

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE: FRANCE ET OUTRE-MER: 22 F; ETRANGER: 40 F
(Compte cheque postal: 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 2^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

COMPTE RENDU INTEGRAL — 23^e SEANCE

1^{re} Séance du Mercredi 16 Janvier 1963.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1963 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 895).

Articles 12 à 29 et états B et C (suite).

Travaux publics et transports (suite).

III. — Marine marchande.

MM. Bourges, rapporteur spécial; Bayle, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Denvers, Pleven, Le Guen, Cassagne, Cermolacce, Salardaine, de Lipkowski, Christian Bonnet, Zuccarelli.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 909).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,
vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

* (2 f.)

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie) (n° 22, 25).

[Articles 12 à 29 (suite).]

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits de la section III du ministère des travaux publics et des transports:

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles)

« Titre III: + 1.680.631 francs;

« Titre IV: + 2.808.860 francs. »

ÉTAT C

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

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisation de programme, 11.197.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 4 millions de francs. »

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

- Autorisation de programme, 301.013.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 169.965.000 francs. »

Ce débat a été ainsi organisé :

- Gouvernement, 45 minutes ;
- Commissions, 45 minutes ;
- Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 45 minutes ;
- Groupe socialiste, 10 minutes ;
- Groupe du centre démocratique, 10 minutes ;
- Groupe communiste, 10 minutes ;
- Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;
- Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
- Isolés, 5 minutes.

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

M. Yvon Bourges, rapporteur spécial. Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai l'honneur de vous présenter les observations de la commission des finances sur les crédits affectés à la marine marchande dans le projet de budget de 1963.

Sous ce vocable sont rassemblés les moyens de fonctionnement de services administratifs, d'établissements publics ou de sociétés d'intérêt général ayant en charge des activités ou des personnels de notre marine de commerce ou de pêche, mais aussi des « crédits d'intervention » qui traduisent, à travers des aides ou des facilités — budgétaires, financières ou fiscales — l'intérêt ou la compréhension de l'Etat en ce qui concerne des secteurs ou des entreprises de notre économie maritime.

Il revient aujourd'hui à l'Assemblée nationale d'apprécier les buts vers lesquels tendent ces actions et les moyens que le Gouvernement propose d'y consacrer.

Cet examen ne saurait, bien évidemment, être dissocié de l'ensemble du budget et méconnaître les urgences ou les priorités qu'appellent des situations importantes ou périlleuses.

Nous croyons toutefois — et la commission des finances a partagé unanimement ce sentiment — que les activités se rattachant à la marine marchande méritent en elles-mêmes une attention que les pouvoirs publics et l'opinion ne lui prêtent qu'occasionnellement. Peut-être d'ailleurs, monsieur le ministre, sommes-nous, hélas ! à la veille de retrouver ce regain d'intérêt ? C'est, en tout cas, à la lumière de la crise que connaissent les principaux secteurs maritimes qu'il nous faut évidemment apprécier vos propositions.

Dans tous les pays du monde les activités maritimes affrontent depuis quelques années des difficultés qui ne cessent de croître. Elles constituent un secteur dépressif dans une économie en expansion. Aux causes générales de cette situation : excédents de tonnage disponible, productivité croissante des chantiers... s'ajoutent pour notre pays des handicaps spécifiques que nous aurons à évoquer plus précisément au cours de ce débat.

Dans une situation déjà critique, alors que des difficultés plus grandes encore sont à redouter dans un avenir proche, le budget de 1963 de notre marine marchande paraît bien insuffisant. Sans doute ne compromet-il rien et l'on ne pourrait dire sans manquer à l'objectivité qu'il ignore les problèmes qui se posent. Il n'indique cependant pas la volonté de les assumer pleinement. En réalité, le Gouvernement ne nous propose ici que de reconduire en 1963 le précédent budget.

Les dépenses de fonctionnement passent de 32.755.000 francs à 37.894.000 francs pour les moyens des services. Cet accroissement de 15 p. 100 ne traduit que des ajustements nécessaires,

spécialement en matière de traitements, et pour la plus grande part — près de 2.800.000 francs — l'évolution de la subvention à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Quant aux interventions publiques, elles marquent une majoration de 21 millions de francs concernant essentiellement l'armement naval et les compagnies de navigation d'économie mixte. Nous verrons plus exactement ce qu'il en est au cours de la discussion. Disons dès à présent, toutefois, qu'il ne s'agit pas, là encore, d'innover mais essentiellement d'aligner les crédits budgétaires sur des réalités déjà anciennes.

Les dépenses en capital sont également stationnaires, à l'exception des crédits d'aide à la construction navale réduits de plus de 18 millions de francs dans des conditions qui vont mériter de retenir plus spécialement notre attention.

L'ensemble des crédits inscrits au budget de la marine marchande atteint ainsi un total de 692.099.000 francs.

Ce budget couvre un certain nombre d'actions que, pour la clarté du débat, nous regrouperons sous trois rubriques : les actions assurées directement par l'Etat, les actions sociales, les interventions économiques. Nous les examinerons successivement.

Certaines responsabilités incombent à l'administration et d'abord le fonctionnement des services à la place Fontenoy et de l'inscription maritime.

Aucune observation particulière n'est à formuler sur les mesures nouvelles proposées qui ne sont que des aménagements limités et de circonstances. Nous nous assurerons, monsieur le ministre, que les structures et les moyens correspondent bien aux dimensions des problèmes et surtout qu'ils n'ignorent pas les aspects humains, si essentiels en milieu maritime.

Il revient ensuite à l'Etat d'assurer ou de contrôler l'enseignement et l'apprentissage maritimes. En ce domaine, l'administration poursuit un plan d'investissements scolaires prévu par la loi du 7 février 1953. C'est bien, mais il conviendra sans doute d'examiner si cette « carte scolaire » correspond toujours aux besoins, en fonction de l'évolution des techniques et des nouvelles réalités économiques ou sociales.

Le budget de 1963 propose encore aux services publics d'accomplir des études en vue de l'équipement moderne de nos navires de commerce.

Si le chapitre 53-00 ne figure que pour mémoire au titre de recherches pour la propulsion atomique, c'est que celles-ci se poursuivent sur le plan européen. La réalisation d'un navire civil à propulsion atomique sera peut-être une des premières de l'entreprise commune des Etats d'Europe.

La nouveauté du budget de 1963 — le rapporteur spécial est heureux de le souligner avec votre commission des finances — réside dans la création du chapitre 37-93 qui donne à l'administration de la marine marchande un crédit spécifique de 500.000 francs consacrés à la recherche technique intéressant les navires marchands.

Ces sommes sont affectées à des études sur les navires à ailes portantes, technique déjà développée à l'étranger et qui mérite d'être poussée sur les plans des études avant d'entrer, éventuellement, dans une phase industrielle. Elles porteront aussi sur le compartimentage et la stabilité du navire, questions qui intéressent la sécurité de la navigation et retiennent l'attention de l'organisation intergouvernementale de la navigation maritime. Elles intéresseront enfin l'automatisme, facteur de progrès dans la manœuvre et cause possible de meilleure rentabilité, ainsi que la lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures.

Les intentions sont excellentes. Nous en jugerons la valeur aux résultats.

Tels sont les objectifs proposés à l'administration par les moyens budgétaires. Rien de remarquable ou de nouveau, si ce n'est dans le domaine des études pour les navires.

Rien de nouveau, non plus, en faveur des actions sociales. Elles sont de deux ordres : la promotion sociale et la sécurité sociale des gens de mer.

Un effort a été incontestablement accompli en faveur de la promotion sociale des marins. Huit chapitres en portent la trace au projet de budget, mais, à la vérité, la plupart des crédits existaient en 1962 sous d'autres rubriques budgétaires. Les crédits sont affectés au développement du centre de préparation à la promotion administrative des gens de mer, à l'organisation de cours de perfectionnement des marins et à l'octroi d'indemnités aux élèves de ces cours. L'Assemblée ne peut, comme sa commission des finances, que marquer intérêt à cette action et en souhaiter l'extension.

La gestion de la sécurité sociale maritime est confiée à l'établissement national des invalides de la marine. La situation de cet établissement public est toujours la même : un premier effort de modernisation a été entrepris et se poursuit. Nous serons sans doute à même d'en mieux juger à la fin de 1963. Mais cet effort interne ne touche en rien au problème complexe et difficile du financement de l'organisme, qui a déjà retenu votre attention ces dernières années.

La subvention de l'Etat, inchangée, devra, à l'occasion d'une loi de finances rectificative pour 1963, être ajustée aux salaires forfaitaires nouveaux, consécutifs aux augmentations intervenues l'an dernier. A l'occasion du vote de la première partie du projet de budget, M. le ministre des finances a exprimé de nouveau l'intention du Gouvernement de réexaminer dans son ensemble la situation financière de l'établissement national des invalides de la marine. Nous comptons bien que cet engagement sera tenu et que M. le ministre des travaux publics permettra à l'Assemblée d'ouvrir un débat sur ce sujet avant le budget de 1964.

Vous ayant rendu compte aussi généralement mais aussi complètement qu'il m'a paru possible des actions budgétaires soumises à votre décision, j'arrive aux interventions d'ordre économique dont l'actualité des situations auxquelles elles concourent souligne, s'il en était besoin, l'importance.

Ces interventions tendent à la sauvegarde, à la transformation ou à l'extension des activités intéressant : la pêche en mer, l'armement, la construction navale, l'exploitation des lignes maritimes d'intérêt général.

Le secteur de la pêche, si important, tant du point de vue économique que du point de vue social, reçoit de l'Etat deux formes essentielles d'impulsion : la recherche tendant à l'amélioration des méthodes ou des moyens et l'adaptation de l'industrie des pêches.

La recherche est confiée à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes. Le budget de 1963 n'apporte aucun moyen supplémentaire et ne traduit aucune orientation nouvelle dans les activités de l'institut. Les quelques majorations de crédits correspondent à une adaptation du budget aux charges réelles et à la création de vingt-deux emplois au titre de la recherche scientifique.

Au cours de l'année 1962, des essais d'engins ou de méthodes nouvelles de pêche ont été effectués, tant pour la pêche artisanale que pour la grande pêche.

Il paraît souhaitable à votre commission des finances que l'institut soit à même de poursuivre et de développer ses études, que les personnels qualifiés soient recrutés dans des conditions que justifient leurs titres. Elle souhaite aussi que l'institut prolonge ses recherches par un effort important de vulgarisation de ses travaux parmi les collectivités de marins pêcheurs.

Pour l'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, le crédit de 3 millions de francs, prévu au chapitre 64-00, n'est sans doute pas à la mesure de l'objet poursuivi, même si l'on y ajoute les 300.000 francs de crédits nouveaux ouverts au chapitre 44-01.

Il s'agit, en effet, de rénover et d'organiser un secteur très important de l'activité maritime sur laquelle pèsent les plus sérieuses menaces.

L'économie générale des pêches maritimes françaises va se trouver à bref délai dans une situation grave en raison de l'accroissement très rapide de la concurrence internationale.

Cette concurrence deviendra dramatique si l'extension du Marché commun s'accomplit sans qu'une politique commune des pêches soit instituée à l'intérieur de la Communauté économique européenne et qu'une harmonisation des charges soit effectivement mise en œuvre dans les plus brefs délais.

La rentabilité des entreprises de pêche est de plus en plus aléatoire, notamment dans le secteur artisanal, dont l'effort de modernisation devient de jour en jour plus difficile. Il importe de s'efforcer sans relâche d'atteindre l'objectif de la parité de notre flotte de pêche avec ses concurrents internationaux.

La commission des finances considère que ce secteur d'activité nécessite une vigilance particulière, tant en raison de son importance économique que de ses prolongements sociaux.

Son attention a été aussi retenue par les conditions dans lesquelles sont intervenues des conventions internationales réglementant le droit de pêche dans les eaux territoriales et les importations de poissons en provenance, notamment, des anciens protectorats nord-africains.

Sur le premier point, il est probable que la thèse française de la fixation à « trois milles » de la limite des eaux territo-

riales pourra difficilement l'emporter sur la thèse des « douze milles », soutenue par des pays maritimes de plus en plus nombreux.

En ce qui concerne les importations, un accord est intervenu avec le Gouvernement chérifien plafonnant les envois autorisés vers la France au niveau du contingent. Il est à souhaiter que, contrairement à ce qui s'est produit trop souvent, le secrétariat général de la marine marchande soit étroitement associé aux négociations internationales intéressant la pêche.

J'arrive maintenant à la deuxième activité économique qui reçoit, à juste titre, le soutien de l'Etat : l'armement.

C'est le secteur qui est le plus directement soumis à la concurrence étrangère et qu'il est le plus nécessaire de mettre à même d'y faire face. La crise mondiale des frets maritimes tient à l'importance du tonnage disponible, à la politique de certains pays offrant leur « pavillon de complaisance ». L'armement français ajoute à ces difficultés générales le handicap de charges spécifiques d'exploitation qui se conjugue avec le coût d'utilisation des ports français, plus chers que leurs concurrents et voisins étrangers.

Ce ne sont pas là problèmes nouveaux. Mais la commission des finances a tenu à en rappeler les données comme l'importance d'une véritable politique à la mesure des ambitions que peut légitimement avoir une nation maritime comme la France.

Elle veut aussi, à l'occasion du budget de 1963, dire l'intérêt qui s'attache à la sauvegarde des trafics maritimes d'Afrique, que justifient aussi bien nos intérêts les plus généraux que la coopération privilégiée apportée aux jeunes pays indépendants de ce continent.

Pour l'armement au cabotage, le crédit budgétaire de 1962 est maintenu, dans le présent projet, au même niveau, soit 2 millions de francs, tandis que l'article 35 proroge pour un an l'aide temporaire de l'Etat instituée par le décret du 3 janvier 1955. Il s'agit donc d'un programme statique, qui ne paraît pas à la hauteur des nécessités en ce domaine.

Quant à l'armement naval, il bénéficie, depuis 1961, d'une aide budgétaire destinée à le mettre en mesure de soutenir la concurrence étrangère, compte tenu des charges particulières, notamment sociales, qui pèsent sur lui. Cette année, le crédit proposé est en augmentation de 6.580.000 francs sur le chiffre initial de 1962. Il reste encore insuffisant.

Cette insuffisance apparaît nettement si l'on compare le crédit de 39 millions de francs avec le chiffre d'affaires de la profession, qui avoisine 3 milliards de francs.

Les modalités d'attribution des allocations compensatrices ont été précisées au cours de 1962, dans des conditions qu'évoque plus en détail le rapport spécial qui a été distribué.

Au 10 décembre 1962, 10.412.185 francs ont été ordonnancés en faveur des compagnies françaises d'armement sur les crédits du chapitre 45.03. Notons que les modalités appliquées doivent être revues en fonction des résultats obtenus. Il semble cependant que l'éventail prévu, de un à cinq, soit exagérément ouvert car, au regard de la concurrence étrangère, le handicap apparaît général pour tous les armements.

Pour l'aide spécifique et les allocations complémentaires instituées à l'article 73 de la loi de finances pour 1962, le Gouvernement a préféré ne pas poser de règles *a priori* concernant les critères de distribution. Il procédera à un examen général des dossiers qui viennent d'être établis par un certain nombre d'armateurs. Nous attendons donc les résultats.

En ce qui concerne la construction navale, l'activité de cette industrie reflète nécessairement la conjoncture en matière de transports maritimes. Si ceux-ci connaissent une augmentation de volume en valeur absolue, ils n'en souffrent pas moins de difficiles conditions d'exploitation du fait des bas niveaux des frets dus à l'excédent du tonnage disponible.

Les capacités de production de nos chantiers, à l'image de leurs concurrents étrangers, se sont accrues depuis la fin de la dernière guerre dans des proportions considérables grâce à l'amélioration des techniques employées et aux progrès de la productivité.

Le IV^e plan a été amené à préconiser la limitation des mises en construction de navires pour 1963 à 400.000 tonneaux de jauge brute. Si cette situation n'est pas particulière à la France, elle n'en pose pas moins des problèmes ardues et d'une extrême importance. On sait que la solution en est recherchée dans la concentration et la conversion des chantiers.

La concentration des chantiers a été recommandée dès 1959 parmi les moyens susceptibles de faciliter la conversion des entreprises. Déjà, des opérations de cet ordre ont été réalisées.

Il s'est avéré qu'elles sont insuffisantes pour aborder sagement l'avenir.

De nouvelles négociations entre les grands chantiers ont été nouées au cours du premier semestre de cette année en vue de passer à une seconde série de concentrations permettant de modifier plus profondément la structure de la profession dans le sens de la spécialisation et de la diversification des activités. Malheureusement, il n'a pas été possible d'aboutir dans le délai souhaité.

Aussi le Gouvernement a-t-il décidé, à la fin de 1962, une nouvelle baisse de 20 p. 100 des allocations d'aide. Cette baisse a été limitée à 6 p. 100 pour les chantiers constructeurs de navires en acier dont l'activité est cantonnée dans la limite du plafond de 3.000 tonnes de jauge brute, ces entreprises ayant réalisé des progrès jugés satisfaisants sur la voie d'une action commune.

C'est en fonction de cette baisse que le Gouvernement a introduit dans la première partie de la loi de finances, récemment votée, un amendement réduisant de 5 millions de francs les autorisations de programme et les crédits de paiement afférents à l'aide à la construction navale.

La conversion des chantiers qui constitue une solution plus complète a, malgré les efforts réalisés, relativement peu avancé, ce qui justifie que de nouveaux efforts soient accomplis au niveau des entreprises, certes, mais aussi au niveau de l'Etat.

Les difficultés de réalisation ont donc conduit le IV^e plan à reconduire jusqu'en 1965 la date limite de réalisation et à prévoir un renforcement des moyens d'action de l'Etat. Dans ce sens, le décret du 27 octobre 1960, sur l'aide spéciale temporaire à la conversion des chantiers qui venait à expiration à la fin du III^e plan, vient d'être prorogé de deux ans.

En outre, le Gouvernement a mis à l'étude des modalités particulières de financement des opérations de conversion. Il est à souhaiter que ces procédures aboutissent prochainement. En effet, les dispositions actuellement en vigueur, notamment l'aide spéciale temporaire, ne sont pas d'une ampleur suffisante pour faire face aux importantes dépenses de conversion.

Comme l'a dit M. Jean Morin, secrétaire général de la marine marchande, « l'année 1963 sera cruciale pour les chantiers navals français qui auront tous alors à faire face à de graves problèmes causés par l'aménagement des commandes. »

Il ne semble pas qu'en aient été tirées les conséquences qui s'imposent sur le plan budgétaire.

Les crédits apparaissent en diminution d'une année à l'autre, qu'il s'agisse des autorisations de programme et des crédits de paiement. Et ce n'est sans doute pas dans des mesures comme la baisse autoritaire de 20 p. 100 et l'amputation des crédits décidés en juillet dernier que réside la solution d'une crise aussi grave. Un effort beaucoup plus large dans un esprit coopératif devra être entrepris à l'avenir si l'on veut sauver une industrie indispensable à la prospérité nationale et éviter les troubles sociaux qu'entraînerait une cessation ou une limitation excessive de ses activités, dans les régions généralement peu développées où elle est implantée.

Il n'est pas exclu que l'acuité de ce grave problème retienne plus spécialement l'attention de l'Assemblée, que le Gouvernement ne saurait manquer de tenir exactement informée de l'évolution de la situation. Les répercussions économiques et sociales des intérêts en cause l'exigent.

Le dernier point de ce rapport a trait à l'exploitation des lignes maritimes d'intérêt général. Il s'agit de l'activité des deux compagnies de navigation d'économie mixte, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes.

L'utilisation des crédits du chapitre 45-01 devrait, en 1963, être la suivante : Compagnie générale transatlantique : subvention principale de 42 millions de francs contre 39 millions de francs en 1962 ; subvention pour les lignes de Corse, 6 millions 500.000 francs ; Compagnie des messageries maritimes : 50 millions de francs contre 34 millions de francs en 1962, soit un total de 98.500.000 francs.

Pour la Compagnie générale transatlantique, il faut essentiellement noter que l'exercice 1962 a été marqué par l'entrée en service du paquebot *France*. Les premiers résultats d'exploitation sont encourageants, en dépit de la concurrence qui sévit sur les lignes de l'Atlantique Nord, tant de la part des compagnies aériennes que des compagnies de navigation étrangères. Au cours de l'année 1962, le paquebot *France* a effectué deux croisières, 22 traversées dans le sens Le Havre—New York et 21 dans le sens New York—Le Havre, dans des conditions techniques entièrement satisfaisantes.

Sur la ligne de New York, *France* a transporté 61.588 passagers avec un coefficient moyen d'utilisation du navire de 77 p. 100.

Les recettes du navire couvrent largement les dépenses d'exploitation, les charges d'amortissement, ainsi que la part de charges générales de la compagnie qui peut être imputée au navire.

On peut donc dire que, pour le présent, l'événement dément les pronostics pessimistes qui avaient été parfois avancés sur les conditions financières d'exploitation du paquebot ; *France* est certes un navire de prestige, mais il n'est pas que cela.

Pour les Messageries maritimes, la forte augmentation de la subvention tient essentiellement à la prise en charge par cette compagnie des lignes d'Amérique du Sud. Ces lignes, présentant le double caractère d'être déficitaires et d'intérêt général, remplissaient les conditions nécessaires pour être confiées à l'une des sociétés d'économie mixte. Depuis le 1^{er} octobre 1962, les trois paquebots *Louis-Lumière*, *Laënnec* et *Charles-Tellier* assurent, sous le pavillon des Messageries maritimes, les lignes de l'Europe du Nord sur le Brésil, l'Uruguay et l'Argentine.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que la commission des finances soumet aux délibérations de l'Assemblée et auxquelles elle vous demande de bien vouloir apporter les précisions, les apaisements ou les orientations qu'appelle un secteur important mais, hélas ! menacé de notre économie nationale.

Nous nous sommes efforcés d'être réalistes, sachant que tout ne saurait être entrepris en même temps. Nous désirons que vous appréhendez nettement les problèmes et que vous dégagiez les solutions, si difficiles soient-elles, qu'impose la sauvegarde des industries maritimes les plus gravement compromises. Il est même des domaines — nous l'avons vu — qui appellent des décisions urgentes.

La marine marchande française ne demande pas la charité ; elle est capable — les marins sont gens de courage et de caractère — de faire front à ses difficultés. Elle attend avant tout du Gouvernement d'être mise en mesure de lutter à armes égales avec ses concurrents extérieurs. Elle attend une plus juste compréhension de ses mérites et de ses efforts.

La commission des finances propose, sous le bénéfice des observations que j'ai eu l'honneur d'exposer, d'adopter le budget du secrétariat général à la marine marchande et des articles 35 et 36 du projet de loi. Elle n'a pas trouvé, sans doute, dans ce budget les mesures susceptibles de faire face à l'ampleur des problèmes posés ; c'est un budget traditionnel, conservateur, marqué même davantage d'un esprit de routine que d'audace raisonnée. Rien cependant, il est vrai, n'est compromis ; mais il est temps, grand temps d'agir si l'on veut que la détérioration progressive de notre économie maritime ne prenne, dans des secteurs essentiels, allure de catastrophe.

La France est une nation maritime ; elle doit être demain une porte essentielle, sinon la première, de l'Europe. Et cet avenir dépend de notre volonté, c'est-à-dire d'une politique à longue échéance, précise dans ses objectifs, ferme dans sa continuité.

Notre marine marchande saura alors jouer le rôle et tenir le rang que ses traditions et son importance économique lui assignent.

C'est cette volonté et cette politique que la commission des finances a demandées et que sans aucun doute l'Assemblée nationale tout à l'heure demandera au Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

M. Marcel Bayle, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, notre marine marchande s'était principalement orientée vers le renforcement de ses activités traditionnelles dont les principales étaient de garantir l'approvisionnement en matières premières de la métropole et d'assurer les liaisons avec les territoires de la zone franc.

Actuellement, d'importants changements interviennent dans nos programmes d'importations de combustibles solides et liquides, et nos liaisons avec les territoires de la zone franc subissent l'effet de la transformation de leur régime intérieur. Les données de l'exploitation d'une grande partie de notre flotte en sont complètement modifiées.

Le maintien ainsi que le développement de notre marine marchande ne peuvent désormais se concevoir que dans un cadre

élargi aux dimensions internationales où nos navires trouveraient un prolongement à leurs objectifs traditionnels, et peut-être même l'essentiel de leur activité.

Il apparaît nécessaire, si nous voulons figurer honorablement sur le marché international, de mettre le coût d'exploitation des navires français à parité avec ceux des navires étrangers.

Pendant de nombreuses années encore, il restera nécessaire d'aider l'armement français à réaliser ce rapprochement dans la concurrence des prix du pavillon français avec ceux de ses rivaux.

En ce qui concerne l'armement, la crise qui depuis cinq ans sévit dans les transports maritimes du monde entier n'est pas l'effet de difficultés économiques, car durant cette période les trafics des grandes nations maritimes n'ont cessé d'augmenter.

Cette crise est due à l'excédent de tonnage et, par voie de conséquence, à la rémunération insuffisante du transport maritime.

La France occupe toujours le huitième rang, derrière les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Norvège, le Libéria, le Japon, la Grèce et l'Italie.

En 1961, les chantiers navals ont livré plus de 8 millions de tonneaux et le tonnage sur cale était encore de 8.614.000 tonneaux à la fin de décembre.

En ce qui concerne la flotte française, le tonnage de notre flotte de commerce s'élevait, au 1^{er} janvier 1962, à 4.842.377 tonnes de jauge brute.

Au cours de l'année 1961, la flotte marchande française s'est accrue de 216.000 tonneaux. Elle garde le huitième rang dans le classement international.

Cet accroissement est dû presque exclusivement à l'entrée en service de pétroliers de tonnage, les autres catégories ayant peu varié.

Dans cette catégorie sont compris les navires passés sous pavillon malgache, ivoirien ou tunisien, soit 120.000 tonneaux de jauge brute.

Ce décalage traduit l'incidence de la crise mondiale des transports maritimes, survenue quelques mois seulement après le démarrage du III^e plan, et aggravée par des problèmes de structure ou d'évolution propres au pavillon français : coût d'exploitation élevé, transformation de la zone franc, raccourcissement des trajets pétroliers en fonction de l'augmentation rapide de la production saharienne.

Cet ensemble de facteurs a ralenti le rythme des livraisons et provoqué des annulations et des reports de commandes et, plus encore, accéléré les ventes de certains navires non arrivés à la limite d'âge, mais dont les armateurs ont préféré se défaire pour financer l'achat ou la construction d'unités mieux adaptées, tout en conservant leurs « liberty-ships » pour lesquels aucun problème d'amortissement ne se pose.

Le programme du plan, bien que conçu en période de pénurie de tonnage et réalisé en période de récession, n'en a pas moins été réalisé à 94 p. 100, ce qui est un très bon résultat, si l'on songe que la persistance de la crise empêche depuis des années de pratiquer les amortissements, et parfois même oblige d'exploiter au-dessous du seuil de rentabilité.

Mais, pour le proche avenir, nos inquiétudes sont grandes, car le carnet de commandes de nos chantiers navals diminue dangereusement, en particulier ceux de la Seyne-sur-Mer.

Cela me conduit à évoquer les constructions navales.

L'étalement des livraisons est prévu jusqu'en 1965. L'année 1962 doit voir l'achèvement de 230.000 tonneaux de jauge brute, soit presque la moitié du total en commande, le reste, soit environ 340.000 tonneaux de jauge brute, se répartissant également entre les années suivantes, du moins en tonnage, car en ce qui concerne le nombre des navires, on passe de 13 unités livrables en 1963 à 5 unités livrables en 1964. On ne prévoit jusqu'à présent pour 1965 que la livraison d'un cargo de 12.000 T. P. C.

C'est pourquoi nous demandons à M. le ministre de rechercher toutes les solutions susceptibles de donner une nouvelle vie à la construction navale française.

En ce qui concerne le trafic de marchandises, l'année 1961 a vu une très nette reprise du cabotage national. En effet, les tonnages transportés ont augmentés de 2 millions de tonnes par rapport à l'année précédente et de près de 900.000 tonnes par rapport à 1959.

Les expéditions de produits pétroliers se sont fortement développées, passant de 2.341.000 tonnes en 1960 à 3.906.000 tonnes en 1961.

Les marchandises solides, dont le trafic était stationnaire depuis deux ans, ont également accusé une forte progression, passant de 1.388.000 tonnes en 1960 à 1.818.000 tonnes en 1961, soit une augmentation de 430.000 tonnes.

La hausse du trafic pétrolier correspond à l'intensification des échanges entre raffineries, pour certaines qualités de produits, comme au désir d'assurer une meilleure distribution le long du littoral.

En ce qui concerne le commerce extérieur de la France par voie maritime, l'évolution de nos exportations depuis 1957 avait, jusqu'en 1960, été différente puisque, pratiquement, l'expansion du trafic français par mer n'était due qu'aux relations de la France à destination des territoires de la zone franc. L'indice du trafic s'établissait à 150 en 1960, alors que les expéditions par voie maritime vers l'étranger s'établissaient seulement à l'indice 102.

Mais en 1961 le mouvement s'est inversé. L'indice des exportations françaises vers la zone franc retombe à 145, tandis que celui des exportations vers l'étranger atteint 124.

On doit cependant se garder de tirer de ces indications des conclusions trop générales, car l'évolution se révèle en fait très diverse suivant les pays ou les territoires.

Votre commission, mesdames, messieurs, vous demande de rechercher tous les contacts nécessaires pour créer de nouvelles relations commerciales avec les pays étrangers.

Dans le présent budget, l'aide à l'armement est prévue pour 12 mois et se monte à 39 millions de francs, soit proportionnellement une très nette diminution.

Depuis la conclusion du traité de Rome, l'armement français se préoccupe de lutter à armes égales avec ses concurrents étrangers. Bien que ce traité n'ait pas prévu de *plano* l'industrie des transports maritimes dans son champ d'application, il est nécessaire de prévoir le moment où les transports maritimes entreront dans la Communauté. Aussi est-il urgent de rechercher un rapprochement des charges des ports de l'Europe des Six.

Pour les pêches maritimes, la production de notre pays est relativement faible eu égard à sa population croissante.

Pourtant notre pays est par nature maritime et le poisson pourrait jouer un plus grand rôle dans notre économie.

La pêche ne joue un rôle économique dominant que dans un très petit nombre de pays, tels que l'Islande, où elle représente 90 p. 100 des exportations et jusqu'à 20 p. 100 du produit national. A un moindre degré, c'est aussi le cas pour la Norvège et le Portugal. Dans de nombreux pays d'Europe, bien que la pêche représente une activité importante, elle ne constitue qu'un secteur secondaire. Ce caractère est particulièrement marqué en France où, par leur abondance et leur diversité, les produits de l'agriculture concurrencent ceux de la mer. Le développement de la pêche ne correspond pas encore au grand effort qui, par la modernisation de la flotte et des techniques de capture, a permis d'accroître, depuis la guerre, le potentiel de production.

Les progrès sont entravés surtout par l'étroitesse des débouchés, conséquence d'une consommation insuffisante, notamment des milieux ruraux. Cette situation est due, en partie, à la rareté des points de vente bien équipés, plus encore qu'au niveau trop élevé des prix de détail qui se sont accrus plus rapidement que ceux des autres produits alimentaires. C'est pourquoi l'effort doit surtout porter sur une meilleure organisation des circuits de distribution.

Nous vivons encore actuellement la période transitoire du Marché commun, mais lorsque celle-ci s'achèvera rien n'empêchera les chalutiers allemands, néerlandais et belges de venir à Boulogne livrer leur pêche, bénéficiant ainsi des prix de vente français, sans subir au même titre que nous, nos prix de revient, nos salaires plus élevés, ni nos contributions sociales. Cela devra être réalisé avant que l'idée — chère aux autorités de Bruxelles — d'imposer la spécialisation des productions nationales soit à l'ordre du jour de la Communauté.

Deux problèmes qu'il faudra également résoudre sont ceux de l'écoulement sur le marché de la communauté européenne des productions norvégienne et britannique.

La France est un pays jouissant pratiquement du plein emploi. Aussi les armateurs comprennent-ils et partagent-ils les légitimes aspirations des marins, pour qui un niveau de vie élevé ne signifie pas seulement des salaires élevés, mais un certain confort de vie, ce qui exclut les longues absences, ce qui exige un régime préférentiel de retraite, régime qui peut être amendé, mais dont le principe est sacré pour nos gens de mer.

D'où la nécessité pour nous d'aller pêcher moins loin et de revenir plus souvent que nos concurrents, ce qui laisse peu de place aux longues croisières des chalutiers congélateurs.

Nos conditions sociales nous imposent aussi des effectifs à bord plus nombreux, un régime social plus coûteux. C'est pour quoi il faut que notre production s'efforce par son originalité et sa qualité de trouver, malgré son prix plus élevé, de nouveaux marchés.

Le manque de temps m'oblige à vous renvoyer à mon rapport écrit. Je ne puis ici que regretter l'insuffisance des crédits alloués à notre marine marchande.

En conclusion, le budget qui nous est présenté n'est pas celui qu'auraient souhaité les représentants d'un pays à vocation maritime comme la France. Aussi, dans l'espoir que le budget de 1964, tenant compte de nos observations, corrigera ces nombreuses insuffisances, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption du présent budget.

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de la marine marchande, encore et comme à l'habitude insuffisamment doté pour satisfaire aux tâches pourtant importantes qu'il doit ou devrait animer, sera, pour ceux d'entre nous qui s'intéressent plus directement aux choses et aux gens de mer, une occasion de rappeler les difficultés de notre marine marchande au milieu d'une crise mondiale qui semble persister malgré déjà les cinq ou six ans d'efforts déployés pour s'en dégager.

A travers les vicissitudes qui affectent la flotte mondiale, notre flotte connaît en outre des difficultés qui lui sont propres. Les rares mesures prises au cours de ces dernières années pour lui permettre de se maintenir sont aujourd'hui largement dépassées par des charges nouvelles qui font craindre une aggravation de sa situation. En bref, sur l'avenir de notre marine marchande il y aurait une longue analyse à faire. Ce que nous demandons, c'est que les pouvoirs publics lui portent le plus vif intérêt et lui accordent une sollicitude agissante. Ce que nous souhaitons, c'est que le pays, lui aussi, accepte de prendre pleinement conscience du rôle et de l'utilité pour une nation d'une marine marchande puissante et prospère.

Que l'on sache bien que celle-ci assure l'activité de plusieurs grandes industries, chantiers de construction et de réparation navale, dont il faut souligner les inquiétudes en présence d'un lendemain sans assurance, difficile et délicat sur le plan social et humain.

Que l'on sache encore que la marine marchande représente un investissement considérable de quelque 600 milliards d'anciens francs et qu'elle réalise, avec ses pétroliers, paquebots et cargos dont le tonnage total brut atteint cinq millions de tonneaux, c'est-à-dire presque le double du tonnage d'avant-guerre, un chiffre d'affaires évalué en gros à 280 milliards d'anciens francs.

En assurant les deux tiers de nos importations et les trois cinquièmes de nos exportations par mer, la flotte de commerce française qui ne se situe pourtant qu'au huitième ou neuvième rang parmi les flottes maritimes mondiales, permet ainsi une très substantielle économie de devises, si bénéfique pour les finances publiques.

Nous avons donc le devoir de tout mettre en œuvre pour garder à la France un outil de prospérité économique remarquable, un moyen d'action et de contribution à la richesse nationale d'une exceptionnelle valeur.

Pour l'heure, notre marine marchande, toutes activités confondues, doit faire face à un lourd handicap du fait que son exploitation est d'un coût trop élevé, étant toutefois bien entendu qu'il ne peut être question de refuser au personnel des rémunérations satisfaisantes et dignes, du fait encore qu'elle n'est pas totalement considérée par les pouvoirs publics comme une industrie exportatrice, alors qu'elle en est une au premier chef, ce qu'il ne faut jamais cesser de répéter.

Devant un soutien national insuffisant et même précaire, l'Etat est-il prêt, pour éviter à une flotte qui est parmi les plus jeunes du monde d'aller sombrer dans le désarmement, avec navires à quai et équipages livrés au chômage, à donner aux problèmes posés des solutions valables et efficaces ?

J'appellerai maintenant l'attention du Gouvernement sur la situation de la pêche française et de son industrie. Actuellement, l'on ne peut pas affirmer que les pêches maritimes de notre pays soient assurées de leur avenir, en face d'une concurrence étrangère certaine, provenant plus directement de nos partenaires du Marché commun. Tandis que ces concurrents du dehors reçoivent toute l'aide nationale nécessaire, l'armement à la pêche française est gravement menacé d'asphyxie, irrémédiablement condamné à périr sous la pression de l'in-

tervention étrangère qui trouve en France un marché accueillant, favorable à l'écoulement de ses produits dont les prix de revient sont au départ nettement inférieurs aux nôtres.

Les organisations professionnelles proposent, pour tenter de surmonter une situation difficile, des solutions qui, pour ne pas être radicales, méritent cependant d'être écoutées et retenues. C'est ainsi qu'il faudrait tenter, par toutes les mesures appropriées, d'aménager les barèmes d'aide à la construction navale et d'étendre cette aide aux navires de moins de cinquante tonneaux, pour donner à la pêche artisanale les moyens de renouveler son armement en l'adaptant aux tâches à remplir. Il faudrait peut-être établir un système combiné d'octroi de primes à la fois pour la démolition de navires inadaptés et inadaptables et pour la construction d'unités de pêche appropriées aux fonctions nouvelles du moment. Il faudrait ramener à un taux réduit les charges d'intérêt des emprunts pour l'armement industriel et rendre plus accessible à la pêche artisanale le financement trop cher et trop réduit dispensé par le crédit maritime industriel. Il faudrait alléger les frais d'exploitation de nos armements à la pêche par une réduction des taxes sur les carburants, par un alignement de leur prix sur le plan international et aussi par une égalisation des charges sociales. Il faudrait mettre en place, avec un concours financier de l'Etat relativement plus important, une organisation des marchés.

Mesdames, messieurs, de cette série de mesures, le Gouvernement devrait, sans tarder, faire ses préoccupations constantes.

Il me reste à demander à M. le ministre des travaux publics et, plus spécialement, à son collègue des finances, d'accepter d'en finir avec quelques graves cas d'injustice qui, malgré les multiples efforts du Parlement et malgré certaines promesses, continuent de frapper des pensionnés de la marine particulièrement dignes d'intérêt.

Vous refuserez-vous, monsieur le ministre, à prendre à votre compte le dépôt de deux amendements ? L'un reconnaîtrait aux veuves de marins décédés avant la loi du 22 août 1950 le droit à pension par reversion, admis pour les épouses des marins devenus veuves, dans les mêmes conditions, après la loi susvisée. L'autre permettrait l'établissement national des invalides d'augmenter le taux de rente viagère des veuves de marins décédés accidentellement, en se basant sur le maximum d'annuités admises pour la pension d'ancienneté obtenue à l'âge normal de cinquante-cinq ans...

M. René Plevin. Très bien !

M. Albert Denvers. ... et non sur les annuités correspondant à la limite inférieure lorsque la pension est perçue à cinquante ans, par anticipation.

En acceptant ces propositions, vous ne ferez que traduire par des actes les promesses de votre prédécesseur, notamment celles qui ont été avancées par M. Grandval, alors secrétaire général à la marine marchande qui, en réponse à une intervention de M. le sénateur Yvon, déclarait au Sénat qu'il connaissait parfaitement la situation des veuves de marins victimes d'accidents professionnels. Il indiquait qu'elle était déficiente et, au surplus, délicate puisque inférieure à celle des veuves soumises au régime du droit commun.

Il faut faire disparaître sans plus tarder cette injustice puisque aussi bien, d'ailleurs, un précédent vient d'être créé. N'avons-nous pas voté, à l'occasion de la discussion du budget du travail, une disposition spéciale réglant le cas d'un certain nombre de veuves du régime général se trouvant à peu près dans les mêmes conditions ?

Il resterait aussi à revaloriser d'urgence les pensions, en général, mais surtout celles des petites catégories.

Monsieur le ministre, ce sont là, au regard de ce budget, les observations qui nous ont paru devoir être présentées, avec le vif espoir qu'elles ne chemineront pas trop longtemps dans les dédales de l'administration jusqu'à devenir, un jour, complètement oubliées.

Vous devez avoir à cœur, monsieur le ministre, comme nous tous ici, le souci de manifester par des incitations, des décisions et surtout des actes, toujours plus d'égards à un secteur de l'économie française qui est loin d'être négligeable. Les hommes qui, à des titres divers, l'animent, méritent, à cause du métier qu'ils exercent, mais à cause aussi de leur conscience professionnelle exemplaire, toute notre aide et tous nos encouragements.

Le Parlement, quant à lui, est prêt à cet effort. Il l'accepte par avance. Encore faut-il que le Gouvernement vienne sans tarder le lui proposer et le lui demander. (Applaudissements.)

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

M. René Pleven. Monsieur le ministre, la discussion du budget de la marine marchande nous donne l'occasion de vous poser quelques questions sur des sujets qui sont de la compétence du secrétariat général de la marine marchande placé sous votre autorité.

Je me permets donc de vous interroger sur l'application de la convention de Londres par laquelle un certain nombre de puissances maritimes ont pris divers engagements tendant à enrayer la pollution des eaux de mer en interdisant le rejet dans certaines zones proches des côtes des résidus de mazout contenus dans les eaux de lavage des cales de pétroliers et autres navires, paquebots et cargos utilisant le mazout.

La convention de Londres a obtenu l'adhésion de la moitié environ des Etats possesseurs de pétroliers. Allons-nous permettre que se poursuivent la pollution des eaux, la destruction de la flore et de la faune marine qui en est la conséquence, la souillure des plages, parce qu'un certain nombre de nations refusent d'imposer à leurs navires des règles d'intérêt général qui devraient recueillir l'approbation de tous ?

Je demande donc au Gouvernement s'il est disposé à proposer à ses partenaires de la convention de Londres d'interdire aux navires battant pavillon de nations qui n'ont pas donné leur adhésion à cette convention, de décharger les produits pétroliers ou autres marchandises dans les ports des pays signataires de la convention.

Je demande également que les pays de l'O. T. A. N. soient invités par nous à donner à leurs navires de guerre qui sillonnent la Méditerranée, la Manche, la mer du Nord ou l'Atlantique, les instructions nécessaires pour qu'en temps de paix les huiles usées de ces navires et les eaux de lavage de leurs cales à mazout ne soient plus rejetées à la mer, mais évacuées à terre dans des installations appropriées.

Le ministre des armées est-il prêt à donner l'exemple en adressant de telles instructions aux navires de guerre français ?

Les espoirs qu'avait suscités la création de plusieurs stations de dégazage sur le littoral de notre pays ont été, vous le savez, déçus. A Brest, en une année la station de dégazage n'a reçu la visite que de douze pétroliers. C'est dire que les règles de la convention de Londres ne sont observées que d'une façon très partielle, même par les navires des nations qui y ont adhéré.

Je demande quelles sanctions sont prévues contre les armements qui se dérochent aux obligations découlant de la convention et dont la négligence cause inconvénients et dommages à la population des régions côtières, au tourisme, aussi bien qu'aux intérêts de nombreuses activités littorales telles que l'ostréiculture, la mytiliculture et la pêche sur les bancs coquilliers.

La deuxième question que je désire vous poser, monsieur le ministre, a trait à la politique du secrétariat général à la marine marchande en ce qui concerne la préservation des fonds et des espèces.

Je désirerais savoir où en sont les négociations internationales tendant à interdire ou à limiter la pêche pour un temps dans certaines zones maritimes afin de permettre le repos des fonds et d'empêcher la raréfaction désastreuse ou même la disparition de certaines espèces.

Des mesures de protection sont-elles envisagées pour empêcher la disparition prochaine des crustacés le long de nos côtes ? Les fonds les mieux peuplés qui sont, vous le savez, ceux du voisinage de la Mauritanie, n'ont pas résisté à l'augmentation désordonnée des prises.

L'office scientifique et technique des pêches ne va-t-il pas s'inspirer des exemples donnés par d'autres pays qui semblent avoir réalisé avec succès la collecte des œufs des crustacés pêchés, leur éclosion dans des viviers spéciaux, et qui procèdent ensuite à une sorte d'alevinage en haute mer ?

D'une manière générale, quel est le programme de l'office des pêches dans le problème du repeuplement des espèces menacées ? Les pêcheurs, qui furent longtemps hostiles à toute restriction, comprennent maintenant leur nécessité pour assurer la protection de leur gagne-pain.

Enfin, il est un troisième sujet sur lequel je voudrais aussi, monsieur le ministre, que vous nous fassiez connaître la position du Gouvernement : il s'agit de la limite des eaux territoriales. Quelle est, à cet égard, la politique de la France ?

De nombreux pays, parmi les plus grands ou les plus importants du point de vue de la pêche, ont porté au-delà de la limite des trois milles la largeur de leurs eaux territoriales. Ils

l'ont fait par décision unilatérale. Reconnaissez-vous ces nouvelles limites ? Appliquons-nous ou appliquerons-nous des mesures de rétorsion aux pêcheurs des pays qui ont ainsi outre-passé leurs droits en dehors de toute convention internationale ? Les efforts se poursuivent-ils en vue d'arriver à une telle convention ?

Je n'ai pas besoin de souligner l'importance de ces problèmes pour tous ceux qui vivent de la mer. Malgré l'amélioration des moyens radio, des instruments de navigation, en dépit de l'accroissement des tonnages, le métier de marin, surtout celui de marin pêcheur, reste l'un des plus durs, en tout cas le plus périlleux de toutes les professions.

Je voudrais donc demander si le Gouvernement acceptera en 1963 de prendre l'initiative de promulguer les dispositions contenues dans l'amendement Yvon que rappelait M. Denvers et qui sont tant attendues par les veuves de marins. Le Gouvernement envisage-t-il une amélioration des pensions des petites catégories ?

L'un de nos rapporteurs a signalé la diminution du nombre des jeunes qui s'orientent vers la pêche. L'amélioration du régime social spécial des marins serait un moyen de contrecarrer cette désaffection qui commence à se manifester et qui s'étend aussi, vous le savez, aux cadres de la marine marchande.

Je voudrais donc espérer, monsieur le ministre, qu'il vous sera possible de me donner une réponse positive sur ces deux dernières questions. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Le Guen.

M. Alain Le Guen. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, avec près de 5 millions de tonneaux, soit 4 p. 100 de la flotte mondiale, la marine marchande française doit être considérée comme l'une de nos principales activités nationales. Industrie exportatrice par excellence, elle revêt aussi un caractère international.

A l'occasion de l'examen de son budget, je limiterai mes observations à l'évolution des matériels de transport et du trafic et aux conditions de vie des marins.

Depuis près de cinq ans, la crise de l'industrie des transports maritimes sévit dans le monde. Le Gouvernement français a dû réduire l'appareil de production des chantiers navals et procéder à la conversion des salariés excédentaires à d'autres activités. Nous serions heureux de connaître où en est l'application du programme de reconversion et quelle sera l'orientation donnée demain pour la construction navale, car celle-ci doit tirer des leçons des modifications survenues dans la composition du matériel et aussi prévoir celles à venir.

Quel est l'avenir en matière de transport de passagers ? Le total mondial des places offertes pour le transport maritime des passagers est de 305.000 environ. 58 p. 100 de cette capacité statique se répartissent entre la Grande-Bretagne, 68.000 places ; l'Italie, 38.000 ; la France, 28.000 ; les Etats-Unis, 22.000 ; les Pays-Bas, 19.000 ; la France occupe en la matière le troisième rang des puissances maritimes du monde.

Le III^e Plan avait prévu du 1^{er} janvier 1957 au 1^{er} janvier 1962 une réduction de 12,8 p. 100 sur les paquebots, soit 93.000 tonneaux. En fait, cette réduction a atteint près de 20 p. 100, plus de 144.000 tonneaux.

Certaines tendances se font jour dans l'utilisation des paquebots. Il devient de plus en plus difficile, en effet, d'exploiter un grand navire sur une ligne régulière douze mois sur douze. Aussi, les compagnies transatlantiques sont-elles obligées de prévoir un certain nombre de croisières pendant la saison morte. C'est ainsi, comme le rappelait M. le rapporteur spécial de la commission des finances, que la France, après avoir effectué pendant l'année 1962, 44 traversées de l'Atlantique Nord et parcouru 300.000 kilomètres, a procédé l'an passé, à deux croisières aux Canaries et aux Antilles et doit en effectuer deux autres prochainement au Brésil et aux Antilles.

Enfin, le transport de passagers — on l'a rappelé tout à l'heure — subit la concurrence redoutable de l'aviation. Alors que le trafic global de l'espèce entre l'Europe et l'Amérique du Nord augmente de 15 p. 100 par an, le trafic concernant les passagers dans les deux sens entre la France, les U. S. A. et le Canada diminue de 10 à 12 p. 100 chaque année.

L'incertitude est encore plus grave pour l'avenir, notamment sur les lignes d'Amérique du Sud et d'Afrique du Nord. Le transport maritime français de passagers a vu le pourcentage de son chiffre d'affaires total décroître depuis 1955 de 23 p. 100 à 15 p. 100, ce qui le place aujourd'hui en troisième position derrière les marchandises sèches — 56 p. 100 — et le transport pétrolier, 28 p. 100.

Le bilan est plus positif pour les pétroliers dont le tonnage a doublé en l'espace de six années. Cependant, les prévisions du III^e Plan portant sur le matériel neuf à incorporer n'ont pas été réalisées puisqu'il manquait 100.000 tonneaux. Malgré l'accélération constatée dans l'élimination du tonnage vétuste, la flotte pétrolière française comprenait encore, au 1^{er} janvier 1962, 16 pétroliers de plus de vingt ans.

On a assisté aussi, durant cette période du III^e Plan, à l'élevation du tonnage unitaire, le tonnage moyen passant en cinq ans de 13.000 tonneaux de jauge brute à 18.000 tonneaux, la vitesse moyenne des navires s'étant elle-même accrue de 10 p. 100. En 1951, les pétroliers de plus fort tonnage atteignaient 33.000 tonnes; aujourd'hui, le tanker de 80.000 tonnes tend à devenir le navire standard, tandis qu'un pétrolier de 100.000 tonnes a été commandé en Europe et un autre de 150.000 tonnes au Japon.

Mais le volume des commandes en voie d'exécution dans les chantiers navals du monde a diminué au cours du premier semestre 1962 de deux millions de tonnes et n'atteint plus que 12.600.000 tonnes, le plus faible enregistré depuis six ans, les Japonais disposant de 21 p. 100 de ce total.

Pour ce qui est des navires de charge, les prévisions quinquennales ont été à peu près réalisées avec les 545 cargos et les 2.100.000 tonneaux existants au début de 1962. L'élimination des navires vétustes a dépassé les prévisions et plus de la moitié de la flotte de cargos est aujourd'hui composée de navires de moins de dix ans.

Vingt-quatre *Liberty Ships* ont été vendus de 1957 à la fin de 1961, mais la cadence de désarmement de ces navires s'est accrue en 1962. Au 1^{er} septembre 1962, ils n'étaient plus que vingt-cinq en activité contre quarante au 1^{er} janvier. Peut-être ce navire, dont l'âge moyen est de dix-neuf ans, est-il aujourd'hui dépassé; mais cela peut avoir des répercussions sociales graves pour près de 1.000 marins.

La flotte de cargos affectés aux marchandises diverses ne suffit d'ailleurs pas à couvrir les besoins, étant donné l'importance persistante des affrètements des navires étrangers, même en dehors des périodes de trafic.

Les tendances et les orientations qui sont prises pour les navires de ligne sont l'accélération de la rotation des bateaux — on sait que plus de la moitié de la vie active d'un navire est passée à quai — l'accélération de la manutention, l'automatisation, l'accélération du progrès technique, qui est si rapide que les navires seront bientôt périmés après quatre ou cinq ans d'âge. D'où la nécessité d'une recherche puissamment outillée et sans cesse en éveil.

La spécialisation des navires se poursuit. La France a pris part récemment au mouvement mondial d'augmentation de la flotte des propane-butanières, occupant le quatrième rang dans le monde, le premier étant tenu par le Japon. Un méthaneur de 25.000 mètres cubes viendra prochainement renforcer cette flotte pour transporter d'Arzew au Havre le gaz liquéfié du Sahara.

La flotte bananière au 1^{er} janvier 1962 comptait 34 navires jaugeant 147.000 tonneaux. Avec les navires les plus récemment construits et, par conséquent, en principe les plus modernes, la spécialisation s'est étendue de la banane au fruit en général et du fruit lui-même à la marchandise réfrigérée. Ainsi, sur la ligne des Antilles, la Compagnie générale transatlantique a des navires du type *Fort Richelieu* transportant 5.600 mètres cubes de bananes, 7.700 mètres cubes de fruits et comportant des installations suffisantes pour accueillir une douzaine de passagers en cabines.

Nous notons aussi une tendance vers le type de cargo entièrement frigorifique dont les compartiments réfrigérés à moins 25 et moins 30 degrés transportent beurre, viande, volailles, poissons et fruits.

Quelle est l'évolution de la substance du trafic maritime? Le pourcentage des importations maritimes métropolitaines par rapport aux importations totales a été relativement constant de 1950 à 1960, de 70 à 27 p. 100. Ces importations par mer devraient progresser dans les prochaines années pour le pétrole, avec toutefois des trajets plus courts, le charbon et les minerais.

Le pourcentage des exportations par voie de mer par rapport aux exportations totales est passé de 31 p. 100 en 1949 à 34 p. 100 en 1955, puis est retombé à 26 p. 100 en 1960. Cette baisse est due sans doute à l'application du Marché commun. C'est ainsi que le IV^e Plan prévoit une forte régression des exportations de pétrole par mer, qui passeront de 5 millions de tonnes en 1961 à 1.400.000 tonnes en 1965, cette prévision reposant sur celle de fournitures faites dans leur totalité aux

Etats membres de la Communauté économique européenne, lesquelles, en règle générale, ne donnent pas lieu à transport par mer. En revanche, on prévoit pour les années à venir l'accroissement de l'exportation des céréales.

D'autre part, la décolonisation va provoquer une modification des relations maritimes entre la France et ses anciens territoires d'outre-mer. Jusqu'à présent, avec la zone franc le pavillon français couvrait plus de 80 p. 100 du trafic dans les deux sens.

Faudra-t-il reconverter la flotte méditerranéenne, comme vient de commencer à le faire la compagnie de navigation mixte? Cette compagnie, qui assure depuis plus d'un siècle, au départ de Marseille et de Port-Vendres, des services de passagers et de marchandises sur l'Algérie, la Tunisie et les îles Baléares, vient de transformer sa filiale, la compagnie de navigation Busk, en compagnie de transports routiers. A la suite des événements d'Algérie, un programme de déstage fut mis en œuvre et la vente de ses deux derniers navires, le *Miliana* et le *Médéa*, mit fin à l'activité maritime de la compagnie Busk. Sous la nouvelle raison sociale « Compagnie méditerranéenne de tourisme et de transports », l'ancienne compagnie de navigation exploite aujourd'hui, avec quarante autocars, l'une des principales entreprises de transports routiers de la région marseillaise.

C'est là, sans doute, un exemple intéressant de reconversion industrielle, mais combien angoissant pour l'avenir de notre marine marchande.

Enfin, sur le plan social, je voudrais appeler votre attention sur les revendications des quelque 50.000 marins qui forment les équipages de la flotte de commerce française et dont le rude labeur, loin de leur famille, mériterait souvent une meilleure récompense, de même que sur les revendications des quelque 45.000 pensionnés qui ont passé une vie de travail sur les flots.

Les principales se résument ainsi: une promotion sociale souple et rationnelle; la limitation et la réorganisation du travail à bord des navires, avec refonte des rémunérations; la revalorisation du salaire forfaitaire pour les pensionnés, en partant du salaire de base ou du salaire fiscal; le gain d'une catégorie après dix ans de fonction et de deux catégories après vingt ans, pour les petits pensionnés de la quatrième à la huitième catégorie incluse; la prise en considération — déjà demandée — de l'amendement de M. le sénateur Yvon, en faveur des veuves, des accidentés et pécis en mer, afin que la rente servie à ces pensionnés repose sur trente-sept annuités et demie, et non sur vingt-cinq; enfin, le maintien du régime particulier de retraites des marins, plus humain et plus social que l'établissement qui voudrait l'absorber.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais présenter, relativement à la marine marchande française qui traverse sans doute des difficultés sérieuses, mais qui reste cependant l'une des plus jeunes et des plus modernes du monde.

Il dépend des pouvoirs publics qu'elle puisse continuer à jouer un rôle de premier plan dans la compétition économique nationale et internationale, car une flotte de commerce puissante est la condition même de l'indépendance économique de la nation.

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

M. René Cassagne. Dans un exposé d'une qualité remarquable et dont chacun ici doit reconnaître la solidité et le sérieux, notre ami M. Denvers a souligné la tragique insuffisance des crédits consacrés aux ports, aux voies navigables et à la marine marchande.

Aussi la France, grande nation maritime, est-elle, jour après jour, irrésistiblement dépassée. La concurrence de certains de nos partenaires du Marché commun démontre, de manière irréfutable, combien nous avons eu tort de ne pas entreprendre une grande politique tenant compte des tendances du commerce national et international. On se flatte, ici et là, de l'augmentation de certains crédits. Mais je crains fort que l'arbre ne cache la forêt et ce n'est pas le budget en discussion qui nous permettra de penser qu'une amélioration est prévisible.

C'est pourquoi personne ne peut s'étonner si, couronnant le tout, la crise de la construction navale vient encore assombrir la situation. Depuis plusieurs années, à chaque discussion budgétaire, nous venons à cette tribune, quelques députés et moi-même, demander des explications.

La crise de la construction navale est, certes, mondiale, nous ne le nions pas. La relative jeunesse de l'armement

mondial, la création de chantiers navals, des méthodes modernes de construction, les nouvelles activités de certains pays qui ne s'intéressaient pas jusqu'à présent à la construction de navires : autant de raisons qui expliquent une crise qui se prolonge, malgré l'augmentation du trafic maritime.

Mais dans cette conjoncture, qui est cyclique et que tous les techniciens connaissent bien, le Gouvernement a été appelé à faire une option, qui — n'en déplaise à ceux qui chantent toujours ses louanges — n'a pas été celle de la grandeur.

Tout le système de la politique gouvernementale repose sur ce postulat : la crise de la construction navale est mondiale et, dans cette crise, la France est battue d'avance. Conclusion : réduisons nos activités, réduisons le nombre de nos chantiers, réduisons le nombre des ouvriers spécialisés dans cette branche Et, avec une obstination digne d'une meilleure cause, avec un entêtement qui va quelquefois jusqu'au ridicule, le Gouvernement a poursuivi sa route dans cette direction, malgré les avis du Conseil économique, malgré les avis de la profession, malgré les demandes syndicales, malgré les mises en garde multipliées à cette tribune.

Monsieur le ministre, je dois reconnaître que vous avez parfaitement réussi. Par les discriminations faites en matière d'aide à la construction navale, par des pressions de toutes natures exercées sur les entreprises, par la fixation d'objectifs extrêmement réduits, par des entraves destinées à freiner la prise de commandes étrangères, déjà rares, par la divulgation des difficultés réelles et supposées de cette branche d'activités, vous avez découragé bon nombre de constructeurs, permis aux armateurs d'obtenir des prix de crise ou même de refuser des commandes dans l'espoir de prix encore plus bas.

Les résultats sont probants : au moment où la Suède fête la construction de 1.300.000 tonnes, la sortie de ses cales de son 80^e navire, chiffre record, la construction navale en France est tombée à 300.000 tonnes et notre pays enregistre, dans le même temps, l'arrêt de l'activité de son douzième chantier naval. C'est un beau bilan, n'est-ce pas ?

Un jour prochain, nous voulons l'espérer, la construction navale reprendra, mais, dans la grande confrontation mondiale, la France, malgré la concentration de ses activités et peut-être à cause d'elle, risque d'être absente de la compétition ou de voir son potentiel diminué dans de telles proportions qu'elle ne pourra lutter avec efficacité et que ses propres armateurs, qui ont reçu une aide insuffisante pour affronter leurs concurrents et s'équiper en France, seront dans l'obligation de s'adresser à l'étranger.

Mais, monsieur le ministre, aujourd'hui nous goûtons aux fruits amers d'une politique. Déjà 12.000 ou 18.000 ouvriers vont être dans l'obligation de se reconverter. Que va-t-on faire pour eux, quelles mesures comptez-vous prendre pour que la politique échafaudée à la tête de la nation ne se retourne pas contre eux, pour qu'ils n'en fassent pas seuls les frais ?

Depuis trois ans je pose invariablement cette question sans obtenir une réponse. Je vous serais très reconnaissant, monsieur le ministre, si aujourd'hui vous vouliez me donner des apaisements.

Qu'allez-vous faire également pour aider les industries à se reconverter ? La reconversion est un mot magique que vos prédécesseurs ont prononcé bien souvent. Mais que cache-t-il ? Quels engagements sont pris par le Gouvernement ? S'est-on rendu compte combien il est difficile pour un chantier naval de se reconverter ? Et a-t-on compris que la reconversion opérée au détriment des petites entreprises voisines déplace simplement le problème, mais ne le résout pas ?

Enfin, monsieur le ministre, avez-vous pensé à la situation douloureuse dans laquelle vont se trouver les villes et les régions qui vont perdre de vieilles activités qui jusqu'à ce jour avaient largement — je pense à la région d'Aquitaine — sinon exclusivement — je pense à Saint-Nazaire — assuré leur prospérité ?

Quelles mesures le Gouvernement, dans le cadre de l'aménagement du territoire compte-t-il prendre dans les délais les plus brefs ?

Monsieur le ministre, dans ce débat qui devait être essentiellement technique, j'ai voulu attirer votre attention sur des problèmes humains, dont la solution est cependant nécessaire à la réalisation de grands projets. C'est en pensant aux marins de toutes conditions, aux ouvriers et ingénieurs qui sont capables de leur fournir un matériel qu'ils pourront utiliser en sillonnant toutes les mers du monde avec une immense fierté, que je m'adresse à vous.

Montrez-nous, monsieur le ministre, qu'avec vos techniciens, dans vos calculs et dans vos projets, le sort de ces hommes de

travail et de devoir n'a jamais été oublié. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Tony Larue.

M. Tony Larue. Je renonce à la parole.

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

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, d'une façon générale notre assemblée n'examine qu'une fois l'an les questions intéressant la marine marchande et cela d'une façon étriquée, à l'occasion de la discussion de la loi de finances et des fascicules intéressant cette industrie.

Permettez-nous de le regretter. Vous conviendrez avec nous qu'il n'est pas possible en quelques minutes de débattre des problèmes de fond qui sont posés. Tout au plus, la latitude nous est-elle offerte de poser quelques questions, ce que je voudrais m'efforcer de faire en respectant l'ordre de présentation du fascicule budgétaire dans lequel il est quelque peu difficile de se retrouver.

En fait, votre budget se présente sous la forme de trois grands chapitres : aide à la construction navale, subvention de l'Etat à l'établissement national des invalides, subvention aux sociétés d'économie mixte et aide à l'armement. A eux seuls ils totalisent 634 millions de francs. Il ne reste que 57 millions 600.000 francs pour les autres activités de votre ministère.

La conclusion que l'on peut en tirer, une fois encore, c'est que vous avez là un budget de routine, peu en rapport avec la politique de grandeur que l'on prétend vouloir pratiquer.

Trente et un millions de francs pour le traitement des fonctionnaires, la réparation des bâtiments et le fonctionnement des services ! On en sera quitte pour utiliser, en les retournant, les enveloppes qui ont déjà servi comme on le fait couramment dans nos quartiers d'inscription maritime.

Le personnel de ces quartiers — je pense notamment au petit personnel, tel celui des services extérieurs du gardiennage — attendent encore la réparation qui leur est due par suite de leur déclassement.

S'il est vrai qu'un effort est fait concernant l'institut des pêches, où seront créés 24 postes nouveaux, cet effort comparé aux besoins est loin d'être suffisant.

Insuffisants aussi les crédits pour la vulgarisation et la popularisation des recherches auprès de tous les intéressés.

Mais une question se pose.

Avec le statut dont est doté ce personnel, allez-vous vraiment pouvoir assurer le recrutement ? C'est peu probable et il en sera ainsi tant qu'un statut conforme à la qualification du personnel ne sera pas élaboré.

Le nombre de navires destinés à la recherche océanographique est insuffisant. Or, on ne trouve pas dans ce budget de crédits pour la construction de nouveaux bateaux.

De ce point de vue, il serait intéressant de se livrer à quelques comparaisons entre les moyens dont dispose notre institut et ceux d'un pays comme la Grande-Bretagne, sans parler de la Chine, du Japon, de l'Union soviétique.

D'une façon générale, notre industrie de la pêche occupe un rang peu en rapport avec nos possibilités.

Comment peut-il en être autrement quand on constate la modicité des crédits dont est doté votre plan dit « de relance » ? Sur ce point encore, la comparaison avec les pays du Marché commun, par exemple, est loin d'être à notre avantage.

Peut-être dans vos réponses allez-vous nous donner quelques précisions et nous expliquer aussi pourquoi les crédits du chapitre relatif à l'allocation d'intérêts du crédit maritime mutuel sont en diminution, en un moment où l'ensemble des professionnels et leurs organisations syndicales demandent que le prix de l'argent prêté aux pêcheurs artisans soit ramené de 4,50 p. 100 à 2 p. 100, que le plafond des prêts soit porté de 20 millions à 25 millions d'anciens francs et que le prêt puisse couvrir 90 p. 100 de la valeur du bateau à construire, avec suppression du cautionnement exigé.

Faut-il aussi parler des crédits destinés à l'action éducative et culturelle, à l'attribution des bourses et des prêts d'honneur et qui suffisent à peine à couvrir la moitié des besoins réels, étant donné le nombre des demandes qui, pourtant, mériteraient d'être satisfaites, étant donné la situation matérielle des candidats ?

Il en est de même en ce qui concerne le chapitre traitant de la promotion sociale des gens de mer pour laquelle, compte tenu des besoins, le crédit est notoirement insuffisant. Cette situation a d'ailleurs conduit votre administration à adopter une réglementation restrictive.

C'est ainsi que la circulaire du 20 juillet 1962 a exclu, par exemple, du bénéfice des indemnités de la promotion sociale les candidats titulaires d'un C. A. P. qui se préparent au brevet de mécanicien de troisième classe.

Quant à l'apprentissage maritime, on sont toujours écartés les jeunes gens qui embarquent à bord des navires de pêche. Il serait indispensable, selon nous, de donner à tous les jeunes marins, notamment les novices-pont, la possibilité de suivre une deuxième année d'école, comme cela se fait à Nantes pour les novices-machine, ce qui leur permettrait d'acquiescer un métier et, par la suite, de se reclasser, s'ils le désirent, dans l'industrie de terre, sans être en état d'infériorité.

Sur un point particulier, permettez-moi de vous demander où en sont les projets relatifs à l'école d'apprentissage maritime et l'école nationale de marine marchande de Marseille. Il ne me semble pas que des crédits soient prévus pour ces constructions bien qu'on lise, à la page 86 du fascicule budgétaire, dans l'analyse des opérations, qu'une autorisation de programme est accordée pour l'équipement de l'école d'apprentissage maritime de Martigues. Je croyais ce projet définitivement abandonné.

Mais, en ce qui concerne l'école nationale de la marine marchande, vous n'ignorez pas l'intense émotion qui s'est emparée des organisations professionnelles de la ville de Marseille, à l'annonce du transfert de l'école de la Corniche. Il est inconcevable qu'une telle décision soit envisagée sans qu'au préalable les intéressés aient été consultés et que l'on songe à reléguer l'école du premier port de France loin de la ville elle-même.

Je traiterai en quelques mots seulement la partie ayant trait aux subventions aux entreprises d'intérêt national. Le crédit est de l'ordre de 98.500.000 francs. Il serait intéressant à ce sujet de connaître la ventilation des dépenses entre les Messageries maritimes et les Chargeurs réunis en ce qui concerne la représentation en Amérique du Sud, le service du fret, etc. En effet, la compagnie des Chargeurs réunis prête son concours aux Messageries maritimes, et ce concours n'est pas désintéressé. Quel contrôle peut alors exercer la compagnie des Messageries maritimes et, principalement, comment peut-elle non seulement assurer la ventilation des dépenses, mais encore s'assurer que le fret paquebot n'est pas dévié de sa destination première, au bénéfice des cargos de la compagnie des Chargeurs réunis ?

Je n'aborderai pas, non plus, la discussion au fond sur le principe d'une aide à l'armement au cabotage ; en revanche, j'estime qu'une reconstitution pure et simple est contestable car il n'est pas possible d'affirmer qu'aucun changement n'est intervenu dans les éléments d'appréciation qui ont conduit, à l'origine, à attribuer cette aide. Dans l'état actuel des choses, j'ai la nette impression que la subvention accordée à cet armement couvre, pour une large part, les frais de personnel.

Jamais je n'ai vu une justification quelconque du montant de deux millions de francs ainsi accordé.

Je m'abstiendrai également de commenter sur le fond le principe des allocations compensatrices en faveur de l'armement naval. Je me bornerai à demander à quelle solution on s'est enfin arrêté pour la répartition de cette allocation. A-t-on, comme il était initialement prévu, tenu compte de la concurrence des trafics et de la nécessité pour l'Etat d'encourager le maintien de telle ou telle ligne ? Ou bien, alors, s'est-on rangé à l'avis de notre ancien collègue, l'armateur Jean Fraissinet, et verse-t-on cette allocation sans aucune discrimination, en fonction des seules caractéristiques des navires ?

Si je ne commente pas ces mesures, il est cependant nécessaire de souligner qu'elles ont été accordées à la suite d'études faites par divers organismes ou commissions plus ou moins compétentes qui avaient conclu, peut-être, au bien-fondé d'une telle compensation mais dont les conclusions comportaient également d'autres recommandations qui n'ont nullement été retenues par l'armement. Parmi ces recommandations figuraient notamment celles qui contiennent les rapports de MM. Pomey et Le Hénaff au Conseil économique, en vue d'une réforme de structure des soldes et de l'application d'un certain nombre de mesures concernant la normalisation des conditions de travail à bord.

Les armateurs et le Gouvernement connaissent depuis longtemps les revendications des marins. Ils savent aussi ce qu'il faut faire pour doter les gens de mer du statut auquel ils peuvent prétendre. Malgré cela, les choses sont toujours au même point, ou à peu près. Et si diligence a été faite en ce qui concerne les armateurs, les marins et leurs familles attendent toujours.

Nous estimons, quant à nous, qu'ils doivent bénéficier des progrès réalisés afin de ne plus être astreints à de longues journées de travail pour gagner leur vie, afin que la permanence de l'emploi leur soit assurée et que soient compensées pour eux les sujétions du métier.

Cela est possible. La lecture du bilan des différentes compagnies de navigation témoigne que la situation de l'armement est plus que satisfaisante. Nous ne partageons nullement l'appréciation formulée par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges et par M. le rapporteur de la commission des finances, à savoir que, pour figurer honorablement sur le marché international, il apparaît nécessaire de mettre le coût d'exploitation des navires français à parité avec celui des navires étrangers.

Ce n'est pas là un argument nouveau. Je dirai mieux : ce n'est par l'argument des seuls armateurs français.

Pour votre édification, monsieur le rapporteur, je vous conseille de lire non pas le journal des syndicats de la marine marchande C. G. T. — vous ne le croiriez pas — mais, par exemple, le *Journal de la marine marchande* en date du 22 novembre 1962. Vous y trouverez un certain nombre de déclarations fort intéressantes d'armateurs de différents pays : japonais, danois, belges, américains. Si j'en avais le temps, je vous en lirais quelques extraits. Tous ces armateurs estiment que le coût d'exploitation de leur propre marine est plus élevé que celui de leurs concurrents.

C'est là un langage international qui a cours dans l'armement, qui est destiné à obtenir et à justifier le maximum d'aide réclamé aux gouvernements et à faire pression sur les équipages pour qu'ils acceptent des conditions de vie et de travail difficiles, d'autant qu'en examinant de plus près le budget, on trouve de-ci de-là quelques autres subventions dissimulées. Par exemple, au chapitre des dépenses destinées à la flotte de l'Etat est inscrit un crédit de 550.000 francs. De quoi s'agit-il ? Des *Liberty* qui appartiennent encore à l'Etat ? Dans l'affirmative, ne serait-il pas logique que les taux d'affrètement de ces navires — et quels sont-ils ? — couvrent au moins les frais de leur entretien ? Où sont donc comptabilisées ces sommes, de même que celles qui proviennent de la vente des *Liberty* ? On n'en trouve pas mention.

Enfin, si la concentration des chantiers navals fait peser de lourdes menaces sur nombre d'autres chantiers, et c'est le cas, dans notre région, pour celui de la ville de Port-de-Bouc, l'avenir, en général, de la construction navale est plutôt sombre. Les carnets de commandes se vident les uns après les autres, et qui va en pâtir en premier lieu ? Les travailleurs, bien entendu, car la situation des membres des conseils d'administration de ces chantiers, elle, n'est pas mauvaise.

Sait-on que, lors de la discussion du budget de la marine marchande au commissariat général en vue de l'élaboration du IV^e plan, il a été reconnu que les subventions versées aux constructions navales françaises sont supérieures au total des dépenses de personnel, direction et cadres compris, effectuées par les chantiers pour un exercice déterminé ? Cela se passe de commentaires.

Quelles sont les mesures que vous entendez prendre, monsieur le ministre, pour assurer malgré tout le maintien de cette activité industrielle sans pour autant continuer à offrir des cadeaux aussi princiers aux grandes sociétés capitalisées ?

Un crédit de 500.000 francs est inscrit au titre des études scientifiques et techniques.

Que représente cette mesure ? S'agit-il de méthaniens et autres transports de gaz liquides ?

De toute façon, à notre avis, ce sont les chantiers de construction navale et non la marine marchande qui devraient supporter ces dépenses de recherche dans le cadre de la profession.

Enfin, est quelque peu insolite également le crédit concernant l'étude relative à la construction d'un navire à propulsion nucléaire. Nous pensons, nous, que ces crédits doivent être inscrits non pas dans le budget de la marine marchande mais bien dans celui de la recherche atomique. Ce sera plus profitable que votre force de frappe.

Voilà nos questions.

Pour conclure, je veux dire quelques mots de l'établissement national des invalides de la marine marchande.

Il n'y a pas d'augmentation du crédit cette année mais bien diminution. Bien sûr, M. le rapporteur a dit qu'en cours d'exercice on serait amené à assurer l'équilibre de cet établissement national des invalides mais d'ores et déjà cela veut dire que les revendications qui sont soutenues par l'ensemble des organisations syndicales concernant les petites catégories n'ont aucune chance

d'aboutir pendant le cours de l'exercice budgétaire ni non plus celles, plus modestes, concernant les veuves de marins, ainsi que vient de le rappeler excellemment M. Denvers. Cette situation fait d'ailleurs l'objet d'une question écrite déposée pas nos soins.

D'une façon générale, nous entendons qu'il faudra discuter de cet établissement national des invalides mais nous entendons aussi que soit appliquée la loi. Or ce n'est pas le cas. Vous violez la loi de septembre 1948 sur le régime des pensions et, notamment, son article 55 qui dispose que, chaque fois que les salaires des marins en activité augmenteront de plus de 5 p. 100, les pensions devront être augmentées dans les mêmes proportions.

Cet article n'est pas respecté. On a augmenté les pensions de 10 p. 100 en octobre 1962. C'est un fait, mais l'accord de salaires a été conclu au mois de juin 1962 et on a ainsi détourné un trimestre.

Il est vrai que vous êtes coutumier du fait.

En avril 1961, en effet, un accord de salaires a augmenté de 20 p. 100 le salaire des marins en activité. Oh ! les armateurs n'ont pas accordé cette augmentation de salaire de gaieté de cœur ; c'est par la lutte que les marins l'ont obtenue. Mais les pensions n'ont été augmentées que de 10 p. 100 et cela à partir de juillet 1961, c'est-à-dire avec un trimestre encore de retard et 10 p. 100 de moins !

Ainsi, peu à peu, la méconnaissance de la loi a amputé les pensions des marins et des veuves de marins de près de 40 p. 100.

Budget de routine, insuffisance des crédits, ont constaté les deux rapporteurs. Des cadeaux pour les armateurs, des miettes pour ceux qui peinent et qui, avec courage, font vivre cette industrie. Voilà votre politique.

Ne soyez pas étonné, monsieur le ministre, si nous refusons de voter un tel budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. André Salardaine. Les armateurs à la pêche sont frappés, depuis une ordonnance du 31 décembre 1958, d'une taxe spécifique sur les carburants dont tous les ministres et toutes les administrations compétentes s'accordent à reconnaître qu'elle constitue une erreur, mais dont nous n'avons jamais pu obtenir, du ministre des finances, la suppression.

A l'origine, pour atténuer la participation de l'Etat aux dépenses de l'établissement national des invalides de la marine, le Gouvernement, reculant devant une majoration des cotisations existantes jugées déjà excessives par la Cour des comptes, eut recours à diverses taxes indirectes dont la taxe sur les carburants livrés aux bateaux de pêche, essentiellement 1,60 franc par hectolitre de gas oil.

Condamnée par leurs auteurs eux-mêmes et par les rapporteurs du budget, cette taxe malencontreuse est discriminatoire. En effet, elle n'est payée que par les armements à la pêche dont les navires soutent obligatoirement dans les ports français.

Son incidence est indépendante des effectifs employés qui constituent le seul critère valable d'un régime de retraite.

A l'inverse des autres taxes indirectes qui sont répercutées sur les clients, elle est à la charge unique de l'armateur dont la production est vendue aux enchères et non en fonction d'un prix de revient. C'est une perte sèche.

Il est inconcevable qu'en 1963 les armateurs français membres de la Communauté économique européenne paient le carburant plus cher que leurs partenaires du Marché commun dont certains — les Allemands — bénéficient même d'un prix de gas oil inférieur au prix international.

Quelle est son incidence ?

Les chiffres suivants permettront d'apprécier l'importance de cette charge.

La taxe correspond en moyenne à une cotisation supplémentaire de 600 francs par homme d'équipage et par an, ou à une cotisation supplémentaire de douze points portant la cotisation de l'armateur à plus de 33 p. 100, ou encore à une charge en valeur absolue variant entre 15.000 et 20.000 francs par an pour un chalutier moderne.

Tous ces chiffres, maintes fois publiés, n'ont jamais été contestés par quiconque.

Déjà, en 1953, par la loi du 10 avril et le décret du 28 avril, avait été créée une première taxe sur les produits pétroliers pour alimenter le budget de l'établissement des invalides.

Acquittée par les raffineries de pétrole, cette taxe dont le rendement initial était évalué à 1.200 millions d'anciens francs produit aujourd'hui plus de 50 millions de francs. Mais le budget n'affecte que le quart de cette somme à l'établissement des invalides, le reste étant acquis au Trésor.

Je dirai en conclusion que le caractère irritant de la taxe sur les carburants est indéniable et que la concession des pêches maritimes demande sa suppression pure et simple étant donné qu'elle ne représente que six millions de francs alors que la loi du 10 avril 1953 en procure cinquante au Trésor.

Puisque l'occasion m'en est donnée, j'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur le régime de retraites de la marine applicable à la conchyliculture.

Les conchyliculteurs naviguent à l'entrée des rivières. Contrairement à ce que l'on peut penser, leur travail est dangereux, très périlleux et pénible, surtout l'hiver.

Ces marins bénéficient d'une modeste retraite de troisième catégorie qui est annuelle, si mes souvenirs sont exacts, de l'ordre de 1.180 francs. Ils demandent le bénéfice, à l'âge de cinquante-cinq ans, du cumul de cette petite retraite et du produit de leur travail, afin d'élever convenablement leur famille. Si ce cumul est refusé au conchyliculteur prenant sa retraite à cinquante-cinq ans, quelles sont les perspectives qui lui sont offertes ? Vivre dans la misère ou continuer à travailler jusqu'à épuisement de ses forces.

Je veux croire, monsieur le ministre, qu'il aura suffi de vous rappeler la situation pénible de cette catégorie de travailleurs pour que vous examiniez leur cas avec beaucoup de bienveillance. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le ministre, à propos de l'établissement national des invalides de la marine, j'évoquerai deux problèmes dont l'un, d'ailleurs, vient d'être posé en termes excellents par mon ami M. Salardaine.

Le premier de ces problèmes est relatif à l'ordonnance du 31 décembre 1958 dont je vous demande de faire étudier l'abrogation.

Ce texte, vous le savez, s'applique à certaines catégories de marins, dont les inscrits maritimes ostréiculteurs, et leur interdit le cumul de la pension et d'une activité privée.

Si j'estime que l'abrogation de cette ordonnance est justifiée, en tout cas en ce qui concerne les conchyliculteurs inscrits maritimes, c'est que ce texte ne paraît pas fondé en droit et que, en fait, il va à l'encontre du but recherché.

Examinons d'abord la situation du point de vue du droit.

L'article 6 de l'ordonnance du 31 décembre 1958 est absolument contraire aux règles générales du droit commun en matière de cumul, telles qu'elles sont définies par les décrets du 29 octobre 1936 et du 11 juillet 1955.

D'après cette législation, le cumul d'une pension avec une rémunération d'activité n'est interdit que dans le seul cas où la rémunération est servie par une administration, une collectivité ou un organisme gérant un service public.

Voilà pour le domaine juridique.

Dans la pratique, comme je le disais à l'instant, cette mesure risque d'aller à l'encontre du but visé.

Je comprends bien le souci du législateur qui, en prenant l'ordonnance du 31 décembre 1958, a voulu réduire la charge des dépenses de l'établissement national des invalides de la marine. Mais je pense qu'il n'obtiendra pas en fait ce résultat puisque l'inscrit maritime ostréiculteur, frappé par cette mesure, aura le choix entre deux solutions : ou bien il prendra sa retraite à cinquante-cinq ans et cessera toute activité, auquel cas l'établissement national des invalides de la marine ne bénéficiera d'aucun profit puisque l'intéressé, cessant de naviguer, ne paiera plus de cotisations ; ou bien il poursuivra son activité d'ostréiculteur et fera patronner son bateau, théoriquement d'ailleurs, par un matelot. Dans ce cas, l'établissement national des invalides de la marine versera la pension mais cessera d'encaisser les cotisations.

Je comprends très bien le souci du législateur qui a voulu remédier au déséquilibre de l'établissement national des invalides de la marine, lequel offre la particularité de compter moins de cotisants que de retraités. Mais je ne pense pas qu'en toute justice on puisse imputer ce déséquilibre aux conchyliculteurs inscrits maritimes. En effet, si mes renseignements sont exacts, il y a en France 107.000 pensionnés de la marine marchande. Mais tandis qu'il y a 82.000 inscrits maritimes en activité, on ne

compte que 3.500 pensionnés conchyliculteurs pour 13.450 conchyliculteurs inscrits maritimes en activité.

Ces deux derniers chiffres suffiraient à justifier la position des conchyliculteurs inscrits maritimes, dont 85 p. 100 des 3.500 pensionnés ne touchent qu'une retraite de troisième catégorie, c'est-à-dire la plus basse du régime des marins.

Sur ce sujet encore, monsieur le ministre, je vous poserais une deuxième question. Il s'agit du régime de retraite des conchyliculteurs inscrits maritimes. Si je comprends bien, ce régime risque d'être modifié, puisque, à lire le rapport présenté au nom de la commission des finances par M. Bourges, il semble ressortir que les mesures concernant la modification de l'âge de l'entrée en jouissance de la pension feront l'objet d'un projet de loi qui sera soumis prochainement au Parlement. En clair, nous nous trouvons devant le risque d'un recul de l'âge de la retraite des conchyliculteurs inscrits maritimes. La seule éventualité de cette mesure a déjà créé parmi eux un grave malaise : ce malaise est d'ailleurs parfaitement justifié puisque toute modification apportée à leur régime de retraite, en particulier le recul de l'âge, équivaldrait, sur le plan juridique, à une sorte de rupture de contrat, à une régression du régime social.

Je sais qu'à l'origine ce régime a été prévu pour les marins, considérant que ceux-ci exercent un métier pénible. Mais, quoi qu'on dise, et pour reprendre le propos de M. Salardaine, on ne peut nier que ce travail pénible soit aussi le lot des conchyliculteurs inscrits maritimes.

Je ne vois donc pas pourquoi ceux-ci ne seraient pas traités comme les marins pratiquant une navigation analogue à la leur, c'est-à-dire les goémoniers, les sabliers pêcheurs, le personnel des remorqueurs, les agents portuaires et les pilotes.

En résumé, monsieur le ministre, je vous demande de faire étudier par vos services l'abrogation de l'article 6 de l'ordonnance de décembre 1958 et, éventuellement, de me donner tous apaisements nécessaires en ce qui concerne le régime de retraite des conchyliculteurs inscrits maritimes, régime auquel on ne saurait porter atteinte. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

M. Christian Bonnet. Mes chers collègues, mon propos est d'appeler votre attention sur les divers aspects de ce que l'on ose à peine appeler notre politique maritime. Je le ferai brièvement puisque nous avons la bonne fortune d'avoir un ministre de tutelle que ses responsabilités de rapporteur général du budget ont familiarisé avec nos problèmes. Je le ferai aussi sans souci oratoire car, aujourd'hui, notre marine a besoin non de paroles, mais d'actes et de décisions.

En ce qui concerne la construction navale, mieux que de longs discours deux faits permettent d'apprécier la situation : depuis le 1^{er} juillet dernier, aucun grand chantier français n'a enregistré la moindre commande, ni française ni étrangère, et le mouvement qui avait été donné en décembre sur le marché de la construction navale par l'armement norvégien, soucieux de bénéficier de dispositions fiscales lui permettant de réinvestir en franchise d'impôt, en fin d'année, une partie de ses bénéfices, a été pratiquement insensible chez nous tant la crise mondiale est grave et profonde.

Qu'a fait le Gouvernement ? Au mois d'août dernier, il a réduit de 20 p. 100 l'aide à la construction navale.

Les chantiers avaient été invités, depuis 1958, sous des formes de plus en plus pressantes, à concentrer leurs activités, et un objectif avait été défini, dont la sagesse nous apparaît aujourd'hui à peine suffisante, bien qu'il ait fait à l'époque couler beaucoup d'encre : je veux parler des 400.000 tonneaux qui étaient l'objectif de votre prédécesseur, M. Buron.

Il semble qu'aujourd'hui le problème essentiel ne soit plus économique et que cet aspect de nos activités maritimes qu'est la construction navale intéresse le ministre du travail ou le ministre des finances plutôt que vous-même, monsieur le ministre des travaux publics et des transports. Car le problème n'est plus économique dans la mesure où il y a, semble-t-il, accord sur l'objectif industriel, qui est d'ailleurs un objectif modeste, compte tenu d'une crise extrêmement grave due, pour une large part, au fait que les chantiers japonais font la loi en matière de prix. Soutenus par leur gouvernement, un gouvernement soucieux de les aider parce que devant aller chercher au loin les matières pondéreuses dont il a besoin, ils bénéficient tout à la fois des avantages de salaires d'un pays sous-développé et de la technique d'un pays surindustrialisé.

Au Japon, la conversion et la concentration des chantiers navals sont en cours : elles sont d'ailleurs facilitées par le

faible développement des industries mécaniques, ce qui n'est pas le cas chez nous.

D'autre part, le problème n'est pas économique parce qu'il y a aujourd'hui, semble-t-il, plein accord entre les pouvoirs publics et la profession sur la définition de l'objectif à atteindre. Ce n'est plus un problème d'objectif, c'est un problème de moyens. Ce n'est plus un problème économique, c'est un problème social et financier, c'est le problème de savoir si l'Etat voudra ou non accorder aux tâches extrêmement complexes de reconversion des chantiers une aide autre que l'aide classique dans laquelle il s'est jusqu'ici cantonné. C'est un problème, à mon avis, plus de gouvernement que de profession. Je souhaiterais, monsieur le ministre, connaître, sur ce point, votre position.

En ce qui concerne l'armement au commerce, il convient de souligner les difficultés auxquelles se heurte cette activité et que traduit l'indice des frets solides de la *Chamber of Shipping*, soit 87,5 pour novembre 1962 contre 109,3 en novembre 1961. En un an, la dépression des frets a donc été de l'ordre de 19 p. 100. Dans le même temps les coûts d'exploitation demeuraient les mêmes, quand ils n'avaient pas tendance à s'accroître, tendance d'ailleurs toute naturelle puisque les activités maritimes sont pénibles et que c'est seulement dans la mesure où elles seront surpayées par rapport aux activités à terre que nous éviterons cette crise de main-d'œuvre maritime qui affecte déjà certaines nations comme les nations nordiques.

Il faut bien se pénétrer de l'idée que la marine marchande est un type d'activité dont les hauts et les bas sont une constante de l'histoire du monde, et qui appelle périodiquement le soutien de l'Etat. Ce fut le cas avant 1914, ce fut le cas entre les deux guerres. Aujourd'hui encore l'armement français doit être aidé, car il doit faire face à une crise profonde des frets.

C'est le cas de tous les armements, mais il y a deux éléments originaux en ce qui concerne le nôtre. Il doit faire face aussi, en effet, à la substitution des trafics internationaux à des trafics plus ou moins privilégiés, et il est frappé de coûts d'exploitation plus élevés que dans la plupart des nations maritimes, les Etats-Unis, par exemple.

Que l'Etat donne avec circonspection, avec discernement, mais qu'il donne sans parcimonie ! Or l'aide à l'armement — sur le principe et les modalités de laquelle, désireux de m'en tenir aujourd'hui à des constatations chiffrées, je ne veux pas revenir — est aujourd'hui chichement mesurée.

Entre 1935 et 1939, les lois Tasso et les textes subséquents avaient assuré à la marine marchande une moyenne annuelle de crédits de 150 millions de francs anciens. Si l'on applique à ce chiffre le double correctif du franc constant et du tonnage dû à la dévalorisation de la monnaie et à la modification du volume du tonnage, il apparaît que l'aide à l'armement, telle qu'elle est consignée dans le projet de budget de 1963, est inférieure des deux tiers environ à ce qu'elle était alors.

Cette aide, je le répète, s'élevait à 150 millions d'anciens francs. Si nous prenons la moyenne arithmétique des coefficients de réévaluation des bilans, qui constitue, en ce qui concerne la constance des francs, un bon élément d'appréciation, nous arrivons, pour les cinq années de 1935 à 1939, à un chiffre de 50,34 p. 100, soit 50 p. 100 pour simplifier. Ainsi, les 150 millions d'anciens francs représenteraient aujourd'hui près de sept milliards et demi d'anciens francs, somme que la correction des tonnages — 4.650.000 tonneaux contre 2.700.000 environ — porterait à quelque douze milliards et demi d'anciens francs, alors que c'est à un chiffre inférieur des deux tiers que se situe aujourd'hui l'aide à l'armement.

Qu'on ne dise pas que nous avons écarté de ces calculs les subventions aux entreprises nationales, car la comparaison serait tout aussi frappante. Aujourd'hui, l'Etat accorde à peu près dix milliards d'anciens francs aux deux compagnies d'intérêt national qui, avec le double correctif monétaire et de tonnage, percevaient plus de 20 milliards avant la guerre, durant la période d'application de la loi Tasso.

Monsieur le ministre, êtes-vous décidé à faire, auprès de votre collègue des finances, l'effort qui s'impose pour qu'à tout le moins, dans une crise plus grave que celle de 1935 et des années suivantes, la marine marchande trouve auprès de l'Etat l'appui qu'elle est en droit d'attendre ?

J'ai parlé des compagnies nationales. Nous n'avons plus parmi nous ce collègue qui donnait toujours aux débats sur la marine marchande une animation dont vous vous souvenez à coup sûr, monsieur le ministre. J'indiquerai seulement, en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes, que l'année passée a été marquée par deux événements qu'on peut diversement apprécier.

Il s'agit, pour la Compagnie générale transatlantique, du maintien de la subvention à son niveau antérieur, malgré l'entrée en service du paquebot *France* dont les amortissements sont, on le conçoit, considérables par rapport à ce qu'il en était pour ses devanciers. L'entrée en service de ce bateau constitue d'ailleurs, sur le plan technique, une réussite qui fait honneur à l'industrie française de la construction navale et, sur le plan du coefficient de remplissage, une réussite commerciale qui est tout à l'honneur de la Compagnie générale transatlantique.

Pour les Messageries maritimes, l'année a été marquée par un événement dont nous ne sommes pas certains qu'il sera bénéfique pour cette entreprise. Je veux parler de la reprise de la ligne de l'Amérique du Sud pour des considérations de prestige dont on eût aimé qu'elles fussent à tout le moins objectives plus que subjectives, la personnalité morale de la compagnie n'étant pas seule en cause.

En ce qui concerne l'armement à la pêche, vos prédécesseurs, monsieur le ministre, ont mené une politique de retardement à base de combats d'arrière-garde. Mais cette politique a maintenant épuisé ses effets, et tout est, en matière de pêche, à repenser dans un cadre libre-échangiste.

Au sortir d'une très longue période d'économie protégée, l'industrie des pêches se trouve jetée dans le Marché commun alors qu'à l'abri d'une double protection douanière et contingentaire elle supportait depuis plusieurs générations des charges d'exploitation plus lourdes que celles de nos partenaires actuels, plus lourdes encore peut-être que celles de nos partenaires futurs, en l'occurrence la Grande-Bretagne et les pays qui sont déjà prêts à se glisser dans son sillage, si d'aventure elle vient à rejoindre les six pays du Marché commun.

Vous avez, monsieur le ministre, entendu parler d'efforts considérables entrepris par la Grande-Bretagne; vos services et les organisations professionnelles ont déjà fait ou feront toute la lumière à cet égard. Sachez que la Grande-Bretagne, à la suite du rapport Fleck, a voté une loi, le *Sea fishing industry bill*, qui assure pratiquement à son industrie des pêches une aide représentant, bon an mal an, 16 p. 100 du chiffre d'affaires.

Dans le même temps, nous nous bercions de l'espoir que les articles 117 et 118 du traité de Rome, qui prévoient l'harmonisation des charges sociales de la Communauté — en des termes qui n'ont rien, d'ailleurs, de contraignant pour les six nations, contrairement à ce que l'on pourrait penser — allaient épargner à l'Etat tout effort en faveur de l'industrie des pêches.

Dans le même temps encore, l'Allemagne développait son plan bleu, qui assure à son industrie des pêches une aide représentant environ non pas 16 p. 100, mais 9 p. 100 du produit brut du poisson débarqué.

Il y a là des efforts considérables au regard desquels les nôtres paraissent ridicules.

Je dis bien ridicules. Mis à part, en effet, les trois millions de francs plutôt consacrés à des études et à des recherches qu'à une aide proprement dite, et mise à part également la politique de bonifications d'intérêts, qui est loin de porter sur des sommes considérables, et dont les critères sont assez étranges, l'Etat accorde en tout et pour tout à notre industrie des pêches, et à la faveur de la création d'une ligne dans le budget de 1963, 300.000 francs.

Il y a là, pour vous, monsieur le ministre, une tâche accablante, certes, mais à votre mesure. Vous connaissez fort bien le problème. La presse a vanté votre égalité d'honneur et votre puissance de travail. (Sourires.) Nous souhaitons que vous en fassiez profiter l'industrie des pêches.

Il n'y a pas, dans le monde, d'industrie des pêches qui vive normalement, pour reprendre une expression que M. Pisani appliquait à l'agriculture dans le monde.

En effet, certains Etats, dits socialistes, sont totalement indifférents à la notion de prix de revient. On constate en outre des disparités de niveaux de vie qui se traduisent par des disparités très marquées de charges d'exploitation, qu'il s'agisse de pays sous-développés — je citerai le Pérou pour éviter toute allusion politique — ou de pays seulement en voie de développement, comme l'Espagne ou le Portugal, ou encore de pays techniquement développés mais socialement encore peu évolués, comme le Japon.

D'autre part, des disparités géographiques ont encore été accrues récemment par les décisions prises par des pays comme la Norvège, l'Islande ou le Canada concernant leurs eaux territoriales.

Il convient enfin de noter les politiques de soutien direct ou indirect que j'évoquais il y a quelques instants.

Monsieur le ministre, le Gouvernement doit faire en sorte que ce qui est un impératif économique ne soit pas une impossibilité financière. La France doit donner à ses ressortissants au moins la place du compétiteur le plus favorisé.

Que veut-on au juste? Des subventions à proprement parler? Je ne le crois pas. Plutôt des mesures plus souples, et d'abord un soutien en matière d'investissement. Le régime d'aide à l'armement à la pêche ne fonctionne vraiment pas bien. Des barèmes mériteraient certainement d'être ajustés. Je n'en veux pour preuve que le fait que les navires de pêche français sont souvent commandés à l'étranger, alors que cela ne se produit pratiquement pas en ce qui concerne les navires de commerce.

Nous vous avons demandé d'étendre cette aide — sous une forme ou sous une autre — aux bateaux de moins de cinquante tonneaux.

Nous vous avons demandé aussi que le palier des réparations soit abaissé, car celui-ci, fixé à 40 millions, ne permet pas à nos bateaux de pêche, à la plupart de nos chalutiers, de bénéficier des dispositions concernant l'aide pour les réparations.

Et puis il y a lieu surtout d'aménager la politique du crédit. Aujourd'hui, l'armement français a un crédit cher, mesuré dans le temps et assorti de garanties qui en rendent l'emploi souvent difficile. Nous vous demandons instamment de faire ramener le taux à 2,5 ou 3 p. 100 comme nos concurrents immédiats du Marché commun d'aujourd'hui et de celui de demain.

Nous demandons également pour le crédit maritime mutuel un taux moins élevé que le taux actuel, de 4,5 p. 100, qui est tout à fait excessif.

Outre le soutien nécessaire en matière d'investissements, une aide à l'exploitation est également indispensable, non une aide directe, mais une aide indirecte consistant essentiellement dans la suppression des discriminations insupportables dont notre industrie des pêches est l'objet.

La taxe sur les carburants, par exemple. Vous en avez entendu maintes fois parler, monsieur le ministre. Elle est insupportable, paradoxale, ridicule au moment même où non seulement notre concurrent allemand applique, comme nos autres compétiteurs, le prix international mais a même prévu une détaxation pour ses ressortissants.

Il y a aussi cette vieille histoire du plafonnement de la raie. C'est, à mon avis relativement peu de chose dans le grand ensemble que nous évoquons rapidement. Il y a encore toute cette fiscalité inadaptée en ce qui concerne, par exemple, les filets de morue salée et les conserves de poissons. S'agissant de produits à peine transformés, ils devraient bénéficier d'un taux de T. V. A. qui, la règle du butoir aidant, rende insensé pour eux la charge de cette taxe.

Il faut songer également, après le soutien à l'investissement et l'aide à l'exploitation, à pousser rapidement la mise en œuvre d'une politique commune des pêches. C'est dès 1958 que l'on aurait dû s'atteler à la définir. Les réunions sont retardées de six mois en six mois. La première devait avoir lieu en novembre, puis en décembre; elle est maintenant prévue pour mars. Je pense que vous pourriez insister pour que cette politique commune soit enfin arrêtée.

Mais que l'on ne s'en remette pas aux articles 117 et 118 du traité de Rome du soin d'harmoniser les charges sociales dans les différents pays, car, je vous le rappelle, l'article 117 n'a rien de contraignant. Je vais vous en donner lecture, il est très court:

« Les Etats membres conviennent de la nécessité de promouvoir l'amélioration des conditions de vie et de travail de la main-d'œuvre permettant leur égalisation dans le progrès.

« Ils estiment qu'une telle évolution résultera tant du fonctionnement du Marché commun, qui favorisera l'harmonisation des systèmes sociaux, que des procédures prévues par le présent traité et du rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives. »

Monsieur le ministre, vous voyez immédiatement à la lecture de ce texte, que ce n'est pas là-dessus que le Gouvernement pourra s'appuyer pour faire l'économie de l'aide qu'appelle impérativement la marine de pêche aujourd'hui.

Ce n'est pas tout. Pour mettre en œuvre une telle politique il vous faut, monsieur le ministre, des moyens et aussi du personnel. A cet égard l'administration de la marine marchande est pauvre.

Sur un budget général en moyens des services, pour l'année 1963, de 24.200 millions de francs environ, ce département est

partie prenante à concurrence de 37.400.000 francs, soit 0,16 p. 100. Cette administration est de loin celle dont la dotation budgétaire est la plus faible. Pourtant indépendamment de la charge des services centraux elle doit faire face aux besoins de nombreux services extérieurs.

Quoique ancien député de Melun, vous avez certainement entendu parler, monsieur le ministre, du corps de l'inscription maritime et du corps des inspecteurs de la navigation !

L'administration de la marine marchande, qui doit faire face à de nombreuses tâches, n'en a pas les moyens. A l'administration centrale, il y a quatre directeurs assistés en tout et pour tout de quatre sous-directeurs. Si encore, à l'échelon des chefs de bureau et administrateurs, il y avait du personnel en nombre suffisant. Mais tel n'est pas le cas et on a dû faire appel ces derniers temps à de nombreux contractuels. Il semblait que le recrutement d'élèves sortis de l'école nationale d'administration était tari pour l'administration de la place Fontenoy. Mais je veux croire qu'une récente nomination, qui a été saluée avec satisfaction par tous ceux qui connaissent l'intéressé et savent qu'aujourd'hui les cadres de l'E. N. A. sont un élément essentiel à une administration qui veut progresser. Je veux croire, dis-je, que cette récente nomination permettra à ce recrutement de se faire de nouveau.

Encore quelques mots au sujet du personnel. Vous savez que l'administration de la marine marchande comprend deux corps, les services centraux et les services extérieurs. Une certaine osmose entre les deux ne serait pas fâcheuse. C'est là un problème délicat que je ne peux qu'effleurer, mais je crois qu'il y a une absence de contacts trop marquée entre ceux de vos agents qui s'intéressent surtout aux aspects locaux, humains et concrets, et ceux qui s'intéressent surtout aux aspects administratifs. Il y aurait tout à gagner à ce qu'une réforme intervienne mais à condition qu'elle soit faite avec précautions et que, je le répète, soit prévue une certaine osmose entre le corps de l'inscription maritime et celui des administrateurs civils.

C'est là une idée un peu trop révolutionnaire sans doute. Elle ne plaira peut-être pas à tout le monde. Je pense qu'elle devrait tout de même faire l'objet d'une étude sérieuse, car ce n'est qu'en pleine connaissance des éléments concrets et humains qu'à l'échelon administratif, et au plus haut échelon de votre administration peuvent être prises d'heureuses décisions.

Un mot, monsieur le ministre, de la promotion sociale pour vous dire que si, en ce qui concerne le personnel des navires de commerce, le personnel navigant, elle est assurée convenablement, il reste qu'a été prise l'année dernière par votre administration une certaine décision qui semble proprement insensée, celle qui écarte du bénéfice de la promotion sociale des jeunes gens qui se destinent à être officiers mécaniciens de troisième classe et à être motoristes à la pêche.

Les motoristes à la pêche et les officiers mécaniciens de troisième classe sont l'élément essentiel d'une marine de pêche. Alors que les officiers du commerce bénéficient déjà de bourses et de l'aide de la compagnie à laquelle ils appartiennent, bien souvent, par contre, les navigateurs qui appartiennent à la marine de pêche et qui veulent progresser, notamment les aspirants au grade d'officier mécanicien de troisième classe, sont mis dans l'impossibilité de le faire.

Monsieur le ministre, je ne serais pas un député côtier si je ne vous disais un mot des pensions. Ce problème a été traité avant moi. Il le sera encore après, par vous en particulier, j'en suis certain. Je me bornerai à souligner que dans tout ce qui touche aux activités maritimes il faut avoir un sens prononcé, de l'humain, plus prononcé peut-être qu'ailleurs car il s'agit de la conduite d'hommes aussi attachants que difficiles, abrupts certes dans les premiers contacts, mais aussi pleins de cœur.

Au sujet des pensions, je ferai deux observations. La première concerne la situation des veuves et le fameux amendement Yvon qui n'a été pris en considération que pour partie. Nous espérons bien qu'au budget de 1964 il sera pris en considération intégralement.

L'autre concerne les revendications du congrès de Brest au sujet des pensionnés des petites catégories. Un effort pourrait être fait en faveur de ces derniers par le biais d'une bonification d'ancienneté.

Je passe sur la réforme possible du régime des pensions à base de points, car cette question nous entraînerait trop loin.

Parvenu au terme de ce propos, dont je mesure mieux que quiconque, et les lacunes et le déroulement quelque peu anarchique — mais M. le rapporteur général n'a-t-il pas écrit qu'il fallait un peu d'anarchie pour rendre la vie supportable, et sans doute en va-t-il ainsi pour une intervention de caractère

un peu technique — parvenu, dis-je, au terme de mon propos, je voudrais, monsieur le ministre, insister sur trois notions qui me paraissent essentielles.

Le budget de la marine marchande pour 1963 — je le dis d'autant plus librement que vous n'y avez aucune part — est un budget traditionnel, étant observé de surcroît que la tradition est, en France, s'agissant des activités maritimes, à base de méconnaissance et de parcimonie. Or la période que nous vivons en ce domaine est rien moins que traditionnelle ; elle est révolutionnaire.

Révolutionnaire, elle l'est pour des raisons techniques, économiques et politiques. J'en citerai quelques-unes pêle-mêle : c'est la course à la spécialisation, à l'automatisme, à l'accroissement du tonnage unitaire, la généralisation de la construction navale, des techniques d'assemblage et des méthodes de fabrication par soudure, qui accroît encore la capacité des chantiers ; c'est le développement du protectionnisme maritime dans le monde, qu'il s'agisse du commerce — loi Bonner — ou qu'il s'agisse de la pêche, et ce sont les décisions unilatérales de certains pays affectant les eaux territoriales, décisions d'autant plus graves qu'elles affectent des zones qui sont traditionnellement de grandes réserves mondiales de pêche ; c'est le développement de l'industrie des pêches dans les pays africains qui revendique une place privilégiée en France ; c'est la perspective de l'entrée de la Grande-Bretagne et de la Norvège dans le Marché commun ; ce sont les courants de fuite hors de nos ports du commerce extérieur de la France, du fait de l'accroissement du commerce intereuropéen et de l'attraction qu'exercent certains grands ports voisins de nos frontières sur le commerce extérieur ; ce sont les éléments d'incertitude qu'apportent aux trafics maritimes l'accession à l'indépendance de pays placés autrefois sous obédience française ; c'est le déclin de la politique des conférences et la généralisation des contrats à long terme conclus dès la commande du navire ; c'est le déséquilibre durable entre l'offre et la demande de tonnage, aggravé par un rendement accru de nouvelles unités.

Face à de tels bouleversements, le budget de la marine marchande est un peu à l'image de cet apprenti navigateur qui prétendrait affronter les tempêtes de la Méditerranée avec ces petits canots faits pour la visite du port de Marseille.

Aucune industrie de pêche, aucune industrie de la construction navale, aucune industrie de la navigation au commerce ne peut actuellement vivre normalement dans le monde. Il serait bon que l'on s'en avisât en France.

Deuxième observation : au moment où le Gouvernement affirme sa préoccupation de réanimer l'économie de certaines régions — M. le Premier ministre l'a expressément déclaré à cette tribune — il convient d'avoir présente à l'esprit cette idée mise en lumière par les travaux préparatoires du IV^e plan que nos activités maritimes constituent une grande industrie dont les cadres sont essentiellement bretons.

A cet égard, nous souhaiterions, monsieur le ministre, que ces activités maritimes ne fassent pas toujours les frais des relations commerciales entre les pays africains et nous. Certaines histoires récentes, concernant la sardine en particulier, illustrent assez bien ce propos.

Troisième observation : le pays ne s'intéresse pas aux activités maritimes. Ne croyez-vous pas qu'avec le développement de certains moyens techniques d'information, il serait possible de l'y intéresser davantage pour créer le climat sans lequel aujourd'hui il est vain d'attendre un réel effort de la France pour sa marine marchande ?

Les disciplines qui régissent désormais nos débats budgétaires, auxquelles s'ajoute cette année un décalage dans le temps, rendent absolument inopérantes nos observations pour le budget de 1963. Puissez-vous du moins, monsieur le ministre, en tenir le plus large compte lors de la préparation du budget de 1964 qui va intervenir très bientôt.

Puissez-vous, responsable que vous êtes d'un département démesuré, aux multiples compartiments, ne pas céder à la tentation d'exercer à l'intérieur de votre ministère des arbitrages à l'encontre de nos activités maritimes, comme tel a été trop souvent le cas depuis que cette nouvelle structure a été établie. Je veux dire en termes plus clairs que si la rue de Rivoli vous invite à limiter vos ambitions, à comprimer vos prévisions de dépenses, il vous faudra savoir ne pas sacrifier les activités maritimes aux nécessités des réseaux routier, aérien ou ferroviaire.

Aidé dans cette action par un secrétaire général de la marine marchande dont chacun se plaît à louer la vive intelligence et le sens du concret, sachez replacer le plus tôt possible, monsieur le ministre, les choses de la mer au rang qu'elles méritent dans la considération et la sollicitude concrète des pouvoirs publics. (Applaudissements.)

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

M. Jean Zuccarelli. Mesdames, messieurs, les rapporteurs ont insisté à juste titre sur la nécessité d'une aide à l'armement et ont demandé la reconduction des crédits prévus à ce titre.

Mais le remède ainsi proposé correspond-il vraiment à l'ampleur du mal qui atteint présentement notre flotte de commerce ? On peut en douter, car la situation n'est plus celle qui existait lorsque l'aide a été instituée. La lecture des revues maritimes anglaises et françaises nous apprend, en effet, que les choses se sont beaucoup aggravées depuis, tant sur le plan international que sur le plan français.

Sur le plan mondial, les frets, qui se tenaient depuis des mois à un niveau très bas mais stable, ont recommencé à baisser à partir de juin dernier et sont actuellement inférieurs de 15 à 20 p. 100 au niveau qu'ils atteignaient en juillet 1961, date à laquelle l'aide à l'armement fut instituée.

Ainsi, en partant de l'indice de base 100 en 1947, nous constatons l'évolution suivante : affrètements au voyage : juillet 1961, 83,4 ; novembre 1961, 85,8 ; novembre 1962, 75,1. Affrètements à temps : juillet 1961, 79,7 ; novembre 1961, 78,5 ; novembre 1962, 66.

Les désarmements de navires, qui avaient beaucoup diminué en 1960-1961, ont brutalement repris au cours des mois derniers. On compte actuellement 3.106.000 tonneaux de cargos désarmés, contre 662.000 tonneaux en juillet 1961.

Sur le plan français, la crise se fait également plus durement sentir, et un déclin de notre flotte s'amorce. Ce qui atteint les navires frappe aussi les hommes et, dans certains ports — dont Marseille — des licenciements massifs sont envisagés dans un proche avenir. Que fera-t-on pour assurer un reclassement qui, sur le plan humain, sur le plan social, deviendra une nécessité pressante ?

Le journal *Le Marin* soulignait, il y a quelques jours, que le développement de notre flotte se ralentit beaucoup : le chiffre de 5 millions de tonneaux n'aura probablement pas été dépassé à la date du 1^{er} janvier dernier. Or, d'après les prévisions du III^e plan, ce chiffre aurait dû être atteint dans le courant de 1961, c'est-à-dire à l'époque où l'Etat a retenu le principe d'une aide à l'armement.

Autre signe de notre déclin qui commence : notre flotte a marqué tout récemment un recul sur le plan mondial, passant du huitième au neuvième rang.

Cette évolution très préoccupante résulte directement de ce que les produits de l'exploitation ne permettent plus de renouveler le matériel et encore moins de l'accroître. Les recettes sont affectées par la baisse des frets, tandis que les charges restent plus élevées que celles des concurrents étrangers, malgré l'aide de l'Etat.

Elle est d'autant plus grave que d'autres périls menacent notre flotte de commerce : bouleversements dans les liaisons maritimes entre la France et l'Algérie ; développement constant de la concurrence étrangère sur les trafics de la zone franc

qui constitue le champ d'activité essentiel de notre marine marchande ; incertitudes sur l'orientation de la politique maritime de certains Etats africains — j'en passe. Ces périls, qui n'existaient il y a deux ans qu'à l'état d'hypothèses, ont malheureusement tendance à devenir chaque jour plus concrets : mesures discriminatoires prises par le gouvernement chérifien, projet de compagnie multinationale africaine.

L'aide que l'on nous propose aujourd'hui de reconduire purement et simplement paraît insuffisante pour faire face aux difficultés nouvelles de l'armement. Si nous voulons vraiment que notre flotte puisse continuer à remplir tout son rôle et assurer l'indépendance de notre pays sur le plan maritime, un ajustement des crédits paraît indispensable. (Applaudissements.)

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (deuxième partie) (n° 22) (rapport n° 25 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports (suite) :

III. — Marine marchande et articles 35 et 36 (annexe n° 28. — M. Bourges, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Bayle, au nom de la commission de la production et des échanges).

I. — Travaux publics et transports (tourisme) (annexe n° 26. — M. Duhamel, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Pasquini, au nom de la commission de la production et des échanges).

II. — Aviation civile et commerciale (annexe n° 27. — M. Anthonioz, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Duperier, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

1. — Fixation de l'ordre du jour.

2. — Fin de la discussion des affaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

3. — Finances et affaires économiques :

I. — Charges communes, article 53 et amendements n° 40, 41, 42 et 46 du Gouvernement (Annexe n° 13. — M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 69 de M. Nou, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures dix minutes.)

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

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

