, le Parlement n'était pas en mesure de siéger — et le souhait du chef du gouvernement de l'époque était sans doute de ne pas le voir siéger, ni même la commission des finances, encore que le Parlement restât en principe en fonction — des avenants furent conclus entre la Compagnie générale transatlantique — avenant n° 5 —, la Compagnie des messageries maritimes — avenant n° 6 — et l'Etat.

En novembre 1958, un décret a confirmé ces avenants. Ceux-ci fixent un plafond de subvention de 3.900 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique et de 3.400 millions de francs pour les Messageries maritimes. Vous savez que le jeu de ces plafonds est tel — c'est la méthode de la carotte, préférable à la méthode du fouet — que chacune de ces compagnies bénéficie de la différence existant entre son déficit contractuel et le plafond de la subvention.

M. René Leduc. Parlez-vous en qualité de rapporteur ou à titre personnel ?

M. Antoine Lacroix. En quoi cela peut-il vous gêner ?

M. le président. Laissez parler M. Christian Bonnet à qui je demande néanmoins de conclure.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Les crédits qui sont répartis chaque année n'ont qu'une valeur d'évaluation.

S'ils sont supérieurs aux besoins, ils sont purement et simplement annulés. S'ils sont inférieurs aux besoins, ils font l'objet d'un collectif en cours d'année ou d'un ajustement lors de la discussion des crédits budgétaires de l'année suivante.

Je ne suis pas d'accord avec M. Fraissinet quand il dit que l'amendement ne pourra pas avoir d'incidence sur la gestion de ces compagnies. En fait, celles-ci peuvent se trouver dans une situation de trésorerie difficile s'il arrive que leurs besoins soient supérieurs aux sommes dont elles disposeraient dans le cas où l'amendement serait adopté. Elle seraient alors obligées de faire appel à des emprunts-relais à un taux élevé, ce qui finalement desservirait l'Etat au lieu de le servir.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter, et je remercie l'Assemblée de m'avoir écouté avec attention. (*Applaudissements au centre gauche et à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je comprends que M. Christian Bonnet remercie l'Assemblée. Mais je rappelle, à l'intention de l'Assemblée tout entière, qu'une interruption ne doit pas devenir une interruption. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Pierre Gabelle. C'est cependant le rôle du rapporteur de donner des explications.

M. le président. Si vous l'entendez ainsi, le rapporteur n'aura la parole qu'à son tour, dans l'ordre d'inscription. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Pierre Gabelle. Le rapporteur a pour rôle de donner à l'Assemblée les renseignements d'ordre technique qui lui sont nécessaires.

M. le président. Mais j'ai le devoir de lui demander de le faire alors brièvement.

Monsieur Denvers, veuillez poursuivre votre exposé.

M. Albert Denvers. Je dois dire à l'auteur de l'amendement que nous sommes l'un et l'autre des parlementaires au même titre et de même zone, bien que nous puissions avoir une conception différente de l'accomplissement de notre tâche.

Tous ici nous sommes partisans d'une marine marchande en continuelle expansion.

Mais alors, mesdames, messieurs, que penser et que dire de cette compagnie de navigation qui, dans ses activités, justifiant de sa profession d'armateur français, affrète dix-huit unités de mer étrangères et les noms de ces unités affrétées étrangers figurent, noir sur blanc, à la page 47 d'une brochure n° 2, du troisième trimestre 1959, intitulée *Sillage* dont l'éditorial signé R. F. ne manque pas, par exemple, d'attaquer violemment la mesure envisagée récemment par le Gouvernement et instituant au profit de l'Établissement national des invalides une taxe sur les affrètements.

Je ne vous citerai pas les noms des dix-huit bateaux affrétés étrangers de la compagnie dont je vous parle.

Mais peut-on prétendre défendre les intérêts de la marine marchande, si l'on accepte qu'un armateur français veuille bien assurer le trafic nécessaire à notre pays, d'abord avec des navires affrétés étrangers et, ensuite seulement, avec des bateaux français ?

Dans ce cas, à quoi bon, mesdames, messieurs, réclamer une politique de la marine marchande dont nous sommes ici les défenseurs sincères ? Pourquoi, alors, solliciter les crédits dont vous avez besoin, monsieur le ministre, et inviter nos marins à entrer dans nos écoles nouvelles que nous construisons chaque année en plus grand nombre si, en fin de compte, l'armement français devait souffrir toujours plus amplement d'un régime dit des affrétés étrangers ?

Monsieur Fraissinet, je vous sais homme à vous défendre, mais je vous sais aussi homme à comprendre. Alors, mon cher collègue, comprenez comme nous que nous ne sommes pas ici pour saisir des occasions, sous quelque prétexte que ce soit, pour délaisser l'intérêt général, l'intérêt public.

Est-ce que je me trompe si je pense que vous avez ici trop tendance à vous faire envers et contre tous l'avocat d'une cause qui n'est pas toujours celle de l'intérêt général ? (*Exclamations à droite.*)

Je souhaiterais me tromper, mais enfin, force m'est de constater que rien, ni dans le comportement de l'auteur de l'amendement, ni dans ses paroles, ni dans le ton de sa voix, ni dans son argumentation ne nous permet de penser que nous sommes à côté de la question.

Nous croyons, au contraire, déceler en vous, mon cher collègue, hélas ! la maladie dite de l'obsession. (*Mouvements divers.*)

Certains d'entre nous peuvent penser que M. Fraissinet ne manque pas de courage. Nous estimons, nous que ce courage n'est pas de circonstance et qu'il n'est peut-être pas non plus très pur. La décence et surtout la pudeur — j'y insiste — qui sont le plus souvent des vertus anraient voulu que l'auteur de l'amendement n'eût pas ce courage. (*Mouvements divers.*)

Sans doute, suis-je sévère. Je veux l'être comme aussi j'ai voulu être précis.

Mesdames, messieurs, ma conscience m'oblige à vous demander de ne pas vous laisser conduire dans ce que j'appelle le chemin de l'erreur, pour ne pas dire plus. Je vous connais assez les uns et les autres pour espérer que vous vous refuserez d'admettre que, par le canal d'un amendement, on compromette l'avenir de deux secteurs de la production nationale, prêts demain comme hier à de nouveaux efforts.

Votre commission des finances, mes chers collègues, a indiscutablement approuvé sur ce point les conclusions du rapport de M. Christian Bonnet qui tendent à retenir comme valables les crédits demandés par le Gouvernement. Mais elle a cru qu'elle pouvait, en même temps, accepter les dispositions de l'amendement de M. Fraissinet, dont la signification et le résultat sont tout différents.

Monsieur le rapporteur général, il conviendrait que, sur ce point, vous acceptiez de nous indiquer ce qui demeure en définitive des conclusions de la commission des finances. Laquelle des deux dispositions doit subsister ? Nous aimerions être fixés d'une manière précise.

En conclusion, mesdames, messieurs, je dois vous dire qu'il s'agit d'un problème dont je n'ignore aucun aspect. Je connais les conséquences que peut avoir l'adoption de l'amendement de M. Fraissinet sur l'avenir de notre marine marchande et c'est pourquoi je vous demande très instamment de ne pas suivre la requête présentée par M. Fraissinet, faute de quoi nous serions bien obligés de croire que l'on accomplit ici une tâche qui n'est pas celle de l'intérêt national. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Protestations à droite et sur divers bancs.*)

M. le président. Je demande à tous nos collègues de faire preuve de discipline, afin que ce débat important s'achève dans la clarté et non pas dans la confusion.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marc Jacquet, rapporteur général. La commission des finances a adopté l'amendement de M. Fraissinet. Mais cet amendement a été présenté après l'examen du fascicule spécial de la marine marchande. Or, la commission avait autorisé son rapporteur spécial M. Christian Bonnet à conclure à l'adoption des crédits proposés par le Gouvernement. Il y a donc là une petite contradiction, d'autant plus que le rapporteur spécial est contre l'amendement de M. Fraissinet, ainsi qu'il l'a laissé entendre au cours de son intervention faite à titre personnel, je tiens à le préciser.

Il appartient donc à l'Assemblée de prendre ses responsabilités.

Si l'amendement de M. Fraissinet était voté, il y aurait lieu de modifier les crédits du budget présenté par M. le ministre des travaux publics et des transports.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement demande à l'Assemblée de repousser l'amendement de M. Fraissinet pour les raisons déjà exposées.

Il s'agit de savoir ce que l'on veut. Si l'on veut maintenir les services de passages sur la Corse, New-York, les territoires d'outre-mer de la République et Madagascar, services qu'à ma connaissance tout au moins, aucun armateur ne s'est engagé à assurer sans subventions, il me paraît nécessaire de voter les crédits conformément à l'avenant et aux contrats, passés par conventions, qui lient les compagnies avec l'Etat jusqu'en 1978.

M. le président. Je vais donner la parole, en les priant d'être brefs, à M. Bignon pour répondre à la commission, et à M. Fraissinet pour répondre au Gouvernement.

Je voudrais surtout — et je le demande en grâce — que personne ne s'ingénie à alourdir l'atmosphère qui n'est déjà que trop chargée. (*Applaudissements.*)

La parole est à M. Bignon pour répondre à la commission.

M. Albert Bignon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'interviens au nom des parlementaires de la Charente-Maritime, département qui risquerait de se trouver lésé si l'amendement de M. Fraissinet était adopté par l'Assemblée nationale.

Je le fais non pas uniquement pour des considérations particulières à notre région, mais également pour des raisons d'ordre général. J'exposerai ces raisons très brièvement, puisque tout a été dit dans cette affaire. Je me contenterai de résumer la situation.

Il ne s'agit pas, comme on semble l'avoir fait tout à l'heure, de discuter de l'opportunité de réformer ou de changer le statut des sociétés d'économie mixte. Ce n'est pas là notre propos. Il s'agit de savoir quelles seraient les incidences, sur le fonctionnement de deux compagnies de navigation et, partant, sur le prestige du pavillon français sur certaines mers du globe, de l'adoption de l'amendement de M. Fraissinet. Le reste viendra après.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Très bien !

M. Albert Bignon. Dès lors, je crois de mon devoir — et je joins les observations très pertinentes de M. Christian Bonnet — de signaler qu'effectivement M. Fraissinet semble avoir commis une erreur lorsqu'il a dit que le budget faisait apparaître une augmentation des subventions. C'est absolument inexact. Revoyez, à cet égard, le fascicule budgétaire. Il est évident que les subventions prévues pour les deux compagnies intéressées sont identiques à celles de l'année dernière, savoir : 3.400 millions pour les Messageries maritimes, 4.100 millions pour la Compagnie générale transatlantique.

D'ailleurs, toujours d'après les conventions, ces plafonds sont applicables jusqu'à 1961. Si l'Assemblée suivait M. Fraissinet et si elle réduisait ou à plus forte raison supprimait les subventions aux deux compagnies, elle obligerait l'Etat à violer ses engagements. Je me demande alors comment ces compagnies pourraient continuer leur activité. Voilà exactement comment se présente la situation.

J'ajoute également — ainsi que notre collègue M. Bonnet nous l'a justement exposé — que, du point de vue pratique, je ne vois pas l'intérêt de l'amendement Fraissinet, puisque, dans les

sociétés d'économie mixte, l'Etat est majoritaire et qu'il est responsable du déficit des sociétés. De toute façon, l'Etat serait donc obligé de combler le déficit.

Mais alors, me direz-vous, il est inutile dans ces conditions de voter des subventions. Ma réponse sera facile. Si la société ne disposait pas de crédits suffisants, elle serait obligée pour continuer son activité de recourir à des emprunts, de payer des agios et, en définitive, c'est l'Etat qui comblerait ce déficit supplémentaire. Alors, à quoi rimerait aujourd'hui un refus ?

Voilà, mesdames, messieurs, ce que j'avais à vous dire. J'en aurai terminé si, reprenant les propos de M. le ministre, je n'avais à souligner l'intérêt que présente la bonne marche de ces fleuves compagnies maritimes pour le prestige de la France.

Nos prédécesseurs, permettez-moi de vous le dire, étaient aussi soucieux que nous-mêmes du bien public. S'ils avaient créé ces deux sociétés d'économie mixte, c'est que plusieurs lignes de navigation qu'exploitaient les deux compagnies n'étaient pas rentables. Il a donc fallu pour une question de prestige du pavillon national (*Applaudissements*) que l'Etat intervienne pour les aider à exploiter ces lignes, que, sans cette aide, elles auraient abandonnées.

M. Lucien-Pierre de Gracia. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Bignon ?

M. Albert Bignon. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. de Gracia, avec l'autorisation de l'orateur, pour une courte interruption.

M. Lucien-Pierre de Gracia. Je veux associer les parlementaires de la Gironde aux propos, aux vœux et aux espoirs de notre collègue de la Charente-Maritime, M. Bignon.

Si j'ai été très intéressé par l'intervention de M. Fraissinet, je n'ai pas été conquis par l'esprit caustique qu'il a manifesté en s'attachant à démoir certaines compagnies maritimes d'intérêt général qui servent le prestige national. (*Applaudissements.*)

Je m'associe aux observations de M. Bignon et je demande à nos amis de voter contre l'amendement de M. Fraissinet pour servir le pavillon national et défendre ce qui reste de notre marine marchande et de nos ports marchands qui ne s'appellent pas tous, hélas ! Marseille. (*Applaudissements.*)

M. Albert Bignon. Je vous remercie de votre appui, mon cher collègue.

Je dirai, en terminant, qu'il s'agit de deux compagnies, dont l'une, la Compagnie générale transatlantique dessert, non seulement les Etats-Unis, mais aussi les Antilles françaises, l'Algérie, le Maroc et la Corse, et l'autre, la Compagnie des messageries maritimes qui assure le service des Indes, des Etats d'Indochine, du Japon, de Djibouti, de Madagascar, de la Réunion, de l'île Maurice, de Tahiti, de Nouméa et de l'Australie.

J'ajoute, pour certains d'entre vous, qu'à son retour de ce magnifique voyage où il a porté, là-bas, la voix de la France métropolitaine, mon ami M. Jacques Soustelle a demandé à la Compagnie des messageries maritimes de mettre en service un troisième paquebot sur la ligne de Tahiti.

Je voudrais savoir comment ce souhait, dont la réalisation est éminemment désirable pour le pavillon français et pour le prestige de la France, est compatible avec l'amendement de M. Fraissinet. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à l'extrême gauche.*)

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

M. Jean Fraissinet. Mes chers collègues, considérant que j'ai obtenu une première satisfaction par le vote de mon amendement à une large majorité par la commission des finances ; considérant que j'ai obtenu une seconde satisfaction — je m'en excuse auprès de certains d'entre vous, que la longueur du débat a pu lasser — en obtenant une si large audience pour cette marine marchande trop souvent méconnue (*Mouvements divers*) ; considérant, en outre, que M. Denvers a fait choir le débat du plan des doctrines et des principes, sur lequel j'avais cru le placer, sur un plan personnel, me mettant, à maintes reprises, nommément en cause...

M. Albert Denvers. Vous m'y avez conduit !

M. Jean Fraissinet. ... alors que ma propre intervention ne faisait état d'aucun nom de député socialiste ; considérant, enfin,

que le Gouvernement a bien voulu nous dire, avec une amabilité dont je lui suis reconnaissant, que l'amendement, s'il était voté, serait sans portée pratique, j'aurais mauvaise grâce à ajouter un scrutin à cette déjà longue séance et je retire mon amendement, en insistant cependant pour qu'aucun d'entre vous, mes chers collègues, ne puisse se méprendre sur la portée de ce geste. (*Applaudissements à droite. — Exclamations sur divers bancs à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie M. Fraissinet d'avoir retiré son amendement.

Mais je ne voudrais pas qu'on pût dire qu'un membre du Gouvernement ait prétendu que les amendements votés ici étaient sans portée, car tel n'est pas mon point de vue ni celui du Gouvernement. (*Applaudissements.*)

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

M. Louis Michaud. Monsieur le ministre, je vous avais, ce matin, posé une question. Je crois que tout le monde serait rassuré si vous pouviez y donner une réponse.

Je connais fort bien la question des avenants et de leur ratification, puisque dans les précédentes Assemblées j'ai été amené à maintes reprises à rapporter sur ce sujet.

Ce qui nous inquiète, c'est que les derniers avenants signés n'ont pas été soumis à l'examen du Parlement.

M. Henry Bergasse. Très bien !

M. Louis Michaud. Il y a à cela une raison très simple : il n'y avait pas de Parlement susceptible de délibérer à l'époque.

Je crois que nous serions tous rassurés si vous vouliez bien, monsieur le ministre, nous dire qu'à l'avenir, la procédure parlementaire reprenant ses droits, les avenants signés entre l'Etat et les compagnies intéressées seront soumis à la ratification du Parlement. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. Monsieur le ministre, permettez-moi de considérer que vous avez répondu par le signe de tête que vous venez de faire et que tout le monde a vu. Cela évitera d'ouvrir un droit à réponse et nous pourrions considérer l'affaire comme réglée. (*Rires et applaudissements.*)

L'amendement de M. Fraissinet est donc retiré.

Je mets aux voix le titre IV de l'état F concernant la marine marchande, au chiffre de 12.401.909 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 11 millions 30.000 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 3.360.000 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 283 millions 400.000 NF.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 134.323.000 NF.

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

[Article 29.]

M. le président. « Art. 29. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme couvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 88 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances sont ainsi modifiées :

« 1960 : 282.000.000 NF.

« 1961 : 255.000.000 NF.

« 1962 : 243.000.000 NF.

« 1963 : 192.000.000 NF.

« Sur les autorisations de programme applicables aux années 1960, 1961 et 1962, une somme de 97.600.000 NF est bloquée, selon la répartition suivante :

« 1960 : 42.600.000 NF.

« 1961 : 30.000.000 NF.

« 1962 : 25.000.000 NF.

« Les autorisations de programme ainsi bloquées pourront être libérées, en totalité ou par fractions, par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques. »

Je mets aux voix l'article 29.

(L'article 29, mis aux voix, est adopté.)

[Article 93.]

M. le président. « Art. 93. — L'article 279, 11°, du code général des impôts est abrogé. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 93.

(L'article 93, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. La séance est suspendue pour quelques instants.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous continuons l'examen des crédits concernant le ministère des travaux publics et des transports.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

I. — Travaux publics et transports.

ETAT F (suite)

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

« Titre III, 37.279.856 NF ;

« Titre IV, — 101.070.540 NF. »

ETAT G (suite)

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

(Autorisations nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 298.470.000 NF ;

« Crédit de paiement, 74.100.000 NF. »

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

« Autorisation de programme, 48.000.000 NF ;

« Crédit de paiement, 5.200.000 NF. »

M. le rapporteur général de la commission des finances propose que la discussion du budget des travaux publics (section I) soit organisée comme suit : 1° Tourisme ; 2° Voies navigables et ports ; 3° Routes, chemins de fer et transports.

TOURISME

M. le président. La parole est à M. Guy Ebrard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour le tourisme.

M. Guy Ebrard, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, je constate que l'examen du budget de la marine marchande a retenu l'attention de l'Assemblée depuis dix heures ce matin. Sans élever aucune critique à cet égard, je m'efforcerai de vous présenter le budget du tourisme aussi clairement et aussi brièvement que possible.

Cependant, je tiens à signaler que l'importance d'un sujet ne se mesure pas à la longueur du temps mis à le discuter ni à la passion qu'on y apporte et qu'il serait bon, par un geste de courtoisie à l'égard de l'Assemblée, de répartir plus équitablement l'attention que nous sommes en droit d'attendre pour les budgets, tant en raison de l'importance qu'ils revêtent sur un plan général qu'en considération de l'intérêt que chacun de nous y attache. (Applaudissements sur divers bancs.)

Le projet de budget qui vous est soumis envisage de porter les crédits affectés au tourisme, pour 1960, à un montant de 14 millions 832.721 NF, soit en autorisations nouvelles une augmentation de l'ordre de 900.000 NF.

On peut d'ores et déjà considérer, en comparant le volume des crédits mis à la disposition du commissariat général avec ceux que peut représenter notre balance touristique, que ces crédits sont particulièrement modestes.

Ils sont modestes si l'on tient compte de l'évolution du tourisme étranger en France et de l'apport en devises qu'il constitue.

En 1958, le nombre des touristes étrangers venus en France s'est élevé à 4 millions, contre 4.300.000 l'année précédente. Cette diminution de la fréquentation étrangère tient sans doute aux événements politiques qui ont marqué la vie française. Sans ces événements, notre pays aurait sans doute enregistré, comme ailleurs dans le monde, spécialement en Europe, une augmentation de l'ordre de sept à huit pour cent. C'est surtout le pourcentage des touristes en provenance des pays du Marché commun qui a accusé un très net fléchissement, lié directement, sans doute, je le répète, aux événements politiques. En revanche, une clientèle accrue nous est venue du Portugal, de l'Espagne, de l'Italie et de l'Irlande, attirée qu'elle était par les cérémonies de l'année mariale de Lourdes et par l'exposition internationale de Bruxelles. Ces deux grandes manifestations ont donc vraisemblablement corrigé, partiellement, les effets des événements politiques.

Cependant, notre balance touristique s'est ressentie de la stagnation du tourisme étranger en 1958. La recette de devises comptabilisée par l'office des échanges s'est élevée à 150 millions de dollars, monnaie de compte. Les dépenses ayant été de 73 millions de dollars, monnaie de compte, le solde créditeur est donc d'environ 77 millions de dollars.

Certaines mesures ont été de nature à favoriser le tourisme étranger en France, spécialement la dévaluation de fin décembre 1958, qui a incontestablement constitué un stimulant, encore que ses effets aient été partiellement réduits par la suppression de la détaxe de 10 p. 100 antérieurement accordée aux touristes étrangers sur le montant des notes d'hôtels payées en devises et par l'augmentation des prix pratiqués par les hôtels et les restaurants.

Pour les touristes français se rendant à l'étranger, vous savez que l'allocation de devises avait été supprimée en 1958 et qu'elle a été rétablie à partir du 1^{er} juin 1959, son montant ayant été fixé à la contre-valeur de cent dollars, soit 50.000 francs actuels. Cette allocation a été portée, le 19 octobre, à 150.000 francs actuels. D'autre part, la somme que chaque touriste français est autorisé à emporter à l'étranger a été relevée de 20.000 à 25.000 francs. Des mesures spéciales ont été prises en ce qui concerne l'Espagne, à la suite de la dévaluation de la peseta, ramenant de 60.000 à 25.000 francs la somme que les touristes français peuvent emporter lorsqu'ils se rendent dans ce pays.

Le tourisme intérieur a été marqué par deux séries de décisions qui nous paraissent, pour le moins, inopportunes, et nous tenons à le déclarer très nettement au Gouvernement.

Les brusques modifications apportées aux dates des vacances scolaires ont désorganisé la saison touristique et cette décision paraît pour le moins malencontreuse au moment où l'on invite les entreprises privées à étaler les périodes de congé.

En effet, depuis plusieurs années, les services officiels du tourisme s'étaient efforcés, en liaison avec les organismes professionnels, d'étaler les vacances sur les mois de juin et de septembre afin de décongestionner la période de pointe des mois de juillet et d'août.

Il est évident que les crédits votés par cette Assemblée et affectés à la propagande par le commissariat au tourisme ont été, de ce fait, gaspillés.

Ensuite, par une concordeance fâcheuse, les décisions prises en matière de thermalisme ont porté un coup sévère aux entreprises saisonnières. Je fais allusion à l'ordonnance du 30 décembre 1958. Des avertissements circonstanciés avaient été donnés, ici même, au Gouvernement, le 15 mai. Il n'a pas voulu en tenir compte. Nous pouvons observer, à la fin de cette saison, à quel point le bilan est catastrophique.

La réduction du nombre des assurés sociaux dans les stations s'échelonne de 88 à 20 p. 100. S'il y a 50.732 assurés sociaux en moins, il y a environ 18.000 curistes libres de plus, c'est-à-dire ceux qui assument eux-mêmes les frais de leurs cures.

Nous ne pouvons passer sous silence les conséquences dramatiques qui en résultent pour les établissements qui ont consenti des investissements importants et ne seront pas à même de faire face aux charges d'intérêts et d'amortissement des emprunts qu'ils ont contractés.

Les hôtels des stations subiront un sort d'autant plus alarmant que les pensionnaires qui accompagnent les curistes doublent en général l'importance de la clientèle.

C'est donc sur toute l'économie des stations que se répercute la mesure, d'autant que les dépenses effectuées à cette occasion sont génératrices d'impôts ; je songe, en particulier, à la taxe de 8,50 p. 100 sur les prestations de services.

Vingt-six mille étrangers ont fréquenté nos stations françaises en 1957, apportant des devises fortes à notre pays. Comment pourra-t-on les persuader désormais de la vertu de nos eaux si nous paraissions douter nous-mêmes de leur valeur, en un temps où la concurrence étrangère suffirait à elle seule pour peser dans la compétition ? (Applaudissements.)

Les mesures concernant les vacances scolaires et les dispositions réglementaires relatives aux stations thermales doivent donc, selon nous, être rapportées.

La structure du budget du tourisme appelle quelques commentaires.

Un décret du 19 juin 1959 a supprimé la direction générale et l'a transformée en un commissariat général. Par ailleurs, pour parer au manque de liaison entre le commissariat général et les départements ministériels, un comité interministériel a été heureusement institué par décret. L'institution même de ce comité interministériel fait en quelque sorte apparaître la précarité du rattachement du tourisme à tel ou tel ministère de tutelle et l'on peut se demander dans quelle mesure l'autonomie pure et simple ne serait pas souhaitable.

La réforme du conseil supérieur du tourisme, enfin, est de nature à compléter ces réformes de structure susceptibles d'unifier la politique touristique et surtout son application.

C'est de la réforme de ces institutions que dépendra, en fait, l'efficacité de la politique choisie plus que de la transformation d'une direction générale en un commissariat général, réforme qui resterait platonique si des décrets d'application n'en réglaient la portée pratique.

J'aborde maintenant l'examen des crédits qui sont soumis à notre approbation.

Les crédits relatifs au personnel n'appellent aucun commentaire particulier. Je vous renvoie, mes chers collègues, à ce sujet, au rapport qui vous a été distribué.

Etant donné le nombre des contractuels engagés à la direction générale du tourisme, devenue commissariat général, peut-être serait-il souhaitable d'établir un statut de ce personnel qui, maintenant les prérogatives et les droits des fonctionnaires issus des grands corps de l'Etat, assurerait au personnel contractuel une carrière au déroulement normal ?

Il est créé dix emplois de délégués régionaux du tourisme qui assureront un lien de subordination plus étroit et permettront que la politique du commissaire général soit appliquée plus efficacement dans les diverses régions touristiques françaises.

Les crédits de matériel sont en augmentation par rapport à l'exercice antérieur. Quelques commentaires me paraissent souhaitables.

Les crédits affectés à la propagande à l'étranger appellent, d'abord, cette réflexion : on déplore leur modicité, mais ne peut-on pas se demander, en même temps, dans quelle mesure les frais de fonctionnement des offices français à l'étranger ne sont pas trop lourds considérant la publicité qu'ils assurent ? Il serait grand temps de modifier nos méthodes publicitaires.

Le démarchage systématique des agences de voyages qui joue un rôle important dans le mouvement touristique international — notamment aux Etats-Unis — devrait être envisagé. Enfin, qu'il s'agisse de l'étranger ou de la France, une collaboration plus étroite entre les professionnels de la publicité et le secteur public devrait être étudiée. Tel pourrait peut-être être le rôle d'une de ces commissions permanentes qui ont été créées au sein du conseil supérieur du tourisme. Vous trouverez, dans le rapport, des éléments assez détaillés concernant les crédits d'équipement hôtelier, l'octroi de prêts au cours des exercices antérieurs, ainsi que divers éléments de comparaison. Je me garderai d'insister sur ce point.

Je signale cependant que la Caisse centrale de crédit hôtelier, par décision favorable de son conseil d'administration, a accordé en 1958 pour la création, l'équipement ou la modernisation des entreprises hôtelières et des activités touristiques, 1.101 prêts représentant 47,9 millions NF. Ces chiffres sont en diminution de 9 p. 100 par rapport à 1957. Mais il semble bien que, pour 1959, un mouvement de reprise se dessine d'ores et déjà.

Il convient aussi de préciser que ces crédits, fort intéressants au demeurant pour l'équipement hôtelier de notre pays, restent en deçà des prévisions du troisième plan de modernisation dont les objectifs ne sont pas entièrement atteints.

Des mesures devaient être prises cependant pour permettre à l'hôtellerie de survivre car elle traverse une période difficile.

La taxe locale majorée au taux de 8,5 p. 100 imposée à l'hôtellerie devrait disparaître. L'effet psychologique, fâcheux auprès des touristes, du paiement de la taxe de séjour, a été sans doute atténué par le fait qu'elle a été rendue facultative. Sa suppression pure et simple assurerait une unité de politique favorable au tourisme.

L'industrie hôtelière, comme les autres industries de main-d'œuvre, supporte une charge salariale extrêmement élevée par rapport au chiffre d'affaires réalisé. Il ne faudrait pas oublier le véritable rôle d'exportateur du tourisme du fait de la clientèle internationale qu'il fait venir en France et qui y apporte des devises. (Très bien ! très bien !)

Diverses dispositions, en faveur du crédit essentiellement, devraient être prises.

Le taux d'intérêt devrait être abaissé ; le bénéfice du chiffre de 3 p. 100, consenti à l'hôtellerie internationale, devrait être étendu aux hôtels saisonniers si l'on ne veut pas qu'ils disparaissent. La durée des emprunts devrait être augmentée ; l'octroi des prêts devrait être assoupli par la Caisse centrale de crédit hôtelier, ne serait-ce que par une élévation du plafond de quinze ans à trente ans.

Enfin, à cette occasion, il convient de rappeler que le crédit thermal, depuis longtemps promis, est toujours inexistant. Il appartiendrait au Gouvernement de le réaliser, car les dépenses de ce chef sont devenues trop lourdes. Il n'était vraiment pas besoin des mesures regrettables qui ont été prises et ont aggravé la situation pour justifier un cri d'alarme.

Une lacune grave — et nous la soulignons auprès de M. le ministre des finances, dont nous regrettons l'absence en cette circonstance — nous paraît devoir être signalée en ce qui concerne les crédits d'équipement collectif.

Aucun crédit pour l'équipement collectif des stations ne figure dans le budget du tourisme. Il vous sera donné, en feuilletant le rapport, de voir les réalisations qui ont été effectuées au titre de l'équipement collectif au cours des exercices antérieurs, jusqu'en 1957, date à laquelle les crédits n'ont pas été reconduits au titre du fonds de développement économique et social.

L'équipement des stations constitue l'infrastructure essentielle d'un effort touristique. Il n'est pas de station de sports d'hiver avec des remontées mécaniques mais sans hôtel et vice versa. L'opposition du ministère des finances à inscrire un crédit à cette fin dans le budget nous paraît confortante et sa politique en la matière l'est encore plus. Ce département considère sans doute que le secteur privé est qualifié pour financer ces opérations. Il n'en est pas ainsi parce que la rentabilité demeure incertaine, parce que l'amortissement est long ; la durée des prêts doit donc être fort longue. Le crédit privé ne s'investira pas dans des équipements collectifs, si l'Etat ne donne pas l'exemple.

Aucun crédit donc, pour les stations de sports d'hiver. Cependant, nous savons à quel point l'équipement des stations existantes est à compléter si nous voulons rester compétitifs et comment aussi nous devons prévoir l'équipement d'autres sta-

tions qui n'ont encore fait l'objet d'aucun aménagement, qu'il s'agisse de piscines, de golfs, de plages, installations qui, elles aussi, sont génératrices de devises.

Une unité de politique concernant la distribution des crédits ne serait pas, cependant, contradictoire avec une certaine dispersion des grands axes touristiques. Elle permettrait, sans éparpiller inutilement les crédits, de favoriser l'essor de petites stations car le tourisme populaire demeure à l'ordre du jour.

Il est regrettable que M. le ministre des travaux publics n'ait pu obtenir les crédits nécessaires de son collègue des finances, crédits dont on pourrait fixer l'importance à environ 20 millions NF, chiffre qui comblerait sans doute ses désirs. Nous insistons toujours auprès du ministre des finances pour qu'il revise sa position en la matière, faute de quoi et quelle que soit la volonté des hommes, les efforts risquent de demeurer vains.

Enfin, le budget du tourisme ne peut pas être dissocié du vaste contexte touristique où il s'insère.

Il s'agit d'abord d'une politique routière cohérente et si les dispositions gouvernementales sont, cette année, moins fâcheuses que les années précédentes, nous regrettons que le Gouvernement ait poursuivi les pratiques regrettables de ses prédécesseurs en détournant du fonds routier 112 millions NF alors que nos routes en auraient grand besoin. (Applaudissements.)

Il s'agit aussi d'aide aux transports routiers, de la présence de la France sur les grandes lignes maritimes — je me garderai d'insister sur ce point — d'une politique aérienne cohérente.

Il est surprenant de voir le Gouvernement participer financièrement à la construction d'aérodromes, engager dans sa politique les collectivités locales et, brusquement, supprimer les lignes au moment précis où les aérodromes sont prêts.

Il est indispensable d'organiser un réseau aérien intérieur ; je crois savoir que M. le ministre des transports se penche sur ce problème avec compréhension et qu'il pourra prochainement donner satisfaction à l'Assemblée.

N'oublions pas, mesdames, messieurs, que le tourisme, dans sa diversité, est à l'image de notre pays. Il en donne, sous tous ses aspects, aux étrangers comme aux Français, le visage traditionnel. Il doit révéler l'essence de notre sol et la diversité de ceux qui y vivent.

Notre politique touristique serait bien incomplète si elle ne s'inspirait pas aussi pour l'avenir de l'évolution de nos liens avec les pays de la Communauté et si elle ne définissait pas une mission dont nous mesurons tous l'importance.

Ainsi, mesdames, messieurs, la tâche assignée au commissariat général nous paraît être fructueuse et largement rentable ; elle tend à servir notre prestige et notre rayonnement national.

Il ne serait sans doute pas de budget assez grand pour mener à bien cette mission et votre commission des finances vous propose d'autant plus impérieusement de voter les crédits qui vous sont proposés qu'elle en a souligné, par avance, l'extrême modicité. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Paul Reynaud, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. Monsieur le ministre, en qualité de ministre des travaux publics, vous faites construire des ponts qui doivent bien faire souffrir en vous le ministre du tourisme que vous êtes.

Je crois que vous serez d'accord avec moi pour estimer que ce qui fait la plus grande beauté des paysages de France, ce sont les fleuves, les rivières : la Seine à Saint-Cloud, par exemple, glisse au bas de la colline de Meudon, au bas de la colline de Saint-Cloud.

Eh bien ! sur la Seine, comme sur la Loire, comme sur la Rance, comme sur la Durance, comme sur presque tous les fleuves et rivières de France, on construit maintenant des ponts dont le parapet est opaque. Il en résulte qu'il est impossible de voir les paysages. (Applaudissements.)

Sur le pont de Saint-Cloud, ce sont des centaines de milliers de touristes qui passent tous les ans. Il est absolument impossible de songer à arrêter sa voiture pour aller voir le paysage car on serait considéré comme dépourvu de tout sens moral. (Sourires.)

C'est pourquoi je m'adresse à vous, non seulement au nom des touristes étrangers qui nous apportent des dollars, mais au nom de ces braves Français qui alimentent leur pays et qui voudraient bien que vous les autorisiez à voir les fleuves et les rivières de chez eux. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Mes chers collègues, M. Ebrard vous a exposé, avec tout le talent que vous avez pu constater, combien les crédits affectés au tourisme étaient insuffisants. Il vous a expliqué combien les études techniques manquaient. Il vous a dit aussi qu'un certain nombre d'impossibilités étaient apparues et signalé la carence administrative actuelle.

L'objet du rapport que votre commission m'a confié le soin de vous présenter est de marquer encore plus nettement, s'il en était besoin, combien le défaut d'une option gouvernementale en ce qui concerne le tourisme se fait sentir dans notre pays.

Certes, on m'objectera qu'on vient de procéder à une réorganisation sur le plan administratif. Le fait est incontestable. Nous nous réjouissons de cette réorganisation, notamment de la nouvelle institution du commissariat général.

Je dois dire que, sur le plan du rattachement qu'a évoqué M. Ebrard, la commission n'a pas eu à se prononcer.

A notre avis, ou bien il faut que le responsable du tourisme en France soit un secrétaire d'Etat ayant accès au conseil des ministres, ou bien, si le Gouvernement ne veut ou ne peut donner à ce responsable accès au conseil des ministres, il importe que le ministre de tutelle puisse s'occuper de ces questions. Dans ce dernier cas, l'administration, l'infrastructure des travaux publics nous paraît parfaitement idoine.

J'ajoute que, pour que la question soit envisagée à l'échelon où elle se pose, c'est-à-dire à l'échelon de tous les ministères, un comité interministériel a été créé. Dans notre esprit, ce comité pourrait précisément être le moyen de donner aux problèmes du tourisme — le ministre n'ayant plus que la responsabilité de la tutelle et de l'application de ses conceptions auxquelles il aura, bien entendu, grandement participé — toute l'ampleur nécessaire.

L'examen des différents chapitres du budget des travaux publics réservés à la grande activité nationale qu'est le tourisme, appelle un examen de la politique touristique.

Antérieurement, sous le régime de la loi de 1930, modifiée par le décret du 23 août 1947, le rôle du commissariat général au tourisme se limitait à des interventions auprès des différents départements ministériels.

La nouvelle réglementation, notamment le décret du 31 janvier 1958, donne au commissariat général nouveau un rôle tout à fait différent qui, jouté avec l'action du comité interministériel, permet d'espérer, comme il vient d'être dit, que la politique du tourisme va enfin trouver sa vraie place.

Signalons aussi — ceci rejoint l'intervention pertinente de M. le président de la commission des finances — que ce texte prévoyant la réorganisation renforce toute une série de mesures en ce qui concerne les permis de bâtir, les lotissements, les déboisements et surtout établit une coordination étroite entre les services de la protection des sites et le ministère de la construction.

J'ajoute, à titre particulier, que cette coordination interministérielle présente de grands avantages et que, déjà, des résultats concrets sont à signaler, notamment pour la protection des sites du littoral Provence-Côte d'Azur. Nous ne pouvons, bien entendu, que nous féliciter de cette mesure.

Le grand problème, cependant, mes chers collègues, si l'on veut doter le tourisme français, le tourisme en France des moyens dont je parlais en prologue de cet exposé, est de lui donner la possibilité de vivre. Or, cette possibilité réside avant tout dans l'extension maximum de la période où peuvent être utilisés toutes les infrastructures touristiques.

La commission, appelée à évoquer le problème, m'a donné mission de vous soumettre la demande expresse et unanime qu'elle adresse au Gouvernement. Je passe sur les considérations — vous les trouverez dans mon rapport écrit — qui militent en faveur de ce qu'on est convenu d'appeler « l'talentement des vacances ».

Je me contenterai de vous donner quelques idées dans ce domaine. La commission n'a aucun amour propre d'auteur. Elle ne désire que présenter quelques suggestions qui, au moins partiellement, pourraient être suivies. Mais il faut que le Gouvernement envisage de reconsidérer complètement la question.

Je ne mentionnerai que pour mémoire la très soudaine annonce des vacances dernières, notamment sur le plan de l'université. Je pense que le ministre serait le bienvenu s'il pouvait nous

donner, non pas un espoir puisque la décision dépend essentiellement du ministre de l'éducation nationale, mais l'assurance — nous pouvons, je crois, le lui demander — que le problème est étudié, que, sans trahir les secrets des comités interministériels, le pour et le contre de cette fâcheuse affaire — je dis bien « fâcheuse », en pesant mes mots — a été envisagé et qu'on pourra à nouveau l'examiner sérieusement sans préjuger bien entendu la décision finale du Gouvernement.

Nous pensons que, pour favoriser l'étalement des vacances, le Gouvernement pourrait soutenir une campagne de presse qui aurait pour but de détacher la majorité des « vacanciers » de cet esprit grégaire qui les porte, en dehors des contraintes qu'ils peuvent invoquer, à fixer leur séjour à la période de pointe des vacances, en un lieu où la concentration est portée à son maximum.

Cette campagne de presse qui devrait s'étaler sur plusieurs années pourrait être doublée d'une action directe qui renforcerait les tentatives déjà entreprises dans les milieux patronaux et qui se manifesterait au cœur des organismes syndicaux.

D'autre part, cette même propagande devrait également prendre corps et se manifester auprès d'organisations comprenant un très grand nombre de travailleurs et qui ne peuvent pas invoquer, comme certains groupements industriels, des nécessités techniques pour centrer leurs vacances sur un seul mois de l'année.

En dehors des administrations, les banques, les compagnies d'assurance, les grands magasins, pourraient et devraient être touchés.

Ne pourrait-on envisager — c'est le rôle de la commission de la production et des échanges d'y penser et de le proposer au Gouvernement — un système de primes, comme le pratiquent déjà certains commerçants ou industriels, pour le personnel prenant des vacances en mai-juin ou septembre-octobre ?

J'aborderai ici un point particulier sur lequel votre commission s'est montrée beaucoup plus prudente et réservée pour des raisons que chacun comprendra. Après le coup dur qui a frappé le thermalisme, ainsi que l'a rappelé, en termes excellents, mon honorable collègue M. Ebrard, la commission s'est demandée si la sécurité sociale ne pourrait pas accorder les cures thermales en dehors de la période des pleines vacances.

M. Max Moras. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Moras, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Max Moras. Je comprends parfaitement et je partage même le souci de notre rapporteur qui demande que des mesures soient prises pour assurer l'étalement des vacances. Mais je ne pense pas qu'on puisse le suivre lorsqu'il envisage, même fort prudemment, ainsi qu'il l'a souligné, l'éventualité du remboursement des cures dans la seule hypothèse où celles-ci seraient « suivies pendant les périodes extrêmes de vacances. »

Notez, tout d'abord, que dans la mesure où les curistes sont libres de choisir l'époque à laquelle ils effectuent leur cure, ils sont incités à porter leur choix sur les périodes extrêmes des vacances puisqu'ils bénéficient alors d'avantages de la part des hôteliers et des établissements thermaux.

Mais l'objectif véritable n'est pas là. La suggestion formulée est dangereuse en ce qu'elle porte atteinte au caractère médical des cures thermales. (Très bien ! très bien ! sur divers bancs.)

Certaines cures revêtent, par exemple, un caractère d'urgence, et, seul, le médecin doit être libre de choisir et de prescrire l'époque à laquelle elles seront faites.

C'est pourquoi j'estime qu'il serait infiniment préférable de préconiser d'autres mesures pour étaler les vacances et de bannir la dernière qui a été envisagée, en raison de son caractère à la fois injuste et irréaliste. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Je remercie notre collègue d'avoir marqué, par son intervention — s'il en était besoin — la nuance que je m'étais efforcé d'apporter dans l'exposé de cette proposition.

Son sentiment est, bien entendu, partagé par nombre de commissaires. C'est pourquoi j'ai souligné que cette suggestion, telle qu'elle était présentée, appelait quelque réticence.

Toutefois, il existe un moyen terme entre ce qui a été considéré comme à l'origine de certains abus et qui a amené — inconsciemment ou en vertu de considérations trop précises — le Gouvernement à prendre les mesures que l'on sait et la possibilité de profiter de la cure pour passer en famille — ce qui est très agréable — des vacances où la cure n'est que l'accessoire.

Toutes ces considérations valent ce qu'elles valent ; ce sont des idées.

En conclusion, sur le plan qui nous occupe, sur le problème de l'étalement des vacances, toutes les idées sont à retenir. L'unanimité est réalisée sur le principe.

Je me permets d'ailleurs d'indiquer à M. le ministre que j'ai déposé, à titre personnel cette fois, il y a près d'un mois, une question écrite pour demander au Gouvernement quelles mesures il entendait prendre à ce sujet. Par déférence, étant donné que ce débat devait se dérouler aujourd'hui, je n'ai pas transformé cette question écrite en question orale. Mais je crois que M. le ministre aura à cœur, non pas de nous dire, dans sa réponse, tout ce qu'il a à dire sur ce sujet, qui sera, je pense, traité ultérieurement, mais de nous donner déjà des indications sur la politique du Gouvernement en cette matière.

Un autre problème, mes chers collègues, est celui de la coordination et du rôle respectif du secteur public et du secteur privé en ce qui concerne le tourisme.

J'ai expliqué — je n'y reviens pas, je vous renvoie à mon rapport écrit — la nouvelle organisation administrative, en particulier celle du commissariat général et du comité interministériel.

En effet, sauf quelques rares cas précis — le classement des hôtels, l'agrément des agences de voyages — l'administration ne dispose, comme moyen d'intervention, que de la persuasion par l'intermédiaire des organismes syndicaux et patronaux.

Mais, dans la pratique, le Gouvernement et le commissariat général, monsieur le ministre, disposent d'un fort moyen de pression, d'un puissant moyen d'action à l'occasion de la répartition des crédits d'équipement sous le contrôle du commissariat général qui est habilité à opérer une sélection, dans le cadre de la politique qu'il s'est tracée.

De plus, à l'occasion des études de projets, l'intervention du commissariat général doit être déterminante.

Je cite pour mémoire une idée qui a été souvent évoquée, à savoir que l'Etat devrait — ce qu'il fait, je crois, en deux ou trois endroits — gérer quelques établissements témoins et surtout envisager, du point de vue des agences de voyages, les possibilités d'intérêt que présenterait soit une fédération des agences de voyages, soit la création d'une agence de voyages du type international, les agences de voyages étrangères ayant en effet les plus grandes chances de succès sur notre territoire.

On a aussi fondé beaucoup d'espoir sur la formule de l'économie mixte pour des projets de ce genre. Jusqu'à présent, les administrations autres que la vôtre, monsieur le ministre, et le conseil d'Etat ont maintenu très fermement le principe extrêmement valable qui réserve à l'initiative privée les activités de caractère commercial et n'ont admis de participation des collectivités locales que dans des circonstances déterminées.

La commission estime que la tendance de la politique de collaboration en ce qui concerne le tourisme entre le secteur public, entre l'administration et le secteur privé doit être, dans l'avenir, la combinaison du financement par l'action privée et de l'autorité des pouvoirs publics à tous les échelons, c'est-à-dire un système mixte.

Selon nous, l'objectif de l'Etat dans le domaine touristique devrait être essentiellement à la base le désir de favoriser tout ce qui peut permettre la rentrée de devises étrangères.

Tout cela constituerait, en quelque sorte, l'option du Gouvernement dont nous parlions tout à l'heure, option qui jusqu'à présent n'a pas été prise, mais que, nous l'espérons, le tout récent comité interministériel s'est décidé à prendre.

Par ailleurs, sur le plan du principe, nous aimerions voir instituer ce que nous pourrions appeler le « droit aux vacances » car environ la moitié des Français ne quittent pas faute de moyens financiers, leur résidence habituelle. L'impulsion d'une telle politique et les moyens d'y parvenir sont dans notre esprit précisément l'œuvre du commissariat général, et nous déplorons l'insuffisance de ses crédits.

Nous aimerions aussi que vous syez l'obligeance d'évoquer ce problème dans vos réponses et de nous dire que le Gouvernement étudie — puisque le budget présentement bloqué ne prévoit

pas de crédits à cet effet — les moyens, privés ou mixtes, qui permettraient au commissariat général au tourisme et à vos activités touristiques d'assurer l'installation, l'expansion, le développement du tourisme.

Nous n'avons évoqué pratiquement que pour mémoire les problèmes internationaux que pose le tourisme, l'analyse de la situation respective du tourisme français, sa position dans le marché commun. C'est un problème sur lequel nous interviendrons plus tard.

Il en est de même de la place de la France au sein du comité de l'O. E. C. E. Il y a là autant de grands problèmes qui devront être examinés en dehors de ce débat.

Toutefois, il est un problème qui nous inquiète dès à présent parce qu'il est permanent et vital, celui des incidences de compétitions de prix entre les différents pays qui devront être résolues par l'ensemble de la politique gouvernementale dont nous avons parlé.

Un point très grave a été évoqué par M. Ebrard, sur lequel vous me permettez de m'arrêter un instant. Je veux parler de la carence quasi totale de notre représentation à l'étranger.

La France, dit-on, est suffisamment connue, soit. Mais, dans la compétition touristique ouverte en Europe, si la propagande de la France n'est pas faite ou mal faite, nous serons perdants.

Certains membres de la commission ont fait allusion à l'exemple de la « Maison de France » créée à Rio de Janeiro. Il serait souhaitable que dans chaque pays soit créé une « Maison de France » dont le statut reste d'ailleurs à trouver, ce qui est l'affaire de votre administration, monsieur le ministre.

Ces maisons constitueraient de véritables ambassades touristiques et culturelles, elles seraient l'endroit aimable où l'on retrouverait ce qu'est vraiment la France et non pas ces bureaux sales, souvent beaucoup plus laids que les locaux similaires des autres pays, et occupés par des fonctionnaires grincheux ou mal renseignés dont on ne peut rien obtenir. (*Protestations sur divers bancs. — Applaudissements sur plusieurs bancs au centre et à gauche.*)

M. Marcel Anthonioz. Vous exagérez !

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Non, car c'est malheureusement exact.

La commission unanime estime qu'il faut réformer, améliorer et étendre toute notre propagande à l'étranger.

M. Jeannil Dumortier. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Dumortier avec la permission de l'orateur.

M. Jeannil Dumortier. A l'appui des propos de M. Laurin, je tiens à déclarer combien j'ai été frappé, lors de mes voyages à l'étranger, par tout ce qui a été fait par Air France

Notre compagnie nationale réussit ainsi à faire rayonner vraiment notre prestige. J'ai pu le constater à Berlin, à Vienne, à Athènes, partout où j'ai trouvé la maison d'Air France confondue avec la maison de la France. Je tenais à le dire devant l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Je remercie M. Dumortier qui montre ainsi quels résultats on peut obtenir quand on le veut.

Il est regrettable que ce que Air France ou certaines compagnies de navigation peuvent faire, le Gouvernement ne le fasse pas. S'il se décidait une fois pour toutes à créer des maisons de France nous aurions enfin dans tous les pays des organismes qui ne viendraient pas concurrencer les autres activités, mais qui les coordonneraient, et on obtiendrait ainsi sur le plan du tourisme à l'étranger des résultats considérables.

M. Michel Boscher. Voyez ce qui a été fait par Air France à Berlin, et fort bien fait !

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. C'est en effet un bon exemple à suivre.

Pour mémoire, je rappelle un problème que M. le commissaire général au tourisme connaît bien, à savoir ce qu'on pourrait

faire en matière de tourisme de la métropole, vers la Communauté et de la Communauté vers la métropole, et ce qui est fait dans les pays étrangers, du point de vue du change en particulier. Nous avons toute confiance en la politique du Gouvernement et en celui qui l'incarnera pour faire en sorte que nous puissions arriver là bons premiers.

Quelques mots maintenant au sujet de ce grand problème que constitue notre patrimoine hôtelier. Il faut protéger ce patrimoine. Je vous renvoie à cet égard à mon rapport écrit. Je me borne à indiquer, qu'en dehors des exemples particuliers que certains d'entre vous peuvent connaître dans leurs circonscriptions, on assiste actuellement à une véritable liquidation de ce patrimoine. Des mesures urgentes s'imposent.

L'Etat, à défaut de textes, peut difficilement freiner ce mouvement, les acquisitions d'hôtels étant des opérations purement commerciales et le droit de propriété privée et la liberté individuelle des hôteliers demeurant sous la protection du droit. Néanmoins, il faudrait agir. Il conviendrait que vos services, monsieur le ministre, essaient de mettre un obstacle au rachat des hôtels de tourisme par des sociétés spécialisées en vue de leur transformation en appartements. Ils devraient entraver également la transformation de certains hôtels, équipés pour le tourisme, en colonies de vacances pour associations et œuvres philanthropiques.

Dans ma circonscription, un hôtel de la Piviera s'est vendu dernièrement pour héberger des « personnes déplacées » venant de l'autre côté du rideau de fer. Il n'est pas obligatoire que les réfugiés, reçus en France à bras largement ouverts, soient logés dans des palaces qui, destinés au tourisme, procurent des devises à notre pays.

Les municipalités et les services de votre département devraient étudier, soit pour elles, soit pour des sociétés d'économie mixte, la possibilité d'acheter, à l'aide de crédits du fonds de développement économique ou de la caisse des dépôts, certains palaces que les particuliers ne peuvent plus gérer et pour lesquels il n'est de choix qu'entre la participation à une chaîne de sociétés et la vente par appartements.

Un grand problème est posé ; la commission ne prétend pas l'avoir résolu en vous soumettant dans son rapport quelques idées. Il faut s'en préoccuper, car on constate partout en France une véritable désaffection du public pour l'hôtel, conséquence de son engouement de plus en plus grand pour un camping de luxe et aussi — cela a été constaté — du fait que l'hôtellerie a essayé, à un certain moment, de soumettre ses clients à la discipline traditionnelle des petits hôtels.

Il faut donc que le Gouvernement prenne des mesures. Mais il faut aussi que l'hôtellerie agisse et tienne compte du goût de plus en plus marqué de la clientèle pour une formule lui laissant la possibilité de profiter au maximum de ses vacances.

A cet égard, combien est significatif le succès des hôtels composés de petits bungalows, tenant compte du désir d'isolement de la clientèle et lui permettant à toute heure de se faire servir les plats chauds qu'elle désire, sans être astreinte à un régime obligatoire. La profession doit donc repenser ce problème. Je sais qu'elle le fait ; elle le fait même aujourd'hui, en l'absence du ministre que nous retenons ici.

Ajoutons enfin une considération qui a été souvent émise et que la commission, à l'unanimité, m'a prié de vous rappeler.

Le Gouvernement devrait agir sur le plan économique pour que, dans les restaurants qui ne sont pas de très grand luxe, la formule du « tout compris » soit imposée.

En effet, ce que nous cherchons, c'est la clientèle étrangère. Or les étrangers ne comprennent pas — et ils s'en étonnent à juste titre — qu'un menu soit annoncé à un certain prix et qu'il leur faille ensuite acquitter en sus un certain nombre de taxes et pourboires sous des prétextes auxquels ils n'entendent rien. En tant que tuteur de l'hôtellerie française, vous devriez monsieur le ministre, avoir la possibilité d'intervenir pour que satisfaction soit donnée aux clients français et étrangers.

J'en arrive à l'important problème de la fiscalité et des investissements dans l'hôtellerie.

Si les hôtels ont du mal à vivre, s'ils connaissent tous les maux qui ont été décrits par le rapporteur au fond et dont je viens de parler, c'est parce que la parafiscalité hôtelière est trop lourde.

Les établissements hôteliers représentent environ 2 000 milliards d'investissements. Ils utilisent plus de 200.000 employés permanents et 300.000 employés intermittents. Leur exploitation est essentiellement différente des activités industrielles. Quelle

que soit leur forme, leur situation, ou leur importance, leur caractéristique principale est d'être des prestataires de services humains.

Les hôteliers étant de grands utilisateurs de main-d'œuvre, le poids de la parafiscalité qui pèse sur eux est beaucoup plus importante que dans bien d'autres activités.

Cela explique les charges sociales élevées qu'ils doivent supporter, d'autant plus élevées que les cotisations de sécurité sociale sont calculées en fonction des salaires. De sorte que l'hôtellerie paie proportionnellement beaucoup plus que bien des commerces et des industries.

Nous ne prétendons pas traiter le problème au fond. Nous avons le souci d'attirer l'attention du Gouvernement sur cette question, en appuyant le point de vue de l'industrie hôtelière qui a été amenée à demander que le financement des ressources de la sécurité sociale ne soit plus assis sur les salaires, ce qui constitue une source d'inégalités choquantes.

Bien entendu, des divergences se sont produites sur les solutions à apporter et c'est pourquoi je ne m'étendrai pas plus longuement sur ce problème. Qu'il nous suffise de vous dire, monsieur le ministre, que nous voudrions qu'il soit étudié sérieusement par le Gouvernement.

En ce qui concerne les investissements, nous sommes très en retard.

Un effort de modernisation et d'adaptation des établissements hôteliers est indispensable. Les capitaux privés qui n'hésitent pas à s'engager dans des entreprises industrielles sont plus réticents en matière d'hôtellerie parce que les investissements hôteliers ne sont pas rentables.

De plus, si l'hôtellerie n'est pas un « producteur fiscal », elle est bien un producteur économique, avec ses 500.000 salariés, son chiffre d'affaires annuel de plus de 250 milliards, ses investissements dépassant 2.000 milliards.

Pour toutes ces raisons, la commission s'est demandé s'il ne faudrait pas accorder à l'hôtellerie un régime analogue à celui des producteurs fiscaux en lui permettant de déduire de sa taxe sur le chiffre d'affaires au taux de 8,50 p. 100 la taxe sur la valeur ajoutée qui a grevé ses investissements.

Il en résulterait la fin d'une distorsion fiscale et un allègement des frais d'exploitation des hôtels ayant effectué un effort d'équipement.

En vue de favoriser l'hébergement des touristes souvent difficile pendant les vacances, le Gouvernement devrait se pencher sur la situation des loueurs saisonniers en allégeant leurs charges diverses.

Monsieur le ministre, certains habitants de régions touristiques ont l'habitude de louer des chambres en saison, mais beaucoup y renoncent — ceci a été signalé en commission — à cause des difficultés qu'ils rencontrent pour respecter le régime fiscal. La question devrait être étudiée, afin de donner satisfaction aux loueurs de bonne foi, qui ne spéculent pas en louant, par exemple, une chambre 100.000 ou 200.000 francs par mois, mais qui essayent de favoriser le tourisme dans de petites stations.

A cet égard, je voudrais que vous nous indiquiez si vous envisagez, comme la commission vous le demande, de permettre aux entreprises qui se modernisent d'emprunter à des taux différents des taux habituels, de leur accorder des facilités plus grandes que celles qui leur sont ouvertes par le crédit hôtelier.

Je passe au problème du contrôle des prix.

Les ressources de l'hôtellerie présentent une richesse d'un intérêt primordial. Cependant certains hôteliers, découragés, sont peu soucieux de financer l'entretien de leur établissement, estimant qu'ils n'en peuvent tirer profit sur l'heure. D'autres, qui exagèrent volontiers, n'hésitent pas à se livrer à une exploitation des touristes étrangers sans souci des conclusions que ces touristes peuvent en tirer à propos de notre pays.

Il importe de régler cette importante question des prix. Votre commission, tenant en cela son rôle, a estimé qu'il y aurait peut-être lieu de supprimer la taxation, en donnant aux syndicats professionnels la responsabilité du contrôle, mais en exigeant en contrepartie que les barèmes des prix soient établis une année à l'avance, ce qui permettrait une organisation sérieuse.

Cette liberté pourrait d'ailleurs n'être consentie qu'aux hôtels qui se modernisent, à ceux, par exemple, qui décident d'installer des salles de bain, le manque de salles de bain étant, en effet, un des gros reproches que l'on adresse aux hôtels de catégorie modeste.

Les syndicats d'initiative, qui sont, vous le savez, des associations privées, reçoivent à plusieurs titres, du service du tourisme, une aide financière. Je n'en ferai pas l'analyse, qui a été donnée par M. Ebrard, et je vous invite, mes chers collègues que la question intéresse, à vous reporter à mon rapport écrit.

Je dirai cependant qu'une liaison plus étroite devrait s'établir entre les syndicats d'initiative et les autres organismes touristiques. Je pense notamment aux unions départementales de syndicats d'initiative, qui, dans la plupart des départements, ne jouent aucun rôle et qui pourraient être regroupées avec les associations départementales de tourisme.

Au sujet des agences de voyages, la commission s'est demandé s'il n'y avait pas lieu d'assainir cette profession, en en limitant l'exercice par une revalorisation de la licence d'Etat. Bien entendu, cette action devrait s'accompagner d'un avantage fiscal, tel que la modification de la patente. Les agences françaises de voyage n'ont aucun intérêt, vous le savez, à vendre, si je puis dire, des vacances ou des chambres d'hôtels en France, car cela leur vaut d'acquiescer des taxes qu'elles n'ont pas à supporter lorsqu'elles organisent des voyages en Italie ou en Suède.

Cela les incite — mais heureusement elles ne le font pas car elles ont un sens civique qui, je l'espère, ira en se développant — à encourager les Français à se rendre à l'étranger et les étrangers eux-mêmes à retourner dans un pays européen, l'organisation de vacances à l'étranger leur rapportant davantage.

Mes chers collègues, il me reste à aborder un problème qui vous intéresse tous par l'ampleur qu'il a pris : je veux parler du camping.

A ce sujet deux questions ont été soulevées devant la commission : celle des terrains et celle des matériels.

Qu'il me suffise de vous dire, en vous renvoyant une nouvelle fois à mon rapport écrit, que ce qui a été fait dans ce domaine constitue déjà une amélioration par rapport à ce qui existait. En effet, le décret du 7 février 1959 a ouvert un certain nombre de possibilités inconnues dans le passé. Nous nous réjouissons de voir le camping recevoir enfin son statut.

Votre commission demande que soient établis une réglementation et un barème des tarifs pour le camping sur terrains privés. Quant aux terrains publics, nous sommes heureux que l'initiative de camper échappe à l'arbitraire et doive résulter désormais de l'observance de règles précises.

Le second problème est celui des matériels. Je demande à M. le ministre des travaux publics et des transports et à M. le ministre de l'industrie et du commerce de mettre fin à l'entêtement du Gouvernement à considérer que le matériel de camping est un produit de luxe et comme tel doit subir le taux majoré de la T. V. A.

Monsieur le ministre, vous savez — et ce rappel ne vous est pas désagréable car je vois que vous souriez — que le camping est par définition le tourisme des jeunes et des salariés. Il est donc illogique — la commission m'a prié de vous le dire — que l'on continue à considérer le matériel de camping comme un produit de luxe. (Applaudissements sur divers bancs.)

Je cite pour mémoire les problèmes de la navigation, me réjouissant avec vous et avec nos collègues que vraiment la navigation à voile et à moteur permette à présent de dire que le bateau va bientôt être à la portée de toutes les bourses. Des efforts considérables doivent encore être faits, et, à cet égard, une extension de l'aide aux clubs de navigation à voile et à moteur devrait être envisagée pour permettre à ce sport de devenir vraiment populaire.

J'ajoute, en conclusion de ce chapitre, que la commission unanime m'a prié de vous demander, monsieur le ministre, d'être notre interprète auprès de votre collègue des finances pour que tous les plaisanciers de toutes les côtes de France puissent à nouveau avoir de l'essence détaxée. (Applaudissements sur divers bancs.)

Je cite pour mémoire également, mes chers collègues, les incidences du thermalisme sur le tourisme, qui ont été très largement évoquées par mes prédécesseurs à la tribune. Dans ce domaine, la commission souhaite que le Gouvernement étudie sérieusement d'abord le rajeunissement de notre patrimoine thermal, ensuite la création du crédit thermal réclamé depuis de nombreuses années par les parlementaires, et enfin la question du prix des eaux thermales.

En conclusion, mes chers collègues, il est certain que toutes les mesures analysées et préconisées seraient insuffisantes, comme je me suis permis de le vous le dire, si une véritable politique française du tourisme n'était pas inaugurée.

Les responsables doivent être dotés des moyens leur permettant de faire la propagande de la France. Les agences, à l'étranger, doivent être créées, organisées pour mieux faire connaître notre pays.

Dès que le Gouvernement aura pris cette option, le comité interministériel, présidé par le Premier ministre, trouvera les moyens de prendre, soit directement, soit par l'intermédiaire de votre administration, les décisions financières indispensables.

Il décidera efficacement, nous le savons, à la demande du commissaire général, de l'orientation, de la coordination, de la modernisation, et j'ose dire, de la commercialisation du tourisme français.

Nous devons être compétitifs; il faut donc avantager nos industries touristiques pour les rendre plus attrayantes et moins chères que celles du reste de l'Europe. La partie sera dure, nous avons des concurrents sérieux, mais tous les atouts sont entre nos mains.

En dépit d'une légère augmentation, les crédits du chapitre 34-61 pour les dépenses de nos bureaux à l'étranger restent nettement insuffisants si l'on veut intensifier notre propagande touristique dans les pays à devises fortes.

Malgré cette insuffisance de la loi de finances pour 1960 et dans l'espoir que de nouvelles mesures gouvernementales permettront un épanouissement de notre industrie touristique, votre commission de la production et des échanges m'a chargé de donner un avis favorable à l'adoption des crédits du tourisme inscrits dans le budget de 1960. (Applaudissements.)

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

M. René Regaudie. Mes chers collègues, je ne présenterai que quelques observations sur le rapport relatif au tourisme qui vient de nous être exposé.

D'excellentes choses ont été dites et je me bornerai à souligner quelques points. En ce qui concerne le tourisme international nous devons avoir deux préoccupations: la première est la publicité à l'extérieur, l'effort pour faire connaître nos richesses touristiques et pour attirer les étrangers sur notre sol.

La France dispose d'un assez grand nombre de sites remarquables, comme le soulignait tout à l'heure M. Paul Reynaud, de sites attrayants; elle possède assez de monuments rappelant toute une histoire prestigieuse pour amener ces touristes en France. Je me félicite avec vous, monsieur le ministre, de la progression que nous constatons d'une année sur l'autre. L'année 1958 était déjà nettement meilleure que l'année 1957 malgré les événements politiques qu'a connus notre pays et elle nous a laissé — ce qui nous intéresse surtout — un total de devises supérieur à celui de l'année précédente. L'année 1959, d'après les renseignements qui viennent d'être publiés, nous apporte des résultats très favorables dont nous nous réjouissons.

Malheureusement, si le tourisme international est en progrès, nous ne devons pas nous considérer comme satisfaits pour autant et nous devons voir encore beaucoup plus grand. Nous devons, en particulier, considérer que le continent américain peut nous envoyer un nombre de touristes très supérieur à celui que nous recevons de lui. Mais pour cela, monsieur le ministre, se pose l'important problème de l'accueil.

C'est le délicat problème de l'hôtellerie, car si nous avons des renseignements optimistes sur le nombre des touristes, je dirai, pour employer un terme de métier, que le nombre des nuitées touristiques en France est encore insuffisant.

Ce qui nous inquiète, c'est la fermeture, de-ci de-là, d'hôtels de grande ou de moyenne classe alors qu'il est incontestable que dans de nombreuses régions des hôteliers font un gros effort pour offrir leur hospitalité à ceux qui viennent en France.

C'est un problème très grave et, comme le signalaient tout à l'heure nos deux rapporteurs, l'hôtellerie saisonnière a besoin de mesures particulières. Elles doivent faire l'objet d'un ensemble car le tourisme n'est pas fait seulement de propagande et d'accueil; il faut aussi des mesures d'ordre fiscal et d'ordre financier, il faut un crédit à bas prix, une fiscalité adaptée aux conditions de l'hôtellerie, cette industrie qui permet à la France de recevoir des devises fortes.

D'autres problèmes s'y ajoutent et, si je suis bien informé, il en est un qui se posera avec acuité dans les toutes prochaines années. Il s'agit de la formation professionnelle.

D'ores et déjà, un grand nombre d'hôteliers et de restaurateurs éprouvent des difficultés à recruter des cuisiniers de qualité. Ceux-ci partent, semble-t-il, trop souvent vers l'étranger où, à la faveur d'un certain nombre de circonstances, on peut mieux les

rémunérer qu'en France. Ce problème devrait donc dès maintenant retenir votre attention, monsieur le ministre, pour être étudié par les services intéressés.

Outre l'aménagement de l'hôtellerie et tout ce qui s'y rattache, il convient d'offrir au touriste les moyens de circulation convenables, et j'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet quand nous parlerons du budget des routes. Nous évoquerons alors de nouveau le fonds d'investissement routier et je me permettrai de donner à l'Assemblée une opinion que j'ai déjà exprimée, mais il est des domaines où, n'est-il pas vrai? il ne faut pas craindre de se répéter.

Je considère enfin, monsieur le ministre, qu'avec l'autorité que vous avez sur l'ensemble des services dépendant de votre ministère, vous pouvez agir rapidement dans un domaine qui a été dénoncé tout à l'heure comme fonctionnant mal, celui de la propagande à l'étranger.

Mon ami Dumortier montrait les réalisations faites et les résultats obtenus par Air France. A côté de la grande compagnie aérienne, des résultats sont obtenus aussi par nos compagnies maritimes, dont on parlait cet après-midi. Ces efforts qui coûteraient sans doute moins s'ils étaient coordonnés permettraient de servir davantage le tourisme, et nous pensons, monsieur le ministre, qu'avec l'autorité, la ténacité qui sont les vôtres, vous arriverez à convaincre ces messieurs de la rue de Rivoli et à obtenir de tous un peu plus de compréhension à l'égard d'une des industries les plus avantageuses pour la France. (Applaudissements.)

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

M. Louis Jaillon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intention n'est pas d'allonger ce débat, qui a déjà été suffisamment long. Je crois utile cependant d'attirer en quelques mots l'attention du Gouvernement et du Parlement sur la situation particulièrement pénible, voire critique, de l'industrie hôtelière.

La profession hôtelière risque de disparaître rapidement, et si un jour elle devait disparaître elle entraînerait avec elle dans sa chute une grande partie du tourisme français, dont elle est le support, avec toutes les conséquences sociales et financières que cela comporte. N'oublions pas, en effet, que l'industrie hôtelière est par excellence et par nature exportatrice et qu'elle apporte dans la balance commerciale un certain nombre de devises.

Je ne pense pas que la conjoncture actuelle permette la création, l'aménagement ou la réfection sérieuse des établissements existants, étant donné que le revenu net qu'un exploitant tire de son affaire ne dépasse pas en général 1 à 1,50 p. 100 du capital investi. Je ne parle pas, bien entendu, des hôtels meublés, mais des hôtels de tourisme et des hôtels-restaurants. Les administrations financières connaissent d'ailleurs parfaitement la situation difficile de l'hôtellerie.

Par ailleurs, les prêts consentis à cette industrie sont à court terme, cinq et sept ans en général. Les difficultés de remboursement sont grandes, les marges bénéficiaires étant insuffisantes pour permettre de l'assurer dans un si court délai. Il m'est agréable, cependant, de rendre hommage à la Caisse centrale du crédit hôtelier, qui aide efficacement l'hôtellerie.

Dans la plus grande partie des régions de France, les saisons sont trop courtes, les rapporteurs l'ont dit. Certains hôtels sont condamnés à ne travailler qu'un mois par an, deux au maximum, ce qui est nettement insuffisant pour assurer la rentabilité. Des rapports extrêmement sérieux établis par le groupement d'études et de recherches hôtelières et touristiques montrent que la rentabilité d'un hôtel neuf est liée à un coefficient de fréquentation de 70 p. 100, alors que la moyenne de la fréquentation varie entre 25 et 40 p. 100.

Un coefficient de fréquentation de 70 p. 100 représente un hôtel complet 255 jours par an. On est loin du compte!

Comme l'ont si bien dit les deux rapporteurs, le problème de la main-d'œuvre revêt une acuité non égale dans les autres branches du commerce ou de l'industrie. Non seulement les jeunes générations ne veulent plus travailler dans l'hôtellerie, mais les charges sociales que supportent les salaires sont trop élevées; elles sont payées également sur la nourriture donnée aux employés, et cette évaluation ne cesse d'augmenter chaque année.

Mes chers collègues, force m'est de vous dire que les remèdes souverains ne sont, hélas! pas entre les mains des hôteliers ni dans celles des organismes professionnels. Les remèdes sont nationaux, et c'est pour cela que je m'adresse à vous, monsieur le ministre, en vous demandant de vous pencher très sérieusement sur cet important problème.

A mon sens — et ce sera ma conclusion — quatre solutions peuvent être envisagées d'extrême urgence. D'abord la taxe locale

au taux majoré de 8,50 p. 100 imposé à l'hôtellerie au lieu d'une taxe de droit commun de 2,75 p. 100, doit disparaître, en même temps que la taxe locale de 2,75 p. 100 qui est envisagée. En tout cas, si le Parlement ne supprime pas la taxe locale de 2,75 p. 100 prévue dans la réforme fiscale, il devra ramener très rapidement le taux de 8,50 p. 100 appliqué à l'hôtellerie à 2,75 p. 100, taux appliqué au commerce en général.

Ensuite, il faudra augmenter la durée des prêts consentis par divers organismes et revoir le taux d'intérêt qui, compte tenu de la rentabilité, ne devrait pas être supérieur à 2 p. 100. Le système des intérêts bonifiés par l'Etat devrait jouer très largement. D'ailleurs, vous le savez, monsieur le ministre, certains départements font un effort en ce sens. Il serait souhaitable que l'Etat épaulât financièrement ces heureuses initiatives des départements.

Tout le problème de l'imposition des charges sociales est également à revoir avec étude, notamment — mais ce n'est pas le moment d'en discuter — de l'impôt sur l'énergie.

Enfin, les vacances doivent être étalées sur au moins cinq à six mois de l'année.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les thérapies à apporter à l'hôtellerie, si l'on désire vraiment qu'elle continue sa noble mission qui consiste à faire aimer la France non seulement par les Français, mais aussi par les étrangers. (Applaudissements.)

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

M. Marcel Anthoinx. Monsieur le ministre, mes chers collègues, ce qui souvent nous frappe le plus dans ce pays, c'est son esprit de suite, son esprit traditionaliste.

En écoutant nos collègues, je pensais que, vraiment les choses ne changeaient guère, et je ne pouvais manquer d'évoquer que, depuis près de dix années, mon ami Médecin et moi-même avec un grand nombre de nos collègues, nous ne cessions de répéter au sujet du problème touristique français les mêmes remarques ou réflexions que celles qui à cet instant sont livrées à l'Assemblée.

Devant l'incompréhension que l'on manifeste dans notre pays à son égard, nous ne pouvons nous défendre d'une certaine amertume; amertume d'autant plus vive lorsque nous comparons ce qu'on a fait chez nous — ou ce qu'on oublie de faire — avec ce qui est fait à l'étranger depuis fort longtemps.

Je ne prendrais qu'un exemple, ce qui a été réalisé en Italie, bien avant la guerre, il y a presque un quart de siècle. Ce pays, qui n'a pas, que je sache, plus d'attraits que le nôtre, et dont les professionnels de l'industrie touristique ne possèdent pas des qualités supérieures à celles des professionnels français, a fait du tourisme une industrie essentielle sur laquelle repose une partie très importante de l'économie nationale.

Lorsque nous avons l'occasion, lors de voyages en ce pays, de constater ce qui y a été réalisé, nous revenons chez nous un peu attristés en regrettant de voir que nous n'avons pas encore réellement compris tout ce que nous pourrions obtenir d'une organisation touristique à l'échelle des possibilités et d'attraits incomparables de notre pays, d'un équipement et de professionnels qui ne demandent qu'à travailler, mais dans le cadre d'une organisation cohérente et réelle.

Je sais bien, monsieur le ministre, que cette année certaines dispositions nouvelles semblent montrer que nous sommes décidés à démarrer. Je souhaite que la réussite s'affirme rapidement afin que l'industrie touristique française, dont dépend l'existence de tant de Français, exploitants et employés et qui représente des investissements considérables, soit enfin susceptible de jouer dans l'économie nationale le rôle de premier plan qui doit être le sien.

A cet effet, il faut, certes, que des facilités soient données aux industriels du tourisme. Ils se doivent d'être compétitifs dans les prestations et dans les prix. C'est tout le problème de la modernisation, de l'équipement, des prix de revient qui se trouve posé.

A cet effet et à cette heure je ne reviendrai pas sur ce qui a été excellemment exposé par les rapporteurs M. Ebrard et M. Laurin. Je dis simplement que j'ai pris plaisir à entendre par d'autres que par votre serviteur — une fois n'est pas coutume — la défense de cette très importante activité qu'est l'hôtellerie française.

Eu égard aux ennuis qu'a connus M. Fraissinet tout à l'heure, il était bon que cela fût fait par d'autres que par moi. Je les en remercie et je m'en félicite. (Applaudissements et rires.)

Cette constatation étant exprimée par ceux dont les intérêts ne sont pas directement liés à l'activité de cette grande famille économique, les membres de l'Assemblée nationale seront d'autant plus soucieux de répondre affirmativement et d'apporter à l'hôtellerie ce droit à l'existence auquel est attachée la réussite du plan économique général.

Il est bon également d'insister sur la question du crédit. On se plaint souvent du volume des prêts, mais ce qui est important, ce sont les modalités d'application, leur souplesse et, bien entendu, l'octroi de prêts à long terme, de façon que les annuités soient compatibles avec l'exploitation des établissements considérés.

Le prêt, tel qu'il se présente actuellement, est quelque peu trompeur. En effet, il tente beaucoup de professionnels qui y font appel et reçoivent satisfaction, mais qui risquent, au moment du remboursement, de se trouver dans l'embarras, parce que le taux d'intérêt ou la somme demandée n'est pas compatible avec le volume d'affaires de l'exploitation considérée.

Les modalités doivent donc être souples et, surtout, il est nécessaire d'accorder des prêts à long terme. Monsieur le ministre, vous devriez intervenir, avec M. le ministre des finances, afin que cet agrément soit accordé au crédit hôtelier, surtout en faveur des hôtels saisonniers.

En effet, il n'est pas juste que des dispositions s'appliquant à des exploitations dont l'activité s'exerce durant douze mois, ne reçoivent pas des aménagements plus favorables à l'intention des établissements dont l'activité n'excède pas quatre mois. Il faut, par ailleurs, songer à l'équipement collectif et non seulement à l'équipement individuel, sinon le but que nous recherchons ne sera pas atteint. Or, on ne peut supposer que des gens puissent fréquenter des hôtels situés dans un secteur non aménagé.

Cela représente d'autant plus de difficultés que les aménagements qui s'imposent se réclament souvent de régions sans possibilités financières. Il est nécessaire que les collectivités locales ou départementales puissent compter sur l'intervention de la puissance publique. Je crois que cela doit être fait, qu'il s'agisse d'installations balnéaires, de sports d'hiver ou de toutes autres réalisations visant à l'équipement en général.

Il est un problème qui n'a pas été évoqué et qui souvent fait l'objet de nos préoccupations, alors même que nous cherchons les moyens de trouver les ressources propres aux aménagements auxquels nous songeons. Il s'agit du produit des jeux. Nous avons en France un ensemble de casinos dont les réussites sont diverses. Certains connaissent des réussites brillantes et il est absolument nécessaire que les objectifs pour lesquels ces établissements ont été prévus, soient respectés, soit vis-à-vis de l'effort artistique, soit vis-à-vis d'un effort permettant l'équipement et la mise en valeur des régions considérées. Je ne voudrais pas entrer dans les détails, mais certains renseignements que j'ai pu obtenir m'ont causé quelques inquiétudes.

Je voudrais, monsieur le ministre, que si le taux de prélèvement sur les jeux devait être reconsidéré, si devait être également reconsidéré l'abattement actuellement fixé à 25 p. 100 de la somme que les exploitants ont le privilège de conserver par devers eux, qu'à ces 25 p. 100 soit ajouté non plus à titre facultatif, comme c'est le cas, mais à titre obligatoire, comme on le propose, l'abattement supplémentaire de 8 p. 100, actuellement facultatif sous réserve d'un effort artistique de qualité.

Je souhaite que le caractère facultatif de cet abattement de 8 p. 100 soit maintenu mais que soit ajouté à l'effort artistique comme justificatif l'effort pour l'équipement: hôtelier, thermal et sportif de nos stations, tant il est vrai qu'un bon équipement sportif est indispensable, les parents délaissant les stations où les enfants ne trouvent pas à leur disposition piscines, terrains de basket-ball ou de tennis.

C'est là un point extrêmement important, et l'on peut dire que l'équipement de nos stations est vraiment le problème principal.

S'agissant de l'étalement des saisons, on n'insistera jamais trop sur le caractère regrettable des improvisations gouvernementales visant la suppression des cures thermales et la rentrée scolaire. On se propose, parait-il, à la suite d'un récent conseil des ministres, de revoir le calendrier scolaire. Il serait souhaitable, tant pour des raisons familiales et sociales — que nous plaçons au premier rang de nos préoccupations — que pour des raisons touristiques, qu'on en arrive à une formule tenant compte également des intérêts économiques du pays. On pourrait dire, à cet effet, que les vacances d'été pourraient être fixées du premier dimanche de juillet au dernier dimanche de septembre. Ainsi orga-

nisées définitivement sur deux mois et demi ou près de trois mois, les vacances profiteraient pleinement aux familles et satisfieraient l'économie touristique.

En ce qui concerne les cures thermales, il n'est pas inutile de souligner que les pertes subies ont atteint dans certaines stations de 40 à 45 p. 100 durant les mois de mai, juin et 30 p. 100 en juillet. Il convenait de préciser ce pourcentage, afin de donner toute leur importance aux argumentations de MM. Ebrard et Laurin.

Un mot sur la propagande. On a évoqué les « Maisons de France à l'étranger ». Là encore, je ne puis m'empêcher d'évoquer cette idée à laquelle nous songeons depuis si longtemps, cette ambassade idéale dont nous rêvons les uns et les autres et où serait groupé, sous le pavillon français à l'étranger, tout ce qui représente la France, tout ce qui est capable de la mettre en valeur et de la rendre attractive.

Malgré d'insistantes démarches, nous n'avons pas obtenu satisfaction. J'espère, monsieur le ministre, que votre dynamisme convaincant y parviendra, car ce serait, je crois, le seul moyen d'atteindre un double objectif : obtenir une présentation impeccable de tout ce qui est la France et y parvenir dans des conditions financières auxquelles, j'en suis persuadé, serait extrêmement sensible M. le ministre des finances.

En ce qui concerne la propagande proprement dite, il faut abandonner ce système de publications qui réclame un matériel publicitaire fort onéreux : dépliants, brochures qui s'en vont dormir dans des caisses en nos agences à l'étranger.

Il vous suffira, monsieur le ministre, à l'occasion de ces voyages que je vous souhaite nombreux et instructifs, de vous rendre dans l'une quelconque de ces agences et de demander tel ou tel dépliant sur telle ou telle région ; en dépit de la qualité de ceux qui nous représentent à l'étranger, il y a de très grandes chances pour que vous soyiez, hélas ! convaincu de ce que j'avance. Nous avons pu le constater nous-mêmes à Londres, à Bruxelles et à New York. Des milliers de publications diverses représentant des sommes considérables sont ainsi rendues inutiles.

Cette situation est d'autant plus regrettable que, depuis longtemps, ces publications sont de très belle qualité et mériteraient meilleure attention, mais elles demeurent sans effet parce que non distribuées.

Ce n'est pas là bonne méthode, mais un gaspillage d'argent, un gaspillage de notre potentiel publicitaire. Celui-ci, par ailleurs, pourrait être heureusement complété tant sur le plan intérieur qu'extérieur par l'utilisation de la radio et de la télévision, formes vivantes et très expressives de la publicité moderne.

D'autre part, je pense opportun de redire : à chacun son métier. La propagande est l'expression d'une activité très particulière, réclamant une technique éprouvée.

J'estime pour ma part que, quelles que soient la vocation et les qualités de ceux qui, au commissariat général au tourisme, s'occupent de la propagande, après ceux qui s'en sont occupés à la direction générale du tourisme, que cette entreprise n'est pas de leur fait et qu'il serait heureux de confier cette tâche à un professionnel de la propagande.

Il conviendrait, en l'occurrence, de lui indiquer en temps opportun un thème, de lui indiquer l'orientation des marchés recherchés, de fixer éventuellement le crédit accordé pour cela, et de réclamer un plan ou projet. Tel un architecte, il lui sera facile, en homme de l'art, de déterminer la propagande la plus apte à répondre à notre préoccupation et la plus valable à la présentation de notre pays non pas dans la confusion, mais au regard de cas et d'éléments particuliers, variant selon les incidences économiques et selon les attraits du moment.

Tout à l'heure, notre collègue, M. Laurin, a parlé du « tout compris ». Le « tout compris » souhaitable en un sens, n'est techniquement pas possible. Ce serait en effet une contre-publicité pour notre pays. Pourquoi ? Le « tout compris » n'est pratiqué dans aucun autre pays.

Or, si demain nous devions le pratiquer, c'est-à-dire inclure dans les prix hôteliers français le service et les taxes, la majoration qui en résulterait ferait apparaître nos prix comme étant bien supérieurs à ceux de nos concurrents.

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Monsieur Anthonioz, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Marcel Anthonioz. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, avec l'autorisation de l'orateur.

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Monsieur Anthonioz, j'ai le devoir de vous dire que les aspects techniques que vous évoquez ne sont pas en cause.

Nous faisons confiance aux professionnels, c'est évident, mais je vous rappelle avec une grande insistance, parce que sur ce point précis je ne parle pas en mon nom personnel mais en tant que représentant de la commission, que celle-ci, à l'unanimité, m'a prié d'être son interprète auprès du Gouvernement et de l'Assemblée pour demander instamment que la politique du « tout compris » soit envisagée. (Applaudissements.)

M. Marcel Anthonioz. Je reconnais, mon cher collègue, que cette formule est extrêmement séduisante et si je me suis permis de reprendre votre souhait, c'est pour vous dire notre crainte, en suivant votre suggestion, de créer une contre-publicité regrettable pour l'accueil français.

Je vous explique le mécanisme de cette formule. Vous ne pouvez nier que si les taxes et le service étaient ajoutés aux prix, alors que cela ne se pratique dans aucun hôtel à l'étranger, en vertu d'une décision de l'Alliance internationale de l'hôtellerie, nous donnerions le sentiment que nos prix ont été augmentés d'autant, ce qui serait faux et fâcheux.

Pour ne pas répondre affirmativement à une proposition extrêmement séduisante, je vous explique le phénomène technique qui la condamne.

Autre aspect de notre préoccupation, monsieur le ministre, nous allons vers le Marché commun et nous devons nous préoccuper de nos possibilités d'action commune avec nos partenaires et avec ceux qui, tout en étant en dehors de cette association économique, demeurent des concurrents sérieux. C'est le cas de la Suisse et de l'Espagne notamment.

Nous nous devons de tout mettre en œuvre pour obtenir une harmonisation des conditions de travail et des législations sociales nous permettant de participer valablement et sur un pied d'égalité à cette nouvelle compétition.

Le problème est trop vaste pour que nous en débattions ici, à cette heure, mais nous nous devons, dans un proche avenir, de l'évoquer longuement si nous voulons donner au tourisme français et à toutes les industries dont il relève les chances que tout naturellement il réclame.

Cela dit, je suis heureux, avant de descendre de cette tribune de féliciter notre collègue M. Ebrard pour son excellent rapport. (Applaudissements.)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

Il a été communiqué à l'Assemblée, hier soir, un accroissement du temps consacré aux débats budgétaires, notamment par un nouvel aménagement des heures de séances du matin et de l'après-midi et par la tenue, samedi, d'une séance de soir et de nuit qui n'était pas antérieurement prévue. J'ai donc décidé de procéder à la répartition d'un temps supplémentaire de sept heures entre le Gouvernement, les commissions intéressées, les groupes et les députés isolés, sur la base de leurs attributions initiales.

Il en résulte que chacune des parties prenantes voit ajouter au temps dont elle pouvait jusqu'ici disposer le supplément ci-après, qui ne saurait constituer un encouragement à parler davantage :

Gouvernement, 30 minutes.

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 1 heure 46 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 30 minutes ;

Commission des affaires étrangères, 7 minutes ;

Commission de la défense nationale et des forces armées, 15 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 7 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 30 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 1 heure 5 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 20 minutes ;

Groupe de l'unité de la République, 15 minutes ;
 Groupe socialiste, 30 minutes ;
 Groupe de l'entente démocratique, 15 minutes ;
 Isolés, 10 minutes.

— 3 —

HAUTE COUR DE JUSTICE

Résultat des scrutins pour l'élection de jurés titulaires
 et de jurés suppléants.

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection de sept jurés titulaires de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée :

Nombre des votants : 361.
 Bulletins blancs ou nuls : 3.
 Suffrages exprimés : 358.
 Majorité absolue des suffrages exprimés : 180.

Ont obtenu :

MM. Louis Raymond-Clergue.....	343	suffrages.
Amédée Mercier.....	342	—
Jean Salliard du Rivault.....	342	—
Abdallah Tebib.....	341	—
Albert Voilquin.....	341	—
William Jacson.....	338	—
René Laurin.....	328	—
Robert Ballanger.....	15	—

MM. Louis Raymond-Clergue, Amédée Mercier, Jean Salliard du Rivault, Abdallah Tebib, Albert Voilquin, William Jacson et René Laurin ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je les proclame jurés titulaires de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection de sept jurés suppléants de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée :

Nombre de votants : 359.
 Bulletins blancs ou nuls : 3.
 Suffrages exprimés : 356.
 Majorité absolue des suffrages exprimés : 179.

Ont obtenu :

MM. Pierre Forest.....	344	suffrages.
Ernest Bouchet.....	342	—
Jean Delachenal.....	342	—
Georges Lombard.....	342	—
Paul Becue.....	341	—
Belaïd Bouhadjera.....	341	—
François Clamens.....	341	—
Pierre Villon.....	14	—

MM. René Forest, Ernest Bouchet, Jean Delachenal, Georges Lombard, Paul Becue, Belaïd Bouhadjera, François Clamens ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je les proclame jurés suppléants de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

— 4 —

RENOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour 1960 et des voies et moyens qui leur sont applicables. (N° 314.)

Conformément à l'article 87, alinéa 1^{er}, du règlement, je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960. (N° 300) (deuxième partie). (Rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

I. Travaux publics et transports :

Tourisme (annexe n° 25. M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Laurin, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Voies navigables et ports (annexe n° 25. M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Dumortier, au nom de la commission de la production et des échanges).

Travaux publics et transports (annexe n° 25. M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges), et articles 39, 71 et 86.

Travail et article 63 (annexe n° 24. M. Boisdé, rapporteur spécial ; avis n° 380 de Mme Devaud, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Sahara et article 85 (annexe n° 22 de M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Neuwirth, au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section I. — Services généraux :

Energie atomique (annexe n° 20. M. Le Roy Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Privet, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante minutes.)

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