

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

COMPTE RENDU INTEGRAL — 24^e SEANCE

2^e Séance du Mercredi 16 Janvier 1963.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1963 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 911).

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

Travaux publics et transports (suite).

III. — Marine marchande (suite).

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Etat B.

Titre III. — Adoption des crédits.

Titre IV.

Amendement n° 85 du Gouvernement : MM. Boulin, secrétaire d'Etat au budget ; Denvers. — Adoption.

Adoption du crédit modifié du titre IV.

Etat C. — Adoption des crédits des titres V et VI.

Après l'article 57.

Amendement n° 108 du Gouvernement tendant à insérer un article nouveau : M. Jean-Paul Palewski, président de la commission des finances. — Amendement réservé.

Art. 35. — Adoption.

Art. 36.

Amendement n° 60 de la commission des finances et de M. Denvers : MM. Denvers, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption de l'article 36.

MM. Denvers, le président de la commission des finances, Pieven, le secrétaire d'Etat au budget.

I. — Travaux publics et transports (suite) : Tourisme.

MM. Duhamel, rapporteur spécial ; Pasquini, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Laurin, Boisson.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Péronnet, de Lipkowski, Catroux, Anthonioz, Alduy, Lamps.

M. Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Etat B.

Titre III.

M. de Montesquiou.

Adoption des crédits du titre III.

Titre IV. — Adoption des crédits modifiés.

Etat C. — Adoption des crédits du titre VI.

Après l'article 57.

Amendement n° 109 du Gouvernement tendant à insérer un article nouveau : MM. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, Boulin, secrétaire d'Etat au budget ; le rapporteur spécial. — Adoption.

2. — Modification de l'ordre du jour (p. 932).

3. — Ordre du jour (p. 932).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 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).]

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits de la section III du ministère des travaux publics et des transports : marine marchande.

Je rappelle les chiffres des états B et C :

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. »

ETAT C

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

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.

« 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. »

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 45 minutes ;
Commissions, 5 minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 35 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

Les groupes socialiste, du centre démocratique et communiste ont épuisé leur temps de parole.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, après les interventions très pertinentes de vos rapporteurs, MM. Bourges et Bayle, et après le débat qui vient de se dérouler, le sujet est suffisamment éclairé pour qu'il ne me reste plus qu'à répondre aux questions qui m'ont été posées.

Je tenterai toutefois de replacer ces réponses dans un cadre plus général et je parlerai successivement de la marine de commerce et des pêches maritimes.

Dans la marine de commerce, de graves problèmes se posent, qu'il s'agisse de l'armement et de la construction navale ou des gens de mer. Vous n'ignorez pas — et nombre d'entre vous y sont sensibles — la crise qui sévit depuis plus de cinq ans dans l'industrie des transports maritimes.

Elle a pour cause le profond déséquilibre qui existe entre la capacité des moyens de transport et le volume des marchandises à transporter. Non seulement le tonnage a augmenté plus vite que le trafic maritime mondial, mais la capacité réelle de transport des navires est plus grande encore que nous le montre la comparaison des tonnages, du fait de l'amélioration de la productivité du matériel en service.

Devant cette situation, plusieurs Etats organisent la protection de l'exploitation dans leur propre flotte ; c'est en particulier le cas des Etats-Unis, qui subordonnent l'attribution de l'aide aux pays sous-développés au transport sous pavillon américain des biens qui constituent cette aide.

Les Etats-Unis entendent en particulier contrôler la fixation des taux de frets. J'indiquerai dans un instant comment nous comptons réagir devant cette prise de position.

Enfin, l'existence de la Communauté économique européenne est de nature à modifier la structure des trafics maritimes traditionnels et conduit à se demander si les activités maritimes peuvent relever des règles générales posées par le traité de Rome. Je reviendrai également sur la position française dans ce domaine.

D'autres données sont spécifiquement françaises. Certaines charges, particulières à notre armement, le rendent plus vulnérable que d'autres à la crise mondiale.

Par ailleurs, l'accession des territoires d'outre-mer à l'indépendance est de nature à modifier, sur le plan du commerce extérieur, les relations entre la France et les pays francophones, ce qui, tôt ou tard, ne manquera pas d'avoir des effets sensibles sur l'activité des compagnies de navigation françaises.

Ainsi s'explique la prudence des armateurs français, qui hésitent à passer des commandes nouvelles, d'autant qu'ils bénéficient encore du très remarquable effort d'équipement accompli au cours du III^e plan après la crise de Suez.

Il n'en reste pas moins vrai que c'est dans la recherche incessante du progrès technique que notre armement pourra trouver les moyens d'atténuer la surcharge de pavillon dont il souffre. La politique économique et financière de l'Etat doit être conçue de manière à l'y aider.

Certains remèdes à cette situation sont du ressort des pouvoirs publics, d'autres dépendent de l'armement.

La loi de finances rectificative, le budget de 1962 et le projet de budget de 1963 comportent les crédits nécessaires à l'aide à l'armement et, par ailleurs, le décret du 6 mai 1961 a institué une procédure de consolidation des crédits à moyen terme pour l'achat des navires. Le coût de ces crédits est réduit à 4,5 p. 100 par le jeu des bonifications d'intérêt.

La reconversion de l'armement français s'effectuera progressivement, ce qui ne veut pas dire sans difficulté. Mais les accords de coopération passés entre la France et la plupart des pays maritimes de la zone franc faciliteront sans doute cette opération en maintenant une part, que j'espère importante, des courants de trafic avec ces pays.

Ces accords présentent la caractéristique d'être non discriminatoires. La France tient à faire respecter ce principe. Aussi engage-t-elle partout où cela est possible les actions nécessaires sur le plan diplomatique pour limiter les effets des agissements d'autres puissances.

La question m'a été posée de savoir quelle serait l'attitude du Gouvernement à l'égard de la loi Bonner, qui juge la communication aux autorités maritimes américaines des documents d'ordre commercial relatifs à l'activité des compagnies maritimes étrangères, même s'ils sont détenus hors du territoire des Etats-Unis.

Depuis la publication de ce texte, les ministres des transports de dix pays européens se sont réunis périodiquement et des interventions concertées ont été faites auprès du Gouvernement américain.

Au mois de février dernier, leurs ambassadeurs à Washington ont renouvelé leurs objections au principe même de la loi et ont demandé au Gouvernement américain que les modalités d'application en soient assouplies.

Par la suite, une nouvelle proposition collective a été effectuée, car il est apparu que la *Federal maritime commission* s'arrogeait à nouveau — par le biais des règlements d'application — la possibilité d'obtenir des armateurs étrangers des documents situés hors du territoire des Etats-Unis. Ces démarches n'ayant malheureusement pas obtenu de résultats pratiques, mon prédécesseur, en accord avec son collègue des affaires étrangères, a informé les armateurs français que, si l'administration américaine persistait dans ses exigences, ils devraient répondre que le Gouvernement s'opposait à la communication de tels documents aux autorités étrangères.

Mais, en outre, les gouvernements intéressés sont convenus de faire aux Etats-Unis des contrepropositions constructives qui sont actuellement à l'étude.

En ce qui concerne l'application du traité de Rome aux transports maritimes, la position du Gouvernement français diffère de celle de la commission du Marché commun. Celle-ci soutient la thèse de l'universalité du traité suivant laquelle toutes les dispositions autres que la politique commune des transports peuvent dès maintenant s'appliquer à la navigation maritime. La France, au contraire, a toujours interprété le texte comme excluant l'activité maritime de l'application du traité et elle a soutenu que seules des dispositions prises à l'unanimité par le conseil pouvaient intervenir le cas échéant.

Je tiens à souligner que la commission du Marché commun n'a pas réussi jusqu'à maintenant à faire prévaloir ses vues et que la navigation maritime ne se trouve donc pas incluse actuellement dans le Marché commun. En particulier, le conseil des ministres de la Communauté a décidé, au mois de novembre dernier, que le règlement n° 17 sur les ententes ne serait pas appliqué à la navigation maritime.

Il n'en reste pas moins que le traité de Rome prévoit que des dispositions appropriées pourront être prises pour ce genre d'activités. Il est donc indispensable d'étudier dès maintenant ce que pourrait être une politique commune des transports maritimes et d'examiner quelles dispositions du traité pourraient s'appliquer à eux.

Cette étude est en cours entre les services et les organisations professionnelles intéressées. La position française sera sans doute arrêtée au cours de la présente année.

Les difficultés de l'armement se répercutent évidemment sur l'activité de la construction navale qui est soumise actuellement à la plus grave dépression qu'elle ait jamais connue. Pour le moment, cependant, les carnets de commandes assurent aux chantiers de douze à dix-huit mois d'activité et leur production se maintient très légèrement au-dessous du niveau prévu par le plan.

Ce dernier avait fixé un contingent annuel de grands navires à mettre en construction, en accroissement de 4 p. 100 par an sur la base de 350.000 tonneaux en 1962. Cet accroissement n'a pu, en définitive, être retenu dans les estimations du budget de 1963 en raison des perspectives de commandes.

Quant à l'activité de reconversion, je constate qu'au cours de l'année 1962 aucun progrès notable n'est apparu, alors que les

perspectives alarmantes des débouchés navals auraient dû inciter les entreprises à mettre en œuvre un programme tendant à relancer cette reconversion.

Par rapport à l'objectif, prévu par le IV^e plan, d'un retrait de l'activité navale de 12.000 salariés, la réduction totale obtenue depuis 1959 n'atteint que 4.500, soit 36 p. 100. Elle a été réalisée à raison d'un tiers par compression d'effectifs et à raison de deux tiers par des reconversions externes. Le reclassement des 7.500 salariés restants suppose une accélération du rythme actuel.

Sans doute, les dossiers de conversion actuellement déposés par les chantiers correspondent-ils à la création projetée de plus de 6.000 emplois nouveaux dans les entreprises en cause. Mais il reste à savoir dans quelle mesure cet objectif sera atteint.

Dans le domaine de la concentration des entreprises, les résultats importants qui pouvaient être escomptés n'ont pu être obtenus, faute d'un accord entre les membres de la profession. En réalité, la conversion et la concentration de l'activité des chantiers posent à la fois un problème économique et un problème social. Je déclare très nettement que si l'Etat est décidé à prendre ses responsabilités — mais seulement ses responsabilités — sur le plan social, je ne concevrais pas une démission morale de la profession devant la situation à laquelle elle se trouve confrontée.

J'en viens maintenant au problème humain. Pour l'administration des gens de mer, le budget de 1963 répond à d'importants besoins nouveaux de formation professionnelle. Le IV^e plan a effectivement mis l'accent, conformément aux suggestions du département, sur le développement rapide d'un apprentissage maritime spécialisé dans la pêche, distinct de celui des marins du commerce, et sur la nécessité de développer la promotion sociale des pêcheurs, seul moyen de former des cadres en qualité et en nombre suffisants pour faire face à la modernisation des entreprises et des techniques.

Cette politique s'exprime en trois ordres de mesures : d'une part, l'augmentation du nombre des bourses, notamment au profit des élèves des sections de pêche ; une subvention supplémentaire à l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime et des crédits supplémentaires pour mieux aider les écoles privées favorisant la promotion sociale ; d'autre part, le paiement d'indemnités compensatrices de perte de salaire aux marins qui suivent les cours de promotion du travail maritime ; enfin, dans le domaine de la construction des écoles d'apprentissage, la mise en chantier d'une école à Saint-Jean-de-Luz pour la pêche et d'une seconde à l'Aberwraich pour les marins du commerce, les deux opérations étant prévues dans le IV^e plan.

Dans le cadre de ce plan il reste aussi à réaliser la construction, à Marseille, d'une école nationale de la marine marchande pour les officiers et d'une école d'apprentissage maritime. L'équipement de l'école d'apprentissage maritime est inscrit au programme de 1963.

M. Christian Bonnet a soulevé le problème du brevet de motoriste. C'est un brevet provisoire destiné à disparaître dès que deviendra suffisant le nombre des officiers mécaniciens de troisième classe.

L'effort de promotion sociale a donc été porté sur ce dernier grade. On a d'autre part admis que le C. A. P. de l'enseignement technique était pratiquement équivalent au brevet d'officier mécanicien de troisième classe. Passer de l'un à l'autre n'exige, certes, pas une année scolaire et ne relève pas de la promotion sociale. Ont donc été admis, par priorité, au bénéfice de celle-ci, tous les marins capables de suivre les cours d'officier mécanicien de troisième classe mais non déjà pourvus du C. A. P. de l'enseignement technique.

Je tiens à déclarer, en outre, que le développement considérable de la navigation de plaisance ainsi que les tâches de surveillance des pêches et de police des eaux maritimes ont amené à réexaminer le système de sauvetage.

La réorganisation en cours d'étude aura pour conséquence de mettre directement et entièrement à la charge du département la modernisation et l'accroissement des moyens actuels : canots plus importants et mieux équipés, vedettes d'intervention rapides, équipement téléphonique et radioélectrique.

Quant au problème des rejets d'hydrocarbures, posé par M. Pleven, la convention de Londres, signée en 1954, seule en vigueur pour le moment, interdit aux navires de commerce de rejeter en mer des hydrocarbures à moins de 50 milles des côtes, mais seulement s'il est établi qu'ils peuvent trouver dans les ports d'arrivée des installations capables d'absorber les résidus. Aucune sanction, aucun moyen de contrôle n'ont été prévus par elle.

Cette convention, ratifiée jusqu'à présent par seize pays seulement, s'est révélée très peu efficace. C'est pour cette raison même qu'une conférence internationale a été réunie à Londres en avril 1962 pour rédiger, par voie d'amendement, une nouvelle convention. Celle-ci entraînera, lorsqu'elle sera entrée en vigueur, plusieurs conséquences importantes.

La zone d'interdiction s'étendra sur 100 milles au lieu de 50. Elle couvrira entièrement la Méditerranée occidentale. Les pétroliers neufs de plus de 20.000 tonneaux de jauge brute se verront interdire les rejets à la mer, même en dehors des zones de protection.

Les grands pays riverains s'engageront à fournir, dans les grands ports, des installations de réception.

Mais, aux termes actuels de la négociation, il n'existera toujours aucun contrôle en mer. L'obligation faite aux navires souffrira une exception grave, le rejet étant laissé à l'appréciation du capitaine commandant de bord. Un amendement français dans le sens contraire a été rejeté par la conférence.

Les navires de guerre ne sont pas justiciables de la convention. Les gouvernements adhérents s'engagent seulement à faire tout ce qui est possible pour appliquer en ce qui les concerne des règles comparables à celles de la convention.

Pour ce qui concerne la France, je précise au président Pleven que je demanderai au ministre des armées de l'appliquer et de donner ainsi l'exemple.

Le présent budget ne traduit pas de changement notable dans le financement du régime spécial de sécurité sociale des marins. Une augmentation récente des cotisations à la charge des armateurs et des salariés réalise l'équilibre financier de l'assurance-maladie, mais les charges de l'assurance-vieillesse continueront d'augmenter encore pendant quelques années pour décroître ensuite.

Il est bien évident que le déficit actuel en ce domaine est dû à la disproportion des effectifs de retraités par rapport au nombre des marins en activité qui diminue par suite du progrès technique.

Les critiques que soulève le système des recettes dont bénéficie le régime spécial, ainsi d'ailleurs que le mode d'exécution des dépenses, n'ont pas échappé à l'attention du Gouvernement et, sur la suggestion de la Cour des comptes, une réforme profonde de l'établissement national des invalides de la marine est sur le point d'aboutir.

Dans l'établissement rénové, les services centraux seront regroupés. Un service technique en liaison directe avec les services des ports qui gardent le contact avec les marins et leurs familles liquidera et paiera à domicile par mandats poste toutes les prestations. La centralisation de ces travaux permettra l'emploi de la mécanographie et désormais les statistiques si nécessaires à l'administration d'une population aussi dispersée que celle des marins pourront être obtenues dans les plus courts délais.

Dès maintenant, le tiers des prestations de maladie est traité par le service central et les prestations sont liquidées dans la journée de la réception du dossier. Nous espérons qu'au cours de l'année ce procédé pourra être généralisé.

Je tiens à souligner l'importance de ces réformes qui apportent aux marins et à leurs familles une amélioration considérable du régime de sécurité sociale et j'accepte volontiers la proposition faite, ce matin, par M. Christian Bonnet d'établir un contrôle parlementaire par la voie, peut-être, du rapporteur spécial de la commission des finances qui en a le pouvoir, contrôle qui pourra s'exercer quand et où il le voudra.

J'en arrive à la dernière partie de mon exposé. La pêche maritime se trouve dans une situation délicate en raison de l'aggravation constante de la concurrence étrangère. Elle a pu, jusqu'à ces dernières années, vivre à l'abri des influences extérieures dans un système où un niveau des prix du poisson relativement plus élevé que dans d'autres pays assurait la rentabilité de la flotte et sa modernisation en même temps qu'un niveau de vie convenable à son personnel. Cet isolement est aujourd'hui rompu par le libre échange et le Marché commun, cela de façon irréversible.

Les autres pays européens, devant la concurrence accrue des pays de l'Est et des pays neufs sur les lieux de pêche et devant l'éloignement de plus en plus marqué des lieux de pêche, subventionnent leur industrie de pêche maritime.

La pêche française ne peut à la fois supporter le désarmement douanier et un abaissement artificiel des prix extérieurs au moyen de mesures d'aide.

Le désarmement douanier lui étant imposé, il ne reste plus pour mon ministère qu'à réclamer de la part de ses concurrents le désarmement sur le front des subventions ou alors, s'il n'y a abouti point, se décider à entrer dans la voie d'une aide nationale accrue à la pêche française.

Comment rétablir des conditions plus normales ?

Tout d'abord, il va de soi que dans le cadre du Marché commun, lors des prochaines discussions qui auront lieu pour la définition d'une politique commune, la France fera tout ce qui sera en son pouvoir pour faire respecter les clauses du traité de Rome qui prévoyaient l'harmonisation préalable des conditions de concurrence et pour demander la suppression des subventions accordées par nos partenaires ou encore, à défaut, l'instauration d'un système unifié d'aide à la pêche.

Sur le plan intérieur, le Gouvernement n'envisage pour l'instant ni de recourir à des subventions à la construction de la flotte, ni de recourir à des subventions à la production. En revanche, je compte faire étudier la révision de la fiscalité maritime dont ont parlé M. Salardaine et M. Christian Bonnet et l'amélioration du crédit à la construction.

J'envisage enfin, dès cette année, de mettre en place une organisation du marché du poisson dont la nécessité se fait impérieusement sentir.

J'entends, d'autre part, orienter le plan de relance des pêches maritimes en vue de la vulgarisation des techniques dans le sens de nouvelles améliorations de la formation professionnelle et de la modernisation des structures de la profession.

Vous savez, enfin, que l'institut scientifique et technique des pêches maritimes apporte un concours très apprécié à la pêche, à la conchyliculture et aux activités connexes. Pour lui permettre de poursuivre et d'étendre son activité, deux petits navires, l'un de 19 mètres affecté aux recherches en Méditerranée, l'autre de 28 mètres destiné à l'assistance à la pêche sur le plateau continental, seront mis en chantier cette année.

Le laboratoire de Boulogne, détruit pendant les hostilités, est en cours de reconstruction. Celui de Sète, abrité provisoirement dans des locaux de fortune, le sera prochainement.

Le projet de laboratoire ostréicole de la Trinité-sur-Mer est en cours d'étude. Enfin, la construction du centre de Nantes, où l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes doit être décentralisé, conformément aux décisions du Gouvernement, pourra vraisemblablement débuter en 1963 sur un terrain mis à la disposition de l'Etat par la ville de Nantes.

A propos de l'intervention de M. Pleven relative à la question des eaux territoriales, je rappelle les incidents provoqués par la présence en force de chalutiers des pays de l'Est sur le banc du Sandettié, la grève qui en a résulté pour nos pêcheurs et leur décision d'interrompre la pêche.

Pour éviter des incidents plus graves, deux bâtiments de la marine marchande ont été envoyés sur les lieux pour veiller au respect des conventions internationales, et leur présence a calmé les esprits.

Les pêcheurs de Boulogne ont réclamé une extension des eaux territoriales à douze milles. Pour répondre à M. Pleven et à M. Le Guen, je soulignerai qu'une telle mesure, favorable localement, risquerait en fait d'avoir des répercussions graves sur d'autres pêches françaises pratiquées dans cette zone sur des côtes étrangères. C'est pourquoi elle n'a pas été proposée par le comité central des pêches maritimes. Une telle extension est d'ailleurs du ressort d'instances internationales et le Gouvernement n'envisage pas actuellement de la décréter par une mesure unilatérale alors qu'il a constamment protesté contre la prise de semblables mesures.

Parmi les mesures internationales qui pourraient être envisagées, on peut citer le cantonnement des lieux de pêche, une extension des règles actuelles du chalutage, l'application de la convention de 1959 sur le maillage des filets, convention qui doit entrer en vigueur cette année et à laquelle, je le rappelle, l'U. R. S. S. et la Pologne ont adhéré.

Par ailleurs, je souligne que le plan de relance des pêches maritimes a, dès à présent, financé plusieurs campagnes de recherche de crustacés aux Antilles et aux Açores, ainsi que des expériences de repeuplement des fonds côtiers de Bretagne.

Enfin, pour répondre à la question posée par M. Pleven sur la préservation des fonds, je précise que les professionnels ont sur cette question des opinions contradictoires. Les amateurs qui pratiquent la pêche hauturière admettent la thèse gouvernementale consistant à créer de la côte jusqu'au large des cantonnements réservés. Les pêcheurs artisans sont opposés à cette conception et préconisent des cantonnements au large et non pas le long des côtes.

Le Gouvernement est décidé, pour sa part, à susciter un accord national instituant les zones de cantonnement et à porter le problème sur le plan international. Il envisage aussi de faire étudier la question relative à la taille marchande des poissons en accord avec la commission de Londres et le conseil international pour l'exploration de la mer. Il compte enfin faire prospecter périodiquement de nouveaux fonds afin de ne pas compromettre les zones actuellement exploitées.

Mesdames, messieurs, au terme de cet exposé, comme la plupart des orateurs l'ont souligné, on peut dire que l'année 1962 n'a pas été bonne pour les industries maritimes. Qu'il s'agisse de la pêche soumise à une concurrence étrangère accrue, de l'armement dont la crise persiste depuis cinq ans, de la construction navale enfin dont les commandes se raréfient, tous les secteurs d'activité sont touchés à des degrés divers et leur situation contraste avec l'expansion quasi générale du reste de l'économie.

En face d'une telle situation, on a tendance à reprocher au Gouvernement de présenter — j'ai noté les termes — un budget

« traditionnel, conservateur, inspiré de l'esprit de routine ». Ce budget, je suis d'autant plus libre pour le souligner que je ne l'ai pas conçu, est peut-être conservateur et traditionnel, mais il l'est dans le bon sens du terme, puisqu'il maintient l'aide qu'il apportait déjà depuis de longues années aux activités maritimes et puisque, sur beaucoup de points, notamment dans le domaine de la promotion sociale, de la recherche et des pêches, il apporte des éléments nouveaux et une efficacité accrue.

D'autre part, et je crois que personne ne peut le contester, l'aide de l'Etat est sans doute un élément qui doit faciliter les transitions, permettre de pallier les conséquences d'une évolution économique et sociale difficile, mais elle ne peut et ne doit pas aboutir à une substitution des responsabilités. Je l'ai déjà dit, le Gouvernement est disposé à assumer les siennes et il demande solennellement aux diverses professions intéressées de faire de même.

Le véritable problème — j'en suis pleinement d'accord avec le rapporteur, M. Bourges — est celui d'une politique à longue échéance « précise dans ses objectifs et ferme dans sa continuité ». Je me suis préoccupé de la solution de ce problème dès mon arrivée au ministère. Pour ce qui est de la construction navale, j'entends définir, dans les toutes prochaines semaines, les bases de cette politique.

Je vous demande, mesdames, messieurs, de bien vouloir voter ce budget qui constitue un instrument d'action non négligeable en vue de la réalisation de cette politique qui, je vous l'assure, sera précise et ferme. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.).

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

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), au chiffre de 1.680.631 francs.

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

M. le président. Sur le titre IV, le Gouvernement a présenté un amendement n° 85 ainsi conçu :

« I. — Majorer les crédits de 43.280.000 francs ;

« II. — En conséquence, à l'article 13 majorer les crédits du Titre IV de la même somme. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Mesdames, messieurs, cet amendement de pure forme consiste à traduire, dans le titre IV, l'incidence des mesures que vous avez votées dans la première partie de la loi de finances.

Vous vous souvenez, en effet, que le Parlement a refusé d'affecter au financement de l'établissement national des invalides de la marine, sous forme de taxes parafiscales, un certain nombre de taxes fiscales. Cette décision a été traduite dans le montant de la masse globale des crédits. Il est nécessaire, dans le détail, de l'inscrire maintenant dans le cadre du titre IV du budget des travaux publics, Section II. — Marine marchande.

Tel est l'objet du présent amendement.

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

M. Jean-Paul Palewski, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. La commission est d'accord avec le Gouvernement.

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

M. Albert Denvers. Je profite de la présence de M. le ministre des travaux publics et de M. le secrétaire d'Etat au budget pour solliciter de l'un et de l'autre des réponses à des problèmes que nous avons soulevés ce matin et qui ont trait à certaines injustices constatées en matière d'attribution de pension, problèmes dont la solution nous préoccupe depuis longtemps.

Il semble bien que, sur le fond, tout le monde soit d'accord pour demander la suppression de ces injustices.

Est-il normal, monsieur le ministre, que les veuves soient traitées différemment selon que le décès de leur mari s'est produit avant ou après la parution de la loi ?

J'attire également votre attention sur le fait qu'aucune solution n'a été encore apportée au problème des veuves de marins décédés accidentellement. Ces veuves pouvaient espérer être la conjointe d'un marin qui serait allé jusqu'au terme de son temps de navigation et il est normal d'essayer d'obtenir un régime commun en cette matière.

Vous savez qu'un certain nombre d'avantages ont été accordés aux veuves de fonctionnaires et aux veuves de cheminots qui entrent dans le cas que je cite. Je vous demande instamment, monsieur le ministre, d'intervenir auprès de votre collègue des finances pour que satisfaction nous soit accordée sur ce point. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. le secrétaire d'Etat au budget. Si M. Denvers n'y voit pas d'inconvénient, je répondrai de façon précise aux questions qu'il vient de me poser en ce qui concerne les veuves de marins lorsque viendra en discussion un amendement qui vient d'être déposé par le Gouvernement. Mais je précise tout de suite que le Gouvernement ne peut être favorable à sa dernière demande.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 85 présenté par le Gouvernement.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

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

Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), au nouveau chiffre de 46.088.860 F.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre.

(Le titre IV de l'état B, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.)

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 11 millions 197.000 F.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre le titre V.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 4 millions de francs.

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

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 301 millions 13.000 F.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 169.965.000 F.

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

[Après l'article 57.]

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 108 tendant à insérer le nouvel article suivant :

« I. — L'article 4 de la loi du 12 avril 1941 modifiée est complété ainsi qu'il suit :

« § A-4°. — L'entrée en jouissance est également toujours reportée à la cessation de l'activité même si celle-ci est postérieure à cinquante-cinq ans lorsqu'il s'agit de marins exerçant leur activité principale sur des navires effectuant habituellement leur parcours en amont de la limite de la mer, dans les fleuves, rivières et canaux ainsi que dans les ports et rades sauf s'il s'agit de remorqueurs d'assistance et de sauvetage et de bateaux pratiquant la navigation conchylicole dans le cas où les marins se trouvent dans l'une des situations prévues au § D, ci-après.

« § D (nouveau). — Les limites d'âge de cinquante ans et de cinquante-cinq ans figurant au présent article et à l'article 14 de la loi du 12 avril 1941 modifiée, sont reculées respectivement à soixante ans et à soixante-cinq ans pour les marins ayant pratiqué au cours de leur carrière pendant dix ans au moins la navigation conchylicole.

« Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux marins qui réunissent quinze ans de navigation hauturière. »

« II. — Les dispositions du paragraphe D ci-dessus ne sont pas applicables à titre transitoire, aux marins qui étaient déjà titulaires d'une pension d'ancienneté lors de la publication de la présente loi ou qui réunissaient à cette date la double condition de cinquante ans d'âge et de vingt-cinq ans de services. »

M. le président de la commission. Je demande la parole.

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

M. le président de la commission. La commission vient à l'instant seulement d'être saisie de cet amendement.

M. le président. Comme moi !

M. le président de la commission. Dans ces conditions, je demande que cet amendement soit réservé jusqu'au vote sur les articles additionnels au projet de loi de finances, pour que la commission puisse en discuter, et éventuellement le modifier, l'adopter ou le repousser.

M. le président. Aux termes des dispositions de l'article 95, alinéa 3, du règlement, la réserve demandée par la commission saisie au fond est de droit.

[Article 35.]

M. le président. « Art. 35. — Est maintenue, jusqu'au 31 décembre 1963, l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 35.

(L'article 35, mis aux voix, est adopté.)

[Article 36.]

M. le président. « Art. 36. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 29 de la loi n° 59-454 du 26 décembre 1959 portant loi de finances sont ainsi modifiées et complétées :

« 1963 : 296.613.000 F ;
« 1964 : 140.000.000 F ;
« 1965 : 80.000.000 F. »

M. le rapporteur général, au nom de la commission, et **M. Denvers** ont présenté un amendement n° 60 tendant à compléter cet article par le nouvel alinéa suivant :

« Dans la limite des crédits prévus, l'aide à la construction navale est étendue aux navires de moins de 50 tonnes. »

La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. M. le ministre des travaux publics a fait part de son intention de prendre un certain nombre de dispositions nouvelles pour faciliter la construction de chalutiers de faible tonnage.

Les représentants des petits ports de pêche savent, en effet, que là réside la difficulté majeure rencontrée par la pêche artisanale.

Ce matin, M. Christian Bonnet a souligné que la plupart de ces bateaux étaient construits sur des chantiers étrangers, vraisemblablement parce que les armateurs y trouvent intérêt, mais aussi parce que les chantiers français ne peuvent construire des chalutiers de faible tonnage à des prix abordables pour la pêche artisanale.

Il importerait donc — et la commission des finances a été d'accord — de modifier l'article 1^{er} de la loi du 24 mai 1951, qui est ainsi libellé : « La construction en France de tous bâtiments de mer d'une jauge brute totale supérieure à cinquante tonnes, autres que les bâtiments commandés pour le compte de l'Etat... » L'aide à la construction navale ne peut, en effet, être accordée que pour la construction de bateaux dépassant cinquante tonnes. Nous souhaitons que le Parlement accepte que l'aide soit généralisée, au besoin par des modalités d'attribution ou d'application d'un barème tant soit peu différent du barème général, à moins que le Gouvernement nous donne l'assurance que les armateurs de pêche artisanale pourront obtenir du crédit maritime mutuel des prêts plus importants que ceux actuellement consentis. Le plafond de ces prêts est trop bas ; ils devraient au moins atteindre 80 à 90 p. 100 du coût de la construction et être consentis, ainsi qu'on l'a demandé ce matin, à des taux d'intérêt plus réduits que ceux actuellement payés.

En tout cas, nous insistons pour qu'on soutienne davantage l'armement et la pêche artisanale.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je comprends bien le problème posé par M. Denvers.

S'il n'a pas été jusqu'à présent d'actualité, il est sur le point de le devenir et je me demande si on peut vraiment le résoudre par le biais d'un amendement de cette nature. M. Denvers l'a

bien senti, puisqu'à la fin de son intervention il a présenté des propositions constructives qui vont bien au-delà de son amendement.

Cette aide à la construction navale a un objet nettement défini par la loi. Il s'agit de permettre aux chantiers français de vendre des navires au prix de la concurrence internationale, tant aux armateurs français dont le commerce n'est pas protégé par des barrières douanières, qu'aux armateurs étrangers. Il est bien certain que dans l'esprit de la loi, cette aide ne peut pas s'appliquer aux très petits navires de pêche à l'égard desquels jusqu'à présent la concurrence internationale ne s'exerce pas.

La commission compétente du plan s'est penchée sur ce problème et elle avait recommandé de ne pas étendre l'aide aux navires de moins de 50 tonneaux. Au point de vue de l'efficacité, je ferai remarquer à M. Denvers que la loi du 24 mai 1951 à laquelle se réfère son amendement ne fait pas obligation à l'Etat d'accorder cette aide. Elle indique suivant une terminologie bien connue dans nos textes législatifs : « La construction peut donner lieu... » et non pas : « doit donner lieu ».

Enfin, même en supposant qu'un abaissement de la limite de 50 tonneaux soit décidé, il n'est pas certain que les armateurs à la pêche en tireraient nécessairement bénéfice. Rien ne dit qu'en l'absence actuelle de concurrence internationale, les prix qui leur seraient consentis dans ces conditions ne seraient pas à leur insu plus élevés que les prix de commandes identiques pratiqués dans d'autres régions, puisque cette aide aurait pu être incorporée au coût même de l'opération. A l'extrême, on pourrait envisager le cas où le chantier constructeur s'adjugerait seul l'allocation d'aide sans pour autant en faire bénéficier son client.

Je ne crois donc pas à l'efficacité de l'instrument que M. Denvers voudrait me donner avec son amendement n° 60.

En revanche, je crois qu'il existe probablement dès maintenant un début de problème. Il est vraisemblable que la situation ira, de ce point de vue, hélas ! en se détériorant. C'est alors que les solutions proposées par M. Denvers — recours plus large au crédit maritime mutuel, bonifications d'intérêt ou autres modalités à étudier — seraient efficaces.

Je lui demande donc, prenant personnellement conscience du problème, de bien vouloir retirer son amendement en la circonstance. Nous étudierons ensemble, si vous le voulez bien, monsieur Denvers, les mesures appropriées au problème que vous avez soulevé.

M. le président. Monsieur Denvers, maintenez-vous votre amendement ?

M. Albert Denvers. Je n'insiste pas, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 60 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 36.

(L'article 36, mis aux voix, est adopté.)

M. Albert Denvers. Monsieur le président, je désirerais que M. le président de la commission des finances nous fasse connaître si la commission va procéder à l'examen de l'amendement déposé par le Gouvernement et qui a été réservé.

M. le président de la commission. J'ai indiqué à l'Assemblée que nous demandions la réserve précisément pour que la commission des finances puisse examiner ce texte.

M. René Plevin. Quand reviendra-t-il en discussion devant l'Assemblée ?

M. le président. C'est une question à régler ultérieurement.

M. le président de la commission. Il reviendra devant l'Assemblée au moment de la discussion des articles additionnels.

M. René Plevin. C'est-à-dire la semaine prochaine.

M. le président de la commission. Oui.

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

M. le secrétaire d'Etat au budget. Je précise de nouveau à l'intention de M. Denvers que la réponse à la question relative aux veuves de marins se rattache à l'amendement dont la commission des finances a demandé la réserve. Je fournirai donc des explications complémentaires au moment où cet amendement reviendra en discussion devant l'Assemblée.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports (suite).

TOURISME

M. le président. Nous reprenons la discussion de la section 1 du budget des travaux publics et des transports pour l'examen des crédits consacrés au tourisme.

Ce déb. : a été ainsi organisé :

Gouvernement, 20 minutes ;
Commissions, 25 minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 20 minutes ;
Groupe socialiste, 5 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 5 minutes ;
Groupe communiste, 5 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

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

M. Jacques Duhamel, rapporteur spécial. Mes chers collègues, le budget du tourisme, que vous êtes maintenant appelés à examiner, a ceci de particulier qu'il n'existe pas.

En effet, d'une part les crédits budgétaires du commissariat général sont, pour l'essentiel, confondus avec ceux des directions du ministère des travaux publics et, d'autre part, les interventions financières de la puissance publique sont, comme d'ordinaire, inscrites dans les dotations du fonds de développement économique et social. Ainsi, le budget du commissariat n'est pas isolé et celui que l'on peut dégager n'est pas significatif.

Pour se faire une opinion convenable, il faut donc effectuer un rétablissement comptable. Ce n'est pas la première fois que votre commission se plaint d'avoir à l'opérer elle-même. Mais elle peut espérer que ce sera la dernière. Un décret récent, du 22 novembre 1962, a, en effet, rattaché le commissariat général aux services du Premier ministre. Seulement, il laisse au ministre des travaux publics le soin de la gestion du personnel et de l'exécution financière. Cette formule, quelque peu inhabituelle, entraîne ou risque d'entraîner l'existence d'une autorité pour décider, d'une autre pour gérer et d'une troisième pour agir.

C'est ce qui rend plus nécessaire encore — et rendra peut-être effective — la présentation du budget du tourisme sous la forme d'un fascicule autonome. Cela n'a pas encore été le cas, malgré le désir exprimé par votre commission, pour la loi de finances de 1963 : les crédits budgétaires sont, cette année encore, diffus et les interventions publiques, une fois encore, dispersées.

Avant de procéder, poste par poste, à un examen des crédits budgétaires, une constatation d'ensemble s'impose : le budget du tourisme pour 1963 est, en réalité, pratiquement, la reconduction du budget du tourisme de 1962. Dès lors, deux questions se posent : le montant des crédits est-il suffisant ? La répartition des crédits est-elle satisfaisante ?

Sur un total d'environ vingt millions de francs, l'augmentation des moyens d'action du commissariat général pour 1963, exception faite de ceux qui résultent des variations du point d'indices automatiquement applicables au personnel, n'atteint pas 590.000 francs. Alors que, pour l'ensemble des dépenses civiles, l'augmentation des crédits budgétaires de 1963, par rapport à 1962, est de l'ordre de 12,5 p. 100, l'accroissement des moyens mis à la disposition du commissariat général au tourisme est de l'ordre de 3 p. 100.

Sera-t-il longtemps possible de se féliciter de l'apport que les recettes du tourisme font à l'équilibre de la balance des comptes et de refuser en même temps les moyens que le commissariat général réclame pour le développement de son action ?

M. Diomède Catroux. Très bien !

M. Jacques Duhamel, rapporteur spécial. Ce serait une erreur grave et finalement coûteuse de penser que les mouvements touristiques se dessinent d'eux-mêmes, que leur orientation et leur volume ne sont pas influencés par un effort constant d'information et de publicité.

Ce serait une illusion dangereuse et vite constatée de croire que les attraits nationaux suffisent, en quelque sorte, par eux-mêmes et que le choix des pays et la durée des séjours ne sont pas déterminés par l'amélioration systématique de la prospection des voyageurs et des conditions de l'accueil.

D'ailleurs, monsieur le ministre, l'évolution des dernières années devrait éveiller notre commune vigilance. Oh ! certes, la balance des comptes touristiques demeure favorable. Elle

l'était, de 237 millions de dollars, en 1960 ; le solde se réduisit à 204,6 millions de dollars en 1961. Il sera probablement de l'ordre — le chiffre définitif n'est pas encore communiqué — de 210 millions de dollars en 1962.

Ni les résultats de l'année 1961 ni ceux de l'année 1962 ne nous autorisent à manifester une grande satisfaction.

En ce qui concerne les Français, une enquête a établi que 37,5 p. 100 seulement d'entre eux quittent leur domicile pour prendre des vacances. Cela n'est pas négligeable, cela traduit une augmentation importante, depuis l'intervention des lois sociales de 1936 sur les congés payés. Mais encore convient-il de noter que, dans ce pourcentage, quarante-cinq personnes sur cent prennent des vacances en allant chez des parents ou chez des amis ! Encore convient-il de rappeler que, dans les villes de plus de 50.000 habitants, depuis quatre ans, l'augmentation du nombre de personnes qui ont pu se permettre de partir en vacances n'a été que de 2 p. 100.

Ainsi, aujourd'hui encore, pour trop de Français, le tourisme demeure un luxe.

Dans le même temps on s'aperçoit que les Français qui partent vont plus loin et notamment plus volontiers à l'étranger. En trois ans les dépenses des touristes français à l'étranger ont été, en effet, multipliées par 2,5, tandis que les dépenses des touristes étrangers en France ne l'étaient que par 1,75. Le nombre des touristes étrangers en France n'augmente pas à la même cadence. En 1961, il ne s'est accru que de 3,3 p. 100 par rapport à une année précédente, pourtant moyenne.

On constate que les étrangers ne viennent pas plus et restent moins chez nous. Les étrangers qui viennent en plus grand nombre, à l'exception des Américains du Nord, sont nos plus proches voisins. Ceux qui restent le plus longtemps sont au contraire ceux qui viennent de plus loin. Mais la durée moyenne de séjour des étrangers dans notre pays ne dépasse pas deux jours et demi. Pour les étrangers, la France devient un lieu de passage.

A dire vrai, ces observations qu'une enquête de l'Institut national de la statistique avait faites pour 1961, restent toujours valables pour 1962. Il a été constaté à peu près le même nombre de touristes étrangers en France, soit 5.850.000 au lieu de 5.800.000 l'année précédente.

A peu près le même nombre de Français a pu prendre des vacances d'été, un peu plus en juin et sensiblement moins en août, ce qui traduit un certain étalement, d'ailleurs insuffisant, des vacances.

Dans l'ensemble, si ces mouvements ne sont pas rectifiés par les vacances d'hiver, on peut dire que, pour les Français comme pour les étrangers, la saison touristique de 1962 aura été stagnante.

Un effort vigoureux s'imposerait donc et, s'il peut exiger des formules techniques nouvelles, il nécessite aussi des crédits budgétaires accrus. Le projet de loi de finances qui vous est soumis pour 1963 ne les accorde pas.

La répartition des crédits est-elle, du moins, satisfaisante ? Nous savons, par expérience, qu'il est difficile de répartir mieux ce qui n'augmente pas. Etant donné qu'il y a extraordinairement peu de changements entre la répartition des crédits budgétaires opérée l'année dernière et celle qui vous est proposée cette année, je pense qu'il sera possible de procéder à un examen très rapide, poste par poste, des principaux chapitres, tels qu'ils vous sont présentés.

En ce qui concerne le personnel, aucune création d'emploi n'est prévue. Les seules augmentations envisagées sont, je l'ai déjà dit, la conséquence de la modification des indices de base des rémunérations.

Les crédits relatifs aux missions à l'étranger sont sans changement.

Le poste des loyers marque un accroissement de crédits de 21.000 francs correspondant à une augmentation de taxes dues au Trésor et à une modification du prix des loyers de trois immeubles.

La dotation pour le parc autos demeure sans changement, de même que le crédit correspondant à la détaxe des carburants pour les touristes.

Il reste donc à examiner les crédits pour le matériel de propagande et les subventions pour les organismes de tourisme, qui constituent l'essentiel des moyens d'action mis à la disposition, sous forme budgétaire, du commissariat général au tourisme.

L'examen des crédits de matériel peut être l'occasion de réflexions sur les méthodes de propagande.

L'augmentation sur les crédits de l'année dernière — qui s'élevaient à 15.551.021 francs — n'est que de 100.000 francs. Cela ne laisse guère l'espoir de voir au cours de l'année 1963 une publicité plus intense et mieux diversifiée.

Il en est pourtant des pays comme des produits, et des produits comme des hommes : une réputation est longue à établir, mais

rapide à perdre. Nous estimons qu'il importe de faire un effort constant pour entretenir, voire pour rectifier la réputation de la France.

Nous avons trop tendance à considérer que cette réputation est déjà faite, parfaite et éternelle. Nous avons trop tendance à croire que les richesses acquises de notre patrimoine, la renommée spirituelle de notre pays et la qualité gastronomique de notre cuisine sont à ce point établies qu'il est presque superflu, j'allais dire presque déplacé, de vouloir les vanter.

M. Diomède Catroux. Très bien !

M. Jacques Duhamel, rapporteur spécial. Eh bien ! non. Une réputation d'entretien. Les Américains disent : « *Reputation is repetition* ». Il faut, en effet, répéter ce qui est. Il faut — car les gens ne viennent pas d'eux-mêmes — aller à eux. Lamar-tine, quant à lui, disait : « Dieu lui-même a besoin de cloches ». Oui, il faut faire sonner dans le monde la réputation de la France.

Mais il faut l'établir sur des bases peut-être plus exactes. Car nous nous faisons des illusions sur l'image que l'étranger se fait souvent de notre pays et qui repose quelquefois un peu trop sur les souvenirs nostalgiques des charmes de Paris, mais peut-être pas assez sur la réalité économique et sociale de la France contemporaine.

Cette réflexion s'applique non seulement à ce touriste industriel que nous négligeons peut-être à l'excès, mais aussi au touriste, disons ordinaire, qui a envie de regarder les vestiges du passé, mais aussi d'apprécier la réalité du présent. La France éternelle et le « *gay Paris* » sont attirants, ils ne sont pas suffisants.

Notre propagande officielle doit donc devenir, à cet effet, sans doute plus moderniste et certainement plus sélective. Les thèmes publicitaires souvent développés par le commissariat au tourisme me paraissent avoir un caractère trop général. Le slogan du type « *Visitez la France* », à force d'être global, devient banal, et à force d'être indifférencié risque de devenir indifférent.

Il est vrai que les organismes de tourisme cherchent, en tout cas, à régionaliser la propagande. Les subventions qui sont accordées à ces organismes devraient davantage les y aider.

Ces subventions sont apparemment augmentées en 1963 de 466.000 francs ; mais elles ne sont supérieures en fait que de 100.000 francs seulement à celles de 1962 si l'on tient compte des mesures prises au cours de l'année dernière. Ce chiffre qui ne s'applique d'ailleurs pas en totalité aux organismes de tourisme est minime, quand on connaît, en particulier, les difficultés de tant de syndicats d'initiative et de tant de communes. Ils auraient besoin d'être secondés lorsqu'ils s'efforcent de mettre en valeur les sites, en lumière les monuments, en état les musées, en relief les œuvres.

Même si, à l'avenir, la politique du commissariat général et du Gouvernement consiste à laisser à ces organismes de caractère régional la charge de la publicité d'ordre local, au moins pour un démarrage, pour une période transitoire, il eût été nécessaire de renforcer le concours que le commissariat leur apporte.

De l'examen de ces différents chapitres, il apparaît, me semble-t-il, un premier déséquilibre d'ordre budgétaire, non seulement entre l'importance des moyens qui seraient nécessaires et la faiblesse des crédits qui sont consentis, mais, en se limitant au montant prévu, entre ce qui est affecté à la propagande générale et ce qui devrait davantage aller à l'organisation commerciale.

Il n'appartient peut-être pas à votre rapporteur de la commission des finances de définir ici les relations qui pourraient s'instaurer entre le commissariat général et les agences de voyage, de déterminer la nature de l'aide qui pourrait intervenir entre cet organisme public et ces établissements privés, ni peut-être d'apprécier l'opportunité de la création d'une agence nationale de voyage à l'image de ce qu'ont fait un certain nombre de nos voisins, de nos concurrents. Mais il revient certainement à votre commission et à votre Assemblée de déplorer l'insuffisance actuelle des rapports qui s'établissent entre les pouvoirs publics et le secteur commercial. Il est, en effet, essentiel, croyons-nous, d'ajouter l'organisation à la publicité, l'intervention à la réclame, les projets aux slogans, les circuits aux dépliants.

Il faut dire à une clientèle que l'on aurait en quelque sorte isolée, qu'elle soit individuelle ou collective : « *Voici pourquoi vous devez venir chez nous. Voici comment vous allez y venir. Voici où vous irez. Voici ce que vous ferez. Voici ce que vous verrez. Voici ce que vous trouverez. Voici ce que vous paierez* ». Ce « *vous* » devrait être d'ailleurs personnalisé de façon qu'à l'instar de ce qu'affichait cette grande entreprise de pompes funèbres américaine : « *Mourez ; nous nous chargeons du reste* », nous puissions dire : « *Venez ! Nous nous occupons du reste* ».

Le reste, pour le commissariat général, c'est sa seconde tâche qui n'est plus seulement de gestion, mais de tutelle. Pour l'impulsion de notre tourisme, elle n'est pas moins fondamentale.

Les interventions publiques pour le développement touristique, du moins celles qui se rattachent directement au commissariat général, s'inscrivent dans les dotations du fonds de développement économique et social. D'autres éléments, bien sûr, entrent en jeu. Un pays comme le nôtre, pour être touristique, doit d'abord être équipé et, en premier lieu, équipé pour permettre aux touristes d'atteindre ses différentes stations avant même que de l'être pour les y accueillir et les y retenir.

Après le débat qui s'est ouvert ici sur les crédits des travaux publics, il est, je pense, superflu d'insister sur notre retard en matière de construction d'autoroutes — et pas seulement selon un axe Nord-Sud — de rappeler l'urgence du renforcement et de l'élargissement d'un certain nombre de routes nationales — en particulier celles qui débouchent sous ce tunnel du mont Blanc dont le percement va permettre bientôt le passage — de marquer l'inadaptation grave d'un grand nombre de routes touristiques, alors que tant de pays les mettent, par priorité, en valeur, de mettre l'accent enfin sur l'importance du développement du réseau aérien intérieur, qui devrait être intensifié dans le sens des transversales et dans les liaisons entre la métropole et la Corse.

A l'évidence, ces infrastructures sont essentielles. Vous me permettrez donc, monsieur le ministre, de ne pas insister davantage ; le débat qui s'est achevé hier soir en a, je crois, témoigné.

Toutefois, la qualité des liaisons ne suffit pas, bien évidemment, pour déterminer la clientèle à venir : il faut encore lui fournir les conditions de vie, c'est-à-dire de délasserment et d'accueil, conforme à ses désirs et à ses possibilités. Cela, me semble-t-il, pose deux questions : comment s'oriente l'équipement des stations ? Comment s'améliore l'hébergement des touristes ?

Les prêts pour l'équipement collectif inscrits cette année au fonds de développement économique et social sont en légère augmentation, puisqu'ils passent de 9 millions à 10 millions de francs.

Ils vont en priorité à la montagne. Le succès constant, durable, des vacances de neige est tel que le seul problème est celui du choix entre les stations à équiper.

Vous trouverez, dans mon rapport écrit, mes chers collègues, deux tableaux qui retracent les opérations achevées en 1962 et celles projetées pour 1963. L'équipement de ces stations d'hiver répond incontestablement au goût de la clientèle comme, d'ailleurs, aux projets complémentaires des investisseurs privés.

On compte actuellement en France 900.000 skieurs. Ce chiffre s'accroît constamment. Il est dès lors normal d'apporter à la montagne le confort et la sécurité pour ceux qui ne viennent pas y chercher, comme autrefois, la conquête et l'aventure, du moins sportives.

La priorité accordée à la montagne est donc justifiée. J'ajoute que les crédits qui lui sont affectés demeurent faibles.

Les sommes que le fonds de développement économique et social consacre, sous forme de prêts, à l'équipement des ports de plaisance sont six fois moindres. Il est vrai que ces dotations viennent compléter les subventions inscrites à un chapitre budgétaire et qui vont, à concurrence de 900.000 francs, aux ports de plaisance et, à concurrence de 300.000 francs, aux petits ports.

Sur ce point encore, le rapport écrit relève l'ensemble des opérations effectuées au cours de l'année qui vient de s'achever et vous permettra d'étudier les projets présentés pour 1963, en notant toutefois que leur montant dépasse le volume des crédits qui peuvent leur être affectés. On constate que, cette année, les grands ports manifestent quelque intérêt pour l'aménagement d'une partie de leurs installations à destination des bateaux de plaisance.

Cependant, tous ces équipements collectifs laissent aux collectivités locales des lourdes charges ; et l'on sent bien que, faute de moyens suffisants, le commissariat général a consacré l'essentiel des sommes dont il dispose par l'intermédiaire du fonds de développement économique et social, non pas à cet équipement collectif, mais à l'équipement individuel, dont nous devons souligner l'amélioration récente. A ce titre, une dotation de 115 millions s'applique, d'une part à l'équipement hôtelier et thermal, d'autre part aux différentes formes de tourisme social.

En ce qui concerne l'hôtellerie, on serait tenté de souligner le retard qui a déjà été pris par rapport aux prévisions au plan, si l'on n'espérait qu'un effort à peine commencé permette bientôt de le rattraper.

C'est un fait que, sous l'impulsion du précédent commissaire général, aujourd'hui « ancien combattant du tourisme », les crédits ont pu être triplés en quatre ans et doublés en trois ans ; c'est un fait que l'action poursuivie depuis quelques

années par le Gouvernement a, dans une très large mesure, suivi les recommandations qu'avaient formulées la commission des finances et l'Assemblée nationale. En particulier, le commissaire général a provoqué et vous avez voté l'année dernière un remboursement partiel, forfaitaire, mais utile, des taxes sur le chiffre d'affaires en cas de travaux effectués dans les hôtels.

Il semble qu'un décret du 2 janvier 1963 étende aux restaurants le bénéfice de ces dispositions. Cette mesure nous satisfait pleinement si nous avons la certitude que le crédit de 20 millions, primitivement retenu pour l'hôtellerie, devient ainsi, ce que je pense, évaluatif.

D'un effet technique forcément limité, mais d'un effet psychologique certain, ces mesures ont permis, j'allais dire presque un renversement de tendance. En effet, on peut noter, dès maintenant, une certaine reprise des opérations de modernisation dans les hôtels existants et des projets de construction de nouveaux hôtels.

Oh ! cette modernisation demeure lente ; elle est trois fois plus faible que celle que le plan avait estimée nécessaire. Du moins est-elle entreprise et s'accélère-t-elle depuis plusieurs mois. Au 1^{er} octobre 1962 il avait été accordé autant de prêts, en nombre, et 16 p. 100 de plus, en montant, que pour toute l'année 1961.

Contrainte de prendre du retard, l'hôtellerie française commence à le rattraper. Mais il faut convenir que ses charges demeurent très lourdes, en particulier ses charges sociales, comparées à celles qui pèsent sur l'hôtellerie de nos principaux voisins et concurrents, l'Italie sans doute, et surtout l'Espagne.

Mais enfin, pour la première fois depuis longtemps, après tant de fermetures que l'on avait connues, en particulier sur la Côte d'Azur et à Paris, on assiste maintenant à l'élaboration de projets de construction et — phénomène nouveau dans de nombreux cas — de grands établissements financiers, français ou étrangers, s'intéressent désormais à l'hôtellerie. Il est superflu de citer ici certains de ces projets, mais j'ai tenu, dans le rapport écrit, à faire le point quant à leur état d'avancement.

Un renouveau est donc possible ; mais je dois malheureusement reconnaître qu'il n'atteint pas le thermalisme. Je ne m'appesantirai guère sur ce point puisque, l'an dernier, le rapporteur de votre commission, mon ami M. Ebrard, avait insisté, avec précision et avec raison, à la fois sur les mesures particulières qui devaient être prises et sur la nécessité d'une enquête générale.

Ces recommandations demeurent valables et, dans la mesure où elles n'ont pas été satisfaites, sont devenues plus urgentes.

En particulier, celles que M. Ebrard avait exprimées à propos de la modification des dates de vacances scolaires et de l'étalement des congés payés s'appliquent, à vrai dire, bien au-delà du thermalisme, à toutes les stations et à toutes les formes d'hébergement.

Ces formules, monsieur le ministre, mes chers collègues, se multiplient, se démocratisent.

Parmi les Français qui partent en vacances, plus de 22 p. 100 choisissent l'hôtel, 10 p. 100 louent des maisons, 9 p. 100 disposent d'une propriété personnelle ou familiale. Mais d'ores et déjà 2,1 p. 100 vont dans des villages de vacances ou dans des auberges de la jeunesse, 1,8 p. 100 dans des gîtes ruraux et 1,4 p. 100 dans des maisons familiales, formules qu'il y aurait intérêt à davantage faire connaître et surtout à davantage soutenir.

Et, surtout, 10,1 p. 100, l'an dernier, avaient adopté le camping. Le nombre des campeurs double tous les cinq ans. L'extension du camping pose dès lors un problème d'implantation et d'aménagement.

Un problème d'implantation, parce que les terrains sont maintenant trop concentrés dans les régions et dans les stations où beaucoup de touristes viennent déjà et autrement y séjourner. Il faudra, je crois, orienter les camps vers d'autres régions, d'autres villages et d'autres communes, tout aussi pittoresques, tout aussi accueillants, pour lesquels ils constitueraient un complément saisonnier d'activité important.

Et puis les terrains ne sont pas toujours équipés de façon à offrir toutes les garanties d'hygiène et de sécurité désirables. Le tourisme social doit être soigné.

Voilà, mes chers collègues, un certain nombre de remarques que viendrait étayer l'analyse plus poussée de cette enquête à laquelle je faisais tout à l'heure allusion.

Voici, en effet, la répartition, par catégories professionnelles, des Français qui n'ont pas les moyens financiers de partir en vacances : 55,3 p. 100 des personnels de services, 49,2 p. 100 des ouvriers ; 46 p. 100 des employés ; 28 p. 100 des cadres moyens ; 27 p. 100 des patrons du commerce et de l'industrie ont déclaré ne pas prendre de vacances parce qu'ils ne pouvaient pas les payer. Ce pourcentage descend à 9,7 p. 100 pour les professions libérales et les cadres supérieurs.

Ces chiffres doivent inciter l'Assemblée et le Gouvernement à mettre délibérément l'accent sur une orientation sociale du tourisme français.

L'examen des prêts d'équipement fait apparaître, en effet, un déséquilibre, d'ordre politique, entre l'effort justifié récemment consenti en faveur des formes traditionnelles du tourisme, dont la situation demeure difficile, et l'indifférence relative affichée envers les formes sociales du tourisme, qui devraient permettre à plus de Français de davantage en bénéficier.

Je ne suis pas certain, monsieur le ministre, que la confusion qui règne dans la présentation des documents budgétaires relatifs au tourisme permette à l'Assemblée d'apprécier à coup sûr la volonté du Gouvernement à cet égard. C'est dire avec quelle attention nous écouterons votre réponse sur ce point.

En définitive, les résultats acquis et les crédits prévus satisfont-ils aux objectifs du plan ? Malheureusement, non. Non, en ce qui concerne les résultats, car il y a des retards ; non, en ce qui concerne les crédits, car il y a des insuffisances. En effet, le nombre des touristes étrangers, dont le taux d'accroissement d'ici à 1965 avait été fixé par le plan entre 50 et 55 p. 100, s'est accru seulement, de 1959 à 1962, de 14 p. 100 et, de 1961 à 1962, de 1 p. 100. Non, en ce qui concerne le solde de la balance, car, si ces touristes ont dépensé autant qu'il avait été prévu tout en étant moins nombreux, les Français, eux, ont dépensé à l'étranger davantage qu'il était attendu. Le solde de notre balance touristique qui devait passer de 237 millions à 290 millions de dollars de 1960 à 1965, après être retombé, je l'ai rappelé, à 204 millions de dollars en 1961, sera de l'ordre de 210 millions de dollars en 1962.

Quant aux crédits pour l'équipement collectif, le plan avait évalué entre 18 et 26 millions de francs par an les dotations à inscrire au F. D. E. S. Or j'ai déjà indiqué que, pour 1963, cette dotation est de 10 millions de francs.

En ce qui concerne l'équipement hôtelier les besoins d'investissements avaient été évalués entre 500 et 600 millions de francs en quatre ans. En fait, 215 millions de francs ont été accordés en deux ans.

Le Gouvernement vient de marquer administrativement son intérêt pour le tourisme en rattachant le commissariat général aux services du Premier ministre. Nous souhaitons qu'il témoigne financièrement de cet intérêt en présentant à l'avenir un programme budgétaire conforme aux objectifs du plan.

Si néanmoins et malgré ces réserves, votre commission vous invite, mes chers collègues, à adopter les crédits qui sont proposés pour 1963, c'est parce qu'il n'est pas possible d'en augmenter le montant et qu'il n'est pas nécessaire — dans la mesure où cela serait possible — d'en modifier la répartition.

Mais la commission des finances souhaite, monsieur le ministre, que le Gouvernement respecte désormais les objectifs du plan dans ce domaine, qu'il mette davantage l'accent sur les opérations de commercialisation, qu'il intensifie l'aide à l'hôtellerie et développe le tourisme social.

Le tourisme est une industrie qui fait travailler des hommes pour en distraire d'autres. L'avenir de beaucoup de régions dépend de l'attention que notre Assemblée et le Gouvernement voudront bien lui porter. (Applaudissements.)

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

M. Pierre Pasquini, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, le tourisme, ainsi que le rapporteur de la commission des finances vient de l'expliquer, est une des formes d'industrie qui n'a révélé ses extraordinaires possibilités qu'après la guerre de 1939-1945 et, si l'on en juge par les travées, très clairessemées cet après-midi, de notre Assemblée, il est certain qu'il est encore beaucoup de gens auxquels ces possibilités peuvent être révélées. (Sourires.)

Il semble cependant que, chaque année, en fonction d'études qui ont été faites par l'Organisation des Nations Unies, 250 millions de femmes et d'hommes se déplacent dans le monde auxquels on peut donner le titre de touristes.

Six millions d'étrangers viennent en France chaque année et les Français eux-mêmes, dont on a dit pendant de longues années qu'ils avaient un caractère casanier, n'ont pas échappé à ce goût nouveau des voyages, à ce désir moderne de connaître et vivre hors des cadres habituels.

Chaque année et singulièrement depuis l'an dernier, ce sont quatre millions de Françaises et de Français qui sortent des frontières.

Cette industrie touristique confirme également de plus en plus son importance puisqu'elle vient immédiatement après les industries françaises exportatrices de la sidérurgie et de l'automobile. Elle constitue une source de revenus considérable par la contribution importante qu'elle apporte à notre balance commerciale.

En effet, la moitié de l'excédent de la balance des paiements est fournie par le tourisme, qui est devenu un des secteurs-clé du commerce intérieur de la France.

Premier point : les Français voyagent. 37,5 p. 100 d'entre eux ont pris leurs vacances en dehors de leur demeure en 1961, alors que ce pourcentage n'était que de 31 p. 100 en 1958 et de 25 p. 100 en 1955.

Il convient de noter le pourcentage très inégal qui affecte chacune des corporations et des catégories sociales. Si 38 p. 100 des ouvriers ont commencé à voyager, 8 p. 100 seulement des agriculteurs le font pour le moment.

C'est dire les immenses possibilités du tourisme social et populaire, qui mettrait à la portée des revenus modestes des hôtels plus accessibles ou des modes d'hébergement complémentaires.

Si les Français voyagent, les étrangers font de même. Ils viennent en France toujours en plus grand nombre. Les prévisions du III^e Plan ont été dépassées. En 1961, 5.800.000 étrangers sont venus chez nous, au lieu de 5 millions l'année précédente.

On peut donc dire que la situation touristique de l'année a été satisfaisante.

Remarque de détail : les arrivées de touristes des Etats-Unis et du Canada, dont l'incidence financière doit être soulignée dans le bilan touristique ont été également plus nombreuses qu'en 1961.

Les Européens et singulièrement les voyageurs allemands commencent, eux aussi, à venir chez nous de plus en plus nombreux.

Pourtant, monsieur le ministre — c'est la première des remarques que vous ne manquerez pas de rapporter à M. le Premier ministre qui a désormais la charge des affaires touristiques — le bilan favorable de cette année 1962 ne doit pas nous inciter à des prévisions trop optimistes. En effet, l'examen des chiffres permet de constater une sorte de stabilisation dans les arrivées. Ces chiffres sont les suivants :

En 1959, 5.052.000 arrivées, soit 24,1 p. 100 de plus que l'année précédente ; en 1960, 5.613.000 arrivées, soit une augmentation non plus de 24 p. 100, mais de 11 p. 110, et en 1961 5.800.000 arrivées, soit une augmentation de 3,2 p. 100 seulement.

De ces chiffres on peut donc tirer cette première conclusion : malgré l'amélioration, le commencement de renouveau de notre équipement hôtelier, l'infrastructure de notre potentiel d'accueil est loin de caractériser la richesse de notre pays ; notre tourisme se caractérise par son inadaptation aux nouvelles conditions de l'expansion de cette industrie qui devra répondre aux exigences et aux besoins d'une clientèle de masse de plus en plus nombreuse.

Cette situation de fait est anormale et, dans une certaine mesure, elle est le résultat d'une situation politique également anormale.

Comment pourrait-on mieux caractériser le débat et le problème qu'en soulignant que le tourisme français n'a pas actuellement de budget qui lui soit propre ; qu'ensuite le haut-commissariat au tourisme est supprimé ; en troisième lieu, que le conseil supérieur du tourisme ne s'est pratiquement jamais réuni et, en quatrième lieu, que, n'ayant ni budget, ni patron, le tourisme pratiquement n'intéresse actuellement que peu de gens, sinon personne — j'en reviens à ma remarque précédente — tant sur le plan parlementaire que sur le plan des responsabilités du Gouvernement.

En effet, il est difficile de qualifier de budget du tourisme les quelques écritures qui, à l'intérieur du projet de loi de finances pour les travaux publics et les transports, révèlent que 74 fonctionnaires y trouvent leurs occupations et leurs traitements, les deux lignes qui permettent de constater que la dynamique touristique se solde par 1.167.000 F de subvention et 685.000 F de propagande et de matériel, et les très rares interventions financières inscrites au Fonds de développement économique et social.

En une seconde observation de conclusion préalable, il convient de souligner que le budget de 1963 et les interventions financières qui sont inscrites au Fonds de développement économique et social ne sont rien d'autre que la reconduction du budget de 1962. Les possibilités d'action du haut-commissariat général ne se sont accrues que de 3 p. 100 et l'on peut taxer d'ingratitude les considérations budgétaires qui ont négligé de récompenser une activité si bénéfique au budget, puisque le solde de cette activité à la balance des comptes va, pour 1962, se manifester par un actif de 230 millions de dollars et qu'en fonction de cette activité et de ce bénéfice, le budget de 1963 ne présente strictement aucun effort et n'ouvre la voie à aucune espèce de possibilité.

C'est ce que, très respectueusement, au nom de la commission de la production et des échanges, je vous prie de transmettre, monsieur le secrétaire d'Etat, à M. le Premier ministre qui en a désormais la responsabilité.

Certes, il convient de rappeler que le IV^e Plan s'est livré à une étude de la situation des perspectives touristiques et qu'il a essayé de faire ressortir les objectifs et les moyens d'action qui étaient nécessaires pour les atteindre et qu'à ce titre il a, de façon extrêmement concise, dégagé les nécessités de la prospection.

Tout cela ne compense pas, bien au contraire, tout cela permet de se rendre compte de la nécessité et de la légitimité d'une action qui, en relevant de l'envergure, n'hésitera pas à sacrifier au détail l'élaboration d'une politique qui pourrait être simple, mais extrêmement dynamique en raison du caractère très particulier d'une industrie qui, si elle bénéficie au secteur public, n'en possède pas moins tous ses rouages dans le secteur privé. Et cette remarque permet de mettre en évidence la difficulté de la planification préalable en cette matière, et le meilleur compte que l'on peut avoir à pourvoir aux moyens d'arriver à des résultats ou à offrir ces moyens.

Jusqu'à présent ce tourisme, dont on ne sait pas encore très bien qui en hérite, à souffrir et risque de souffrir du manque de liaison entre les divers départements ministériels, et je vais le prouver.

On ne peut que se réjouir de la création d'un comité inter-ministériel qui peut promouvoir la synthèse indispensable entre les divers ministères auxquels il ressortit. Son rattachement à tel ou tel ministère de tutelle était extrêmement discutable et l'on peut se demander dans quelle mesure son autonomie pure et simple ne paraît pas plus souhaitable.

C'est compte tenu de ces considérations d'ordre très général et face à une entreprise dont je ne me dissimule pas du tout le caractère de très grande envergure qu'elle pourra avoir, que mon intention ne peut pas être d'entrer dans le détail d'une action qui peut nécessiter des mois sinon des années d'un travail continu. C'est à ce titre que je me permets de rappeler les interventions que firent, devant la commission, tant M. Durlot, sur les gîtes d'étape et le camping, que M. Bousseau également sur le camping et MM. Dupérier, Richet, Fabre, Morlevat, sur les logis de France.

Il y a là quantité de questions d'importance qu'on ne peut pas se permettre d'aborder à propos d'une politique qui reste encore semble-t-il à définir.

C'est pourquoi voter rapporteur, délaissant volontairement — quels que soient leur importance — certains domaines essentiels qui feront l'objet d'études ultérieures plus approfondies, se bornera à développer les quelques grandes lignes possibles de la politique du tourisme français, sous l'aspect essentiel, qu'elle peut avoir, d'un apport de devises à la balance des comptes.

L'objectif de cette politique, dans l'ordre chronologique, consiste tout d'abord à promouvoir l'afflux des touristes, c'est-à-dire la mise en valeur de l'attractivité, donc à faire venir les étrangers dans notre pays, et ensuite d'absorber cet afflux de touristes dans les meilleures conditions possibles. Cela s'appelle la mise en valeur du potentiel d'accueil du pays.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il semble que le second problème soit beaucoup plus important que le premier et qu'il faille s'attacher, d'abord, au second. En effet, les touristes continuent et continueront longtemps encore à venir chez nous car, heureusement, des hommes nous ont précédés.

Les touristes continuent de venir chez nous parce qu'ils ont déjà entendu parler du château de Versailles, des châteaux de la Loire, de la gastronomie française, du soleil de la Côte d'Azur, du musée du Louvre et du festival d'Aix-en-Provence, pour ne parler que de cela.

S'il convient de mettre en valeur ces sources d'attractivité et toutes les nombreuses autres qui existent, s'il convient même d'en créer d'autres, il est plus urgent de pouvoir tout simplement accueillir ceux qui veulent les connaître. Et cela pose un triple problème.

Le premier problème est celui du réseau routier.

Si le développement des autoroutes demeure éminemment souhaitable et très impératif — M. Dupérier l'a souligné avec beaucoup plus de force que je n'aurai l'occasion de le faire — il n'en demeure pas moins que le tourisme français risque de courir un très gros danger. Le jour où nous permettrons au touriste anglais qui débarque à Dunkerque d'atteindre la frontière italienne en une seule journée, ce touriste voyageur en dehors des agglomérations, il évitera toutes les métropoles provinciales ; on verra alors se scléroser leur commerce et s'encombrer l'hôtellerie des terminus.

Il importe donc que le responsable du tourisme, s'il en existe un, puisse attirer l'attention du ministre des transports et du tourisme sur le meilleur intérêt qu'il y aurait peut-être — plutôt que de créer des autoroutes sur certains itinéraires

touristiques, à doubler ou à quadrupler nos voies nationales et à faire en sorte que les autoroutes « tangentent » les centres d'accueil existants.

A ce propos, j'ai le devoir de souligner l'excellente remarque formulée par M. Corniglion-Molinier devant la commission, sur la nécessité de réaliser des bretelles et de procéder au « pancartage » de leur entrée.

Le problème du transport aéronautique intérieur se pose tout autant. Ce n'est pas une solution favorable au tourisme français que de permettre à un touriste de se rendre de Calais à la frontière italienne en quelques heures parce qu'ainsi il délaissera les agglomérations françaises. Mais le jour où il sera permis à un Américain de venir de New York à Paris en six heures, tandis qu'il lui faudra dix ou douze heures pour se rendre de Paris à Biarritz ou à Perpignan, dans des conditions moins confortables, un nouveau problème se posera.

C'est celui du transport aéronautique intérieur français. Il est permis de penser que des efforts considérables seront faits dans ce domaine également, pour que l'irrigation touristique de la France puisse être réalisée dans des conditions rationnelles.

Le troisième problème, fort important, qui chaque année au cours du débat budgétaire donne lieu à des interventions, mais qui n'est jamais résolu, est le problème de l'hôtellerie.

En cette matière, l'effort gouvernemental a été certain. Les crédits affectés aux prêts ont triplé en quatre ans, les conditions de prix ont été libéralisées, les dépenses de construction ou de modernisation sont remboursées à 10 p. 100 lorsqu'elles sont supérieures à 2.000 francs. Cet ensemble de mesures a permis aux hôteliers de croire qu'ils étaient enfin compris.

Il suffit, du reste, de connaître le nombre de demandes de prêts pour avoir conscience du désir de la profession de se moderniser pour mieux lutter contre la concurrence. Mais il semble que les dispositions prises jusqu'à présent soient incomplètes et qu'il convient de les compléter rapidement.

En effet, je ne rappelle que pour mémoire une suggestion que j'avais eu l'honneur de faire à M. le ministre des finances et que je vous soumetts dans l'espoir qu'elle pourra être transmise au responsable. C'est, en effet, notre rôle de parlementaire que de présenter des suggestions dans l'espoir qu'elles pourront devenir réalité.

En effet, on dit toujours que les hôtels ferment pour être transformés en appartements. Voulez-vous me permettre de donner un exemple ? Je connais quelques hôtels qui sont tombés en succession. Or, dès qu'un hôtel tombe en succession, le ministère des finances le frappe de droits de succession tels que les héritiers, qui ne sont pas formés à ce nouveau métier, préfèrent de beaucoup vendre leur hôtel par appartements car ainsi ils gagnent de l'argent au lieu d'en perdre.

C'est pourquoi j'avais fait, il y a quelques années, la suggestion suivante : plutôt que de frapper tel hôtel de droits successoraux extrêmement importants, pourquoi ne dites-vous pas aux héritiers : je vous exonère de tout ou partie de ces droits à condition que les sommes dont je vous exonère soient investies dans la modernisation, l'embellissement et l'agrandissement de votre hôtel. Vous contribuerez ainsi à améliorer considérablement la condition hôtelière.

M. René Laurin. Il vaudrait mieux supprimer les droits de succession.

M. Pierre Pasquini, rapporteur pour avis. C'est là une disposition particulière qui pourrait être envisagée dans un ensemble. Il convient de rappeler que M. Laurin — qui a eu raison de m'interrompre, car j'allais faire allusion à son action — a exposé ce problème, en vain d'ailleurs, chaque fois qu'il s'est trouvé à ma place.

C'est un problème essentiel. Il est éminemment souhaitable de modifier les charges de l'hôtellerie et de substituer, pour les calculs, le volume des affaires au volume des salaires.

Je rappelle que les établissements hôteliers représentent un investissement de 2.000 milliards de francs et emploient 200.000 employés à titre permanent et 300.000 employés à titre intermittent, c'est-à-dire un personnel d'à peu près 500.000 personnes.

Si ces hôteliers sont d'essentiels utilisateurs de main-d'œuvre, ils supportent en conséquence des charges de salaires extrêmement élevées par rapport au chiffre d'affaires réalisé. Du fait que ces charges sociales et que les cotisations de sécurité sociale sont calculées en fonction des salaires, il résulte une distorsion anormale de la proportion des charges sociales imposées à l'hôtellerie par rapport à d'autres industries et même à de simples commerces qui, tout en ayant un chiffre d'affaires égal, n'utilisent que bien moins de salariés.

Prenons l'exemple d'un hôtel de 100 chambres servi par un personnel de 50 employés au minimum. Cet hôtel fera un chiffre d'affaires de X francs. Je gage que, par rapport à cet hôtel de 100 chambres comptant 50 employés, le plus petit,

le plus modeste des joaillers de la place Vendôme fait un chiffre d'affaires au moins égal, sinon supérieur, mais en utilisant le concours de trois ou quatre employés seulement.

Lorsqu'on évoque un tel problème on se rend compte d'une distorsion, d'une inégalité dans la justice fiscale s'agissant d'une entreprise hôtelière qui utilise une main-d'œuvre nombreuse et d'un autre commerce qui réalise le même chiffre d'affaires mais qui a la fortune de pouvoir utiliser un personnel beaucoup moins nombreux.

Pourquoi, au demeurant — et je rejoins la remarque de M. Laurin — l'accroissement du machinisme et de l'automatisme diminuant l'assiette des charges sociales dans certaines entreprises rejeterait-il celles-ci sur l'industrie de main-d'œuvre ? Cette source d'inégalités rend légitime le vœu que les ressources de la sécurité sociale ne soient plus assises sur les salaires, mais incorporées à l'impôt de l'industrie hôtelière.

Je me permets d'insister, monsieur le ministre, puisque vous représentez le Gouvernement. Ce sont des choses que nous commençons à connaître. Nous sommes l'émanation de départements qui souffrent de cet état de choses, de départements qui vivent du tourisme et, dans une certaine mesure, pourquoi le cacher ? nous sommes fatigués de répéter les mêmes critiques et de les répéter inutilement.

De la même façon et sur le plan des dispositions d'ensemble, nous paraissent tout au moins souhaitables les mesures qui porteraient le plafond des prêts de 250.000 à 500.000 francs et telle décision qui accorderait le pourcentage d'intérêt de 5 p. 100, octroyé à certains secteurs du tourisme dit social, à la catégorie d'hôtels non homologués « tourisme ».

Il y a donc, en cette matière, une question essentielle, celle que je viens d'évoquer et qui concerne le calcul des charges sociales. Il y en a quantités d'autres et la commission de la production et des échanges étudiera sûrement très longuement ce problème.

Si l'amélioration des conditions d'accueil paraît être l'objectif à réaliser en première urgence, la prospection des clients à accueillir ainsi que l'attractivité du pays constituent deux facteurs très importants qui doivent continuer à requérir tous nos soins.

Le rapporteur de la commission des finances, M. Duhamel, disait à l'instant — et j'ai rappelé qu'il avait eu raison de le souligner récemment à la commission — que la réputation est longue à obtenir et facile à perdre et que nous autres, Français, nous croyons trop facilement à la pérennité de la valeur de notre patrimoine intellectuel et de notre patrimoine artistique. Il convient que nous l'entretenions, et mieux que nous ne le faisons maintenant.

Et je me permets de présenter encore une suggestion pour qu'elle soit répercutée sur qui de droit.

On dépense inutilement des sommes considérables, chaque année, pour essayer d'attirer les gens chez nous au moyen de dépliants et d'affiches. Il n'est pas de ville, il n'est pas de village de notre pays et des pays voisins qui ne se mette en tête de faire son dépliant ou son affiche. Je ne sais combien d'entre vous ont pu être incités au voyage par de tels dépliants ou affiches, mais je gage qu'il n'en est pas beaucoup.

Notre commissariat au tourisme dépense chaque année, continue de dépenser chaque année, des millions pour des dépliants polychromes qui ne servent à rien. Et je suis de ceux qui pensent que, le plus souvent, ces dépliants sont mal conçus et bien souvent encore — et c'est beaucoup plus grave — ils ne sont même pas distribués et encombrant les bureaux de l'administration française dans les pays étrangers.

Je suis frappé, par contre, par les possibilités extraordinaires que nous ouvrirait une tentative, même modeste, de moderniser nos conceptions. Les Américains sont un peu devenus les maîtres sur le marché de la publicité. Eh bien ! je me permets de souligner que, dans ce domaine-là, les Américains, qui ne sont pas moins avisés que quiconque, ont envisagé de confier leur publicité touristique non pas à leurs propres organismes nationaux, mais à une agence de publicité française que vous connaissez comme moi et qui, je crois, leur rend les services les plus signalés et leur vaut, en tout cas, beaucoup plus de clients que les dépliants édités par notre commissariat. C'est du moins l'impression qu'on peut retirer de l'étude de ce problème.

Sur le plan du secteur public, je suis frappé du fait — et je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de transmettre mon observation au département que vous représentez — que notre radio et notre télévision ne servent à rien.

Puisque nous disposons de postes de radio et de télévision, pourquoi, en effet, régulièrement, tous les mois ou tous les quinze jours si vous voulez, ne pas consacrer des émissions aux départements touristiques les plus caractéristiques, un jour à la Corse, un jour à la Bretagne, un jour à la Savoie, un jour à la Côte d'Azur, etc., et donner ainsi aux étrangers une connaissance plus approfondie des raisons de l'attractivité française.

C'est là un problème actuel. Il n'a jamais été réglé, tout simplement parce que personne ne s'en est occupé.

Création de nouvelles sources d'attractivité ? C'est là qu'on se rend compte de l'interdépendance des problèmes propres au tourisme. Si, en effet, le responsable du tourisme veut conserver ou améliorer l'attractivité française par la radio et la télévision, il ne peut le faire qu'en rapport avec le ministre de l'information, responsable de la radiodiffusion et de la télévision. A ce sujet, qu'il me soit permis de rappeler un fait qui m'a frappé de stupéfaction.

Depuis quelques années, je suis étonné que, outre un monument ou un bon restaurant, une personne suffit parfois à elle seule à attirer le public.

M. Pablo Casals, ai-je rappelé à la commission, attire à lui seul, depuis des années, nombre de personnes à Prades uniquement par les sonorités qu'il tire de son violoncelle. Or personne n'envisage, sur le plan officiel ou privé, de promouvoir une initiative de ce genre.

L'exemple le plus extraordinaire que je connaisse est celui de ma propre région. Je vous le soumets parce qu'un responsable du tourisme pourrait y trouver matière à réflexion.

En effet, ont vécu, vivent ou continuent de vivre l'un près de l'autre, dans un rayon de vingt-cinq kilomètres, les artistes les plus représentatifs du monde contemporain : Dufy et Matisse à Nice, Chagall à Vence, Léger à Biot, Picasso à Cannes et Cocteau à Saint-Jean-Cap-Ferrat. Si un responsable du tourisme s'était avisé de leur attractivité, il aurait pu créer le musée d'art moderne contemporain le plus attractif qui puisse exister à l'heure actuelle en Europe et dans le monde. Six des personnalités les plus étonnantes de l'heure dans un rayon de vingt-cinq kilomètres et personne ne s'est jamais occupé d'elles ! Nous avons perdu et nous risquons de perdre encore des ressources considérables tout simplement parce qu'aucun responsable ne s'est jamais préoccupé de ce problème.

C'est ce qui me permet d'ouvrir et de fermer tout à la fois cette parenthèse et de dire que la propagande n'est pas faite seulement avec des dépliants et des affiches et que c'est une conception périmée que celle qui consiste à la confier — je n'hésite pas à le dire — à des fonctionnaires qui, de toute façon, sont payés pour le faire. Il convient de faire intervenir ici, le plus souvent possible, l'initiative privée puisque, au demeurant, le tourisme est une affaire essentiellement d'initiative privée.

Sur le plan des réalisations immédiates, j'appelle votre attention sur le problème particulier des ports de plaisance qui a été évoqué ce matin. C'est là, je le crois, un problème dont on parlera encore dans cinq ans, dans dix ans dans cette Assemblée et nous risquons de passer à côté des voies qui ouvrent l'avenir.

Si le parc automobile français est actuellement de cinq millions de véhicules, les experts estiment qu'avant vingt ans il atteindra dix millions. Mais je l'affirme, ce n'est rien, pour quel qu'un qui habite la côte, comparativement au problème invraisemblable que vont poser les amas de bateaux dans nos ports. Vous n'avez pas idée — pour le savoir, il faut habiter des villes côtières — du nombre de bateaux qui sont achetés régulièrement depuis un an, deux ans et trois ans.

Après la dernière guerre, les Français achetaient la 4 CV qui leur permettait de trouver l'évasion sur les routes. L'encombrement des voies ne leur permettant plus, maintenant, cette forme d'évasion, ils la recherchent vers la mer.

Ce problème va devenir catastrophique, s'il n'est pas remédié aux insuffisances non seulement de l'hébergement des bateaux, mais encore aux difficultés de la circulation.

La navigation, c'est le tourisme de l'avenir et ce mode de tourisme va être une source de richesse. Vous avez le devoir de le prévoir. Plusieurs collègues ont évoqué cette question avant moi. Je suis peut-être le quatrième à souligner qu'il y a là un problème d'une envergure considérable. Sur la mer, en effet, il n'y a pas de routes, pas de rues, pas de garages pour les possesseurs d'un bateau. Or, c'est par milliers, par centaines de milliers que se chiffreront les acquéreurs de bateaux dans les mois et les années qui viennent.

Cette incidente me permet d'en faire une autre. Il serait souhaitable que l'on revienne enfin à la détaxation de l'essence pour la navigation de plaisance, ne serait-ce que pour supprimer l'inégalité qui résulte du fait que, si l'on peut parcourir en automobile une centaine de kilomètres avec dix litres d'essence, cette même quantité de carburant ne permet de faire, en moyenne, que cinq kilomètres en bateau.

Cette situation est anormale et c'est une des raisons pour lesquelles il faudrait reconsidérer la question.

Ce sont là des suggestions, monsieur le ministre, et vous constaterez que mon rapport s'efforce de ne pas être négatif. Tout en vous exprimant le mécontentement, certain et fort

vif, de la commission sur le plan touristique, je m'efforce d'être constructif en vous présentant une série d'initiatives qui pourraient être retenues ou qui m'apparaissent souhaitables.

De la même façon, sur le plan du secteur privé, il apparaît souhaitable qu'une puissante organisation — au sujet de laquelle on a très souvent évoqué, dans les milieux intéressés, le nom d'une compagnie italienne de tourisme — puisse prospecter notre clientèle étrangère.

En effet, il convient de noter que l'Etat a monopolisé jusqu'à maintenant la propagande pour laisser aux agences le soin de vendre mais qu'aucune agence en France — il y en a 314 — ne dispose d'un réseau mondial de points de vente et de correspondants, à l'inverse de ce qui existe aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en Allemagne, aux Pays-Bas et même en Italie.

Et pourtant le IV^e plan a reconnu qu'il y avait là une lacune qui constitue un désavantage sérieux dans la compétition internationale.

Sur le chemin qui conduit à la création de cette agence touristique internationale, le vœu de la commission et du rapporteur serait que l'on puisse réaliser ce que l'Etat néglige actuellement, c'est-à-dire une coordination des efforts de nombre d'entreprises qui sont tout de même aidées financièrement par l'Etat. Je veux parler des efforts touristiques d'entreprises comme Air France et la Compagnie générale transatlantique qui dispersent, les unes et les autres, leurs efforts dans des domaines disparates et sans aucune coordination entre elles.

Je le répète: il s'agit là d'un vœu.

Sous le bénéfice de ces observations, volontairement présentées, pour l'essentiel, dans une perspective générale, il apparaît plus que jamais nécessaire que, dans la forme, le budget du tourisme fasse l'objet d'un document séparé.

Il n'est plus normal que l'on doive rechercher les crédits du tourisme dans le budget du ministère des travaux publics et des transports. Il est également anormal, quant au fond, qu'il n'existe pas une politique de tourisme. Il convient que soient définies les lignes générales d'une politique, développée en harmonie avec celle des autres ministères, qui permette de rattraper un retard que le progrès va accroître.

Bien sûr, il faut conclure à l'adoption des crédits sollicités parce que ce ne serait pas une solution de les refuser. Mais il est regrettable — ce sera mon dernier mot — qu'une industrie en pleine expansion, et qui est si essentiellement profitable à la balance nationale des comptes, ne fasse l'objet, cette année, que d'un budget de reconduction et que, au moment où l'on vote son budget, cette industrie n'ait pas de chef, pas de responsable. Il est regrettable, en bref, qu'elle n'ait pas de budget tout court. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. le président. La parole est à M. Laurin. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. René Laurin. Mesdames, messieurs, je rendrai d'abord hommage aux deux rapporteurs qui ont attiré votre attention sur une situation que signalent, depuis plusieurs années, la commission des finances et la commission de la production et des échanges de cette Assemblée.

Pour notre part, nous avons toujours cherché à faire partager au Gouvernement nos préoccupations, éprouvées par tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent au tourisme français.

Dois-je vous dire que, sauf sur le plan particulier de quelques avantages consentis à l'industrie hôtelière — question qui a déjà été évoquée, mais dont je reparlerai cependant dans un instant — le Gouvernement n'a rien fait ?

Si, cependant. Le Gouvernement vient de prendre une décision. Mais je dois confesser, monsieur le secrétaire d'Etat, que c'est la suite qui sera donnée à cette décision par M. le Premier ministre qui porte, en réalité, notre espoir.

Le Gouvernement a enfin compris que le tourisme n'était pas seulement le troisième « T » d'une appellation ministérielle, qu'il ne correspondait pas à une préoccupation accolée à celles des travaux publics et des transports, bien qu'il ait, sur les travaux publics et les transports, comme l'a mis en évidence M. Pasquini en évoquant le problème routier, des incidences certaines.

Le Gouvernement semble avoir compris, dis-je, qu'on ne peut plus considérer en 1963 le tourisme comme accessoire.

Dans ces conditions, qu'allez-vous faire ?

L'action entreprise par le Gouvernement, laisse présager que le tourisme est une industrie qui doit préoccuper le Premier ministre au même titre que l'aménagement du territoire et le plan. S'il en est bien ainsi, dites à M. le Premier ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que là c'est effectivement la bonne voie. Dites-lui que certains espoirs nous seront permis

dans la mesure où le comité interministériel — créé il y a plusieurs années, mais qui n'a pas été souvent réuni — sera animé par une personnalité placée directement auprès du Premier ministre, personnalité à laquelle le Premier ministre fera confiance, et qui aura, depuis l'hôtel Matignon, le moyen d'agir auprès des différents ministres et des différentes administrations de façon efficace.

Mais attention ! Si vous avez décidé de faire du tourisme un simple service d'une bien pauvre et bien squelettique administration qui va prendre rang parmi les services annexes dépendant de Matignon, alors non ! renoncez à cette idée.

Voilà ma première préoccupation, qui est également celle de nombreux collègues qui, lors de la constitution de l'actuel Gouvernement, ont réclamé la désignation d'un ministre du tourisme.

Si le Gouvernement — et par-delà votre personne, monsieur le secrétaire d'Etat, je m'adresse à M. Pompidou — a décidé de ne pas charger spécialement un ministre du problème du tourisme, c'est sans doute parce qu'il entend donner encore plus d'importance à ce problème et accorder à la haute personnalité qui aura la responsabilité, sous l'autorité du Premier ministre, d'appliquer la politique du tourisme en France au moins autant de moyens qu'en possède un ministre, avec en plus, la bienveillante et permanente protection du chef du Gouvernement.

Il y a peu à ajouter aux propos excellents de nos rapporteurs. Le problème fondamental est celui de l'hôtellerie ; il sera certainement évoqué — il l'a déjà été par les auteurs des rapports — par des collègues plus compétents que moi.

Certes, le Gouvernement a consenti un petit effort. Je dis petit, car le fait d'avoir accepté que les biens immeubles par destination ou les biens meubles soient dégrevés de la taxe sur la valeur ajoutée représente un effort bien minime comparativement à l'effort considérable d'investissement qu'exige l'hôtellerie. Il marque cependant une intention, une orientation, un désir du Gouvernement, dont il importe de le remercier.

Les services du tourisme auprès du Premier ministre doivent s'attacher particulièrement au problème de l'hôtellerie qui représente une des plus importantes, sinon la plus importante, sources de devises. Or elle est la seule industrie française, à notre époque d'expansion, qui soit incapable de rapporter des dividendes à ceux qui y investissent ou en financent l'exploitation.

C'est vraiment là le mal dont souffre l'hôtellerie. Dans le régime libéral qui est le nôtre, il va de soi que les possesseurs de capitaux ne désirent pas investir leurs fonds dans des activités qui ne rapportent pas. Et si l'industrie hôtelière ne laisse pas de dividendes, c'est sans doute parce que les incidences de la fiscalité et de l'amortissement n'ont pas été étudiées avec assez de soin et que le Gouvernement n'a pas recherché les solutions convenables.

A quels moyens doit-on recourir ? Je ne sais trop. Vos services doivent être en mesure de vous les indiquer. Est-ce que, pour rendre l'industrie hôtelière rentable, on doit créer des chaînes d'hôtels, accroître le nombre des chambres d'hôtel en copropriété par le système des chèques d'hôtel, développer la formule des motels, favoriser davantage les prêts, reconsidérer la question du camping, qui devient très cher à certains égards et qui est en pleine évolution ?

Ce dont je suis sûr, en tout cas, comme mes collègues représentant des régions touristiques, c'est que l'industrie hôtelière n'est pas rentable et qu'il est urgent de remédier à une situation qui n'a que trop duré.

La question incidente de la sécurité sociale a été évoquée. Tant que vous n'aurez pas obtenu que la sécurité sociale soit saisonnière et adaptée à l'hôtellerie, vous n'aurez rien résolu.

En ce qui concerne les ports, M. Pasquini a bien fait de dire que ce fantôme de commissariat au tourisme restera inopérant tant qu'il n'aura pas son propre budget. Ce qui caractérise les services du tourisme, c'est l'incompatibilité entre leur potentiel de subvention et la politique qu'ils entendent mener. S'agissant notamment des ports, tant que vous n'aurez pas donné au commissariat au tourisme le moyen d'interférer autrement que par des avis en matière de prêts, ce problème-là ne sera pas résolu non plus. D'autre part, comme l'a souligné le rapporteur, il y aura lieu de régler la question de la circulation et du garage des bateaux. C'est le problème de l'avenir sur l'eau qui se pose.

Je voudrais enfin rappeler, après les rapporteurs, que le problème de l'étalement des vacances existe toujours.

Si l'on n'arrive pas à rendre les stations d'hiver ou d'été, leurs infrastructures et leurs hôtels, rentables au moins cent jours par an, les affaires seront toujours déficitaires. Or on n'y parviendra pas, surtout sur la côte d'Azur, si les vacances ne sont pas étalées.

Il faut d'abord, pour cela, réduire la résistance d'une force que M. le commissaire général avait commencé à investir et qui est l'éducation nationale.

Tant qu'on n'aura pas compris qu'il faut des vacances différentes selon les régions, tant que, dans votre comité interministériel, vous n'aurez pas fait admettre aux différents ministres qui interfèrent sur la vie du pays qu'ils doivent décréter l'établissement des départs — deux grandes usines de la région parisienne recourent déjà à cette formule qui doit être étendue aux industries comme aux administrations — il n'y aura aucune rentabilité pour les artisans d'un meilleur tourisme en France.

Nous espérons que le Gouvernement comprendra enfin cette nécessité et que, pour développer dans ce pays une véritable politique du tourisme, il en créera les conditions et les moyens.

Ma conclusion sera celle à laquelle sont parvenus les syndicats à propos de la quatrième semaine de congés payés et que je lisais récemment dans la presse.

Ceux qui, auprès du Premier ministre, seront chargés de susciter cette politique du tourisme seront les ouvriers du bonheur. Car il fait bon vivre dans un pays où les revendications sociales consistent à obtenir une quatrième semaine de congé et s'orientent vers l'organisation des loisirs.

Les hommes qui seront désignés pour faire cette politique auront une grande et belle tâche à remplir. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous direz à M. le Premier ministre que c'est cela que nous attendons de la réforme qu'il a entreprise. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.).

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

M. Louis Boisson. Mesdames, messieurs, en septembre dernier, au congrès national de Biarritz, les représentants les plus qualifiés des activités touristiques de notre pays avaient choisi pour thème : Le tourisme français dans la compétition internationale.

Au cours de ce congrès, chacune des activités professionnelles représentées analysa les causes affirmées d'une récession en cours de saison nettement constatée, ainsi que les moyens de transformation et d'adaptation capables de régénérer le tourisme français.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez en votre possession les résultats de ces travaux. Ils sont contenus en une quinzaine de vœux dont la rédaction a été soigneusement étudiée et qui concernent la sauvegarde et le développement du patrimoine touristique, la propagande et l'organisation, le camping, l'établissement des vacances, les transports et les communications, les prix, la fiscalité, le crédit, le thermalisme, les casinos, les stations classées.

Parmi ces résolutions d'inégale importance, certaines doivent retenir plus particulièrement votre attention. Elles appellent des solutions à brève échéance, sur deux points en particulier, la fiscalité et le crédit.

En ce qui concerne la fiscalité, l'association des maires des stations classées et les représentants de l'hôtellerie se sont mis d'accord sur les mesures à prendre afin de sauver l'hôtellerie française dans la compétition internationale. Ces mesures sont les suivantes : réduction substantielle de la taxe indirecte sur le chiffre d'affaires de l'hôtellerie afin de l'aligner sur la charge moyenne supportée par les établissements des pays du Marché commun, étant entendu que la perte de recettes qui pourrait en résulter pour les communes devrait être obligatoirement compensée pour chacune d'elles par le budget général, et ce chiffres pour chiffres ; révision fondamentale des éléments de base des patentes des hôtels et casinos ; aménagement de l'assiette servant à la détermination des charges sociales dans l'ensemble du secteur des entreprises touristiques ; ajustement par rapport à 1939 de l'impôt progressif sur les jeux dans les casinos ; exonération des taxes frappant les voyages forfaitaires organisés en France par les agences de voyage licenciées de l'Etat.

Si la liberté des prix demandée par l'hôtellerie a été accordée en partie, en revanche, en matière de crédit, aucune mesure nouvelle n'a encore été annoncée. Or, en raison des difficultés grandissantes que rencontre, en particulier, l'hôtellerie saisonnière, il est indispensable : que soit accordé, en priorité, le bénéfice du taux de 3 p. 100 et de l'autofinancement à 25 p. 100 pour les prêts de la caisse centrale de crédit hôtelier aux hôtels classés de tourisme, à exploitation saisonnière, aux établissements thermaux, aux casinos et aux réalisations d'intérêt public touristique des communes classées « stations de tourisme » ; que soit appliqué aux prêts en provenance du F. D. E. S., consentis aux hôtels non homologués de tourisme, le taux de 5 p. 100 ; que la caisse centrale de crédit hôtelier applique, dès maintenant, les assouplissements propres à susciter la modernisation des équipements hôteliers ; en particulier, que

l'allongement des rabais des prêts conduise à une plus grande latitude quant aux délais de remboursement exigés et que le plafond des prêts au-dessous duquel la caisse peut prendre seule ses décisions soit porté de 250.000 à 500.000 francs, ce plafond de 250.000 francs n'ayant subi aucune modification depuis dix ans.

Il est indispensable également : que soit établie une doctrine précise relative aux décisions du groupe n° 1 bis du F. D. E. S. ; que l'attention des organismes et des collectivités publiques régionales, départementales et locales soit appelée sur leur droit à concourir financièrement à l'action de modernisation de l'hôtellerie de leur ressort ; que les primes spéciales d'équipement soient accordées d'une manière libérale aux promoteurs de cures marines.

En ce qui concerne le thermalisme, l'ensemble des prestations thermales doit être replacé dans le cadre des prestations légales de l'assurance maladie.

Les maires des stations classées — dont je suis — ont également demandé : que soit rapidement publié, soit sous la forme réglementaire, soit sous la forme législative, le statut des stations classées comportant la révision du classement actuellement en vigueur ; qu'en contrepartie des charges spécifiques incombant aux stations classées soit aménagé le régime financier et qu'intervienne une répartition plus équitable du prélèvement sur le produit des jeux dans les casinos, de manière à donner aux stations classées les moyens de promouvoir leur expansion.

Le syndicat des casinos autorisés demande à être représenté au sein des commissions du plan. Il désire aussi que la simplification du statut de classement des stations permette notamment l'extension de la saison des jeux dans les casinos, lorsque les municipalités s'y déclareraient favorables.

Je sais bien monsieur le ministre, que le catalogue que je viens d'énumérer n'est pas complet et que les mesures demandées ressortissent à d'autres ministères, en particulier au ministère des finances.

Votre action est une action de coordination, de propagande, tant à l'intérieur qu'à l'étranger. Les moyens mis à votre disposition sont insuffisants. On n'ose pas les comparer avec ceux des organismes similaires étrangers.

Heureusement, les professionnels du tourisme, les syndicats d'initiative, les communes et quelques départements ne ménagent pas leurs efforts, leur peine et leur argent.

L'action bénéfique des syndicats d'initiative, des organismes d'accueil et de propagande régionaux devrait être soutenue par la création de ressources permanentes permettant l'établissement de budgets et de programmes constructifs et durables.

Comme vous pouvez vous en rendre compte, je n'ai fait que reprendre les desiderata exprimés au congrès de Biarritz.

Je vous demande avec insistance d'intervenir auprès de M. le ministre de l'éducation nationale pour que la durée des vacances scolaires soit portée de onze à douze semaines et qu'elles se situent dans la période comprise entre le premier samedi de juillet et le dernier lundi de septembre. Il importe également que soit établie la fixité des vacances de Pâques. L'hôtellerie saisonnière ne peut vivre si la saison ne dure que quarante-cinq jours par an, comme c'est le cas dans de nombreuses stations.

L'industrie touristique joue un rôle important dans notre économie nationale. Elle draine les devises. Elle joue un rôle aussi important dans le domaine social. L'organisation des loisirs, le camping, les auberges de la jeunesse, les villages de vacances, les gîtes ruraux, les colonies de vacances, voilà des problèmes aussi passionnants les uns que les autres.

Pour tous les jeunes, pour tous les travailleurs peu fortunés, des formules novatrices doivent être étudiées. Mais elles impliquent l'impérieuse nécessité de leur accorder une rémunération suffisante pour leur permettre, à eux et à leurs familles, de profiter pleinement des congés payés, et d'envisager, comme pour la clientèle étrangère, une certaine détaxation de l'essence.

Monsieur le ministre, je voudrais également appeler votre attention d'une façon toute spéciale sur la région que j'ai l'honneur de représenter ici. Il s'agit de Dieppe et du Tréport, les deux plages les plus proches de Paris et qui, dès le mois de février, sont régulièrement le lieu de week-ends.

En ce qui concerne cette région, un effort tout particulier devrait être entrepris pour l'aménagement de la route nationale 15 et de la route nationale 1, en attendant l'aménagement de la sortie de Paris sur Pontoise.

D'autre part, il serait souhaitable, au moment où la presse annonce un gain de dix ou vingt minutes sur un trajet par fer de huit cents ou mille kilomètres, d'étudier un resserrement des horaires, facile à obtenir d'après les professionnels, de vingt-cinq à trente minutes entre Paris et Le Tréport, soit sur une distance de cent quatre-vingts kilomètres.

Nous voulons bien faire partie de la grande banlieue, mais trois heures trente au minimum pour parcourir cette distance, c'est vraiment beaucoup!

Sur la route nationale 40, au Tréport, un pont tournant a été déposé en 1958, qui permettait des relations normales entre Mers et Le Tréport. Depuis cette date, malgré les nombreux vœux du conseil municipal et du conseil général, rien n'a été fait. Certains dimanches, nous constatons des mouvements de population de plus de 50.000 personnes. Des accidents se produisent à longueur d'année. M. le ministre des travaux publics pourrait-il prendre rapidement une décision? C'est le souhait que j'exprime.

Depuis 1945, je me suis intéressé tout particulièrement au tourisme. Au cours des travaux de différents congrès nationaux et de l'association des maires des stations classées, j'ai admiré l'effort de tous les « mordu du tourisme », animateurs des syndicats d'initiative, élus locaux, professionnels qui, dès la Libération, alors que tout était détruit, se sont attachés à la besogne. C'est grâce à eux que le commissariat général au tourisme a été créé ainsi que le conseil supérieur du tourisme.

Ils ont trouvé auprès de cet organisme beaucoup de compréhension. Ils connaissent et apprécient ses efforts de coordination.

Ils connaissent aussi, malheureusement, le peu de moyens financiers dont il dispose. Mais le tourisme intéresse trop de ministères: l'intérieur pour la réglementation des jeux, la santé publique pour le thermalisme et le classement des stations. L'éducation nationale pour les vacances scolaires et la formation professionnelle, le travail pour l'étalement des congés, les travaux publics pour la majorité des cas, sans oublier le ministère des finances.

La lecture des rapports soumis à l'Assemblée est particulièrement édifiante. Les observations et les critiques sont nombreuses. MM. les rapporteurs précisent que le projet de budget pour 1963 n'est que la reconduction pure et simple de celui de 1962. Ils constatent le grand retard pris, dès la première année, par rapport aux objectifs définis par le IV^e plan de modernisation et d'équipement. Ils en demandent quand même l'adoption alors que l'Assemblée n'a la possibilité ni d'en majorer le montant ni d'en modifier la répartition. Faut-il entériner un budget que tout le monde reconnaît insuffisant?

Nous espérons que, lorsque sera intervenue sa nomination, le nouveau commissaire général au tourisme sera assez tenace, assez ferme et assez persévérant pour convaincre, au sein du comité interministériel récemment créé, les divers ministères intéressés.

Le tourisme, en 1963, continuera à souffrir de la faiblesse des moyens d'action mis à sa disposition et de son organisation insuffisamment étoffée. L'Italie nous offre un exemple de ce qui peut être fait. L'équipement en cours de la Costa Brava et de la Costa del Sol en Espagne en est également un autre.

Puisse le futur commissaire convaincre M. le ministre des finances de ses besoins comme MM. les rapporteurs nous ont convaincus des insuffisances des crédits. Espérons que le rattachement du commissariat général au tourisme à la présidence du conseil permettra de faire entendre avec plus de force la voix de l'ensemble des activités touristiques françaises qui réclament d'urgence les mesures qui leur permettront de lutter à armes égales avec l'étranger. (Applaudissements.)

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

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

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Péronnet.

M. Gabriel Péronnet. Je viens au nom du groupe du rassemblement démocratique attirer votre attention, monsieur le ministre, sur trois problèmes qui nous préoccupent.

Ces problèmes n'ont qu'un lointain rapport, quand ils en ont, avec une discussion budgétaire. Mais chacun d'eux, à des titres divers, revêt son importance dans ce domaine aussi vaste que varié qu'est le tourisme.

Le premier est celui de la date de la rentrée scolaire. Il n'est pas dans notre intention d'ouvrir une discussion sur ce sujet qui n'est au demeurant point de notre compétence. Nous savons que la rentrée des classes au 15 ou au 20 septembre a ses partisans et ses adversaires. Nous savons aussi que la mesure n'était pas parfaite puisqu'elle a dû être remaniée.

L'expérience des dernières années semble avoir démontré que la rentrée au 15 ou au 20 septembre n'a procuré aucun avantage, aucun bienfait aux enfants. Bien au contraire, elle n'a fait qu'entraver et compliquer l'élaboration de programmes

scolaires déjà surchargés. Elle a, en outre, soulevé de nombreuses protestations de la part des enseignants et des parents d'élèves au moment même où l'étalement des congés s'opérait de plus en plus sur le mois de septembre.

Quand elle avait lieu le 1^{er} octobre, la rentrée des classes n'a jamais soulevé, à notre connaissance, autant d'objections, suscité autant de controverses.

Une fois de plus, nous voulons affirmer que la suppression de la rentrée scolaire au 1^{er} octobre a causé un tort considérable aux intérêts des stations touristiques et thermales.

M. Marcel Anthonioz. Très bien!

M. Gabriel Péronnet. Il nous paraît éminemment souhaitable, monsieur le ministre, que vous acceptiez d'intervenir afin d'obtenir le rétablissement à la date du 1^{er} octobre de la rentrée scolaire, auprès de M. le ministre de l'éducation nationale, si celui-ci estime toutefois que cette mesure est compatible avec l'intérêt des enfants et les impératifs d'une bonne éducation.

Si, pour des raisons qu'il ne nous appartient pas pour l'instant de juger, il pensait devoir maintenir la date de la rentrée à la mi-septembre, pourriez-vous alors obtenir de lui que, dès 1963, de nouveaux progrès soient réalisés, en ce sens, qu'au moins, les dates de départ en vacances, et surtout de rentrée de vacances, soient identiques dans chaque région pour les enseignements du premier et du second degré?

Beaucoup de familles, contraintes de se disperser, pourraient alors rester groupées.

Enfin, pouvez-vous demander à M. le ministre de l'éducation nationale s'il est en mesure de faire connaître, dès que possible, les dates des départs en vacances et les dates de la rentrée scolaire en 1963 puisque, déjà, un arrêté paru au *Journal officiel* du 8 janvier a rendu publiques les dates des épreuves du baccalauréat?

Le deuxième problème qui a motivé notre intervention a trait au régime des cures thermales de la sécurité sociale. La modification de ce régime en 1958 a porté à nos stations thermales un préjudice tellement grave que le Gouvernement a été dans l'obligation d'admettre certaines améliorations. Dès les mois d'avril et de juin 1960, il a dû procéder à une remise en ordre des prestations thermales de la sécurité sociale. Cette remise en ordre est toutefois bien loin d'être suffisante.

Peut-on espérer, monsieur le ministre, que votre action au sein du Gouvernement sera de nature à apporter de nouvelles et indispensables améliorations dans le domaine du thermalisme social?

J'en arrive au troisième sujet de nos préoccupations: les autoroutes. Notre pays, qui possède des ressources touristiques exceptionnelles, est aussi un des pays d'Europe les plus pauvres en autoroutes. Toute notre richesse consiste, il est nécessaire de le rappeler, en 240 kilomètres d'autoroutes en service contre 800 aux Pays-Bas, 1.100 en Italie et 2.700 en Allemagne fédérale.

A la cadence où nous allons, nous en posséderons 1.835 en 1972, alors que dès 1970, l'Italie et l'Allemagne fédérale disposeront chacune d'un réseau de 5.000 kilomètres.

Comment ne pas déplorer qu'aucun grand axe routier Nord-Sud reliant Paris au Nord-Ouest du bassin méditerranéen ne soit prévu dans notre programme de construction d'autoroutes, du moins dans l'état actuel des projets?

Ainsi, le centre de la France et le Massif central, régions à vocation de tourisme et de thermalisme par excellence, ne sont pas desservis. Chacun sait pourtant que les touristes circulent de plus en plus en automobile. Ils emploient d'autant plus volontiers ce mode de transport que se répand l'habitude du camping. Une enquête entreprise par l'agence de voyages *American Express* révèle que sur 900.000 touristes américains venus en Europe, plus de 200.000 l'ont visitée en automobile.

On a pu chiffrer à dix millions de véhicules le parc automobile français de 1970. L'Association française pour l'accroissement de la productivité estime que la circulation automobile en France pourrait être, à cette époque, deux ou trois fois plus intense qu'aujourd'hui.

La route ordinaire n'attirera bientôt plus les touristes, de plus en plus motorisés et itinérants, exigeant des moyens de communication faciles et rapides.

On estime que le tourisme international triplera d'ici à 1970. Or, les ports belges et hollandais seront bientôt reliés aux autoroutes allemandes vers Bâle et Vienne. La Suisse va raccorder son réseau au réseau italien menant déjà à Venise et à Naples. Quelle autoroute française peut concurrencer l'autoroute du soleil Milan-Naples, longue de 783 kilomètres?

Faute de voies assurant des liaisons rapides et le maximum de sécurité, la France seule verra fuir, au profit des pays frontaliers, les touristes étrangers venus visiter l'Europe.

Paradoxalement, alors que nous accusons un retard considérable dans la construction d'autoroutes, nous pouvons nous targuer d'être le pays où l'essence coûte le plus cher. Le litre d'essence y est frappé d'environ 75 p. 100 de taxes, alors qu'en Belgique il ne l'est que de 69,1 p. 100 ; en Italie, de 72,7 p. 100 ; en Allemagne, de 58 p. 100 ; en Grande-Bretagne, de 60 p. 100 et, en Suisse, de 55,5 p. 100.

Les taxes sur l'essence ont produit, en 1962, plus de 7 milliards de francs, exactement 703 milliards d'anciens francs. Or, chacun sait que le fonds spécial d'investissement routier n'a jamais reçu les sommes dont il devait légalement bénéficier, de telle sorte que, tout en payant l'essence plus cher que nos voisins, nous avons des dotations pour l'entretien de nos routes nettement inférieures à celles qu'ils consacrent aux leurs.

Pensez-vous, monsieur le ministre, qu'à plus ou moins longue échéance, le Gouvernement envisage une baisse du prix de l'essence ? Une telle mesure serait sans nul doute favorable aux intérêts de notre tourisme.

« Le problème majeur pour notre développement économique est, je crois, le problème des autoroutes », déclarait devant le Sénat, le 28 novembre 1961, M. Baumgartner, ministre des finances de l'époque.

Au cours de la même séance, M. Giscard d'Estaing, alors secrétaire d'Etat au budget, indiquait : « J'ajoute qu'il est vraisemblable que, dans l'avenir, la réalisation du réseau d'autoroutes appellera des solutions financières différentes. Nous sommes entrés dans la voie des réalisations importantes. Il peut apparaître nécessaire d'aller plus vite et plus loin au prix d'une certaine modification des procédures financières ».

C'est bien là, monsieur le ministre, ce que nous vous demandons instamment d'obtenir du Gouvernement pour la construction d'autoroutes, que M. Robert Buron qualifiait « d'axes essentiels du tourisme ». Oui, ce que nous vous demandons, c'est d'aller plus vite et d'aller plus loin. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)

M. Gabriel de Poulpique. M. Buron aurait dû construire ces autoroutes.

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

M. Jean de Lipkowski. Mes chers collègues, mes observations — critiques en dépit de leur brièveté — porteront sur un point particulièrement important, déjà soulevé par les deux rapporteurs, M. Duhamel au nom de la commission des finances et M. Pasquini au nom de la commission de la production et des échanges, et par d'autres orateurs, notamment M. Laurin. Je veux parler du réseau routier dans les régions touristiques.

A vrai dire, toutes les questions sont liées et celle que j'aborde aurait pu se rattacher à la discussion qui s'est instaurée hier sur l'ensemble de la politique routière, et spécialement sur les crédits d'entretien affectés à notre réseau routier.

Les deux rapporteurs et de nombreux orateurs ont déploré la désastreuse insuffisance des crédits consacrés à l'entretien de notre réseau national et nous avons noté avec satisfaction que cette préoccupation était partagée par M. le ministre des travaux publics. Nous avons pris acte avec intérêt de son désir d'obtenir une augmentation des dotations budgétaires.

Qu'un effort spectaculaire soit nécessaire dans le domaine des autoroutes, personne ne songe à le nier. On peut même regretter au passage qu'il yeste encore insuffisant. Mais, si l'indispensable construction d'autoroutes devait être réalisée au détriment de notre réseau routier national, nous aurions suivi une mauvaise politique qui, loin d'améliorer la circulation, risquerait au contraire de la compliquer.

En d'autres termes, le danger consisterait à prétendre choisir entre la construction indispensable d'autoroutes et l'amélioration du reste de notre réseau routier. En réalité, le choix ne s'impose pas entre l'un ou l'autre de ses efforts. La seule politique rationnelle est de les accomplir tous les deux et de ne pas laisser se détériorer notre réseau national sous prétexte de réaliser des autoroutes.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement un problème de circulation qui se pose.

L'entreprise intéresse également l'aménagement du territoire, ainsi que l'a justement souligné le rapporteur de la commission des finances. En effet, si l'effort se concentrait uniquement sur le développement des autoroutes, nous risquerions de faire de l'aménagement du territoire à rebours.

Je citerai ici les termes du rapport de M. Pasquini qui indique judicieusement que le jour où les usagers pourront traverser tout le pays en une seule journée sur ces voies de communication, en évitant les agglomérations, on risquera de condamner certaines métropoles provinciales, de scléroser leur commerce, d'encombrer l'hôtellerie des terminus.

J'évoquerai rapidement le grave danger qu'une telle politique comporterait, notamment pour les régions touristiques, en citant, pour illustrer mon propos, un exemple que je connais bien, celui de la Charente-Maritime.

Comme beaucoup de départements français, la Charente-Maritime est une région défavorisée du fait que, n'ayant pas bénéficié des mesures de décentralisation industrielle, elle risque de connaître dans un proche avenir une grave récession économique. Or, le tourisme fournit un apport décisif à son économie. Pourtant, les voies d'accès ne correspondent nullement aux possibilités touristiques innombrables qu'offre cette région. L'insuffisance du réseau routier crée pour une ville comme Royan, par exemple, une situation particulièrement déplorable.

Voilà une ville magnifique, durement éprouvée durant la guerre, entièrement détruite puis reconstruite à grands frais et qui ne vit pourtant que d'une vie artificielle puisqu'elle ne s'anime que deux mois par an, durant les vacances, et tombe, le reste du temps, dans une léthargie complète. Parmi d'autres possibilités le tourisme lui permettrait de connaître une activité plus rationnellement étalée.

Or, il est indiscutable que les accès de Royan sont quelque peu décourageants pour le touriste. Que l'on vienne de la Rochelle, de Bordeaux ou de Limoges, aucune des dessertes qui conduisent à Royan ne correspond à l'ampleur d'une circulation qui se développe sans cesse.

Et je voudrais plus spécialement appeler votre attention sur la liaison Bordeaux-Royan qui mériterait d'être entièrement réaménagée d'urgence. Il est inadmissible que Royan voie se détourner d'elle une grande partie de la clientèle touristique de la région bordelaise, pourtant toute proche, sous prétexte que la route de Bordeaux à Royan est encore encombrée, difficile, voire dangereuse.

Si je me permets d'insister sur ce point, c'est parce qu'à mon avis il serait paradoxal de compromettre l'essor de cette ville, à la reconstruction de laquelle les pouvoirs publics ont consacré des crédits importants, en refusant de fournir l'effort complémentaire minime qui permettrait aux touristes d'accéder facilement aux sites de la Côte de Beauté. Il faut donner à la Côte de Beauté et à Royan le moyen de respirer en les dotant des grands axes qui les feront sortir du véritable isolement dans lequel elles sont confinées.

Ainsi, à travers ce problème régional, se pose un problème d'ensemble qui intéresse en réalité toutes les régions touristiques, et notamment les cités balnéaires, et sur lequel je demande aux pouvoirs publics de bien vouloir se pencher.

Comme l'a dit justement M. Pasquini, inviter le touriste à venir est très bien, mais encore faut-il lui donner les moyens d'accéder aux diverses régions touristiques. M. Duhamel l'a indiqué : il n'y a pas de politique touristique sans une infrastructure routière adaptée.

Cette infrastructure routière, vous devez en doter les régions touristiques et les stations balnéaires pour leur permettre, non seulement de se développer, mais de vivre, comme c'est le cas de Royan.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de suivre en cette matière l'avis du rapporteur de la commission de la production et des échanges, M. Pasquini, lorsqu'il évoque « le meilleur intérêt qu'il y aurait peut-être à élargir certaines routes nationales en routes à quatre voies sur certains itinéraires touristiques, plutôt que d'envisager la perspective de l'autoroute », ou tout au moins à faire en sorte, comme l'a rappelé aussi M. Corniglion-Molinier, que sur ces itinéraires l'autoroute « tangente » les centres d'accueil existants.

Bien sûr se pose la question des crédits et, à ce sujet, je déplorerai, après d'autres, que le tourisme ne soit pas doté d'un budget qui lui soit propre. M. Ruais suggérerait, au nom de la commission des finances, d'octroyer des crédits nouveaux pour les routes dans les régions défavorisées. Or, l'on peut certes considérer comme telles celles qui n'ont pas une infrastructure routière adaptée ?

Quoi qu'il en soit, la question qui me préoccupe a été singulièrement négligée dans le cadre du IV^e Plan.

En revanche, je crois savoir qu'une loi complémentaire à ce plan doit intervenir pour pallier les inconvénients que je viens de signaler.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir préciser si cette loi complémentaire est en voie d'élaboration et, dans l'affirmative, j'insiste pour que des crédits supplémentaires soient dégagés pour le Sud-Ouest en général, pour la Charente-Maritime en particulier, département insuffisamment développé et dont il serait navrant de voir le réseau touristique plus longtemps négligé. (Applaudissements.)

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

M. Diomède Catroux. Messieurs les ministres, mes chers collègues, M. Jacques Duhamel, rapporteur de la commission des

finances, a commencé son exposé sur le tourisme en nous déclarant que « le budget du tourisme a ceci de particulier, c'est qu'il n'existe pas ».

M. Pierre Pasquini, rapporteur de la commission de la production et des échanges, s'est posé la question de savoir si l'on pouvait vraiment qualifier de budget du tourisme les quelques lignes et les médiocres chiffres consacrés au tourisme, perdus pour l'essentiel dans ceux des directions du ministère des travaux publics.

Le tourisme représente pourtant, annuellement, une rentrée de 230 millions de dollars environ. Il fait vivre 500.000 personnes directement et son développement se répercute favorablement sur l'ensemble des activités économiques nationales.

Il faudrait donc que l'Etat, si soucieux par ailleurs des intérêts généraux de la nation, le traite à son rang véritable et lui apporte l'appui de ses moyens, en tout cas qu'il respecte réellement les engagements pris en sa faveur lors de la définition du IV^e plan, ce qui, comme l'on montré les rapporteurs, est loin d'être le cas.

Cela est d'autant plus important que la balance entre les touristes étrangers qui nous visitent et les Français qui voyagent à l'étranger tend — pour des causes qui ont été analysées et que je ne reprendrai pas ici — à s'équilibrer.

C'est ainsi que le solde de notre balance touristique qui devait passer de 237 millions à 290 millions de dollars de 1960 à 1965 ne dépasse pas, pour l'année 1962, 210 millions de dollars et que l'année 1963 ne verra guère d'augmentation. De plus, la généralisation des accords Renault accordant aux travailleurs et aux employés une quatrième semaine de congés payés, et dont on peut sur le plan social se féliciter, ne favorisera guère l'équilibre de notre balance touristique, car elle permettra à de nouvelles catégories de Français de voyager à l'étranger et d'y prolonger leur séjour. Il apparaît donc indispensable que le Premier ministre intervienne auprès du ministre des finances pour que les normes du IV^e plan soient respectées, si l'on veut retenir la clientèle étrangère en France ou si l'on veut fixer le touriste français sur le sol national.

D'autre part, les rapports développés par M. Jacques Duhamel et par M. Pasquini soulignent que la majeure partie des crédits du F. D. E. S. est affectée à l'équipement individuel, soit 115 millions de francs qui doivent être répartis entre l'hôtellerie, les stations thermales et le tourisme social. En ce qui concerne notamment l'hôtellerie, il est rappelé que 215 millions de francs ont été affectés à ce secteur en deux ans, alors que 500 à 600 millions de francs étaient prévus pour la même période.

Ainsi, le nombre de chambres créées reste inférieur à celui que le plan avait jugé nécessaire et le nombre de chambres modernisées ne représente que le tiers des prévisions. Il est probable que les récentes mesures fiscales tendant à favoriser les investissements hôteliers et les facilités d'emprunt dorénavant accordées permettront une amélioration de notre équipement hôtelier. Nous devons l'espérer, bien que, comme le soulignaient les rapporteurs des commissions, l'effort eût dû être beaucoup plus sensible, si l'on voulait vraiment rattraper le retard que ce secteur accuse déjà par rapport aux prévisions du plan.

Quoi qu'il en soit, on a déjà beaucoup parlé du problème purement hôtelier ; il est donc inutile de s'étendre plus longtemps sur ce sujet aujourd'hui. Ce que l'on a peu souligné, par contre, c'est que même un effort hôtelier d'envergure ne peut pas grand chose, s'il n'est appuyé par un effort important en faveur des aménagements collectifs.

Il est essentiel — c'est évident — d'offrir des hôtels modernes et confortables, mais il est illusoire d'espérer qu'ils pourront, seuls, redresser notre situation touristique. Le touriste doit pouvoir atteindre la station et ses hôtels par des routes modernes et rapides et il doit, pendant son séjour dans la station, y trouver l'équipement et les distractions qu'offrent nos concurrents : piscines, plages équipées, parkings, ports de plaisance, routes touristiques, atmosphère à la fois distrayante et reposante.

Mais à propos de ces équipements comment espérer obtenir un aménagement réel et durable de nos plages par les plagistes si ces derniers doivent renouveler leurs concessions annuellement. Ils estiment le risque de non-renouvellement trop grand pour entreprendre un effort de modernisation et d'équipement important.

Aussi apparaît-il nécessaire, monsieur le ministre, pour favoriser l'équipement collectif de nos plages, de les concéder pendant une longue période, en imposant un cahier des charges d'installation et d'entretien.

Par ailleurs, M. Duhamel et M. Pasquini nous ont parlé du développement du camping : 10 p. 100 des Français qui voyagent pratiquent le camping annuellement, soit 1.600 personnes environ. Ce déplacement d'une masse aussi considérable sur des

terrains, peu ou mal aménagés lorsqu'ils n'ont pas été agréés, pose la question de la réglementation du camping. Pourquoi ne pas lui appliquer les règlements sanitaires des colonies de vacances ?

Il est indispensable que les préfets, à l'initiative des services de la santé publique, prennent les mesures nécessaires pour que les campeurs bénéficient de l'eau et de l'électricité, qu'entre les tentes ou les caravans soient réservés des espaces suffisamment grands pour éviter la promiscuité et, enfin, que les campeurs disposent d'installations sanitaires permettant une vie saine.

Par ailleurs, les crédits accordés aux équipements collectifs par l'intermédiaire du F. D. E. S. ne s'élèvent qu'à 10 millions de francs environ, en augmentation d'un million à peine sur l'an dernier. De plus, la presque totalité de ces crédits — 8 millions 800 000 francs — est affectée à l'équipement des sports d'hiver ; le reste, soit 1.200.000 francs, est affecté aux sports de plaisance.

Il semble qu'il y ait là une double anomalie. D'une part — et ceci que soit l'intérêt des sports d'hiver — la part affectée à leur équipement collectif paraît trop massive en termes de tourisme international. Ainsi, une ville comme Nice reçoit certainement trois fois plus de touristes étrangers que l'ensemble des stations de sports d'hiver. D'autre part, le montant même du crédit de 10 millions de francs est ridiculement faible.

En politique touristique, l'Etat semble partir du principe que, à l'exception des stations de sports d'hiver, ce sont les collectivités locales qui doivent faire les frais de l'équipement collectif. Or, dans la plupart des cas, cela est absolument impossible.

Les charges d'infrastructure touristique sont d'intérêt national et sont du ressort de la collectivité nationale, exactement comme l'aménagement de la Durance l'a été sur le plan énergétique et agricole ou le canal d'Alsace sur le plan industriel. Or, l'on n'a pas compté sur les ressources des communes situées le long du Rhin pour procéder à cette œuvre.

Le cas de Nice est assez caractéristique. C'est une porte de la France. Sa situation géographique la place sur une sorte de passage obligé d'un flot international de touristes. C'est, en même temps, la capitale de notre principale région touristique. Or, non seulement elle est incapable de subvenir, seule, aux investissements d'intérêt national nécessités par son importance touristique pour notre pays, mais encore son activité touristique même souffre littéralement de sa situation dans le tourisme national.

Porte de la France située sur la route à grand trafic entre l'Italie et la France, Nice doit assurer l'écoulement d'un flot impressionnant de touristes : 15.000 voitures par jour venant ou allant en Italie, aux mois de juillet et d'août. Nice joue donc un rôle national.

L'autoroute de l'Estérel dont le mérite revient à notre collègue, M. Cornignon-Molinier, se termine aux approches de Nice. Tout le trafic routier de l'axe Paris—Italie passe par Nice. Les 15.000 voitures par jour qui viennent s'y agglomérer en juillet et août rendent la circulation et le stationnement impossibles dans la ville. Il faut plusieurs heures en été pour effectuer le trajet Nice—Vintimille.

Monsieur le ministre, il faut inscrire dans les projets du V^e plan, la réalisation d'une voie de contournement de la ville de Nice et une voie de traversée rapide ainsi que la construction d'une autoroute la reliant à Vintimille et se raccordant aux autoroutes italiennes.

Ce n'est pas en créant des bouchons de circulations que l'on retient le touriste, mais au contraire en lui facilitant un accès rapide et immédiat aux sites qu'il veut visiter, aux distractions qu'il veut prendre.

Il semble également que l'embarras actuel des routes de la Corniche de la Côte d'azur doit inciter le ministre des travaux publics à prévoir la suppression de tous les passages à niveau de la grande ligne Marseille-Vintimille et à entreprendre en même temps que l'électrification de la voie, l'étude d'une sorte de métro allant de Menton à Toulon, comme l'ont demandé avec moi nos collègues Bayle et Laurin, solution qui permettrait aux trois millions et demi de personnes qui vivent sur la côte durant les mois d'été de se déplacer rapidement et de dégager les routes.

Porte de la France située sur la route à grand trafic entre l'Italie et la France, Nice a dû consacrer sa célèbre « promenade des Anglais » à l'écoulement de la circulation et a perdu un de ses attraits touristiques essentiels.

Port desservant la Corse, autre tâche d'intérêt national, Nice se voit dans l'impossibilité d'offrir aux touristes le port de plaisance qui leur est pourtant essentiel.

Ville de trafic et de passage, ce qui est à nouveau une tâche nationale, elle n'offre plus au touriste la tranquillité et les agréments qui pourraient le retenir.

Ville de retraités et de tourisme résidentiel, elle supporte à ses frais et pour la communauté nationale entière les dépenses de voirie, d'urbanisme, de police, d'hospitalisation qu'implique cette population de personnes âgées, évitant ainsi des dépenses similaires aux autres villes de France d'où ces retraités proviennent. Or cette population méritante aux ressources modestes n'apporte qu'une activité réduite et dépense peu. Ainsi Nice ne peut faire sur ses maigres moyens l'effort de modernisation dont elle ressent la nécessité.

Nous avons donc là l'exemple type d'une ville qui assume, sur le plan touristique et sur le plan général, des tâches nationales pour lesquelles il devient injuste d'espérer qu'elle supportera, seule, les dépenses d'infrastructure.

Il faut absolument créer, à travers son centre urbain, une voie de circulation rapide, permettant d'éviter les bouchons de circulation. C'est là incontestablement une tâche d'intérêt national et il est injuste qu'elle doive en assumer seule les frais.

Si, demain, Nice abandonnait tout projet de voie rapide ou ne voyait pas se réaliser rapidement une voie de contournement, il s'ensuivrait un bouchon tel que la majorité des touristes éviterait de pénétrer en France par Menton et les Français de sortir de France par Vintimille.

On a bien utilisé les fonds d'Etat pour percer le tunnel du mont Blanc dont le rôle primordial est — soyons francs — de faciliter le passage des touristes vers l'Italie. Il serait aberrant que la collectivité nationale se désintéressât de la voie rapide et de la voie de contournement qui, facilitant la traversée de Nice, lui permettraient, d'une part, de réaliser l'écoulement de la circulation et, d'autre part, de retenir les touristes par l'attrait d'un accès immédiat aux sites touristiques.

Il en est de même pour le port de plaisance. Si le port de Nice doit continuer sa tâche nationale d'être le débouché de la Corse, il faut que l'Etat intervienne pour permettre à cette ville touristique d'avoir son port de plaisance.

Il reste le problème purement hôtelier et là encore l'exemple de Nice est typique. En 1927, il y avait dans la catégorie luxe 8 hôtels, il n'en reste plus que 3 en 1963.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Et encore !

M. Diomède Catroux. Toujours en 1927, il y avait à Nice 28 hôtels de première catégorie. Il n'en reste que 14. Il y avait 63 établissements de deuxième catégorie, il n'en reste que 44. La troisième catégorie a perdu 30 hôtels depuis 1927.

En trente-cinq années, le nombre des hôtels de luxe a donc diminué de plus de 60 p. 100, celui des hôtels de première catégorie de 50 p. 100, celui des hôtels de deuxième catégorie de 24 p. 100. Seuls les hôtels de plus basse catégorie ont à peu près conservé leur nombre.

Fait plus grave encore, tous les hôtels de luxe et à quatre étoiles datent d'avant 1914 et aucun hôtel neuf de plus de 120 chambres n'a été construit depuis 1913.

Il y a là une situation absolument anormale, bien que d'intérêt national, si l'on songe que, durant les seules trois dernières années, il s'est construit à Palma 102 hôtels durant la seule année 1962, 78 en 1961 et 98 en 1960, soit près de 300 hôtels en trois ans. A Torremolinos, près de Malaga en Espagne, qui n'existait littéralement pas en 1958, l'on compte actuellement plus de 100 hôtels, dont trois de luxe ; sur la Costa-Brava, plus de 150 hôtels ont été construits en trois ans ; sur la Riviera de Rimini, sur la côte adriatique, plus de 250 hôtels neufs ont été construits durant les trois ou quatre dernières années.

A Athènes, enfin, sept hôtels de luxe ont été construits dans les trois dernières années et deux sont en construction.

La situation est donc très grave. Si l'on songe à l'importance de l'hôtellerie qui est la base du tourisme, lequel à son tour nous apporte des devises presque gratuites puisque aucune importation préalable de matières premières n'est nécessaire, et qui constitue un moyen de rayonnement intellectuel et sentimental extraordinaire pour notre pays, si l'on songe que les industries du tourisme sont par essence des industries de main-d'œuvre, on demeure confondu de constater que la collectivité n'a pas encore témoigné au tourisme un intérêt égal à celui qu'elle a déployé quand il s'est agi d'apporter une aide au complexe sidérurgique de Dunkerque, de reconvertir les chantiers navals, de défendre les industriels de l'industrie frigorifique contre les importations italiennes ou de résoudre les difficultés bretonnes.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Exactement !

M. Diomède Catroux. Or, les difficultés de l'hôtellerie sont essentiellement de deux ordres.

Tout d'abord, la petite hôtellerie, qui travaille souvent de façon artisanale comme un détaillant, est frappée d'une taxe

locale de 8,50 p. 100 sur le chiffre d'affaires alors que les détaillants paient 2,75 p. 100 et que toutes les hôtelleries concurrentes des pays du Marché commun ne paient jamais plus de 2 à 4 p. 100.

La grande hôtellerie, qui travaille essentiellement avec la clientèle étrangère, ne bénéficie d'aucun dégrèvement sur le chiffre d'affaires bien qu'elle réalise une véritable exportation.

On arrive à cette situation aberrante que le coiffeur installé dans un grand hôtel est dégrèvé des taxes indirectes sur les achats faits en voyageurs chèques par des touristes étrangers, alors que l'hôtel lui-même, qui a pourtant attiré ces touristes, supporte l'intégralité de ces taxes.

L'autre difficulté, plus importante encore, est d'ordre financier et s'applique essentiellement aux grands hôtels qui sont en quelque sorte les porte-drapeau sur lesquels est basée notre réputation touristique. Il est évident qu'un prêt équivalent à 50 p. 100 du coût de la construction d'un hôtel neuf, remboursable en vingt ans, à 3 p. 100, est un effort très intéressant. Il n'empêche que, pour construire un hôtel de 200 chambres, il faut investir un milliard et qu'il ne sert pas à grand chose de prêter cinq millions de francs actuels, car aucun hôtelier ne dispose des cinq autres millions.

Le problème fiscal est d'ordre général et en dehors de notre sujet, mais le problème du financement pourrait également être réglé si l'Etat, par le truchement du Fonds de développement économique et social, mettait à la disposition des sociétés de développement régional des sommes que celles-ci pourraient investir dans l'hôtellerie, sous forme de subvention ou de participation, comme cela se pratique couramment quand il s'agit de créer une usine.

Or, dans certaines régions, telles que la Côte d'Azur, le grand hôtel est vraiment l'usine essentielle à l'activité économique par la main-d'œuvre employée et les taxes versées.

Il semble donc évident que l'Etat ne peut continuer à se désintéresser presque totalement des équipements collectifs. Si nous prenons le cas d'une ville comme Nice, il doit, par exemple, faciliter le financement de la voie de traversée rapide et de la voie de contournement, aider à la construction d'un port de plaisance, promouvoir la création de caisses habilitées à prendre des participations dans la création d'hôtels neufs.

Mesdames, messieurs, qu'il me soit permis de citer quelques chiffres qui n'ont été mentionnés ni dans les rapports, ni dans les exposés de mes collègues. Ils méritent d'être médités par le Gouvernement et par tous ceux qui s'intéressent au développement du tourisme, afin que le Gouvernement puisse donner ses structures et son élan au tourisme. Le Gouvernement réalisera alors l'urgence de ses tâches et de ses devoirs.

Alors qu'en 1950, l'Italie et la France n'étaient séparées que par un écart de 450.000 entrées de touristes en faveur de l'Italie — 3.500.000 entrées pour l'Italie et 3.050.000 entrées pour la France — et que ces deux pays recevaient au total deux fois plus de touristes que le reste de l'Europe occidentale, on enregistrerait, neuf ans plus tard, un écart de 3.600.000 entrées en faveur de l'Italie — 8.660.000 entrées pour l'Italie contre 5.052.000 entrées pour la France.

L'Allemagne, qui ne recevait que 1.025.000 touristes en 1950, rattrape la France en 1959 et la talonne avec une entrée identique de cinq millions de touristes. La Suisse, l'Autriche, l'Espagne qui, après un effort d'organisation remarquable, ne recevaient pas : deux millions de touristes — la Suisse — ou moins d'un million — l'Autriche et l'Espagne, dépassent toutes quatre millions de touristes.

Ces chiffres s'interprètent de la façon suivante. Le chiffre du mouvement du tourisme étranger, avec l'accroissement du niveau de vie des individus, a plus que quadruplé en dix ans sur l'Europe. Les experts prévoient pour les dix prochaines années un nouveau bond en avant, un doublement.

La France qui avait une situation privilégiée en raison de ses beautés, de son hospitalité et de sa culture est en train de la perdre. Nous sommes encore au deuxième rang, mais à égalité avec d'autres qui n'existaient pas encore comme concurrents il y a cinq ans. Nous risquons, dans les dix années qui viennent, de tomber au cinquième rang.

Comment peut-on imaginer que dans une Europe unie, dans une Europe du progrès, on puisse défendre sa culture, ses positions économiques, sa langue, si l'on ne fait aucun effort ou si l'on se borne, pour faire connaître son pays, à des efforts dispersés ?

Dans le relèvement économique remarquable de l'Italie, le tourisme prend une place considérable, la première.

Dans cette compétition fraternelle entre les peuples du Marché commun, il n'y a aucune raison pour que nous perdions la bataille.

Je souhaite que le Gouvernement considère le tourisme comme une des industries principales de la France avec toute l'attention qu'il mérite. A cette fin, qu'il ne soit pas seulement

envisagé sous l'angle hôtelier — de bons hôtels sont une condition nécessaire, mais non suffisante — mais également sous l'angle des investissements collectifs. Ces derniers relèvent, en ce qui concerne la plupart des monuments et des sites, de l'action du ministère des affaires culturelles, pour l'organisation des transports et des voies de communication — route, fer, air, mer — du ministère des travaux publics, pour la coordination des efforts de propagande à l'étranger, du ministère des affaires étrangères ou du ministère des affaires économiques.

A ce propos, j'estime que la propagande touristique à l'étranger doit être considérée comme un investissement rentable. Elle doit se fixer des buts à lointaine échéance, donc être conçue, organisée, financée selon un « planing » à long terme mettant en action les moyens les plus modernes de persuasion : télévision, cinéma, radio, facilités matérielles accordées aux touristes étrangers se rendant dans notre pays.

En ce sens, je rejoins l'avis des rapporteurs qui ont défendu l'idée de la création d'une agence de voyage nationale, assez analogue au C.I.T. italien.

Les aménagements collectifs nationaux, départementaux, communaux, exigent par leur importance un effort financier considérable de la part de l'Etat, y compris pour la création et la rénovation de notre appareil hôtelier.

Quant à moi, je souhaite que le ministère des finances réalise l'importance du tourisme pour l'équilibre de notre balance des comptes et qu'en liaison avec M. le Premier ministre, dont dépendent l'aménagement du territoire et l'élaboration, en 1964, du V^e plan quadriennal, on dote le tourisme d'une organisation administrative à la mesure de son importance et d'un budget qui en soit un, afin que la France maintienne son effort culturel et la connaissance juste que l'on a d'elle au rang même de son développement économique.

Nous comptons sur le rattachement du haut-commissariat général au tourisme aux services du Premier ministre pour que ce vœu de tous se réalise. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

M. Marcel Anthonioz. D'excellentes choses ont été dites, de façon particulièrement détaillée, et je suis certain, messieurs les représentants du Gouvernement, que vous êtes parfaitement au fait du problème touristique et à même de répondre à toutes les suggestions, à toutes les inquiétudes exprimées au cours de cette séance.

Aussi, aurais-je dû monter à cette tribune uniquement pour vous remercier et vous féliciter ou alors ne pas y monter du tout. C'est d'ailleurs ce que j'aurais fait si l'occasion ne m'avait été donnée, ce matin, de lire deux articles de journaux dont la teneur m'a causé une grande inquiétude.

Le premier article indique qu'au deuxième « salon de la caravane », qui se tient actuellement à Paris, on a enregistré, au cours de la seule journée de dimanche dernier, des ventes de « caravanes » d'un montant supérieur à trois millions de francs.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Cela va être gai, sur les routes !

M. Marcel Anthonioz. Ainsi, le « caravanning », après le camping et avec lui, connaît une vogue considérable dont il faut se réjouir, certes, mais aussi se préoccuper, car cette forme de tourisme pose des problèmes complémentaires au point de vue de la circulation; requiert l'aménagement d'emplacements dans nos stations et implique une organisation générale.

Au moment où M. le ministre de l'intérieur se propose de rappeler aux maires le code et les règles du camping, il serait souhaitable que des dispositions semblables fussent prises au sujet du « caravanning », car bientôt, dans ce pays où abondent les moutons de Panurge, il n'y aura plus, dans nos stations, que toiles et roulottes. Tout cela est certes heureux, mais encore faut-il éviter l'excès et admettre surtout la nécessité de l'organisation.

M. Duhamel a excellemment rappelé que le tourisme constitue un élément important de l'économie nationale. Pour ma part, je souhaiterais qu'il devint l'un des éléments essentiels de celle-ci. Quels qu'en soient les attraits et l'agrément, je ne pense pas que seuls les villages de toile et les camps de « caravanning » puissent prétendre au rôle de support de notre tourisme national, importateur de devises.

Aussi ma tristesse est-elle réelle lorsque j'évoque le second article, paru hier dans la presse. Ou nous informe, en effet, monsieur le secrétaire d'Etat auprès de M. le Premier ministre, que l'un des plus importants palaces de Savoie est mis en vente. Nous ne savons que trop, hélas ! ce que cela signifie. Nous avons vu si souvent, au cours de ces vingt dernières années,

des annonces de ce genre, qui se sont traduites par la disparition des plus beaux hôtels de notre pays ! M. Catroux évoquait tout à l'heure cette disparition avec une grande objectivité, et pour cause ! la Côte d'Azur a été victime essentiellement — on peut le dire — avec le Massif Central de cette disparition de notre patrimoine hôtelier.

Pourquoi cela ? Pourquoi, alors qu'ailleurs on en construit, cette disparition d'hôtels et cela dans un pays possédant des sites exceptionnels et où professionnels et financiers ont une parfaite connaissance de leur rôle ?

La réponse est simple. En l'état présent de nos structures administratives, économiques et fiscales, les capitaux en ce domaine ne sont pas rentables.

M. Diomède Catroux. Très bien !

M. Marcel Anthonioz. Cependant, on évoque souvent les prix hôteliers français. Non seulement ceux-ci peuvent aisément être comparés à ceux des autres pays concurrents, hormis, bien sûr, les pays ayant une hôtellerie para-étatique et un régime social et des salaires fort heureusement inconnus en France. Mais on doit constater que les prix français n'obéissent pas à la règle élémentaire de rentabilité qui veut que, dans un hôtel fréquenté à 75 p. 100, le prix journalier de la chambre soit d'un montant équivalant au millième de son prix de réalisation.

Si l'on considère que, dans un hôtel à trois étoiles, une chambre représente actuellement un investissement de six à huit millions d'anciens francs environ et, dans un hôtel à quatre étoiles, de dix à quatorze millions — comme le rappelait tout à l'heure M. Duhamel au sujet du projet Hilton, avenue de Suffren — on peut aisément convenir de la non-adaptation des prix français.

Cette constatation est d'autant plus sensible à l'égard des établissements saisonniers, dont la fréquentation ne dépasse pas, dans l'hypothèse la plus favorable, 35 à 40 p. 100. L'application de ces règles est faite depuis bien longtemps dans les pays où se construisent des hôtels. Il n'est pour s'en convaincre, si l'on n'en a pas fait l'expérience personnelle, que de s'informer des prix d'hôtels pratiqués aux Etats-Unis.

Il faut, en conséquence, aborder franchement ce problème, convenir qu'il ne peut y avoir de tourisme économiquement valable sans hôtellerie et confirmer les chances et les possibilités de survie de celle-ci.

Des dispositions fort heureuses ont été prises, notamment en ce qui concerne le crédit. L'application des articles 85 et 72 de la dernière loi de finances sera bénéfique, à condition, bien sûr, messieurs les ministres, que soit enfin pris le décret d'application de l'article 72. Je sais qu'il y a quelques difficultés entre le ministre de l'intérieur, qui voudrait que la commission municipale soit présidée par le préfet, et le ministre des finances, qui voudrait que cette même commission soit présidée par le trésorier-payeur général. En ce qui nous concerne, nous ne voyons aucun inconvénient à ce que cette présidence soit assurée par l'un ou par l'autre ou même par les deux. Mais je vous supplie de faire paraître ce décret.

N'oubliez pas que cet article est prévu comme prenant effet au 1^{er} janvier 1962. Or, nous sommes à la date du 16 janvier 1963. Il importe donc que ce décret intervienne rapidement, car de nombreux projets sont en attente.

A cet effet et après le rapporteur spécial, j'insiste tout particulièrement sur la nécessité de modifier l'assiette des cotisations de sécurité sociale. Hélas ! — je m'excuse auprès de vous, mesdames, messieurs, de cette redite — voilà plus de dix années qu'ici même nous nous exprimons de cette façon. Il faut croire que nous ne l'avons pas assez répété, puisqu'on ne nous a jamais écouté et que les choses demeurent. Elles se sont même aggravées, au moment même où le plafond de la sécurité sociale augmente dans les proportions que vous savez et où les salaires de l'hôtellerie augmentent également dans des conditions qui ne sont nullement compétitives.

Il n'est pas honnête, au siècle de l'automatisation, de ne retenir, comme base de cotisation, que les seuls salaires. C'est condamner ainsi tous les prestataires de service — c'est-à-dire toutes les activités du tourisme — ceux-là même qui accordent les salaires les plus élevés à leurs collaborateurs et employés, à supporter des charges absolument disproportionnées avec l'activité réelle de leur entreprise et, partant, compromettre l'équilibre d'exploitation de celle-ci.

Si, au surplus, l'Etat veut bien considérer les établissements hôteliers comme des producteurs fiscaux, leur reconnaître cette qualité et les soumettre, au lieu et place de la taxe locale au taux majoré de 8,5 p. 100, à la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 6 p. 100 — je dis bien, monsieur le secrétaire d'Etat, au taux de 6 p. 100, car il y a un projet où on est parti de 6 p. 100 pour arriver, à la suite de je ne sais quelle circonstance, à 10 p. 100 ; nous sommes d'accord sur la substitution de la T. V. A. à la taxe

locale, mais de grâce demeurons à un taux raisonnable — si de telles dispositions sont prises, dis-je, notre pays aura peut-être la chance de conserver ses hôtels et — qui sait — d'en construire de nouveaux. Cela serait tout de même bien réconfortant pour le tourisme national, intéressant en même temps pour les finances du pays et cela permettrait au tourisme français de tenir sa véritable place dans l'économie nationale. (Applaudissements.)

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

M. Paul Alduy. Je n'ai besoin que de peu de temps, car je bornerai mes observations à un seul point.

J'ai, en effet, constaté qu'absolument rien dans le budget ou dans les rapports n'est prévu en ce qui concerne la région des Pyrénées. Je rappelle que deux opérations seulement sont mentionnées pour l'équipement collectif des stations de montagne : l'une à Arette, dans les Basses-Pyrénées, et une autre, non définie, dans les Hautes-Pyrénées.

Aucune opération, non plus, ne figure au budget en faveur des ports de plaisance, alors que le IV^e plan avait prévu l'équipement des ports de Banyuls et de Collioure. Nous sommes ainsi dans une situation curieuse : au moment où le Gouvernement espagnol effectue de très grands efforts pour aménager la Costa Brava, la Côte Vermeille demeure à l'abandon.

Je n'en dirai pas davantage. Je désire avoir l'explication de ces lacunes que nous constatons. Malheureusement, à chaque page du budget. Rien ne donne plus l'exemple de l'incohérence, de l'absence d'imagination, de l'absence de décision, en un mot de l'inintelligence que cette prétendue politique du tourisme, en réalité inexistante en France depuis plus de quinze ans.

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

M. René Lamps. Je désire attirer l'attention du Gouvernement sur deux points.

En effet, l'an dernier, le Gouvernement a fait preuve de la plus grande fantaisie dans la fixation de la date des vacances scolaires. Les difficultés qui en découlèrent, jointes à celles résultant du déroulement des examens, ont eu au moins le mérite de bouleverser totalement les prévisions qu'avaient faites de nombreuses familles. Cela s'est malheureusement traduit pour un grand nombre d'entre elles par la renonciation au départ et cela a entraîné des conséquences fâcheuses pour une catégorie intéressante de la population ainsi que pour les hôteliers et les loueurs saisonniers.

Je voudrais donc savoir quelles sont, cette année, les intentions du Gouvernement.

Ma deuxième observation s'adressera plus spécialement à M. le secrétaire d'Etat au budget.

J'avais posé une question à la commission des finances, lors de l'examen du budget de la jeunesse et des sports ; mais je crois qu'elle trouvera normalement sa place dans la présente discussion.

Le paragraphe 2 de l'article 1373 du code général des impôts prévoit que les droits de mutation sont réduits à 1,40 p. 100 pour les acquisitions d'immeubles nécessaires au fonctionnement des services et des œuvres sociales de certaines organisations. Par une décision libérale du Gouvernement, cette mesure a été étendue aux comités d'entreprise pour l'installation de leurs colonies de vacances.

Or, on assiste à un développement considérable du tourisme populaire. D'autre part, l'extension progressive des quatre semaines de congé payé pose le problème de l'organisation des loisirs.

Il serait donc opportun d'aider les organismes qui se consacrent au tourisme et à la culture populaire à installer de nombreux camps de vacances et à prévoir diverses installations susceptibles de recevoir les bénéficiaires des congés payés. Ne serait-il pas possible, afin d'aider ces organisations, d'étendre les dispositions libérales de l'article 1373 du code général des impôts aux organisations de tourisme et de culture populaire ? (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Mesdames, messieurs, j'ai lu d'abord et écouté ensuite avec beaucoup d'intérêt et de profi. les deux excellents rapports de M. Duhamel et de M. Pasquini.

M. Duhamel a présenté une analyse objective, précise, pénétrante des problèmes qu'évoque le budget du tourisme. Quant à M. Pasquini, il a exposé, j'oserais dire, un rapport program-

matique, dépassant l'analyse et la critique, il a développé au nom de la commission de la production et des échanges une véritable politique touristique.

Je les ai écoutés aussi avec sympathie, car, bien que chargé depuis peu de soutenir ce budget devant vous, je partage depuis longtemps leur conviction que le tourisme est une activité susceptible d'apporter beaucoup plus encore à notre pays sur les plans économique, social et humain, ainsi que sur celui de l'aménagement du territoire. Comme eux, je souhaite vivement qu'un effort plus large encore puisse se développer au cours des années prochaines.

A cet égard, je n'ai donc pas été surpris que l'un et l'autre aient voulu souligner ce qui leur paraît être l'inexistence, dans son aspect matériel, et l'insuffisance, quant à ses crédits, du budget du tourisme.

En ce qui concerne la présentation de ce budget, je puis d'ores et déjà indiquer que M. le secrétaire d'Etat au budget a bien voulu accepter — il me l'a promis — que dans le budget de l'année prochaine les crédits du tourisme feraient l'objet d'un fascicule distinct de celui des travaux publics.

Que contiennent les trois chapitres qui constituent le budget propre du tourisme ? Avec les rapporteurs, beaucoup d'entre vous ont exposé la crainte que les crédits inscrits soient insuffisants et que, par conséquent, le développement touristique soit retardé ou, en tout cas, ne soit pas ce qu'on souhaiterait qu'il fût.

Je noterai d'abord qu'en raison même du caractère très limité de ce budget, le développement de l'ensemble des activités du tourisme n'est pas lié exclusivement, directement et proportionnellement au montant des crédits inscrits. En effet — plusieurs orateurs l'ont indiqué — le tourisme est avant tout une affaire d'initiatives privées, une affaire d'initiative tout court. Tout ne dépend pas uniquement des crédits affectés au budget de la propagande ou au fonctionnement du commissariat général au tourisme. D'ailleurs, là où les conditions sont favorables et où les initiatives se multiplient — c'est le cas du tourisme d'hiver — on assiste à un développement considérable qui représente fort heureusement une démultiplication des crédits consacrés à ce titre par les pouvoirs publics.

En outre, ainsi que de nombreux orateurs ont bien voulu le souligner, la mise en œuvre d'une politique touristique nécessite l'intervention d'un grand nombre de ministères et des actions qui s'inscrivent dans différents budgets. Par conséquent, il serait injuste de limiter l'appréciation de l'effort consenti aux trois chapitres que je viens d'évoquer — les chapitres 34-61, 44-61 et 44-62 — qui constituent le budget propre du tourisme.

Par delà ce budget propre, plusieurs d'entre vous, notamment MM. les rapporteurs et M. Catroux, ont redouté que nous ne prenions, sur le plan des investissements, un sérieux retard par rapport aux objectifs que nous assignait le IV^e plan. Je dois dire que cela est vrai, dans une certaine mesure, pour les équipements collectifs, mais non en ce qui concerne les crédits réservés au logement des touristes, c'est-à-dire, particulièrement, à l'hôtellerie.

Touchant l'équipement collectif — soit essentiellement les remontées mécaniques et les ports de plaisance — la commission du tourisme pour le IV^e plan avait suggéré que la dotation du Fonds de développement économique et social atteigne quinze millions de vingt millions et demi de francs par an. En fait, la dotation ne sera que de dix millions en 1963, après avoir été de neuf millions en 1962.

Je dois cependant souligner qu'en raison de l'existence de reliquats de crédits anciens restés inemployés — car les équipements de cette sorte supposent des études dont la mise au point est difficile et, par conséquent, lente — les grands projets établis concernant notamment les sports d'hiver seront financés. Même si des difficultés devaient se présenter, parce que les reliquats auraient été absorbés au cours du deuxième semestre de l'année 1963, nous sommes d'ores et déjà assurés que les crédits du Fonds de développement économique et social pourraient être relayés par des prêts du crédit national. Nous serons ainsi en mesure de faire face à tout ce qui sera susceptible d'être exécuté au cours de l'exercice budgétaire entamé.

En ce qui concerne le crédit hôtelier — hôtellerie, tourisme social, établissements thermaux — la dotation atteint en 1963 le niveau fixé par le plan. J'insiste sur ce point. En effet, la dotation annuelle demandée par le plan est de 108 millions à 159 millions de francs, ces chiffres correspondant respectivement à un minimum et à un optimum entre lesquels il appartenait à la commission du tourisme de déterminer un chiffre définitif.

En 1962, la dotation du crédit hôtelier n'a pas dépassé 100 millions de francs, mais elle atteindra 115 millions en 1963. Il y a donc progrès et nous respectons la fourchette qu'avait fixée le plan. On observe qu'en ce domaine aucun prêt n'a jamais été demandé ; en outre, aucune insuffisance n'est à

craindre en 1963 sauf dans l'hypothèse, hautement improbable, où seraient prêts simultanément plusieurs projets de très grands hôtels actuellement à l'étude.

Enfin, MM. les rapporteurs, en particulier M. Duhamel, ont marqué que les crédits du fonds de développement économique et social affectés au tourisme social — objet des préoccupations légitimes de nombre d'entre vous — leur paraissent bien faibles en valeur absolue et, surtout, en valeur relative puisqu'ils représentent seulement un dixième des prêts d'équipement accordés par ce fonds. Je souligne que, contrairement à ce qu'ils pensent, cette situation regrettable est due non pas à l'insuffisance des crédits, mais à celle des dossiers présentés par les promoteurs. Si l'on dépose trop peu de projets susceptibles de bénéficier de ces crédits, c'est peut-être, j'en conviens, parce que la situation générale faite au tourisme social n'est pas encore assez favorable.

C'est là, en effet, que réside le véritable problème. Il faudra à l'avenir créer les conditions propices à un développement du tourisme social, avant même que d'envisager une augmentation des crédits qui, dans l'immédiat, faute d'un nombre suffisant de demandes valables, ne servirait à rien.

Pour l'information de l'Assemblée je signale que 44 prêts seulement avaient été accordés en 1959 par le crédit hôtelier pour le tourisme social. Ce chiffre était passé à 128 en 1961. Il avait donc triplé. Pendant la même période, le montant moyen des prêts est passé de 76.000 à 115.000 francs.

L'effort accompli est donc important; il reste, cependant, encore loin d'être à la mesure du problème. Mais avant d'aborder la question du tourisme social sur le plan financier, il convient de la poser d'une façon beaucoup plus large.

Enfin, M. Pasquini, au nom de la commission de la production et des échanges, a déploré que le conseil supérieur du tourisme soit rarement réuni. A ce sujet, je précise que, si cet organisme ne se réunit que deux fois par an en séance plénière, il comprend de nombreuses commissions techniques qui, elles — fort heureusement et fort utilement — se réunissent plus souvent, ce qui paraît une bonne méthode de travail; ce n'est pas aux membres de l'Assemblée nationale que je l'apprendrai.

S'agissant des méthodes de propagande et de la commercialisation — préoccupations qui ont été exprimées en fait par tous les orateurs — M. Pasquini a évoqué ce qu'étaient la conception et l'activité de la C. I. T. Je voudrais dire à M. Pasquini que le IV^e plan a effectivement prévu la création d'un organisme de promotion des voyages d'étrangers en France, d'un organisme qui coordonnerait les efforts du commissariat général au tourisme, des transporteurs et des agences de voyages. Cette création est à l'étude; ce n'est pas là une formule, car les travaux sont fort avancés. Le Gouvernement sera amené à se prononcer sur ce problème au cours même de cette année.

MM. les rapporteurs ont bien voulu rendre hommage à l'effort accompli en faveur de l'hôtellerie traditionnelle. Je crois qu'en effet cet effort méritait d'être souligné. Il l'a été. Je n'y insisterai donc pas.

J'arrive à certains points particuliers qu'ont bien voulu évoquer les orateurs qui ont participé à ce débat.

M. Laurin, évoquant les interventions nombreuses et nourries qui ont été les siennes en tant que rapporteur, au cours des années précédentes, a jugé au regard du travail des commissions les efforts du Gouvernement en des termes qui m'ont paru sévères et même injustes.

M. René Laurin. C'est le devoir du rapporteur.

M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Pour lui répondre brièvement, je ne citerai que quelques chiffres concernant l'hôtellerie. Alors qu'en 1958 les crédits inscrits provenaient uniquement d'un reliquat de 1957 et qu'en 1959 ils s'élevaient à 46.340.000 nouveaux francs, en 1961 ils ont atteint 72 millions de francs pour passer en 1962 à 135 millions, ce qui marque tout de même une progression, un effort et des réalisations non négligeables.

En effet, le nombre des chambres créées a été de 3.636 en 1959, de 4.202 en 1960, de 4.312 en 1961. Le nombre des chambres modernisées s'est également élevé de façon sensible.

En ce qui concerne le tourisme social, que l'on a évoqué à maintes reprises, je rappellerai qu'en 1958 il n'y avait aucun camp de tourisme agréé, aucune auberge rurale agréée et que l'on ne comptait que 1.200 gîtes de France. En 1962, nous en étions à 28 camps de tourisme, 150 auberges rurales, 3.500 gîtes de France. Cette progression ne résulte pas du hasard, elle est le fruit d'un effort méritoire du haut commissaire et des membres du haut commissariat général au tourisme.

Je signalerai encore que l'aide du haut commissariat général au tourisme se manifeste par l'octroi de prêts à taux réduit. Le montant de ces prêts, qui était de 1.900.000 francs en 1958, est passé à 9.830.000 francs en 1961, ce qui marque une progression de 300 à 400 p. 100 en trois ans.

M. Laurin a rappelé divers problèmes particuliers, notamment celui des ports de plaisance qui le préoccupe ainsi que plusieurs orateurs. Je reviendrai sur ce sujet dans un instant pour grouper mes réponses.

Je veux remercier M. Boisson de nous avoir donné lecture des vœux du congrès de Biarritz et l'assurer que le haut commissariat général au tourisme en avait déjà connaissance. M. Boisson a insisté sur le nombre de ministères dont l'intervention est nécessaire pour mettre en œuvre une politique touristique. C'est là une question importante sur laquelle je reviendrai également dans un instant.

M. Péronnet s'est adressé le plus souvent, à travers la personne du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, à d'autres membres du Gouvernement, notamment au ministre de l'éducation nationale. Celui-ci, je suis heureux de le signaler, sera au banc du Gouvernement dans deux jours; il aura l'occasion de répondre à M. Péronnet au cours de la discussion d'un autre budget où sa question trouvera place.

Quant au tort porté aux stations thermales par le régime des vacances, je répondrai à M. Péronnet, me plaçant au point de vue du tourisme, que la fréquentation de ces stations au cours de la dernière saison ne me paraît pas confirmer entièrement ses propos.

Si le thermalisme est envisagé strictement sous l'angle social, la diversité des actions et des compétences en matière de tourisme est telle que c'est vers le ministère de la santé publique et de la population et vers la F. N. O. S. S. que je dois orienter les interventions de M. Péronnet. S'il s'agit de considérer le financement du thermalisme et un objectif touristique dépassant les buts proprement sociaux, je dois souligner que le haut commissariat général a fait en sorte que des prêts soient mis à la disposition de ceux qui pourraient présenter des dossiers sérieux. Les réalisations en ce domaine ne dépendent que du fait que la bonne volonté du haut commissariat et du Gouvernement doit être partagée par les responsables du thermalisme.

Plusieurs grands projets existent, fort valables; ils ont été accueillis pour étude, mais n'ont pas encore pu être soumis aux autorités qualifiées.

A M. de Lipkowski je donne l'assurance que ses propos ont été entendus et que nous connaissons bien l'importance des réseaux routiers pour le tourisme — qu'ont évoquée d'autres orateurs — l'importance notamment de l'axe Bordeaux—Royan, pour le tourisme de la Charente-Maritime.

M. Catroux a évoqué la balance des paiements et son évolution. C'est un fait que les recettes ont progressé de façon très appréciable de 1960 à 1962 pour ne citer que les années dont nous connaissons parfaitement les résultats. Pour les neuf premiers mois de ces années, elles ont passé de 1.664 millions et demi de francs en 1960 à 2.076 millions et demi en 1961 et à 2.302.600.000 francs en 1962.

Si le solde bénéficiaire ne progresse pas aussi rapidement qu'on le souhaite, c'est, il convient de le souligner, parce que les sorties ont progressé de façon plus sensible encore, passant de 766 millions de francs en 1960 à plus de 1.300 millions en 1962. Il y a là l'expression chiffrée de ce que plusieurs orateurs ont souligné, à savoir que beaucoup plus nombreux sont aujourd'hui les Français qui vont passer leurs vacances à l'étranger. Ce phénomène implique des sorties de devises accrues vers les pays européens, sorties que la France n'a pas cherché à empêcher.

Elles annulent pour une part la progression de notre chiffre d'affaires procuré par la venue des touristes étrangers.

Je dirai encore à M. Catroux que nous avons pris bonne note de ses observations concernant les plages et le camping. Je puis lui indiquer que sont à l'étude les suggestions intéressantes qu'a présentées l'association des maires de stations classées en vue d'assurer une réglementation satisfaisante du camping et qui correspondre au souci exprimé par l'orateur.

Nous avons pris bonne note de ses suggestions concernant les liaisons routières et, notamment, l'inscription au V^e plan de certaines liaisons particulièrement importantes pour la Côte d'Azur.

Il a évoqué la question des restaurants. A ce propos, je lui répondrai en même temps qu'à M. Anthonioz qui, avec la compétence qu'on lui connaît en la matière, a attiré plus particulièrement mon attention sur les problèmes de l'hôtellerie.

Après les rapporteurs qui l'ont excellemment dit, je répéterai qu'un effort considérable a été accompli en faveur de l'hôtellerie.

En ce qui concerne les investissements spéciaux, je signale à M. Anthonioz, ainsi qu'à M. Catroux, que nous avons déjà marqué notre bonne volonté, plus que par des paroles, en instituant le remboursement forfaitaire de 10 p. 100 des investissements immobiliers.

Je signale également à M. Anthonioz qu'une mesure plus récente — les autres mesures lui étant, ôh combien familières — a étendu aux restaurants de tourisme le remboursement forfaitaire de 10 p. 100 dont je viens de parler et qui, jusqu'alors, était réservé aux hôtels.

Une décision récente autorise le crédit hôtelier à consentir des prêts d'installation aux jeunes hôteliers qui présentent les garanties professionnelles voulues et sont munis du diplôme d'une école hôtelière qualifiée comme celle de Thonon.

M. Anthonioz, qui a lui-même rendu hommage à l'effort entrepris en ce domaine, a souligné l'urgence qu'il y avait à appliquer les décisions prises, et notamment à publier le décret d'application attendu en vertu de l'article 72 de la loi de finances de 1962. Ce décret a été préparé par le commissariat général au tourisme au nom de qui je puis dire que tout le nécessaire a été fait. Mais ce décret dépend, en effet, de plusieurs ministères, d'où sa mise au point un peu délicate. C'est, je crois, le ministère des finances — car il s'agit d'une disposition essentiellement financière — qui en détient actuellement le texte. Le cas échéant, M. le secrétaire d'Etat au budget pourrait donner toute précision à cet égard.

Je crois savoir qu'une réunion interministérielle doit se tenir dans quelques jours. Il y a tout lieu de penser qu'elle permettra de donner rapidement satisfaction à tous ceux qui, comme M. Anthonioz, attendent ces mesures d'application avec une légitime impatience.

Je dirai à M. Alduy que la région des Pyrénées n'est ni oubliée ni ignorée. Qu'il en soit convaincu.

Lorsque la Côte vermeille nous présentera des projets bien au point, ils ne manqueront pas d'être examinés, croyez-le bien.

La situation des ports de plaisance a été évoquée par beaucoup d'orateurs. Une étude est en cours et elle est même très avancée. Je prie les intéressés de croire que nous espérons également aboutir à une solution dans les mois à venir.

D'une façon plus générale, les orateurs ont posé des questions qui concernaient d'autres départements ministériels, d'autres budgets que celui dont je soutiens aujourd'hui la discussion, nombre d'entre eux l'ont d'ailleurs souligné. C'est qu'à la vérité, ainsi que je le disais il y a un instant, une politique touristique véritable ne peut être mise en œuvre que par l'intervention de très nombreux ministères.

C'est pourquoi il a paru nécessaire au Gouvernement de rattacher le commissariat général au tourisme, qui doit concevoir et dans une large mesure coordonner ces actions en faveur du tourisme, au Premier ministre, à l'hôtel Matignon, afin que la synthèse soit plus facile, que l'aménagement du tourisme soit fixé dans des termes très généraux et que la politique touristique puisse être menée en coordination étroite avec celle de l'aménagement du territoire qui dépend maintenant, elle aussi, des services du Premier ministre.

Je confirme ainsi ce qu'a déclaré M. Laurin; incontestablement, des deux hypothèses qu'il a évoquées, c'est l'hypothèse favorable qu'il doit retenir comme étant la bonne. C'est bien pour marquer son intérêt pour le tourisme que le Premier ministre, qui effectivement compte s'y intéresser personnellement, a voulu ce rattachement; c'est aussi pour que la politique touristique bénéficie de l'impulsion et de la coordination qui ne sont possibles qu'au niveau de Matignon.

Je puis donc donner à tous ceux qui manifestent leur intérêt pour l'expansion touristique l'assurance que ce rattachement exprime une volonté réelle de donner une impulsion plus grande encore à l'expansion touristique en France pour le plus grand profit, ainsi qu'ils l'ont souligné, aussi bien de notre économie que de l'aménagement du territoire et en particulier de nombreuses régions peu favorisées par ailleurs.

A ce propos, je souligne que le Gouvernement est tout à fait d'accord avec certains orateurs qui, comme M. Catroux, estiment que le tourisme est bien une industrie et qu'éventuellement un hôtel doit être considéré comme aussi nécessaire à telle ou telle région qu'une usine.

Par conséquent, le Gouvernement est prêt à accorder des primes d'équipement pour des hôtels, mais dans les mêmes conditions que les primes d'équipement accordées aux usines, c'est-à-dire dans les régions où un encouragement est particulièrement nécessaire.

Cet exemple parmi d'autres me permet de conclure en affirmant que le Gouvernement est disposé à utiliser au mieux les modestes crédits qui vous sont demandés dans le cadre de ce budget pour une politique d'ensemble du tourisme qui, partant du Premier ministre lui-même, ne pourra procurer, nous l'espérons, que des avantages plus importants. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T.)

M. le président. Sur le titre III, la parole est à M. de Montesquiou.

M. Pierre de Montesquiou. Monsieur le secrétaire d'Etat, vos déclarations témoignent de l'intérêt que vous portez au problème du tourisme social et je tiens à vous en rendre hommage.

Vous estimerez sans doute avec moi que cette dénomination de « tourisme social » n'est pas au fond très juste. Ce tourisme qui est à la portée des petites bourses devrait avoir un autre nom. Peut-être pourrait-on l'appeler « le tourisme bon marché » ou parler d'installations communautaires, après quoi il conviendrait de définir la politique sociale à pratiquer dans ce domaine, car pour l'instant, il n'existe aucun cadre, aucune doctrine.

Il est très difficile de savoir exactement de quoi il s'agit lorsqu'on parle d'une politique sociale destinée à procurer à l'ensemble de la classe ouvrière le moyen de passer des vacances dans des régions de France où elle pourrait trouver le calme et le repos.

L'équipement du tourisme social a été financé par le F. D. E. S. Malheureusement, les subventions accordées à ce titre, sous forme de bonifications aux associations chargées de la gestion des installations, sont trop limitées, puisque leur montant n'atteint que la somme de 200.000 francs.

Dans le cadre de l'expansion sociale, qui doit à la fois favoriser les loisirs des classes laborieuses de la nation et redonner vie aux départements sous-développés, il est indispensable que des crédits plus importants soient mis à la disposition du haut-commissariat général au tourisme.

Les départements sous-développés et sous-équipés ont à leur portée une industrie que nous pouvons appeler « industrie des vacances ». Celle-ci pourrait, sur le plan philosophique, susciter une meilleure compréhension entre citadins et ruraux, entre ouvriers des villes et agriculteurs et, en même temps, accroître les ressources de nombreux petits agriculteurs, de commerçants et de petits artisans qui vivent dans cette communauté agricole.

Représentant d'un de ces départements, je demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre d'insister auprès de son collègue des finances pour qu'il se montre plus généreux dans l'aide accordée en vue de ces réalisations qui permettront aux familles françaises de passer leurs vacances dans le calme de nos régions.

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

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), au chiffre de 18.960.629 francs.

M. René Lamps. Le groupe communiste vote contre.

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

M. le président. Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), au nouveau chiffre de 309.126.899 francs.

M. René Lamps. Le groupe communiste vote contre en raison de l'insuffisance des crédits prévus à ce titre pour les chemins.

M. le président. Il vous en est donné acte.

(Le titre IV de l'état B, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.)

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 50.100.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 36 millions de francs.

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

[Après l'article 57.]

M. le président. Le Gouvernement a déposé un amendement n° 109 tendant après l'article 57 à insérer le nouvel article suivant :

« Peuvent être intégrés dans le corps des agents supérieurs du ministère des travaux publics et des transports, les chefs et sous-chefs de bureau du commissariat général au tourisme dont le statut a été fixé par le règlement d'administration publique n° 52-876 du 22 juillet 1952.

« Des décrets en Conseil d'Etat fixeront d'une part les modalités suivant lesquelles pourra être effectuée cette intégration

qui prendra effet au 1^{er} janvier 1962 et, d'autre part, les transformations d'emplois correspondantes dans les conditions prévues par l'article premier (5^e alinéa) de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 ».

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, M. le secrétaire d'Etat au budget interviendra sur cet amendement avec plus de compétence que moi-même.

Le Gouvernement, d'accord en fait sur les intentions, mais souhaitant modifier la rédaction, a déposé lui-même un amendement qu'il proposera à l'Assemblée de substituer à celui qui a été déposé par M. Pasquini au nom de la commission.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, excusez-moi de vous interrompre. Vous commettez sans doute une légère confusion. J'ai appelé l'amendement n° 109 qui est effectivement déposé par le Gouvernement, l'amendement n° 107 déposé par M. Pasquini ayant été retiré. C'est pourquoi je n'ai pas eu à l'appeler.

M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. J'ignorais que l'amendement de M. Pasquini était retiré, monsieur le président.

M. le président. Vous avez ainsi satisfaction, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Dans la mesure, en effet, où l'amendement tend à appliquer aux fonctionnaires du commissariat général au tourisme les mesures prises pour la marine marchande, la solution proposée paraît très équitable.

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

M. le secrétaire d'Etat au budget. M. Pasquini ayant retiré son texte, le Gouvernement a substitué à celui-ci un amendement qui porte le numéro 109.

Il s'agit de l'intégration de certains personnels du commissariat général au tourisme dans le corps des agents supérieurs.

Sur le principe même de l'intégration, le Gouvernement ne fait aucune objection. Mais il entend harmoniser ces dispositions avec celles qui sont en vigueur pour la marine marchande, ainsi que vient de l'indiquer M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. C'est là l'objet de l'amendement en discussion.

Il faudra également respecter une certaine proportion. Le texte proposé par le Gouvernement ne mentionne que les chefs et sous-chefs de bureau et renvoie à un décret le soin de procéder aux transformations d'emplois nécessaires.

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

M. le rapporteur spécial. La commission des finances n'ayant pas eu à connaître de cet amendement, puisqu'il vient seulement d'être déposé, s'en remet à la décision de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 109 présenté par le Gouvernement.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

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

— 2 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement, pour une communication.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, le Gouvernement demande que soit retirée de l'ordre du jour de la séance de ce soir la discussion des crédits des charges communes, la discussion des crédits de l'aviation civile et commerciale demeurant seule inscrite.

M. le président. Acte est donné de cette modification de l'ordre du jour.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

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

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (2^e 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) :

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

La séance est levée.

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

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