

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ÉTRANGER : 40 F

(Compte cheque postal : 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

### 2<sup>e</sup> Législature

#### 1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

### COMPTE RENDU INTÉGRAL — 48<sup>e</sup> SÉANCE

#### 1<sup>re</sup> Séance du Jeudi 24 Octobre 1963.

##### SOMMAIRE

1. — Remplacement d'un membre de commission (p. 5481).
2. — Loi de finances pour 1964 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5481).  
*Art. 17 à 34 (suite) et états B et C.*  
**Travaux publics et transports. — III : Marine marchande.**  
MM. Bourges, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ; Bayle, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.  
M. Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.  
MM. Pleven, le président, Denvers, Michaud, Zuccarelli, Cernolacce, Miossec, Blanco, Godefroy, Orvnen, Bardet, Boisson, Teariki, de Lipkowski.  
MM. le ministre des travaux publics et des transports, Achille-Fould, Boulin, secrétaire d'Etat au budget ; le rapporteur spécial.  
*Etat B.*  
*Titre III.*  
Amendement n° 87 de la commission des finances : MM. le rapporteur spécial, Michaud. — Retrait.  
Adoption des crédits du titre III.  
*Titre IV. — Adoption des crédits.*  
*Etat C.*  
*Titres V et VI. — Adoption des crédits.*  
M. le président.  
Renvoi de la suite du débat à la prochaine séance.
3. — Ordre du jour (p. 5499).

##### PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

##### REMPLACEMENT D'UN MEMBRE DE COMMISSION

M. le président. Le groupe des républicains indépendants a désigné M. Icart pour remplacer M. Grimaud à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

Cette candidature a été affichée le 23 octobre à 19 heures et publiée à la suite du compte rendu de la séance du même jour et au *Journal officiel* du 24 octobre.

Elle sera considérée comme ratifiée et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

— 2 —

##### LOI DE FINANCES POUR 1964 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1964 (n° 549, 568).

[Articles 17 à 34 (suite).]

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du budget du ministère des travaux publics et des transports, figurant dans la section III — Marine marchande :

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

### III. — Marine marchande.

#### ETAT B

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

- « Titre III : + 1.935.965 francs ;
- « Titre IV : + 30.454.196 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, 12.250.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 2.630.000 francs. »

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

- « Autorisation de programme, 219.010.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 124.320.000 francs. »

Le débat a été organisé sur 2 heures 30 ainsi réparties :

- Gouvernement, 35 minutes ;
- Commissions, 35 minutes, étant précisé que dans la limite du temps attribué aux commissions la présentation des rapports et avis ne pourra excéder 15 minutes ;
- Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 40 minutes ;
- Groupe socialiste, 10 minutes ;
- Groupe du centre démocratique, 10 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. Bourges, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

**M. Yvon Bourges, rapporteur spécial.** Mesdames, messieurs, l'organisation de nos débats, dont je ne méconnais pas l'avantage, nous oblige à limiter nos observations à l'essentiel. Elle ne me permettra pas de vous rendre compte dans le détail des débats qui se sont déroulés en commission ni de toutes les ombres et de toutes les nuances que nous y avons mises.

Mais, monsieur le ministre, c'est avec intérêt que nous écouterons les explications ou les précisions que la commission des finances a souhaité recueillir de votre part lorsqu'elle a étudié le projet de budget de la marine marchande.

J'examinerai donc les points qui nous paraissent essentiels.

En ce qui concerne l'enseignement maritime, nous nous félicitons, mes chers collègues, de ce que le Gouvernement poursuive avec persévérance la réalisation du programme qu'il s'était fixé pour les écoles de notre marine marchande.

La commission des finances voudrait que ne soit pas oubliée la nécessité de réorganiser certains établissements anciens, notamment l'école de Gravelines et l'école d'apprentissage maritime de Saint-Malo.

Pour cette dernière, un crédit de 50.000 francs est prévu au titre des autorisations de programme. Monsieur le ministre, puisque la municipalité de Saint-Malo met à votre disposition le terrain nécessaire à cette construction et que les plans du bâtiment sont actuellement établis par l'architecte, je souhaite que ce crédit indicatif se concrétise, au cours de l'année 1964, par l'engagement de la construction de ce bâtiment.

Mais surtout, mes chers collègues, je vous propose de marquer combien nous sommes conscients de la nécessité d'adapter le métier de marin aux conditions nouvelles dans lesquelles il devra désormais être exercé. Cette transformation doit évidemment se traduire et se préparer par le perfectionnement de notre enseignement maritime et par l'adaptation de nos écoles à ces nouvelles conditions. Nous souhaitons aussi, monsieur le ministre, que nos établissements d'enseignement maritime soient associés à la promotion sociale des gens de mer de manière à favoriser la reconversion de ces derniers.

Au cours de cette année 1963, un millier de marins français environ ont quitté ou perdu leur emploi.

En ce qui concerne l'institut scientifique et technique des pêches maritimes la commission des finances, sur la proposition de M. de Tinguy, a voté un amendement tendant à réduire les crédits qui nous sont proposés ; la commission des finances a voulu marquer par là son désir que l'institut scientifique et technique des pêches maritimes s'attache davantage à la vulgarisation et à la mise en œuvre pratique des travaux qui lui incombent.

Le crédit affecté à la pêche qui était de 644.000 francs en 1963 est porté à 5 millions de francs au budget de 1964. La commission des finances et l'Assemblée ne peuvent que marquer leur plein accord à cet égard, d'autant qu'au cours de l'année 1962 a été heureusement inaugurée une coopération entre les professionnels et l'administration.

Cependant, votre commission des finances désire à ce sujet présenter quelques observations. Nous devons d'abord souligner la situation difficile de l'industrie des pêches. Le Gouvernement doit suivre une politique de prudence en ce qui concerne les importations de poisson, en provenance notamment de pays qui n'appartiennent pas au Marché commun, celui-ci apparaît de plus en plus comme le cadre naturel dans lequel doit être étudié et recherché l'avenir de la pêche française.

La division des pêches de la commission européenne a tenu une première réunion au mois de juillet à Bruxelles. Nous nous en réjouissons.

Monsieur le ministre, il est problème sur lequel je dois ensuite tout particulièrement attirer votre attention tant en mon nom personnel qu'au nom de la commission des finances unanime, je crois savoir que la commission de la production et des échanges, dont notre collègue M. Bayle nous présentera excellemment l'avis, s'est fait l'écho de la même préoccupation :

Je veux parler du projet de réglementation du chalutage côtier.

Ce projet est certes légitime dans ses objectifs : nous sommes conscients de la nécessité de préserver l'avenir de la pêche française en protégeant les fonds de repeuplement. Cependant, la pêche côtière fait vivre une partie très importante de notre population du littoral, population travailleuse, courageuse et généralement de condition modeste. Les activités de la pêche côtière constituent un élément très important aussi bien sur le plan de l'économie générale que sur le plan social et humain.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous désirons obtenir de votre part, à l'occasion de ce débat, des indications très précises sur les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la réglementation du chalutage côtier, notre préoccupation étant que cette réglementation tienne le plus large compte des réalités humaines.

J'évoquerai enfin une affaire qui, depuis le mois de février dernier, de ma part et de celle de plusieurs de nos collègues, a fait l'objet d'interventions répétées dans cette enceinte : je veux parler des dégâts occasionnés par le gel aux installations ostréicoles.

Nous avons bénéficié de l'appui précieux du crédit maritime pour faire face à ces sinistres. Nous avons souhaité que le fonds d'aide aux victimes des calamités naturelles puisse intervenir et nous serions heureux de savoir, monsieur le ministre, ce qu'il est advenu de notre demande.

Sur ce point également, nous voudrions être assurés — car cela nous paraît légitime — que les dispositions du projet de loi qui doit être déposé prochainement devant le Parlement, tendant à garantir notre agriculture contre les calamités naturelles, seront étendus, comme il se doit, aux calamités qui peuvent atteindre les élevages maritimes.

J'en viens à l'armement naval, secteur essentiel de nos activités nationales, aux implications multiples, économiques, sociales, en raison du très grand nombre de travailleurs qui en dépendent et, enfin, internationales parce qu'une marine, à travers ses bâtiments et son armement, est le reflet de la posi-

tion de son pays dans le monde. Cette année, les allocations d'aide à l'armement naval sont, hélas ! en sensible diminution puisque les crédits sont ramenés de 39 millions de francs en 1963 à 35 millions pour 1964.

Les motifs invoqués font état d'une amélioration, non contestable mais peut-être passagère des frets. Nous remarquons cependant que les crédits qui avaient été votés en 1963 seront sans doute intégralement consommés puisque, selon les informations qui m'ont été communiquées, on constate qu'au titre de l'aide à barème les chiffres des quatre premiers mois étant pris pour base, les dépenses prévisibles seront de 26 millions de francs en année pleine, tandis que 13 millions de francs seront utilisés pour l'aide spécifique. Nous avons remarqué aussi, dans le même temps, que les deux sociétés d'économie mixte bénéficieront d'une majoration de leurs subventions qui devraient passer, selon les propositions du Gouvernement, à la somme de 102.500.000 francs en 1964. L'Assemblée ne manquera pas de remarquer combien ces deux données paraissent contradictoires.

Nous ne pouvons, donc, que nous étonner d'une telle réduction de crédits.

Un second point nous préoccupe : celui qui tient à la situation de notre armement dans le monde, en particulier, du fait de l'évolution de la situation dans les pays d'Afrique et tout spécialement d'Afrique du Nord.

Notre trafic avec l'Algérie est revenu à son niveau de 1952. C'est surtout l'avenir de ce trafic et des relations maritimes avec ces pays qui nous préoccupe. En fonction de l'évolution interne de ces pays, nous souhaitons obtenir de votre part, monsieur le ministre, à l'occasion de ce débat, des précisions sur les vues du Gouvernement à cet égard, et les perspectives qui paraissent ouvertes à l'armement français.

Dans l'immédiat, nous sommes préoccupés par des projets de vente de navires. Si ces cessions peuvent résulter d'une nécessité budgétaire interne, il n'en reste pas moins que, sur le plan économique, notre armement retrouvera demain ces mêmes navires qui lui feront concurrence sur les lignes maritimes.

Nous estimons que certains trafics nouveaux ou anciens doivent être ouverts ou protégés. Comme on parle le mieux de ce que l'on connaît, je citerai, outre l'exemple du trafic Port-Vendres-Oran, qui est menacé de passer sous pavillon étranger, celui qui intéresse ma région : le trafic Southampton-Saint-Malo, dont la suppression est envisagée à partir de 1965.

Dans le même temps, nous apprenons qu'un armement norvégien mettra en service, au mois de mars prochain, un bateau qui assurera la liaison Southampton-Cherbourg et qui, deux fois par jour, amènera cent trente véhicules sur le continent.

Nous aurions donc souhaité qu'avant d'abandonner des navires ou de les céder à l'étranger, les responsables de notre armement, en fonction des besoins de certaines régions ou des possibilités de certains trafics, s'attachent à l'étude de voies nouvelles. Nous avons sans doute vécu trop facilement à l'abri du pavillon et les données de l'avenir ne sont plus les mêmes.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que notre armement soit encouragé par le Gouvernement dans le sens de la recherche d'un renouvellement de ses débouchés. C'est pourquoi, dans la conjoncture actuelle de transformation, d'évolution et aussi d'incertitude, nous estimons malvenue une réduction des crédits d'aide à l'armement. La commission des finances comme certainement l'Assemblée, monsieur le ministre, souhaitent beaucoup que vous nous fassiez savoir si des propositions nouvelles ne pourraient nous être soumises par le Gouvernement et en tout cas que vous nous donniez l'assurance que l'aide dont notre armement aura besoin pour continuer à s'affirmer sur le plan international ne lui sera pas ménagée en 1964.

Je dois, enfin, monsieur le ministre, vous dire notre satisfaction d'avoir vu proroger l'aide à l'armement au cabotage que vous proposez et surtout qu'elle le soit pour une période de trois ans. On s'éloigne ainsi de la pratique des prorogations annuelles, qui ne sont pas souhaitables. Un minimum de planification est indispensable pour les investissements des armateurs.

En ce qui concerne la construction navale, domaine, extrêmement sensible et délicat, les informations qui nous ont été données font apparaître une évolution lente mais conforme aux données du plan.

Se penchant sur ce problème, mes chers collègues, votre commission des finances a exprimé le souhait que la reconversion des chantiers navals soit orientée par le Gouvernement dans un sens utile à l'économie nationale.

Certains de nos collègues, soucieux de faire face aux difficultés que nous rencontrons dans la mise en œuvre des programmes de constructions immobilières, ont souhaité que les chantiers navals soient encouragés dans la voie de la préfabrication d'éléments servant à la construction d'immeubles.

L'aspect social des problèmes de la reconversion des chantiers est essentiel. Je le souligne pour marquer s'il en était besoin l'intérêt que le Parlement ne cesse d'y porter.

En ce qui concerne l'exploitation des compagnies de navigation d'économie mixte, j'ai dit, mes chers collègues, que la subvention serait en 1964 majorée, du fait de l'application des conventions qui les lient à l'Etat français.

J'en viens à l'établissement national des invalides de la marine au financement duquel le budget de l'Etat participe sous forme d'une subvention. Considérant les charges que l'E. N. I. M. assume, en particulier au titre des pensions des marins pêcheurs qui ne cotisent pas, ou du fait des bonifications pour services militaires, nous eussions souhaité que la participation du budget général s'inscrive sous forme de « contribution de l'Etat », plutôt que d'une subvention.

Surtout, nous désirons que le montant des retraites serre de plus près la réalité. Le salaire forfaitaire est une notion très largement dépassée du fait de la part croissante prise dans les rémunérations d'activité par les indemnités et accessoires de salaires, aussi paraît-il légitime qu'il ne soit plus la base exclusive des pensions ou qu'il soit révisé, ou encore que la détermination des retraites s'accomplisse à partir de la notion de « salaire fiscal », dont l'administration des finances fait état dans l'imposition des revenus.

J'ai noté, monsieur le ministre, avec la commission des finances, vos projets de réforme de la fiscalité maritime. L'intention est bonne et nous nous en sommes félicités. Nous avons retenu, en particulier, votre proposition de détaxer le carburant et votre volonté de simplifier le nombre des taxes. Il est apparu essentiel à votre commission des finances comme à votre rapporteur spécial qu'à l'occasion de cette réforme ne soit pas instituée une fiscalité frappant spécifiquement les inscrits maritimes.

Votre commission des finances, mes chers collègues, a bien conscience que nous sommes dans une période d'évolution. Si nous avons tous la certitude que l'évolution des techniques et des données économiques va transformer les activités maritimes, il demeure que l'avenir de notre marine marchande contient beaucoup d'incertitudes et qu'en conséquence, nous ne pouvons agir qu'avec prudence.

C'est cette prudence que traduit le budget qui nous est présenté. La commission des finances, dont je suis l'interprète, vous propose de l'adopter.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que vous nous apportiez à l'occasion de ce débat des précisions sur les points sur lesquels j'ai cru devoir insister spécialement et que vous définissiez aussi précisément que possible, dans l'immédiat, la pensée et l'action du Gouvernement concernant l'avenir de notre marine marchande. (Applaudissements.)

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

**M. Marcel Bayle, rapporteur pour avis.** Mesdames, messieurs, après le très intéressant rapport de M. Bourges et pour respecter la discipline des temps de parole, mes explications seront très brèves.

La commission de la production et des échanges, dans sa séance d'hier matin, s'est félicitée des augmentations de crédit accordées à la pêche en général et, plus particulièrement, à l'organisation du marché du poisson, ainsi que des augmentations dont bénéficierait la rénovation du sauvetage côtier et la promotion sociale des gens de mer. Elle n'a pu que prendre acte de l'augmentation de la subvention de quatre millions de francs aux services maritimes d'intérêt général que notre collègue M. Bourges vient d'évoquer mais, en revanche, après le rapporteur de la commission des finances, je crains que la diminution de crédit de quatre millions de francs des allocations compensatrices en faveur de l'armement naval ne constitue une mesure peu opportune.

Le marché mondial des frets continue à traverser une crise grave et la commission de la production et des échanges demande instamment, si la récente amélioration des taux de frets ne se poursuivait pas en 1964, que des crédits supplémentaires soient accordés sur ce point par la voie d'un collectif.

On constate, en effet, et tel est l'objet de la seconde partie de l'avis qui vous a été distribué au nom de notre commission, que la crise maritime mondiale est toujours aussi profonde et les observations présentées l'an dernier à ce sujet gardent toute leur valeur.

La flotte active mondiale a encore augmenté en 1962 et 1963, plus faiblement certes que les années précédentes, et son âge moyen a continué à s'abaisser. Le résultat, à la fois sur l'activité des chantiers navals et sur le marché mondial des taux de frets, d'une telle surabondance de navires est qu'une crise grave et prolongée pèse sur les transactions.

Vous trouverez dans le rapport écrit quelques indications chiffrées sur la construction navale, tant mondiale que française pendant les années 1962 et 1963 et votre rapporteur se contentera de préciser ici que de gros efforts de conversion sont poursuivis par les chantiers navals français puisque aussi bien, au 1<sup>er</sup> juillet 1963, 6.522 salariés avaient été retirés de l'activité navale et que le retrait de 4.500 salariés supplémentaires était à l'étude. Rappelons que le IV<sup>e</sup> plan avait prévu que, d'ici 1965, 12.000 salariés seraient retirés de l'activité navale et affectés à d'autres productions.

Quant à l'armement naval, si l'année 1962 a été extrêmement mauvaise quant aux indices relatant les taux de fret, il faut noter en 1963 une amélioration sensible de ces indices à la suite des grosses commandes de grains formulées par les Etats de l'Est.

Par contagion, ces commandes, bien qu'adressées principalement aux Etats-Unis, et transportées par conséquent pour la plus grande partie sous pavillon américain, ont eu un effet favorable sur le marché mondial des frets.

Une telle évolution est-elle durable? Les avis sont extrêmement partagés. Certains pensent que ce nouveau courant de trafic se poursuivra dans les prochaines années. D'autres, moins optimistes, font observer que tout relèvement des taux de fret amène les compagnies à réarmer des navires précédemment désarmés et à augmenter ainsi la flotte active, rendant plus dure, s'il est possible, la concurrence internationale; cette concurrence a d'ailleurs pour effet immédiat de faire à nouveau baisser les taux de fret.

Il faut, par conséquent, attendre encore quelques mois pour savoir si la tendance favorable constatée au cours de l'été se maintiendra ou si ce ne fut qu'un feu de paille. Quoi qu'il en soit, l'armement français se heurte à deux problèmes particulièrement difficiles à régler.

Tout d'abord, il s'agit de la conversion des bâtiments précédemment affectés aux lignes d'Afrique du Nord et qui voient se tarir leur trafic. Cette conversion n'est évidemment pas chose aisée car, d'une part, les places dans d'autres trafics sont fort chères et la concurrence y est acharnée et, d'autre part, ces navires étaient très adaptés aux trafics auxquels ils étaient destinés et, par conséquent, très spécialisés. Il faut donc, pour eux, soit trouver un trafic analogue, ce qui n'est pas tellement facile, soit les adapter aux exigences techniques de nouveaux trafics. Tout cela ne se fait pas sans difficultés financières et économiques et l'on rejoint ainsi le deuxième problème de notre armement.

Le chiffre d'affaires de l'armement français paraît se dégrader d'année en année, en raison de la diminution du trafic sur certaines lignes et de la diminution de la part prise par le pavillon dans le trafic de nos ports et surtout en raison des coûts d'exploitation des navires français, plus importants que chez nos concurrents et augmentant sans cesse.

Une telle situation se traduit bien évidemment par une diminution du rythme d'amortissement et, par conséquent, des possibilités d'auto-investissement. Un tel phénomène paraît d'autant plus grave que, justement pour lutter dans ce contexte international de concurrence, il faut avoir les navires les plus modernes permettant d'assurer des transports chaque fois meilleurs et à moindre prix.

Dans le rapport écrit, notre commission s'est particulièrement attachée aux problèmes posés par la pêche en mer, puisque le budget paraît cette année accorder à ce secteur de substantielles augmentations.

Votre commission ne peut que se féliciter de telles décisions comme elle se félicite des efforts d'organisation des marchés tentés par la profession sur l'instigation de l'Etat et avec son aide qui passe, cette année, de 550.000 francs à 5.550.000 francs. Mais, en face de ce chiffre, il faut rappeler que le produit des taxes professionnelles, volontairement instituées par les intéressés eux-mêmes, se monte pour les trois produits con-

cernés, sardine, thon et morue, à près de 12 millions de francs.

Vous trouverez dans l'avis écrit le détail des actions ainsi menées et je ne crois pas nécessaire d'y revenir à cette tribune. Vous trouverez aussi dans ce même avis l'analyse d'une étude faite par le C.R.E.D.O.C. sur la distribution du poisson, qui montre toute la complexité du problème et la difficulté de lui trouver une solution mais, en même temps, la nécessité de rechercher cette solution, en raison de l'importance considérable des intérêts en cause pour la recherche de l'amélioration de la qualité et pour l'augmentation de la consommation du poisson en France.

Avant de conclure, la commission m'a demandé d'évoquer, comme d'ailleurs l'a fait M. Bourges, le problème de la réglementation du chalutage côtier, ainsi que celui que posent les conventions internationales relatives à la détermination des eaux territoriales.

Vous savez, monsieur le ministre, combien ces deux mesures — dans leur domaine respectif — inquiètent nos pêcheurs et notre commission serait heureuse que vous vouliez bien faire part des intentions du Gouvernement à cet égard.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission de la production et des échanges m'a chargé de vous dire qu'elle donnait un avis favorable à l'adoption du budget de la marine marchande. (Applaudissements.)

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

**M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.** Mesdames, messieurs, me voici devant vous pour vous présenter le premier des trois budgets de mon département.

Il est de tradition que le ministre remercie les rapporteurs de la clarté et de l'objectivité de leur exposé. Mais, lorsqu'il s'agit de MM. Bourges et Bayle et lorsqu'on a apprécié, comme je l'ai fait, la qualité de leurs interventions, ce n'est plus la tradition, c'est une sincère gratitude qui dicte le remerciement. (Applaudissements.)

La stabilité ministérielle n'a pas que des avantages. Nous en éprouvons, en ce moment précis, l'un des inconvénients.

Pour les auditeurs, c'est toujours le même homme qui vient leur parler des mêmes problèmes.

Pour le ministre, qui a fait des promesses, se trouver devant des juges, quelles que soient leur bienveillance, leur compréhension et leur connaissance des problèmes, est une épreuve difficile. Mais c'est aussi l'occasion fructueuse d'un retour en arrière. Il ne suffit plus de tracer de lumineuses perspectives, il faut aussi, au ministre, faire le bilan d'une année d'activité, qu'il s'agisse des questions sociales qui relèvent de son département ou des problèmes économiques dont il doit connaître.

Je traiterai d'abord des problèmes humains, ceux de la formation et de la protection des gens de mer en premier lieu, ceux de la sécurité sociale des marins, en second lieu.

Dans le domaine de l'enseignement, nos efforts ont porté et continueront de porter sur une réforme des programmes et sur une réorganisation de la structure même des enseignements. L'objectif que nous nous proposons est une meilleure liaison entre les divers ordres d'enseignement et entre ceux-ci et la vie économique.

Les programmes de formation des officiers de la marine marchande ont été révisés en fonction de l'évolution des techniques et dans le but de former des hommes utilisables dans toutes les branches de l'économie nationale.

Nous avons, en effet, le devoir de penser à l'avenir de nos officiers et de leur ménager la possibilité de se reconverter, à un moment de leur carrière, si l'évolution économique les y obligeait.

Je partage entièrement sur ce point les idées exprimées par M. Bourges dans son rapport.

L'apprentissage maritime lui-même devra tenir compte de l'évolution des techniques modernes et des fonctions à bord, de la prolongation de la scolarité obligatoire. La spécialité des services du pont et de la machine devra tendre à s'estomper, toujours dans le même esprit.

Pour l'enseignement et l'apprentissage à la pêche, des programmes nouveaux et la réforme des brevets actuels sont à l'étude.

Une expérience va être tentée pendant l'année scolaire 1963-1964 à l'école nationale de la marine marchande de Saint-Malo. Pour la première fois, l'enseignement maritime va être chargé de former des patrons de pêche. Il fera appel aux services de la *Thalassa*, navire de recherches de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes. Ce navire embarquera les futurs patrons qui apprendront à naviguer et à pêcher sur leurs lieux de travail habituels. Cela va exactement dans le sens d'une assistance pratique aux pêcheurs, telle qu'elle est souhaitée par vos deux rapporteurs.

Cette modernisation des programmes doit s'appuyer sur une infrastructure parfaitement adaptée. A cet égard, pour l'enseignement maritime, le plan de constructions scolaires élaboré en 1953 est en bonne voie d'achèvement. Il ne reste plus qu'à réaliser l'école de Marseille. Les plans en ont été dressés; les premiers travaux ont déjà été entrepris. Cette école permettra une expérience intéressante puisqu'elle groupera une école nationale chargée de la formation des états-majors des navires et une école d'apprentissage maritime pour la formation des marins.

Une collaboration très étroite sera ainsi assurée dans la formation entre deux ordres d'enseignement qui, jusqu'à présent, j'en conviens, ont été trop séparés.

Pour l'apprentissage maritime, le budget prévoit la construction d'une école à Saint-Malo. La faiblesse des autorisations de programme accordées pour 1964 ne signifie en aucune façon que cette opération ne sera pas lancée et conduite avec toute la célérité qu'elle mérite.

Enfin, dans le domaine de la pêche, sont prévus la construction et l'équipement d'une école à la Rochelle.

Refonte des programmes, réorganisation des enseignements, modernisation des infrastructures, telles sont donc les caractéristiques principales de l'action de mon département en ce domaine.

En matière de travail maritime se posent deux problèmes complémentaires, celui de la remise en ordre des rémunérations et celui de l'organisation du travail à bord.

La remise en ordre des rémunérations relève, certes, des discussions directes entre les organisations professionnelles des armateurs et du personnel navigant. Mais il est bien entendu que l'administration sera « étroitement associée » aux conversations paritaires qui ont été engagées.

Quant à l'organisation du travail à bord, elle relève dans une large mesure du domaine réglementaire. J'ai d'ores et déjà soumis aux organisations professionnelles le texte du projet qui doit remplacer le décret du 31 mars 1925, avec l'intention d'aboutir à un texte définitif avant le 1<sup>er</sup> avril 1964.

Les textes n'ont de valeur que s'ils sont appliqués. Aussi ai-je entrepris une réforme de l'inspection du travail et de la navigation maritime dont vous trouvez la trace dans le projet de budget pour 1964. Cinq postes supplémentaires d'inspecteur y figurent qui permettront de développer l'embarquement de missions d'inspection à bord des navires.

Dans le même esprit, des médecins et des gens de mer ont déjà été appelés à effectuer des missions d'étude, soit à bord de pétroliers, soit surtout à bord de navires de pêche industrielle où les conditions de vie, vous le savez, posent des problèmes délicats. Je donne à l'Assemblée l'assurance que cette action sera poursuivie.

Il est enfin un domaine dans lequel un effort particulier s'imposait, celui de la surveillance et du sauvetage en mer.

Le développement de la navigation de plaisance, dont il y a lieu, bien entendu, de se féliciter, a malheureusement pour contrepartie un accroissement des risques encourus par les plaisanciers.

Il nous a conduit à prévoir un renforcement sensible du dispositif de contrôle et de sauvetage littoral. Des moyens nouveaux seront donc mis en œuvre, en collaboration étroite avec la marine nationale et les autres départements ministériels. J'ai obtenu que la dotation budgétaire consacrée au sauvetage passe de 1.400.000 francs à 2.500.000 francs.

J'en viens au second élément fondamental de la condition des gens de mer, la sécurité sociale.

Deux séries de problèmes se posent à l'établissement national des invalides de la marine: organisation et régime de prévoyance et de retraite des marins.

Je ne surprendrai personne en disant que le fonctionnement de l'établissement national des invalides de la marine

n'était pas satisfaisant; nous en avons suffisamment parlé dans cette Assemblée. Des progrès sérieux peuvent être déjà constatés. La liquidation des prestations de maladie et d'invalidité est en voie de centralisation. Pour le moment, vingt-six quartiers d'inscription navale sont pris en charge sur les quarante-deux qui existent en métropole.

Le centre de Paris liquide à l'heure actuelle près de 2.000 feuilles de maladie par jour. Les retards qui avaient pu être observés, comme dans les autres caisses de sécurité sociale, pendant la période des vacances sont d'ores et déjà résorbés et les décomptes se font désormais dans des délais très réduits.

Les arrêtés de concession de pensions, de mensuels sont devenus bi-hebdomadaires. Quant aux paiements, ils sont effectués par un centre mécanographique dont le fonctionnement, très récent, s'améliore à chaque échéance.

Il restera à tirer de cette réforme, touchant les méthodes de travail et l'organisation des services centraux, certaines conséquences quant à la structure des services extérieurs. Nous nous y emploierons au cours des prochains mois.

Pour ce qui est du régime de retraite, un décret du 17 septembre 1963 a permis de majorer de 5 p. 100 les pensions servies dans les catégories les plus défavorisées.

D'autre part, je fais étudier actuellement les modalités selon lesquelles l'ensemble des pensions pourra être relevé en application des accords de salaires passés le 12 août 1963 entre les syndicats et les armateurs.

Enfin, dans le régime de prévoyance, j'ai fait poursuivre l'étude d'une réforme du décret-loi de 1938 afin de mettre ses dispositions en harmonie avec l'évolution la plus récente du droit de la sécurité sociale, sans pour autant atténuer les avantages qui sont la contrepartie légitime des risques particuliers inhérents au métier des marins. Il s'agit d'une œuvre de longue haleine, qui se poursuivra avec la coopération du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine.

J'en arrive maintenant à la partie de mon exposé qui concerne les problèmes d'ordre économique intéressant la marine de commerce — armement et constructions navales — et les pêches maritimes.

La situation de l'armement naval impose à nos armateurs un sérieux effort de reconversion. Mon département met en œuvre tous les moyens dont il dispose — qui ne sont pas toujours très grands — pour aider à cette reconversion. Je veux toutefois mettre l'accent sur quelques mesures positives.

Le ministre des finances a accepté d'amender le régime de l'impôt sur les sociétés pour la construction navale et l'armement. Mais, en réalité, la solution d'avenir ne pourra résulter que du progrès technique. C'est ce à quoi s'emploient les services responsables en matière d'équipement naval.

Il est indispensable que la flotte marchande française cherche à compenser par une supériorité technique marquée le handicap lié à ses charges d'exploitation.

Doté désormais d'un budget d'études au titre de la recherche scientifique et technique, le secrétariat général de la marine marchande a entrepris en 1963 la réalisation d'un programme d'études fondamentales et appliquées, essentiellement destinées à diminuer le prix de revient du transport maritime français et portant sur les techniques nouvelles du matériel naval — navires à ailes portantes en particulier — et sur l'amélioration de la productivité des navires de commerce, notamment par l'automatisation des appareils propulsifs.

De plus, mon administration favorise, dans l'attribution de l'aide à la construction des navires de commerce, ceux dont les caractéristiques techniques les placent à la pointe du progrès. Elle doit poursuivre et amplifier ses efforts en 1964 puisqu'il vous est demandé dans ce budget un crédit de 830.000 francs contre 500.000 en 1963.

Quant à l'aide à l'armement, sa diminution est liée à une amélioration du niveau des frets, dont votre rapporteur a clairement montré l'existence. Dans ces conditions, il était normal que la politique de stabilisation fit, là aussi, sentir ses effets et demandât quelques sacrifices.

D'ailleurs, on ne peut exactement comparer la situation des compagnies mixtes et celle des compagnies privées pour démontrer que si l'on augmente la subvention accordée aux premières, il est illogique de diminuer l'aide allouée au secteur privé.

D'une part, la hausse, même transitoire, des frets intéresse beaucoup plus les compagnies privées, à la fois parce que les compagnies nationales transportent plus de passagers que les compagnies privées et parce que, dans le trafic de marchandises, la hausse est particulièrement sensible sur le *tramping*, activité qui n'est pas exercée par les compagnies mixtes.

D'autre part, les compagnies nationales sont soumises à certaines servitudes que ne connaissent pas les compagnies privées. Celles-ci peuvent, elles, former une ligne trop fortement déficitaire; mais combien de fois ne nous est-il pas demandé que les compagnies nationales reprennent, pour la défense d'intérêts considérés comme essentiels, telle ou telle ligne abandonnée par les armements privés? Ni quant à la structure du trafic, ni quant aux servitudes, les deux cas ne sont donc exactement comparables.

Je reconnais toutefois que la situation de l'armement français est difficile et je me propose d'en suivre attentivement l'évolution, notamment en recherchant de nouveaux trafics pouvant aider à la reconversion de la flotte.

Dans cet esprit, je ferai étudier si le passage d'un certain nombre de navires, de lignes protégées par le monopole de pavillon à des lignes nouvelles, ne justifie pas une demande de révision de l'aide.

Pour en terminer avec l'armement, je voudrais souligner, comme vous l'avez fait, monsieur Bourges, que l'aide au cabotage a été reconduite pour trois ans. L'assurance qui est ainsi donnée aux armateurs d'une permanence de l'aide devrait les inciter à s'équiper.

Les difficultés de l'armement se répercutent évidemment sur l'activité de la construction navale. Les ordres de construction reçus par les chantiers français sont insuffisants pour remplir les carnets de commandes de façon satisfaisante. Mais, dans cette situation préoccupante, se manifestent pourtant quelques germes d'espoir.

Tout d'abord, la situation des moyens et des petits chantiers ne devrait pas inspirer d'inquiétudes immédiates si la commande de principe passée par le gouvernement coréen est confirmée, ce que nous avons tout lieu de croire.

En second lieu, la part de la construction française dans les commandes mondiales n'a pas diminué.

Mais il est bien évident que l'effort de conversion des chantiers doit être poursuivi activement, dans l'intérêt même des entreprises et de leur personnel.

En matière de conversion des entreprises, j'ai tracé en avril 1963 les grandes lignes de la politique que mon département compte suivre à cet égard.

Plusieurs réunions interministérielles ont, par la suite, permis de prendre un certain nombre de mesures visant notamment: la prorogation du décret du 27 octobre 1960 relatif à l'aide spéciale temporaire jusqu'au 30 décembre 1964; la fixation du taux de cette aide à 20 p. 100 forfaitairement pour tous les programmes de conversion partielle assurant le réemploi de 500 salariés au moins; l'appel aux autres départements ministériels pour faciliter, par des commandes, l'activité des chantiers.

A ce jour, 7.000 salariés ont été retirés des activités navales, soit 58 p. 100 du chiffre prévu pour le IV<sup>e</sup> plan, qui est de 12.000 par rapport à l'effectif de 1959.

Ces progrès sont dus pour moitié, il faut y insister, aux programmes de conversion interne entreprise par les chantiers eux-mêmes.

De nouveaux progrès doivent être attendus dans un proche avenir. C'est ainsi que de nouveaux dossiers admis aux procédures spéciales de financement, correspondant à une masse d'investissement de près de 160 millions, doivent permettre la conversion de plus de 4.500 salariés nouveaux. Compte tenu de la diminution normale des effectifs résultant de départs volontaires ou de départs en retraite, on peut estimer que, selon toute vraisemblance, les objectifs fixés par le IV<sup>e</sup> plan seront atteints en 1965.

Cette amélioration relative de la situation ne peut se poursuivre que si la volonté de la profession reste ferme. L'an dernier, je m'étais attaché à définir et à souligner ses responsabilités. Ces responsabilités demeurent.

Problème international, la crise de la construction navale doit aussi trouver des solutions sur le plan international. Il convient que tous les pays renoncent, au moins pour un temps, à tout

accroissement de leur potentiel dans ce secteur suréquipé. Telle est la position que la France défend au sein de l'organisation européenne de coopération et de développement qui, pour la première fois, s'est saisie en 1963 du problème des chantiers.

Sur le plan de la Communauté économique européenne, le Gouvernement français soutient qu'une politique commune en matière de construction navale est indispensable pour protéger cette industrie dans les six pays.

Il est à prévoir que cette progression devra prendre la forme d'une aide d'un niveau commun chez les partenaires de la Communauté.

J'en arrive à la situation de la pêche maritime, qui est également préoccupante. Je ne reviendrai pas sur les raisons de cet état de choses, clairement analysées par vos deux rapporteurs.

Pour faire face à la situation, un certain nombre de moyens sont traditionnellement utilisés. Je me suis attaché à les renforcer mais j'ai cherché aussi à définir une politique nouvelle et j'ai pu obtenir les moyens nécessaires pour la mettre en œuvre.

Examinons d'abord l'action des services de la marine marchande dans les secteurs traditionnels.

Dans le secteur de la réglementation, l'évolution des principes du droit de la mer a des incidences profondes sur l'accès aux lieux de pêche. Après l'Islande, la Norvège et le Canada, la Grande-Bretagne, à son tour, paraît vouloir s'écarter de sa politique traditionnelle quant à la limite des trois milles. Nous avons accepté, en accord avec nos partenaires de la Communauté économique européenne, de participer à une conférence qui se tiendra à Londres le 3 décembre prochain, pour discuter des limites de pêche en mer du Nord et dans les mers voisines.

Cette évolution nous oblige, de notre côté, à prendre les mesures indispensables pour repeupler les fonds proches de nos côtes et pour les défendre contre une exploitation abusive. C'est ainsi que mon département ministériel étudie actuellement une nouvelle réglementation du chalutage côtier en fonction des travaux de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, réglementation qui contiendra, d'une part des dispositions plus restrictives en ce qui concerne l'usage du chalut à petites mailles, dont la nocivité n'est contestée par personne, et qui prévoira, d'autre part, la création de réserves côtières assorties, pour certaines, d'action de repeuplement des fonds. L'ensemble de ces mesures doit ainsi s'insérer dans un plan général à l'échelon international et national.

Certes, ces réglementations nouvelles, en particulier celle du chalutage côtier, préoccupent dont les rapporteurs se sont fait l'écho, ne seront pas sans apporter un certain trouble dans l'économie et la structure de la pêche artisanale.

Il est capital, toutefois, que les pêcheurs se rendent compte qu'elles sont les conditions même de la survie de leur activité.

J'ai l'intention, je le confirme à M. le rapporteur Bourges, de prendre toutes dispositions en vue de faciliter la reconversion que cette mesure ne manquera pas d'entraîner, notamment en prévoyant une période de transition et en aidant les pêcheurs à s'adapter à la situation nouvelle.

J'attache aussi la plus grande importance aux problèmes de la recherche scientifique appliquée au domaine de la pêche.

Pour ce qui a trait à la recherche scientifique le IV<sup>e</sup> plan a mis à juste titre l'accent sur la nécessité d'accroître l'effort dans ce domaine.

Pour remplir des tâches aussi multiples que complexes, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes doit disposer de moyens plus importants. Les crédits demandés ont permis ou permettront l'achèvement des nouveaux laboratoires de Boulogne et de Sète et des bâtiments destinés à abriter l'institut à Nantes. Ils permettront également la mise en service, en 1964, d'un nouveau bateau de recherche de 19 mètres. Nous continuerons ainsi à orienter plus encore l'activité de l'institut vers les recherches essentiellement pratiques.

J'en viens à la réglementation du commerce extérieur en matière de pêche.

En ce qui concerne les pays autres que ceux qui ont adhéré au traité de Rome, nous avons réussi jusqu'à présent à préserver certaines positions capitales en matière de contingents et de droits de douane, les droits du tarif extérieur commun ayant été, il y a quatre ans, maintenus à un niveau relativement élevé, à la demande de la France.

Dans une période difficile d'adaptation et de reconversion nous continuerons à défendre cette position de principe.

Quant au problème plus secondaire des sardines marocaines, qui préoccupe à juste titre votre rapporteur, il est difficile de revenir sur les accords internationaux en vigueur. J'ai obtenu, d'une part, que le contingent annuel admis en franchise de douane soit réduit de 1.000 tonnes et, d'autre part, que les importations soient suspendues d'août à septembre, pendant la saison de pêche. J'ai aussi demandé à mon collègue des affaires étrangères la réduction du contingent d'importation qui sera négocié dans le cadre du prochain accord. C'est à peu près tout ce que nous pouvons faire en la matière.

En face des moyens d'action traditionnels dont je viens de parler, quels peuvent être les éléments d'une politique dynamique dans le secteur de la pêche et les moyens nécessaires pour la mettre en œuvre ?

Les deux objectifs de cette politique doivent être, me semble-t-il, l'organisation des marchés, d'une part, l'amélioration des conditions d'investissement dans l'industrie des pêches, d'autre part.

Dans une première phase, l'organisation prévue concerne trois secteurs : la grande pêche salée, le thon, la sardine.

Les professionnels, conscients de l'effort à accomplir, se sont imposé eux-mêmes certaines des contributions auxquelles il serait souhaitable d'accorder un caractère parafiscal dès 1964.

Pour la grande pêche, il s'agit de permettre l'exportation de plus de la moitié de la production qui ne peut trouver place sur le marché intérieur.

Pour le thon, le problème est de parvenir à exporter le surplus résultant de l'accroissement de la flotte de « thoniers clippers » congélateurs.

Pour la sardine, il convient de dégager les moyens nécessaires pour financer la congélation et le stockage du produit à la production, le stockage et le warrantage au stade de la transformation. Cela a pour but de remédier à l'irrégularité de la production, considérablement augmentée depuis deux ans par le démarrage de la pêche en Méditerranée.

Je compte développer le secteur de la distribution du poisson, en défendant d'une manière systématique une politique de qualité à tous les stades de la production et de la distribution, en cherchant aussi à orienter la consommation vers des espèces moins connues et moins chères.

Enfin, un effort tout particulier sera fait en faveur de la conchyliculture pour reconstituer les gisements naturels et pour accroître le nombre des concessions accordées sur le domaine public maritime.

Il est indispensable que l'Etat soutienne ces actions d'organisation, tout au moins pendant une période transitoire, et les crédits que je vous demande pour 1964 doivent permettre d'amorcer cette politique. En effet, ces crédits, quoique faibles en valeur absolue, ont été portés de 55.000 francs à plus de cinq millions et demi, soit plus de dix fois le chiffre de l'an dernier.

Dans le domaine des investissements, je me suis employé à rechercher pour les professionnels de la pêche de meilleures conditions de crédit par la diminution du taux de l'intérêt et par l'extension de la durée des prêts.

Ces mesures sont justifiées, pour ce qui concerne la pêche industrielle, par la nécessité de prévoir dès à présent la construction d'unités plus importantes munies de perfectionnements tels que le chalutage par l'arrière ou les moyens de surgélation.

Pour la pêche artisanale, les conditions du crédit maritime mutuel se rapprochent davantage de celles généralement pratiquées à l'étranger, mais là encore le développement des pêches lointaines exige des investissements plus importants qui devront être facilités par le taux et la durée des prêts.

A ce titre, j'ai demandé l'augmentation de la dotation du crédit maritime mutuel, non seulement pour les prêts individuels, mais également pour les prêts collectifs afin de favoriser la création de nouvelles coopératives.

Enfin, le projet de budget qui vous est soumis prévoit une augmentation de 33 p. 100 des crédits affectés au plan de relance des pêches, afin d'améliorer l'efficacité des actions entreprises, notamment dans le domaine de la productivité et dans celui de l'organisation des structures industrielles et commerciales.

On a dit souvent que le budget de la marine marchande était un budget conservateur et étriqué. Je revendique le premier de ces adjectifs. Défendre une industrie menacée, conserver de ses activités celles qui ont des chances économiques de se poursuivre, reconvertir les autres, n'est-ce pas là la première des tâches qui sont imparties au ministre chargé de la marine marchande ?

Mais il faut aussi songer à l'avenir et, pour l'avenir, le budget recèle des promesses : effort sur les dépenses d'enseignement, conversion de la construction navale, soutien accordé à la pêche, effort en faveur de la recherche scientifique.

A longue échéance, le progrès technique né de cette recherche devrait conduire à des changements fondamentaux : dans la structure du prix de revient et la situation des armements, en premier lieu par une réduction des charges d'exploitation ; dans le domaine social ensuite, par le rajeunissement des équipages employés sur des navires plus productifs. Le passage à bord plus rapide, de marins plus jeunes, suppose la formation de ceux-ci aux techniques nouvelles, mais aussi, comme je l'ai déjà dit pour les officiers, une formation générale qui leur permette de se reconvertir sans dommage vers les activités non maritimes. Encore faudrait-il que le régime de sécurité sociale soit repensé pour faire face à ces conditions nouvelles de travail.

C'est, mesdames, messieurs, en fonction de ces espoirs et de cette politique que je vous demande d'adopter le budget de la marine marchande. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

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

M. René Pleven. Mesdames, messieurs, je félicite M. Bourges et M. Bayle de leurs rapports dont j'ai apprécié, comme vous tous, la netteté et la lucidité. Je leur demande toutefois la permission de leur présenter une suggestion pour l'année prochaine.

Chacun de nos budgets annuels se situe dans un cadre quadriennal qui a été approuvé par le Parlement : celui du IV<sup>e</sup> Plan. Le plan avait prévu que la marine marchande, contrainte aux adaptations difficiles dont vient de parler M. le ministre, réaliserait un programme d'investissements plus faible qu'au cours du III<sup>e</sup> Plan. Ce programme devait cependant comporter l'acquisition de 840.000 tonnes de jauge brute, d'un montant de 1.430 millions de francs, à la charge des armateurs. La marine marchande devait être ainsi mise en condition d'accroître son activité de 17 p. 100.

En ce qui concerne les chantiers de construction navale, le plan prévoyait des investissements d'un montant de 350 millions de francs, ayant le double but de maintenir l'accroissement de la productivité au niveau de la concurrence étrangère et d'assurer une conversion vers d'autres activités industrielles, de façon à assurer le emploi de 10.000 salariés de 1961 à 1965.

Il me semble désirable qu'à l'avenir nous puissions, à travers le budget, faire le point de l'exécution du plan. La première question que je pose à M. le ministre est alors celle de savoir si les objectifs qui avaient été fixés, lors du vote du IV<sup>e</sup> Plan, pour 1964 — dont ce sera la troisième année — ont été maintenus ou révisés par le Gouvernement. En tout état de cause, quelle étape le budget de 1964 va-t-il nous permettre de franchir pour atteindre les objectifs que le Parlement avait approuvés en ratifiant le IV<sup>e</sup> Plan ?

Je me permets aussi de présenter une autre observation préliminaire. La façon traditionnelle dont nous situons le rang de la flotte française dans le monde, en la classant d'après le tonnage de l'ensemble des navires battant pavillon français, me paraît assez désuète et ne permet pas de se faire une idée exacte de la situation de notre pavillon.

Le volume du commerce maritime mondial est évalué chaque année par les grandes institutions internationales que vous connaissez. Or ce qui situe la place d'une marine marchande, tout autant que son tonnage, c'est la part qu'elle assume dans l'ensemble du trafic mondial. Des navires désarmés sont un actif, mais un passif aussi. Dans toutes les industries, nous distinguons la capacité de production de la production tout court. Je crois que nous devrions faire de même pour la marine marchande et j'exprime le souhait qu'à l'avenir, à l'occasion de l'examen du budget, nous soyons informés sur ce point.

Sur la base des renseignements qui lui avaient été donnés, le rapporteur de la commission des finances, M. Bourges, a pu

cependant nous apporter une indication très précieuse : en 1962, le pavillon français a transporté 62 p. 100 des importations françaises et 41 p. 100 seulement de nos exportations. Cette dernière proportion est fort basse et je demande au Gouvernement s'il a bien fait tout ce qu'il fallait pour qu'elle soit meilleure.

La France a été en 1962-1963 grande exportatrice de blé. Elle a passé avec la Chine populaire des contrats de vente portant sur 810.000 tonnes. La Chine, à ma connaissance, n'a pas de flotte transocéanique et par conséquent il aurait paru naturel de réserver au pavillon français une partie du transport de ces cargaisons. Or, toutes les ventes ont été traitées F. O. B. et on pouvait voir en février 1963, dans un port comme la Rochelle, par exemple, des navires allemands charger, l'un 12.000 tonnes, l'autre 14.000 tonnes pour la Chine populaire et des navires polonais en faire autant. Ensuite, nous avons vu des navires grecs, libériens, norvégiens emporter le blé français vers la Chine communiste, cependant que nous désarmions des navires et laissions nos équipages sans emploi.

Comment ne pas comparer cette façon de procéder avec l'attitude qui a été prise il y a quinze jours par le président des Etats-Unis qui a mis comme condition à toutes les livraisons de blé à l'U. R. S. S. qu'elles seraient en priorité assurées par des navires américains ! Si nous jetons les yeux vers d'autres directions, nous constatons ce qui me paraît une énergie insuffisante dans la défense de notre pavillon.

Par exemple, le trafic maritime entre la France et la Tunisie est réglé, si je suis bien informé, par l'accord franco-tunisien du 27 octobre 1958, publié au *Journal officiel* du 5 avril 1960. Mais, à la suite d'un accord officieux, non publié au *Journal officiel*, entre le Gouvernement français et le Gouvernement tunisien, 50 p. 100 du trafic doit être effectué par l'armement français et 50 p. 100 par un organisme tunisien qui s'appelle la COTUNAV. Cet accord a été conclu malgré les protestations de l'armement français qui savait que le nombre des navires battant pavillon tunisien était insuffisant pour justifier une telle répartition du trafic. Non seulement on a passé outre à cette protestation mais, en contradiction avec la lettre et l'esprit même des accords, on a toléré l'affrètement de navires étrangers par la COTUNAV, malgré l'augmentation du potentiel maritime tunisien et malgré les disponibilités d'espace sur les navires français effectuant déjà ce trafic.

Les armements français et tunisiens se sont alors mis d'accord pour un sous-affrètement de navires français à la Compagnie tunisienne de navigation, ce qui aurait justifié la suppression totale des affrètements de navires étrangers.

Cependant, au cours du premier semestre 1963, nous avons vu, pour assurer le trafic France-Tunisie — j'insiste bien sur le fait qu'il s'agit du trafic entre nos deux pays — nous avons vu, dis-je, encore des dérogations acceptées pour l'affrètement d'un navire allemand comme *L'Urania* ou d'un navire italien comme *L'Excelsior*, qui ont été affrétés par la Compagnie tunisienne de navigation.

Autre exemple de notre mollesse. La France s'impose et impose à ses consommateurs de substantiels sacrifices financiers pour venir en aide aux Etats africains de la côte occidentale d'Afrique en achetant, au-dessus des cours mondiaux, des arachides et des tourteaux. Jusque vers le milieu de l'année 1962, la part du pavillon français dans ce trafic était de 50 p. 100. Je souhaiterais savoir ce qu'elle est aujourd'hui. En tout cas, en janvier 1963, elle était déjà tombée à 40 p. 100.

Je suis persuadé qu'il eût été possible d'obtenir que la Chine transporte au moins la moitié de ses achats de blé à la France sous pavillon français, d'obtenir que la Tunisie accorde une part plus importante de ses transports maritimes au pavillon français et, en tout cas, qu'elle respecte les engagements qui avaient été pris ; je crois que l'on aurait pu obtenir aussi que le transport des arachides, achetées à un prix préférentiel, soit effectué également sous pavillon français.

Tant que les Américains et un certain nombre d'autres pays emploieront des procédés de ce genre pour défendre leurs intérêts maritimes, dans tous les accords par lesquels nous consentons une aide financière au développement économique de certains Etats, nous devrions prévoir que le transport des matériels et des marchandises dont nos crédits permettent l'acquisition aera, en contrepartie, assuré par des navires français.

Je demande donc au Gouvernement de nous donner des assurances précises sur ce point. Elles seraient utiles pour le moral de la marine marchande, tout autant pour celui des marins et des officiers que pour celui des armateurs, qui sont fort touchés par la durée de la crise mondiale et par les conséquences du

marasme des relations maritimes entre la France et l'Algérie. Il était évident que la fin des hostilités devait, au mieux, ramener le trafic entre la France et l'Algérie à son niveau d'avant 1956.

Combien je me sens d'accord avec notre rapporteur lorsqu'il demande qu'avant de vendre ou de désarmer des navires, il soit procédé plus sérieusement à l'étude des autres débouchés et emplois possibles.

N'aurait-il pas été possible, avant d'abandonner les navires, de faire l'expérience de lignes d'essai du type de celles que les Norvégiens vont justement ouvrir entre l'Angleterre et la France ? Je ne vois pas pourquoi, en effet, nous n'aurions pas pu nous aussi, même au prix d'une aide temporaire, occuper nos navires et nos marins.

Je laisse à mon collègue de groupe, M. Michaud, le soin d'évoquer les problèmes de la pêche. Je me contenterai, monsieur le ministre, de vous rappeler que l'année dernière j'avais posé le problème de la limite des eaux territoriales et je vous avais demandé quelle était la position française à ce sujet.

Vous n'aviez alors répondu que le Gouvernement n'envisageait pas l'extension des eaux territoriales à douze milles en raison des répercussions que cette décision pourrait avoir sur d'autres pêches qui sont pratiquées à proximité de côtes étrangères, anglaises notamment. J'avais parfaitement compris votre réponse.

Mais, vous l'avez déclaré il y a un instant, depuis ce débat la situation a rapidement évolué. Le Danemark a décidé d'appliquer à dater du 12 mars 1964, c'est-à-dire dans cinq mois, la limite des eaux territoriales autour des îles Féroë et du Groënland. Cette décision a probablement déterminé l'Angleterre à dénoncer, à partir du 15 mai 1964, la convention des pêches dans la mer du Nord, en vigueur depuis 1882. Cette dénonciation affecte tous les signataires de la convention dont la France. Simultanément, l'Angleterre a dénoncé, avec effet à partir du 24 juin 1964, le règlement franco-anglais des pêches, vieux de 120 ans puisqu'il datait de 1843.

15 mai 1964, 20 juin 1964, ces dates sont singulièrement proches. L'Angleterre avait annoncé qu'elle inviterait la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, signataires de la convention dénoncée, à se réunir avec l'Espagne, l'Islande et l'Irlande afin d'arriver à une nouvelle convention.

Vous venez de nous annoncer que cette conférence allait prendre place le 5 décembre. Puis-je vous demander un plus de précisions que vous ne nous en avez donné sur les questions qui seront à son ordre du jour ? Pouvons-nous savoir quelle sera la composition de la délégation française et quel concours technique elle trouvera auprès de cet Institut scientifique et technique des pêches maritimes dont les crédits ont été retranchés par la commission des finances pour marquer sa désapprobation de la manière dont il fonctionnait ?

Vous allez nous demander de rétablir ces crédits — et évidemment nous les rétablirons — en nous promettant de réformer les méthodes suivies par cet Institut. Mais j'ai eu la curiosité de me reporter deux ans en arrière, au rapport sur le budget de 1962 qui était alors présenté par notre collègue M. Christian Bonnet. Celui-ci avait déjà énuméré avec beaucoup de précision, comme l'a fait cette année encore M. Bourges, les critiques portées contre l'Institut. Puis-je vous demander quelles dispositions ont été prises pour en tenir compte, notamment dans un domaine où différentes nations étrangères paraissent s'engager hardiment, celui du repeuplement des eaux ?

Ne serait-il pas possible de publier, en annexe au budget de la marine marchande ou au rapport sur la marine marchande, un rapport annuel sur l'activité de l'Institut et les résultats obtenus au cours de l'année ?

J'ai fait allusion au moral de la marine marchande qui connaît un sérieux malaise. Ceux d'entre nous qui vivent dans des régions côtières constatent une véritable désaffection de leur métier chez de nombreux marins et officiers dont les familles comparent les obligations, les dangers et les servitudes du service à la mer avec les avantages des professions terriennes. Dans la comparaison de ces avantages, vous savez que le régime des pensions joue un rôle très important.

Je vous félicite d'avoir renoncé à modifier le régime de pensions des inscrits maritimes de la mytiliculture. Je vous félicite aussi d'avoir publié le décret sur le salaire forfaitaire au profit des petites catégories. Mais je me permets de vous rappeler qu'il existe aussi des catégories moyennes, par exemple celles qui vont jusqu'à la onzième. Lorsqu'elles comparent leurs pensions aux retraites civiles ou militaires ou à celles des différentes entreprises des secteurs nationalisés, les personnes de ces catégories moyennes observent avec beaucoup d'amertume

que malgré les séparations et le travail de nuit qu'impose le métier de marin, le jeu des primes, qui n'entrent pas dans le calcul des pensions, maintient celles-ci à un taux qui pose un très sérieux problème de rattrapage.

J'aurais donc souhaité quelques informations supplémentaires sur l'état des travaux de la commission que vous avez chargée de faire l'étude de l'ensemble de ces problèmes et savoir à quelle date on peut espérer que les nouvelles mesures que vous venez d'annoncer à la tribune seront effectivement promulguées.

Vous savez combien la plupart des marins sont attachés à leur vieil Etablissement des invalides. Ils le sont aussi à l'inscription maritime. Je vous demanderais quels sont les effectifs actuels du corps des administrateurs et combien de quartiers sont actuellement dépourvus de titulaires au nom de la coopération. Les marins et leurs familles comprennent de plus en plus mal qu'on laisse pendant plusieurs mois des quartiers peuplés sans titulaire pour donner satisfaction par priorité aux demandes d'aide technique présentées par certains Etats.

En conclusion, je ne dissimulerai pas une certaine inquiétude. Très justement le rapporteur a défini le budget de la marine marchande comme un budget qui ne compromet rien, comme un budget d'attente et de transition. Ce sont là des qualités négatives, que nous trouvions déjà dans le budget précédent et dans celui qui venait avant lui. D'année en année, nous reportons les grandes questions qui se posent pour la marine marchande et les pêches sans jamais y apporter de solution, qu'il s'agisse de l'harmonisation des conditions de concurrence entre les lignes aériennes et les lignes maritimes subventionnées, de l'équilibre financier de l'Etablissement des invalides, de son régime de fiscalité, de la protection des espèces et des fonds, des coûts d'exploitation de nos navires et même de la loi sur la pollution par le mazout et les déchets pétroliers dont, dans une récente réponse à une question écrite, vous m'avez annoncé le prochain dépôt.

J'en arrive à me demander si depuis qu'elle n'est plus gérée par un département ministériel autonome, la marine marchande, quelle que soit la valeur de ses secrétaires généraux qui ne sont pas en cause, jouit dans les conseils ministériels de toute l'attention et de l'audience que mériterait le rôle qui est le sien dans un pays dont les façades maritimes sont aussi étendues que celles de la France et qui prétend maintenir une influence dans toutes les parties du globe. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

**M. le président.** Je demande aux membres du groupe auquel appartient M. Pleven de bien vouloir tenir compte de l'extrême libéralisme avec lequel ont été décomptées les dix minutes dont disposait l'orateur.

Sinon, mesdames, messieurs, il serait vain d'espérer voter en première lecture le budget pour le 9 novembre.

**M. René Pleven.** Deux heures et demie de discussion ont seulement été prévues pour un budget aussi important que celui de la marine marchande.

Ce n'est pas beaucoup !

**M. le président.** Vous n'avez pas lieu de protester, je le répète, monsieur Pleven. Je demande que votre exemple ne soit vraiment pas suivi.

**M. René Pleven.** Cela ne m'empêche pas de protester.

**M. Max Lejeune.** Autant afficher le projet de budget et le voter tout de suite ! Cela irait plus vite.

**M. le président.** Ce ne serait pas constitutionnel, monsieur Lejeune.

**M. Max Lejeune.** La procédure qui nous est imposée ne l'est guère plus !

**M. le président.** La parole est à M. Denvers pour dix minutes.

**M. Albert Denvers.** Rassurez-vous, monsieur le président, je vous épargnerai une seconde peine en m'efforçant de rester dans la limite du temps qui est imparti à mon groupe, d'autant plus que je veux laisser à mon collègue Blancho le temps de s'expliquer, lui aussi, sans dépasser les dix minutes qui nous ont été accordées.

J'ai pris beaucoup d'intérêt aux rapports déposés et aux explications données par M. Bourges et par M. Bayle. Sur un grand nombre de points qu'ils y ont développés, je donne mon accord.

Sur ces problèmes, ces choses et ces hommes de la mer, voilà quinze ans qu'à l'occasion de chaque discussion budgétaire je m'efforce d'appeler l'attention des pouvoirs publics.

Les vicissitudes de notre marine marchande, de nos flottes de commerce et même de pêche continuent d'affecter gravement l'avenir d'un secteur économique important pour notre pays.

Alors que dans les années écoulées nous assurions par notre réseau maritime marchand les deux tiers de nos importations et près des trois cinquièmes de nos exportations, voici que cette année nous descendons, pour les exportations, au-dessous de ces 60 p. 100.

Un problème est donc posé. Je n'y insisterai pas. D'ailleurs le Parlement me semble avoir maintenant pris conscience de l'importance du rôle que joue dans un pays comme le nôtre la marine marchande qui, grâce à son activité, économise au Trésor d'importantes quantités de devises.

Monsieur le ministre, sans doute à bâtons rompus, je voudrais appeler votre attention sur des questions qui me préoccupent et touchant plus particulièrement la pêche maritime, M. Blancho devant vous entretenir de la marine marchande.

Vous vous êtes étendu sur l'avenir de nos pêches maritimes. L'an dernier déjà vous en aviez, en réponse à nos observations, indiqué notamment : « La pêche maritime se trouve dans une situation délicate en raison de l'aggravation constante de la concurrence étrangère. Sa protection dans le passé est aujourd'hui rompue par le libre échange et le Marché commun, et cela d'une façon irréversible. 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 ».

En déclarant cela, monsieur le ministre, vous étiez parfaitement conscient que l'avenir serait compromis si des mesures n'étaient pas prises dans le secteur de la pêche maritime.

Je reprendrai aussi certains propos tenus par M. Morin devant l'assemblée générale du comité central des pêches : « C'est ainsi qu'en Allemagne et en Grande-Bretagne d'importants crédits d'Etat ont pu être dégagés en faveur de la pêche. La France, d'autre part, est sans doute la seule puissance qui n'ait pas apporté le même effort en faveur de l'armement à la pêche. De l'examen de la situation actuelle de la pêche, on arrive donc à la conclusion que la pêche française devra s'adapter à des conditions nouvelles d'exploitation par un effort de la profession mais aussi grâce à une intervention plus poussée des pouvoirs publics. »

C'est sur ce point que nous insistons. Si nous considérons que les professionnels eux-mêmes doivent d'abord faire l'effort nécessaire pour assurer l'avenir de leur profession, nous estimons que ce secteur a néanmoins besoin d'une aide importante des pouvoirs publics.

Dans ce domaine, des propositions ont déjà été faites par les professionnels. Ils ont notamment demandé, aussi bien pour la marine marchande que pour la flotte de pêche, d'aménager les barèmes d'aide à la construction navale et d'étendre cette aide même aux navires de moins de 50 tonneaux utilisés par la pêche artisanale, d'établir un système combiné d'octroi de primes à la fois pour la démolition de navires inadaptés et inadaptables et pour la construction d'unités de pêche appropriées aux fonctions nouvelles du moment.

Vous en avez parlé, et à maintes reprises, au sein de la commission des finances, nous avons insisté pour que l'aide se traduise à la fois par un allongement de la période d'amortissement des emprunts consentis, et par un accroissement du taux de bonification d'intérêt. Si vous permettiez la combinaison de l'un et l'autre, vous feriez un très gros progrès dans le sens d'une aide des pouvoirs publics.

Le crédit maritime mutuel, vous le savez, est doté de crédits insuffisants. Je note cependant que, dans le budget de 1964, des crédits supplémentaires lui seront consentis. Mais il reste, hélas ! tellement à faire que je crains que même une augmentation substantielle des possibilités de financement du crédit maritime mutuel ne suffise pas pour répondre aux besoins et aux demandes.

Les professionnels ont donc demandé, en faveur des pêches maritimes et de toutes leurs industries, la mise en place d'un concours financier de l'Etat relativement plus important et que les unes et les autres soient aussi poussées à l'organisation des marchés.

L'hiver dernier, j'ai connu cette situation paradoxale : alors que les pêches étaient abondantes dans nos ports, le poisson

était toujours vendu au même prix au stade de la consommation. Il y a là quelque chose qui ne va pas. Entre producteur et consommateur manque encore toute une organisation des marchés vers laquelle il est indispensable de s'orienter. J'insiste pour que, sur ce point, vous fassiez tous les efforts nécessaires. Vous êtes d'accord sur le principe, puisque vous en avez pris l'initiative; encore faut-il maintenant passer à la pratique.

Je marquerai encore en quelques mots la nécessité de rattraper le retard dans la programmation de nos écoles d'apprentissage maritime et de nos écoles d'enseignement professionnel. Je crois savoir que le plan mis sur pied il y a quelques années est loin d'être appliqué conformément aux prévisions.

Il faut donc, dans ce domaine aussi, faire l'effort nécessaire — j'y insiste tout particulièrement.

J'en arrive maintenant — et ce sera ma conclusion — aux problèmes des hommes. Les hommes, ce sont nos marins, dont le nombre va en diminuant pour toutes les raisons exposées tant par M. Plevin que par les rapporteurs. Ce nombre ne dépasse plus guère 50.000. Vous dites, monsieur le ministre, qu'il faut songer à les reconverter. Rassurez-vous! Ils le font déjà. Mais, derrière eux, c'est l'avenir de la pêche qui est en cause. S'ils renoncent à leur métier, c'est parce qu'il n'a plus de débouchés, plus d'avenir possible et que même leur système de pensions, pourtant très ancien puisqu'il date de Colbert, semble compromis. Il semble que, sur ce dernier point notamment, on ne leur ait pas donné des assurances suffisantes.

Je me réjouis, moi aussi, des efforts d'organisation entrepris pour le bon fonctionnement de l'établissement national des invalides de la marine et je rends hommage à tous ceux qui y contribuent. Mais il importe maintenant que la réorganisation du travail de l'établissement soit complétée par une réforme du financement permettant l'octroi de pensions décentes.

M. Paul Cermolacce. Très bien!

M. Albert Denvers. La gamme des vingt catégories de pensions est trop large. Il faut la réduire et faire en sorte que les pensions s'améliorent en commençant par la base.

Monsieur le ministre, vous avez fait dans ce sens un premier pas qu'il faut renouveler. Je tiens à rappeler les engagements pris l'an dernier, en attendant qu'aboutisse cette réforme, promise d'année en année, de faire disparaître quelques injustices dont nous sommes unanimes à souhaiter la disparition. C'est notamment le sort des veuves d'avant 1950 qui sont traitées différemment des veuves d'après 1950. C'est le cas aussi des veuves de marins morts accidentellement, qui se voient refuser les annuités consenties dans le régime général, dans la fonction publique et dans le secteur des sociétés nationales.

Vous avez dit l'an dernier que vous étiez d'accord avec nous sur ce point et que vous pourriez nous présenter cette année les satisfactions souhaitables. Je me souviens du débat qui a eu lieu alors dans cette Assemblée. M. le secrétaire d'Etat au budget avait conditionné cette légitime revendication à la réforme générale touchant notamment les conchyliculteurs puisqu'il s'agissait d'eux en la circonstance.

Tels sont les points sur lesquels je voulais appeler votre attention, monsieur le ministre. Nous avons le devoir de faire prendre parfaitement conscience à l'opinion publique du rôle et de l'utilité économique de la marine marchande et des pêches maritimes.

Faisons tout ce qu'il faut à la fois pour les choses et pour les hommes. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du rassemblement démocratique.)

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

M. Louis Michaud. Etant donné le temps de parole très limité qui m'est imparti, je résumerai mon intervention et vous m'excuserez par avance du caractère décousu qu'elle revêtira nécessairement.

Comme les orateurs qui m'ont précédé je regrette que ce débat ne reflète absolument pas l'importance, pour un pays maritime comme la France, de la marine marchande et de la pêche maritime.

Je regrette aussi, après M. Plevin, que ce débat ne se déroule pas devant un ministre responsable uniquement de la marine marchande. Je souhaite vivement que la marine bénéficie d'une promotion analogue à celle de la jeunesse et des sports, à savoir

que le secrétaire général à la marine marchande soit nommé secrétaire d'Etat ou ministre et puisse siéger dans les conseils du Gouvernement.

Je désirais évoquer un grand nombre de problèmes concernant les transports maritimes, la construction navale, l'aide au petit cabotage, l'enseignement maritime. Je me borne, sur ce dernier point, à vous rappeler, monsieur le ministre, la demande pressante que vous avez reçue d'ouverture d'une école d'apprentissage maritime aux Sables-d'Olonne. Vous n'avez pas fait allusion dans votre exposé à cette création d'école qu'appellent de tous leurs vœux les marins pêcheurs vendéens.

MM. Denvers et Plevin ont abordé les problèmes sociaux. Je n'y reviens pas. J'insiste cependant pour que cette fameuse question de la pension des veuves de marins, en discussion depuis si longtemps et qui a fait l'objet de plusieurs votes tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat où elle porte le nom « d'amendement Yvon », trouve enfin une solution.

D'année en année, le Gouvernement nous indique qu'il dégagera les crédits nécessaires pour que ces veuves obtiennent le léger avantage qu'elles sollicitaient. C'est une grande déception pour nous tous de constater une fois de plus que rien n'a été fait en leur faveur.

Je ne parlerai pas non plus de toutes les questions relatives à l'administration de la marine elle-même. Il est très vrai que vos services, monsieur le ministre, sont insuffisamment équipés en hommes. De nombreux quartiers sont restés longtemps sans titulaire et pour celui de l'île d'Yeu, que j'ai de bonnes raisons de connaître, tout en remerciant le secrétaire à la marine marchande d'avoir nommé récemment un administrateur, je dois cependant déplorer qu'il soit resté sans titulaire pendant près de six mois.

Cependant, je voudrais m'attacher particulièrement au problème de la pêche maritime et surtout à la question du projet de décret dont nos rapporteurs nous ont déjà entretenu et dont vous avez dit aussi quelques mots, monsieur le ministre.

En raison de la longueur de ses côtes et du très grand nombre de ports qui s'y trouvent, la pêche maritime française est évidemment très dispersée. On serait tenté de croire que l'étendue de ses rivages marins est un facteur de prospérité. Il semble qu'il n'en soit rien et que les économistes considèrent même cet état de chose comme plus fâcheux que bénéfique. D'où la tendance qui se dessine de consacrer les efforts d'aménagement et d'équipement à un nombre limité de ports et de laisser délibérément à l'abandon les autres ports que la nature ou les courants commerciaux ont moins favorisés.

Cette tendance qui n'ose d'ailleurs pas se manifester au grand jour, parce que, d'une part, elle n'est pas certaine du bien-fondé de son dogmatisme, et que, d'autre part, elle est parfaitement consciente de l'impopularité des dispositions qu'elle préconise, a trouvé son expression dans ce projet d'arrêté dont l'intitulé lui-même est une énigme pour les profanes.

Il s'agit du projet de décret portant réglementation de l'usage des arts trainants dans les zones côtières de la Mer du Nord, de la Manche et de l'océan atlantique. Si nous voulions parodier le poète, nous dirions: « Qu'en termes galants ces choses-là sont dites ».

Mais, hélas! il ne s'agit pas de littérature. Traduit en langage clair, cet arrêté qui interdirait tout chalutage dans la zone côtière territoriale des trois milles serait, s'il venait à paraître, un simple arrêt de mort pour des dizaines de milliers de familles de marins-pêcheurs. La raison invoquée — je devrais même dire le prétexte — pour la mise en place de ces dispositions, c'est la protection des fonds et le renouvellement de la faune marine. Or, les marins-pêcheurs et leurs organismes professionnels sont parfaitement conscients de la nécessité de protéger les fonds pour assurer le renouvellement des espèces.

Ce projet de décret, rédigé — rappelons-le — à l'initiative de la France seule, sans consultation des professionnels qui, pourtant, avaient présenté dans un passé récent des propositions concrètes en la matière, ne se justifie, ni scientifiquement, ni économiquement, ni humainement.

Le temps me fait, hélas! défaut pour vous donner lecture des articles fort pertinents qui ont paru à ce sujet dans la presse maritime. Il me fait défaut aussi pour porter à votre connaissance les motions adoptées par les associations de marins, par les chambres de commerce, par les conseils municipaux des communes côtières, mais je sais, monsieur le ministre, que vous connaissez ces textes et ces motions. Je sais que MM. les préfets des départements intéressés vous ont informé de l'émoi

qui s'est manifesté dans les milieux de la pêche maritime. Aussi est-ce avec beaucoup de solennité, mais très conscient de la gravité du problème posé que je supplie M. le ministre de ne pas signer ce projet de décret.

**M. le président.** Et moi, monsieur Michaud, je vous demande de vous en tenir là, après avoir traité cette si grave question.

**M. Louis Michaud.** Monsieur le président, je ne voudrais pas créer d'incident.

**M. le président.** Véritablement, il ne m'est plus possible de vous laisser continuer. Je vais être obligé de vous retirer la parole.

**M. Louis Michaud.** Mon propos n'avait pas pour seul objet de faire une critique stérile. J'avais également l'intention de développer plusieurs dispositions constructives intéressant la pêche maritime.

Je voulais aussi évoquer...

**M. le président.** Ne recommencez pas, je vous en prie.

**M. Louis Michaud.** ... le problème de la liaison entre les îles et le continent, celui de la navigation de plaisance. Je déplore vivement que nous soyons enfermés dans des règles aussi strictes.

Mais je ne voudrais tout de même pas que l'on puisse croire qu'il existe une analogie entre cette sorte d'étouffement du débat et la diminution progressive de l'importance de notre marine, de commerce ou de pêche. Je souhaite que les conditions dans lesquelles se déroule ce débat ne constituent pas un funeste présage du déclin de notre marine. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

**M. le président.** Soyez certain, monsieur Michaud, qu'il est aussi pénible pour le président de faire respecter la règle que pour l'orateur de la subir.

La parole est à M. Zuccarelli, pour cinq minutes.

**M. Jean Zuccarelli.** Mes chers collègues, je ne m'engagerai pas dans un long cours et m'en tiendrai au cabotage. (*Sourires.*)

On sait que l'excédent du tonnage mondial, alors même que les échanges par mer ne cessent d'être en expansion, a provoqué une crise des industries maritimes qui dure depuis sept années et dont nul ne peut prévoir la fin.

Toutes les nations sont impliquées dans cette crise, mais plus encore notre pays qui voit, d'une part, les lignes d'Afrique du Nord, sur lesquelles il bénéficiait du privilège du pavillon, échapper à son contrôle et, d'autre part, la concurrence étrangère s'infiltrer de plus en plus sur les lignes de la zone franc, base d'activité de notre flotte.

Les conséquences de la crise retentissent chez nous gravement dans un triple domaine : l'armement, la construction, le social. Et pourtant cette crise, au rebours de bien d'autres, offre cette particularité qu'on en connaît exactement les causes et que l'on sait aussi par quels remèdes on peut la surmonter.

Ces remèdes, les experts les plus qualifiés les énoncent ainsi : premièrement, aider l'armement par des primes à la démolition et par l'octroi de crédits à long terme, comme il s'en pratique déjà dans maints pays ; deuxièmement, aider les chantiers à reconverter une partie de leur production ; troisièmement, répondre par des mesures de rétorsion aux mesures artificielles adoptées par certains pays pour défendre leur pavillon. La question qui se pose, à cette heure de notre session budgétaire, est simple : comment le budget que l'on demande à l'Assemblée de voter répond-il à ces aspirations vitales ? Nous constatons, hélas, qu'il y répond pauvrement !

Dans le rapport déposé le 18 décembre 1962 au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, par son rapporteur spécial, on lisait : « Si des mesures nouvelles et hardies ne sont pas prises, à brève échéance, on risque de se trouver devant une situation grave, notamment sur le plan social. »

De son côté, le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges insistait : « Le budget qui nous est présenté n'est pas celui qu'auraient dû souhaiter les représen-

tants d'un pays à vocation maritime comme la France. Aussi, dans l'espoir que le budget de 1964, tenant compte de nos observations, corrigera les nombreuses insuffisances qu'il comporte, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à son adoption. »

Ces propos concernaient le premier budget de cette législature. Nous sommes au deuxième et, en dépit de ces réserves, de ces avertissements, le budget de 1964 est, sur les postes considérés, tout simplement en recul sur celui de 1963.

L'aide à l'armement accuse, dans sa rubrique classique, un fléchissement de 4 millions sur les prévisions antérieures. Je dis « dans sa rubrique classique », car les 4 millions retranchés au chapitre 45-03 « Aide à l'ensemble de l'armement », se trouvent transférés à deux compagnies de navigation d'économie mixte : les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique.

S'il s'agissait d'une addition directe à ce poste, nous aurions applaudi. Mais il s'agit, au préalable, d'un retranchement infligé à l'ensemble de l'armement et, alors, nous ne pouvons y applaudir. Et puis n'est-ce pas là un des signes avant-coureurs d'une tendance subreptice à l'extension de certains monopoles ?

La récente exclusion des lignes de Corse de la Compagnie Leborgne dont les navires incomparablement équipés donnaient satisfaction à une clientèle d'importateurs et surtout à une clientèle naissante d'exportateurs, se pose à nos méditations et inquiète un département qui a déjà mesuré, à travers une pénible expérience, le prix de certains abus. Mais passons !

C'est là sans doute une autre affaire qu'il faudra régler un jour en la saisissant à bras le corps.

Retenons que dans l'actuel budget, l'armement n'est aidé que d'une façon régressive et que l'aide à la construction qui n'a cessé de s'amenuiser, accuse encore sur 1963 un recul qui avoisine 43 millions de francs.

Et comme armement et construction sont des secteurs communicants, nous voyons, faute d'une aide suffisante à l'armement, nos chantiers construire en nombre croissant des navires étrangers qui viendront ensuite concurrencer les nôtres sur nos lignes les plus traditionnelles. Leur proportion est passée de 50,4 p. 100 en 1962 à 52,6 p. 100 en 1963.

On prétend nous rassurer en affirmant que la diminution des crédits est volontairement pratiquée afin d'inciter les sociétés de constructions navales à hâter leur reconversion nécessaire, voire à opérer d'opportunes fusions.

Cette méthode coercitive a-t-elle porté ses fruits ? Non ! Alors c'est que la méthode est mauvaise et qu'il est temps d'en changer.

En aidant substantiellement l'armement qui est le premier rouage du mécanisme de stimulation qu'il faut déclencher, le Gouvernement harmoniserait ses efforts et les espoirs qu'il partage avec nous de voir la marine marchande redevenir une grande entreprise française, ce qu'il traduit d'ailleurs en se préoccupant de divulguer l'enseignement des techniques maritimes.

Mais que ferions-nous demain des jeunes que nous aurions orientés vers ces disciplines si nous manquions de bateaux ?

M. Pieven a fait allusion à la conclusion du rapporteur spécial de la commission des finances déclarant : « c'est un budget d'attente et de transition ». Oui ! C'est un budget d'attente et de transition de plus. Méfions-nous, mesdames, messieurs, de ces budgets d'attente dans un pays où le provisoire a une si fâcheuse réputation de longévité. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.*)

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

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le président, je m'efforcerai, avec votre indulgence, de respecter le temps de parole qui m'est imparti en limitant mon intervention à deux sujets.

Le premier a trait à l'établissement national des invalides de la marine. L'année dernière, nous avons souligné que la méconnaissance de la loi sur les pensions et de la hausse du coût de la vie avaient eu pour résultat une dépréciation des pensions de l'ordre de 40 p. 100, notamment pour les catégories situées au bas de l'échelle. D'où la revendication rendue indispensable d'une bonification d'une catégorie pour dix ans d'ancienneté et de deux catégories pour vingt ans d'ancienneté dans la fonction pour les quatrième, cinquième, sixième et septième catégories sans que pour autant soient

négligées les autres catégories auxquelles sont assimilés maistrance et officiers.

Une commission très officielle a été constituée pour examiner le bien-fondé des revendications des pensionnés. Elle a remis son rapport. Ses conclusions, sur lesquelles je n'entends pas débattre, font état d'un décalage, pour les catégories précitées, de l'ordre de 15 à 38,8 p. 100, dépréciation due uniquement à la non-application de la loi, et si l'on ajoute la réduction du pouvoir d'achat, conséquence de l'augmentation continue du coût de la vie, se trouve entièrement confirmé ce que nous avançons en 1963.

La commission Forner concluait qu'une première augmentation, de l'ordre de 10 p. 100, en faveur des sept premières catégories, était indispensable.

Vous n'en tenez nullement compte. Il est vrai que le Gouvernement est coutumier du fait. Est-il nécessaire de rappeler les recommandations de la commission Laroque concernant les personnes âgées démunies de toutes ressources ?

Non seulement vous passez outre à ces recommandations en n'accordant que 5 p. 100 d'augmentation mais vous persistez à enfreindre la loi.

C'est ainsi que les prévisions du projet de loi de finances ne tiennent pas compte de la revalorisation nécessaire de l'ordre de 6 à 7 p. 100, qui résulte de la signature de l'avenant du 12 août 1963 sur les salaires.

Lors de la signature de cet accord de salaires mettant fin aux arrêts de navires déclenchés par l'ensemble des gens de mer pour la défense de leur droit à la vie, le secrétaire général à la marine marchande s'était solennellement engagé à ce que l'augmentation des salaires en résultant se répercute intégralement sur le calcul des salaires forfaitaires et, partant, des pensions qui en découlent.

Lorsque vous vous refusez à appliquer la loi, ce sont les petites gens qui sont durement frappés comme furent aussi cruellement touchés ces veuves de marins victimes d'accident professionnel, à qui vous refusez l'harmonisation du régime de la caisse générale de prévoyance avec le régime général de la sécurité sociale, les privant ainsi des avantages dont bénéficient les veuves des victimes d'accidents du travail des autres professions.

Il n'est pas besoin d'une loi pour cela ! Un simple décret suffit, mais vous ne le prenez pas et, là encore, en agissant ainsi, vous marquez, en fait, la politique sociale du gaullisme.

Enfin, la plus importante des questions concerne l'avenir et le développement de la marine marchande et du commerce.

Qu'il s'agisse des problèmes économiques auxquels se trouve actuellement confrontée la marine marchande, des liaisons avec l'Afrique du Nord et spécialement avec l'Algérie, de l'avenir des paquebots, des liaisons France-Amérique du Sud ou des problèmes généraux consécutifs à l'anarchie régnant actuellement dans le monde maritime, ou bien encore des modifications survenues dans les liaisons maritimes avec les anciens territoires de l'Union française, ce sont là des problèmes d'importance que nous ne sous-estimons nullement.

Nous pensons, toutefois, que tous ces problèmes, quel que soit leur aspect particulier, sont intimement liés à la politique générale du Gouvernement et ce n'est pas par le petit côté de l'aide à l'armement naval que sera trouvée la solution. Une confrontation serait donc souhaitable aussi et surtout avec les organismes qualifiés, je veux parler des grandes fédérations syndicales.

Je dois dire, concernant cette aide à l'armement naval, que nous sommes contre l'octroi d'une subvention globale à l'ensemble des compagnies de navigation. En revanche, nous ne sommes pas opposés à l'octroi d'une aide à des lignes de nécessité vitale dont le déficit est prouvé après un contrôle rigoureux.

Notre jugement, monsieur le ministre, vaut aussi pour les sociétés d'économie mixte. Nous sommes partisans d'un contrôle rigoureux de ces sociétés et de leur gestion sur laquelle il y aurait beaucoup à dire.

Mais les armateurs ne veulent pas le moins du monde d'un tel contrôle qui serait pourtant quelque peu instructif car la situation n'est pas aussi mauvaise pour tous les armateurs. Certains bilans de fin d'année seraient de ce point de vue fort intéressants à connaître. Si nous en avions le temps, monsieur le ministre, nous pourrions vous remettre une longue liste.

Il est de fait que la situation actuelle est lourde d'inquiétudes. Dans le seul port de Marseille, en l'espace de ces quelques dernières années, 25 paquebots et paquebots mixtes ont été vendus ou démolis sans être remplacés. Des milliers de marins, de dockers et d'employés sont menacés dans leur emploi. Cette situation se répercute dans l'industrie de la construction navale. Les carnets de commande se vident, des licenciements s'opèrent ainsi que la concentration de cette industrie.

L'insuffisance de la part du pavillon français est flagrante. On a transporté seulement 57 p. 100 des importations et exportations sous pavillon français contre 60 p. 100 l'année précédente. De plus, si ce pourcentage peut paraître assez satisfaisant, lorsqu'on l'examine globalement, il en est tout autrement lorsqu'on y regarde de plus près.

Par exemple, en ce qui concerne les relations avec l'étranger, selon un document officiel, la part du pavillon national ne dépasse pas 22 p. 100.

A cela, il y a une raison. Selon nous, c'est qu'il y a trop d'affrètements de navires étrangers par des armateurs français. Au 1<sup>er</sup> août de cette année, 90 navires étrangers étaient affrétés, représentant un tonnage de 415.000 tonneaux. Et cela, uniquement pour le long-cours, sans parler des affrètements au voyage.

Si l'affrètement suivant l'évolution du trafic est quelquefois inévitable, la permanence en la matière est préjudiciable tant pour le personnel navigant que pour le potentiel économique du pays.

Il offre aussi le moyen de pratiques inavouables et contribue au déficit de la balance commerciale du fait de l'exode des devises occasionné par l'utilisation de navires étrangers.

Or, monsieur le ministre, aucun affrètement ne peut se faire sans votre consentement.

Dans un moment où la disponibilité des navires français est de plus en plus grande et où il importe de procéder au reclassement de navires retirés de certains trafics, voilà que vous envisagez, selon les bruits qui se propagent dans les milieux maritimes, de donner la liberté aux armateurs en matière d'affrètement.

Ils auront donc satisfaction. C'est peut-être la contrepartie que vous accordez à leur demande d'augmentation de l'aide à l'armement naval.

Quels sont les arguments invoqués par les armateurs pour affréter des navires étrangers ? La cherté de l'exploitation du pavillon français, par exemple ?

Cet argument est mis en avant par tous ceux qui entendent sacrifier le pavillon français à la notion du profit. Mais même cet argument ne résiste pas à l'examen des faits car, si les charges salariales sont, dans certains cas, plus élevées, les salaires de base des marins français sont, en réalité, égaux ou inférieurs à ceux de leurs camarades étrangers.

De plus, il est de notoriété publique que les travaux d'entretien et de réparation effectués par les équipages français sont plus nombreux que ceux accomplis par les marins étrangers qui, en général, assurent seulement les travaux de conduite.

La solution de ces problèmes mériterait d'être particulièrement réfléchie, et non pas par le biais de cette petite discussion budgétaire.

Mais nous croyons, tout de suite devoir vous dire qu'elle se trouve, non pas dans l'envoi dans l'océan Pacifique de trois navires-hôtels pour les besoins de vos expériences nucléaires, mais bien dans une politique diamétralement opposée, dans une politique de paix et de coexistence pacifique, qui permettra alors d'adapter la flotte aux besoins de notre temps, qui permettra de renforcer certaines lignes de navigation, d'en créer de nouvelles, qui mettra un terme à une politique de discrimination commerciale, qui permettra d'interdire l'affrètement systématique de pavillons étrangers, la vente ou le transfert de navires à l'étranger ou la constitution de filiales qui permettent à certains armateurs et compagnies d'échapper à la législation française.

C'est une politique qui permettra d'assurer la démocratisation de la gestion des sociétés d'économie mixte, en se refusant de prendre en charge seulement le déficit et de laisser le secteur bénéficiaire aux compagnies privées.

En un mot, c'est une politique qui permettra de nationaliser démocratiquement ce grand service public et de le mettre au service de la nation.

Alors, et alors seulement, l'inquiétude disparaîtra et la marine marchande française trouvera la place qui lui revient. Alors le métier de marin ne sera plus un métier de paria ; la sécurité de l'emploi, des salaires et de la qualification sera garantie aux marins et aux officiers.

Ce n'est pas la politique du pouvoir gaulliste, certes, mais c'est celle que, par leur union, feront triompher les républicains de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Miossec, pour dix minutes.

**M. Gabriel Miossec.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je souhaiterais retenir pendant un court instant votre attention sur les bateaux pratiquant la pêche artisanale en Bretagne.

La loi du 24 mai 1951 a fixé à cinquante tonneaux la jauge brute de ces bateaux. Grosso modo, la jauge brute d'un navire est déterminée par son volume intérieur, y compris celui des superstructures.

Au-delà de cinquante tonneaux, les bateaux sont actuellement classés dans la catégorie dite de « pêche industrielle », qui est très différente de la première à divers points de vue : réglementation, financement, ainsi qu'en matière fiscale et sociale.

Pour les raisons que j'ai l'honneur de vous exposer, ce plafond de cinquante tonneaux est trop bas et constitue un carcan pour cette activité maritime.

Pour fixer les idées, je dirai que cette jauge de cinquante tonneaux correspond pratiquement à des bateaux de dix-sept mètres cinquante de long. Ce sont évidemment de bien petites unités pour fréquenter des parages dangereux, comme la mer du Nord, qui est fréquemment le siège de dépressions atmosphériques, comme le golfe de Gascogne ou le plateau de la Grande Sole, à l'ouest de l'entrée de la Manche.

On peut poser comme principe que, pour de petits bateaux de ce genre, la sécurité croît avec leurs dimensions. Pour employer une expression de marins, ils sont moins vite « mangés » par la mer. Sans être technicien, cela se conçoit aisément.

Autrefois, les pêcheurs artisanaux pratiquaient surtout la pêche côtière et seulement pendant la belle saison. A l'approche du mauvais temps, ils tâchaient de gagner rapidement un abri.

Aujourd'hui, par suite de l'épuisement des fonds côtiers, on assiste à une évolution de cette pêche.

D'abord de saisonnière, elle est devenue annuelle, avec tous les aléas et les risques que comporte l'hiver.

Ensuite, la recherche du poisson doit se faire de plus en plus loin ; elle va des côtes du Maroc, pour les langoustiers, aux côtes irlandaises et anglaises pour le chalut, en passant par le large de l'Atlantique, pour le thon. Ces bateaux vont ainsi à trois cents ou cinq cents milles de leurs ports.

A de telles distances et malgré les progrès de la météorologie, il leur est pratiquement impossible de gagner un abri en cas de danger. Le plus souvent, ils doivent stoïquement faire face aux tempêtes sur place.

Sans doute, les progrès réalisés dans la construction des moteurs marins assurent-ils une meilleure tenue à la mer et, par suite, une sécurité un peu plus grande. Aussi, ces moteurs sont-ils de plus en plus puissants, passant, de 1951 à nos jours, de 100 à 250 CV, afin d'accroître la vitesse pour ne pas allonger exagérément les rotations, les lieux de pêche étant de plus en plus éloignés, comme je viens de le dire.

Ces moteurs plus puissants sont aussi plus lourds et plus encombrants. La sécurité exige l'embarquement d'engins de sauvetage plus importants. Le progrès entraîne un équipement nouveau, radio, radars, sondeurs, avec leurs générateurs indispensables : accumulateurs et dynamo. Tout cela prend de la place.

Le confort enfin a été un peu amélioré. Il faut d'ailleurs avouer que le mot confort est plutôt un euphémisme, si l'on considère la pauvreté des couchettes et des carrés. Mais une amélioration était indispensable par suite de l'augmentation de la durée du service à la mer.

Pour toutes ces raisons, la partie réservée à la pêche s'est trouvée grignotée, puisque le volume est bloqué aux cinquante tonneaux légaux.

Aussi a-t-on assisté à une très vive pression sur les constructeurs, pour qu'ils tirent la quintessence des cinquante tonneaux, sans trop pour autant les dépasser.

La douane, qui mesure et jauge les bateaux, s'est montrée compréhensive dans la grande majorité des cas, évitant ainsi des conflits pour quelques centimètres de plus.

Il n'en reste pas moins que cette situation est fort gênante pour tout le monde. La solution de ce problème de sécurité à la mer et de facilité du travail consiste donc à porter la limite de jauge de cinquante à soixante-dix tonneaux — il n'existe guère, pratiquement, de bateaux armés à la pêche industrielle entre ces deux limites — ce qui ne produira pas de distorsion dans la caisse de l'établissement national des invalides de la marine.

Pour conclure, monsieur le ministre, il n'y a que des avantages à permettre la construction de bateaux artisanaux un peu plus grands et aucune raison sérieuse de s'y opposer.

C'est pourquoi j'espère que vous réserverez un bon accueil à la proposition de loi que j'envisage de déposer, pour la plus grande satisfaction des marins et des constructeurs. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Blancho, pour cinq minutes.

**M. François Blancho.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, mes premiers mots seront pour constater, avec d'autres de mes collègues, combien ce débat est écourté et regretter le peu de temps dont nous disposons pour traiter les importants problèmes de la marine marchande, grande industrie dans l'économie de notre pays.

Mais les choses étant ce qu'elles sont, je m'incline devant le temps de parole qui m'est imparti et je me contenterai de traiter une seule question, mais pour nous, hélas ! comme pour tous les représentants de départements sièges de chantiers de constructions navales, combien préoccupante.

Nous sommes angoissés par l'avenir qui se prépare pour la construction navale, par les milliers de licenciements prévus pour son personnel et par la situation qui lui sera faite.

Il semble que ces travailleurs soient en quelque sorte pénalisés pour avoir trop bien travaillé. Depuis la Libération, un très gros effort de reconversion de certains navires (*Île-de-France, Liberté*) a été consenti. De magnifiques pétroliers, de magnifiques paquebots ont été construits.

Le France, construit dans la ville que j'ai l'honneur d'administrer depuis déjà 1925, dont le projet avait soulevé tant d'objections, représente une parfaite réussite tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial.

C'est le commandant Croisille qui, le soir de sa mise à la retraite, après son dernier voyage, déclarait à la presse : je ne trouve pas de mots assez élogieux pour parler de mon bateau.

J'avais d'ailleurs déjà entendu cette réflexion.

Après avoir accompli ce magnifique effort, dotant notre marine marchande de très beaux paquebots, cargos et pétroliers, les travailleurs des chantiers navals sont menacés de licenciement. On leur dit : on n'a plus besoin de vous ; allez-vous-en !

La situation est angoissante, et il importe de se pencher très sérieusement sur ce problème.

Je ne doute pas de la volonté de M. le ministre des travaux publics, responsable de la marine marchande, ni de celle du secrétaire général. Je sais que le problème n'est pas facile à résoudre, que la crise sévit mondialement, que certains pays, en raison de l'absence de toute politique sociale en faveur de leurs ouvriers obtiennent, par la pratique de prix inférieurs aux nôtres, des commandes de navires qu'il serait souhaitable de voir sur les cales de nos chantiers de constructions navales.

Je n'ai pas le temps, bien entendu, de développer ce grand programme.

Il est tout de même intéressant de signaler le rapport fait par le Conseil économique et social, qui s'est penché plusieurs fois déjà sur ce problème des chantiers de construction navale, et qui a, vers le mois d'avril, déposé des conclusions à la suite du rapport fait par M. Richard, l'un de ses membres.

Ces conclusions sont d'autant plus intéressantes qu'en raison même de la composition de ce conseil, on constate que le projet a été voté par 147 voix et seulement 11 abstentions.

Etant donné la composition du Conseil économique et social, on peut donc dire non seulement que cette étude est intéressante, mais que ces conclusions ont été très sincèrement et très régulièrement adoptées, tant par les représentants patronaux que par les représentants ouvriers.

Ce rapport comporte, je le reconnais, un certain nombre de garanties quant au licenciement des ouvriers. Mais je ne crois pas que ce soit suffisant. En effet, outre la crise actuelle, nous aurons d'ici deux ou trois ans la poussée des jeunes qui chercheront du travail.

Pour essayer de régler le problème, il faudrait, dans toutes les villes où il n'y a qu'une seule industrie, celle de la construction navale, ce qui est le cas à Saint-Nazaire, implanter d'autres industries, pour permettre à ceux qu'on sera amené à licencier et aux jeunes de demain de trouver du travail et par conséquent de vivre et d'élever leur famille.

Dans une ville comme la nôtre, qui a été sinistrée à 85 p. 100 — 9.500 maisons détruites sur 10.000 — c'est déjà toute une génération qui financièrement a été obligée de payer en grande partie la reconstruction. Cette population a bien travaillé dans la construction navale, et elle va peut-être connaître maintenant des difficultés provoquées par le chômage.

J'insiste non seulement auprès de M. le ministre de la marine marchande, car je suis persuadé qu'il est à peu près convaincu, mais aussi auprès de M. le ministre des finances, vers lequel il sera obligé de se retourner. Monsieur le ministre des finances, je vous demande de prêter une oreille attentive à ce que vous demandera M. le ministre des travaux publics, car le problème est grave.

Il s'est posé aussi dans d'autres pays. On sait ce qu'il en est advenu.

Je demande qu'on m'excuse de n'avoir évoqué que ce problème-là, mais il est pour nous crucial.

Voyez-vous, je connais bien la situation des travailleurs des chantiers navals. J'ai commencé à travailler à treize ans sur les chantiers. Je connais bien ces problèmes du chômage. Je les ai vécus. Je sais ce que c'est que de se coucher le soir sans avoir mangé à sa faim. J'ai connu les difficultés de tourner toute la journée aux portes des différents ateliers pour essayer de trouver un emploi et de rentrer le soir avec toujours rien. Cela peut durer ainsi des semaines, parfois des mois.

C'est la raison pour laquelle j'insiste avec tant de force, pour qu'on essaie d'éviter aux générations qui montent de connaître les souffrances que j'ai moi-même connues. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur divers autres bancs.)

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

**M. Pierre Godefroy.** Monsieur le ministre, le projet de réglementation de la pêche côtière actuellement à l'étude dans vos services et dont vous avez parlé suscite une vive inquiétude parmi les marins pêcheurs de la Manche.

Il aurait pour souci la conservation des espèces et une exploitation plus rationnelle des fonds côtiers. Sans entrer dans le détail des mesures envisagées, on peut craindre qu'elles aboutissent, non pas au repeuplement des fonds, mais bien plutôt à la disparition de la pêche artisanale.

Notre département de la Manche compte un grand nombre de ports côtiers. Certains ont une population active aussi nombreuse qu'avant-guerre. La ruine de cette classe sociale affecterait l'équilibre de notre économie régionale.

On nous promet monts et merveilles de la décentralisation industrielle et de l'aménagement du territoire. Nous attendons et nous espérons. Du moins, attachons-nous entre-temps à maintenir les ressources existantes.

Il s'agit d'une population courageuse et fière, qui n'a pas l'habitude de demander, mais qui a le droit, comme toutes les classes de la nation, à la sollicitude des pouvoirs publics.

Il ne faudrait pas, monsieur le ministre, sous prétexte de sauvegarder le poisson, en arriver à détruire le pêcheur ! (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

**M. le président.** La parole est à M. Orvoen, pour une minute.

**M. Louis Orvoen.** Monsieur le président, je vous demande de m'accorder deux minutes pour que je puisse retenir l'attention de M. le ministre.

**M. le président.** De ma propre autorité, je vous rétrocède une minute sur le temps de parole de M. Godefroy qui n'a pas entièrement utilisé le sien.

**M. Louis Orvoen.** Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que M. Godefroy.

Je voudrais donc appeler l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur la situation particulièrement pénible des marins artisans qui pratiquent la pêche de la sardine.

Tantôt le poisson est trop abondant et les cours s'effondrent, tantôt il est absent et c'est en vain que les marins sillonnent la mer.

La misère s'est installée dans de nombreux foyers depuis trois ans. Je peux vous citer l'exemple de ma propre commune où 300 inscrits maritimes pratiquent cette pêche.

Pour les années 1962-1963, le revenu annuel moyen n'a été que de 150.000 anciens francs par homme ; or le marin doit encore prélever sur cette somme les cotisations aux caisses de retraite et de prévoyance. Beaucoup d'équipages sont dans l'impossibilité cette année de verser ces cotisations et je vous demande, monsieur le ministre, d'être indulgent à leur égard.

Sur le plan des prestations familiales, les marins artisans sont défavorisés, car ils ne bénéficient pas des mêmes avantages que les salariés. Dans le domaine agricole, un effort louable est accompli en faveur de la parité des allocations familiales. Il serait juste de faire bénéficier les familles de marins des mêmes avantages.

Sur le plan économique, une organisation du marché s'impose afin d'éviter les méfaits de l'abondance ou de la pénurie, ainsi que les déboires causés par les importations successives.

La pêche à la sardine alimente de nombreuses industries de conserves, mais les usines ferment leurs portes les unes après les autres. Leur activité est cependant indispensable pour assurer l'équilibre économique et social des régions du littoral. Il faut leur accorder les crédits à long terme et à taux réduit qui leur sont nécessaires pour assurer leur modernisation et leur équipement.

Telles sont les remarques que je tenais à faire à l'occasion de la discussion de ce budget. En terminant, je tiens à vous rappeler, monsieur le ministre, les difficultés dans lesquelles se débattent de nombreux marins et je vous demande de prendre les mesures qui s'imposent afin qu'ils ne soient pas chassés de leur petit port par la misère. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

**M. le président.** La parole est à M. Bardet pour quinze minutes.

**M. Maurice Bardet.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous n'ignorez pas la situation inquiétante de la pêche industrielle dans notre pays, plus particulièrement dans les régions côtières où la pêche artisanale et la pêche hauturière constituent les principales ressources.

En ce domaine comme dans d'autres, une évolution rapide s'effectue, entraînée par une accélération non contrôlée, ni maîtrisée, qui a pour conséquence qu'un bateau de pêche d'un modèle moderne à ce jour sera dépassé avant d'être amorti. C'est ainsi qu'il faut, dès maintenant, prévoir des chalutiers d'une longueur de 50 mètres et d'une puissance de 1.000 CV pour rechercher le poisson dans les grands fonds, mais aussi pour aller de plus en plus loin.

En effet, les frayères s'épuisent, les zones de pêche s'éloignent et, pour rattraper le retard dû au temps mort du voyage aller et retour, il faut augmenter la vitesse de déplacement des bateaux.

Cette première conséquence entraîne des demandes de crédits de plus en plus pressantes et de plus en plus élevées. Vos services et vous-même, monsieur le ministre, n'ignorez rien de cet état de choses.

Cette évolution des conditions de la pêche n'est pas particulière à la France, si l'on en juge par les barrières que les autres pays élèvent contre l'activité de nos bateaux.

Il me faut maintenant éclairer l'Assemblée sur la question des eaux territoriales et des zones de pêche réservées.

Nous avons tous en mémoire des événements récents qui secouèrent rudement nos conceptions et nos habitudes, à tel

point que tous les accords sont maintenant remis en cause. Vos services ont bien voulu m'aider à instruire l'Assemblée sur ce point. Je les remercie.

L'offensive menée depuis la fin de la deuxième guerre mondiale contre l'usage universellement admis jusqu'alors de fixer la limite des eaux territoriales de chaque Etat à trois milles au-delà de la laisse de basse mer s'est intensifiée soudain depuis quelques années et a revêtu depuis quelques mois une gravité et une complexité accrues.

A la suite de l'échec des deux conférences internationales sur le droit de la mer tenues à Genève, en 1958 et en 1960, les mesures unilatérales d'extension à douze milles des zones de pêche réservées de certains Etats ont été inspirées, semble-t-il, par la préoccupation de garantir aux populations locales l'exploitation exclusive des fonds riches en poissons qui se trouvent le long de leurs côtes et, pour cela, de se défendre contre les incursions des flottes modernes de pays qui, comme la Pologne, l'Allemagne de l'Est, la Russie et le Japon, sont capables de mener de longues campagnes de pêche à de très grandes distances de leurs bases.

Voici une liste chronologique des principales mesures unilatérales qui intéressent les pêcheurs français.

En 1958, un décret du gouvernement islandais a occasionné une grave crise avec les pêcheurs britanniques, crise qui s'est finalement résolue par un accord aux termes duquel les Anglais ont plus ou moins accepté la prétention du gouvernement islandais. La France a émis une protestation, mais aucune négociation n'a été entreprise, car les pêcheurs français ne fréquentent plus guère, depuis longtemps, les eaux islandaises.

Après l'Islande, le Danemark décidait, le 5 septembre 1958, de porter à douze milles les zones de pêche des îles Féroé, en dénonçant une convention anglo-danoise datant de 1955.

La Norvège, par le décret du 10 février 1961, prévoit l'élargissement par étapes de ses zones de pêche exclusives jusqu'à douze milles.

Biên que la France ait protesté auprès du gouvernement norvégien contre cette mesure unilatérale, deux chalutiers français ont cependant été arraisonnés dans la limite des douze milles des eaux norvégiennes et condamnés à de très fortes amendes.

Le 15 mai dernier une loi portant à 12 milles la limite des zones de pêche réservées au Groenland a été adoptée par le Parlement danois. La grande pêche française est particulièrement intéressée par ce texte, car elle fréquente les eaux de la côte occidentale du Groenland. Le texte d'application de la loi danoise prévoit, d'une part un tracé de lignes de base — c'est-à-dire des lignes à partir desquelles seront comptés les 12 milles — très avantageux pour le pays riverain, mais qui n'est conforme à aucune des normes universellement admises jusqu'à ce jour. Bien que ce texte offre aux nations ayant traditionnellement pratiqué la pêche dans les eaux groenlandaises le droit de continuer d'exercer leur activité pendant dix ans à titre provisoire, le Gouvernement français a protesté officiellement contre la décision danoise.

Dans un aide-mémoire du 25 avril 1963, le gouvernement du Royaume-Uni a notifié au Gouvernement français son intention de dénoncer la convention de 1882 portant règlement de police des pêcheries de la mer du Nord et les accords franco-britanniques de 1843. Dans ce document, le gouvernement britannique déclare que les lourds sacrifices imposés à ses industries de la pêche par les extensions des zones de pêche réservées déjà décidées par de nombreux pays l'ont conduit à réviser son attitude au sujet de la limite traditionnelle des 3 milles; c'est pourquoi il dénonce la convention de 1882 qui comportait un article fixant entre les différents pays riverains de la mer du Nord une attitude commune sur cette limite traditionnelle.

Dans le même document, le gouvernement britannique propose l'ouverture à Londres, en septembre 1963, d'une conférence au sujet des droits de pêche et des accès aux marchés ainsi que des questions de police de la pêche entre les pays intéressés d'Europe occidentale.

La France se trouve, à l'égard de l'Angleterre, dans une situation très particulière puisqu'un traité franco-britannique de 1839 ne contenant aucune clause de dénonciation confirme entre les deux pays la réserve d'une zone de pêche de 3 milles à l'égard l'un de l'autre. Nous n'avons donc pour le moment rien à craindre de la décision britannique, sinon

qu'elle nous mettrait, lors de la conférence projetée, dans une situation particulière, tandis que nous avons intérêt à faire bloc avec les autres pays du Marché commun.

La réponse du Gouvernement français au sujet de cette conférence est encore à l'étude.

Enfin, le 4 juin dernier, le Premier ministre canadien a fait à la Chambre des Communes une importante déclaration sur l'intention du Canada d'élargir sa zone de pêche réservée jusqu'à 12 milles. Le Premier ministre a déclaré que le Canada était décidé à assurer la protection des intérêts de la pêche nationale contre l'exploitation par les étrangers des bancs de pêche canadiens, tant dans le secteur Atlantique que dans le secteur Pacifique.

La décision du gouvernement d'Ottawa sera exécutoire à partir du 15 mai 1964. Elle comporte, à l'égard des pêcheurs français qui sont traditionnellement intéressés par les zones de pêche de Terre-Neuve et du Labrador, l'offre de tenir compte, d'une part des traités particuliers conclus avec la France, d'autre part d'un droit de pêche provisoire de dix ans dans la zone comprise entre 6 et 12 milles.

Pratiquement, dans les meilleurs cas, c'est dix ans que nous avons devant nous pour trouver et mettre en place des solutions aux problèmes du développement des produits de la mer, lesquels, plus tard, seront très certainement indispensables à l'humanité.

Si nous récapitulons les difficultés, que trouvons-nous ?

Premièrement, la disparition sur nos côtes de frayères qui, autrefois, suffisaient à nos pêches. Cette disparition a au moins deux causes : en premier lieu, le mode de pêche au chalut, qui détruit presque autant de poissons qu'il en rapporte ; en second lieu, la pollution des eaux de mer, plus grave et plus importante qu'il n'y paraît ;

Deuxièmement, la construction de plus en plus coûteuse et de moins en moins amortie des bateaux ;

Troisièmement, les appels pressants et fréquents aux différentes formes de crédit de l'Etat ; il suffit de se reporter, à cet égard, au *Journal officiel* du 28 septembre qui contient, en réponse à une question écrite, le résultat d'études comparées entre la France et les autres pays ;

Quatrièmement, la désorganisation du marché, allant du manque de produits à l'afflux brutal et imprévu qui provoque l'écroulement des cours. L'exemple le plus frappant est celui de la sardine ;

Cinquièmement, le manque de circuits rapides d'écoulement, trop éloignés des lieux de pêche et l'absence de chaînes de froid pour régulariser cet écoulement dans le cas de stockage inévitable ;

Sixièmement enfin, cette nouvelle restriction, immédiate dans certains pays et dans les dix années prochaines pour d'autres, consécutive aux restrictions et aux annulations des ententes sur les eaux territoriales.

Ne pouvons-nous, monsieur le ministre, profiter du délai qui nous est laissé pour essayer, nous aussi, de nous lancer modestement d'abord, mais de façon bien décidée, dans l'élevage des poissons de mer, comme d'autres pays, notamment le Japon, cherchent à le faire ?

Nous avons suffisamment de golfs et de spécialistes en Bretagne pour essayer, par ce moyen, de résoudre de nombreux problèmes.

Les marins ne demanderont pas mieux que de vous aider, monsieur le ministre, et nous travaillerons tous ensemble à mettre en valeur les 3.000 kilomètres de côtes maritimes que la France a le bonheur de posséder. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Boisson pour deux minutes.

**M. Louis Boisson.** Monsieur le ministre, je désire vous demander quelles mesures vous comptez prendre pour défendre et sauver la pêche artisanale.

Cette pêche est en voie de disparition. Elle se meurt. Or, ce sont ces artisans qui fournissent le plus grand nombre d'inscrits maritimes.

Sur le littoral de la Manche en général — j'ai pu le constater au Tréport, ville que j'ai l'honneur de représenter — l'âge des pêcheurs à la part augmente tandis que leur nombre diminue. Les jeunes désertent ce métier pénible, dangereux, peu rémunérateur. Ils sont attirés vers d'autres activités.

Des mesures urgentes s'imposent. Je vous demande, monsieur le ministre, d'étudier le problème afin de sauver la pêche artisanale.

Je veux également appeler votre attention sur les répercussions considérables que vont avoir sur l'activité des ports bananiers, en particulier sur le port de Dieppe, les dégâts occasionnés par le cataclysme que vient d'éprouver la Martinique où des plantations entières ont été dévastées.

Le port de Dieppe est spécialisé dans l'importation des bananes et des agrumes. Cette année, le gel des orangeries d'Espagne a déjà provoqué une diminution importante du trafic. Le port utilise des dockers professionnels et un grand nombre de travailleurs occasionnels ou saisonniers. La catastrophe de la Martinique a pour corollaire une baisse de trafic équivalente aux trois quarts environ du tonnage normalement importé. Il en résulte une diminution considérable des importations et des répercussions sur l'utilisation de la main-d'œuvre.

Je me permets d'insister pour qu'en accord avec les autres ministères intéressés — départements d'outre-mer, industrie — et avec la direction des ports maritimes, on envisage les mesures nécessaires pour pallier la baisse du trafic et surmonter les graves difficultés qui vont en résulter quant à l'activité économique du port de Dieppe et au pouvoir d'achat de nombreux travailleurs. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

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

**M. John Teariki.** Je désire poser une seule question : n'envisagez-vous pas, monsieur le ministre, dans un proche avenir, d'étendre le régime de l'inscription maritime à la Polynésie française ?

**M. le président.** La parole est à M. de Lipkowski, pour une minute.

**M. Jean de Lipkowski.** Monsieur le ministre, je me réjouis des déclarations que vous avez faites au cours de ce débat en ce qui concerne la revalorisation des pensions des marins.

Il est de fait, comme M. le rapporteur l'a indiqué en termes excellents, que la notion de salaire forfaitaire est de plus en plus éloignée de la réalité en raison des rémunérations accessoires qui, non intégrées, n'entrent pas en ligne de compte pour la détermination du taux des pensions.

Cette situation est douloureusement ressentie, notamment par les ostréiculteurs, dont 85 p. 100 n'ont qu'une pension de troisième catégorie, laquelle ne leur permet pas de s'assurer une vieillesse décente.

Aussi bien les assurances que vous nous donnez aujourd'hui sont-elles très réconfortantes et je tenais à vous en remercier en insistant pour que cette revalorisation intervienne dès que possible.

D'autre part, je rappelle, après M. le rapporteur spécial, que nous attendons de connaître dans quelles conditions seront versées les indemnités que nous avons réclamées pour les ostréiculteurs sinistrés du gel, au titre du fonds d'aide aux victimes des calamités naturelles. A la suite d'une réunion interministérielle, M. le ministre de l'intérieur avait demandé l'inscription d'un crédit de 600 millions d'anciens francs. Or je ne vois pas ce crédit figurer dans le budget qui nous est soumis. Puisque M. le secrétaire d'Etat au budget est à son banc, je profite de sa présence pour lui demander des précisions à ce sujet.

Les ostréiculteurs comprendraient difficilement, en effet, que ces crédits ne soient pas dégagés alors que tout le monde les considérerait comme légitimes, après l'hiver rigoureux qui a occasionné des pertes catastrophiques. A quoi servirait-il de déclarer ces régions — comme elles l'ont été — zones sinistrées, si l'on n'en tirait pas les conséquences financières qui s'imposent ?

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, de me donner des précisions et aussi, je l'espère, des assurances à ce sujet.

**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.** Mesdames, messieurs, au cours de mon exposé, j'ai traité des différents aspects revêtus par les questions qui m'étaient posées. Je me

bernerai donc, à l'heure où nous sommes, à insister sur les grands problèmes.

J'aborderai tout d'abord les deux questions très importantes évoquées par M. Pleven sur la préférence de pavillon et par M. Cermolacce sur le contrôle des affrètements.

La question qu'a posée M. Pleven — il s'en rend bien compte — est fort délicate. En fait, nous sommes pris entre deux préoccupations, celle qui consiste, bien entendu, à défendre l'intérêt national, et celle qui nous oblige à tenir compte de nos positions traditionnelles sur le plan international, notamment quant à l'affirmation que nous avons renouvelée du principe de non-discrimination de pavillon.

M. Pleven a notamment cité le cas des Etats-Unis qui, en la matière, sont allés très loin dans la protection de leur pavillon. Mais M. Pleven sait aussi bien que moi que c'est précisément contre l'intervention de la loi Bonner que, depuis plus d'une année maintenant, se sont dressés en particulier les dix ministres de la marine marchande des pays européens.

Il y aurait, M. Pleven le conçoit, une sorte de contradiction si nous défendions à Londres ce que nous n'appliquons pas dans notre pays. C'est ce qui fait la difficulté de notre position.

Quant à M. Cermolacce, il a rappelé l'existence d'un texte sur le contrôle obligatoire des affrètements. Nous sommes intervenus à plusieurs reprises sur ce point pour rafraîchir, si j'ose dire, les obligations que ce texte impose aux armateurs. Récemment encore, et contrairement à ce qu'a pu avancer M. Cermolacce, j'ai confirmé officiellement que, quoi qu'il arrive, le contrôle des affrètements sera maintenu au moins pour un an.

Là encore, il y a en quelque sorte contradiction entre l'intérêt de l'armement français et la nécessité économique, que l'on rencontre à tout moment, d'assurer les transports aux coûts les plus bas.

C'est derrière cette notion que se retranchent les armateurs chaque fois que nous leur proposons l'utilisation de bateaux français. Et leur réponse est généralement fondée sur deux considérations : d'abord, le navire dont ils ont besoin n'est pas celui qui leur est offert; ensuite, la différence de fret est très importante. Ils ajoutent encore que, très souvent, s'ils n'affrètaient pas le navire étranger dont ils ont besoin, le trafic s'effectuait non pas sur une ligne française mais sur une ligne étrangère.

Parlant vos préoccupations, je peux vous donner la certitude que mes services seront plus sévères que dans le passé en matière de contrôle.

M. Pleven m'a demandé de lui communiquer des chiffres en ce qui concerne l'inscription maritime.

Il y a actuellement 130 administrateurs dans les cadres de l'inscription maritime, 20 étant employés en pays étranger. Sur les 42 quartiers d'inscription maritime, en métropole deux seulement sont sans titulaires, en raison de l'insuffisance du recrutement au dernier concours de 1961, due à une baisse de niveau assez caractérisée des candidats. Dès la sortie de la promotion nouvelle, les postes en question seront pourvus.

Je répondrai également à la question de M. Pleven relative au problème des eaux territoriales et des zones de pêche réservées, confirmant d'ailleurs ce que j'ai dit dans mon exposé d'ensemble.

De plus en plus, les pays ont tendance à porter la limite des eaux territoriales aux douze milles.

Chacun se rappelle l'incident qui, l'année dernière, nous a opposés au gouvernement brésilien. En dépit des pressions diplomatiques dont nous pouvions user envers ce gouvernement — en dépit des pressions amicales aussi, car nous entretenons de bons rapports avec le Brésil — nous avons été obligés de saisir la cour internationale de la Haye.

Il n'y a pas lieu de s'en réjouir, car la Grande-Bretagne, je le répète, vient de dénoncer la convention de 1882. Le Canada et les Etats-Unis étudient aussi une modification de leur souveraineté sur leurs eaux adjacentes. Il est donc absolument nécessaire de mettre un peu d'ordre dans cette situation. C'est pourquoi nous nous sommes ralliés à la proposition tendant à la réunion d'une conférence à Londres, à partir du 3 décembre prochain. Avec la loi Bonner, cette question sera d'ailleurs, monsieur Pleven, l'essentiel de l'ordre du jour de cette conférence actuellement en préparation.

A M. Pleven, à M. Cermolacce et aux autres orateurs qui ont évoqué le problème des rémunérations et de la parité des pensions, je rappelle que le décret du 17 septembre 1963 a augmenté de 5 p. 100 les salaires forfaitaires des sept

premières catégories à compter du 1<sup>er</sup> septembre, en application des conclusions de la commission présidée par l'inspecteur général Forner. L'article 55 de la loi du 12 août 1941 va donc recevoir une nouvelle application à la suite des accords de salaires conclus le 12 août 1963 entre armateurs et marins. La question est inscrite à l'ordre du jour des travaux du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine qui se réunit demain matin. La nouvelle augmentation intéressera toutes les catégories de pensionnés.

Enfin, je relèverai les propos quelque peu sévères qu'a tenus M. le président Pleven lorsqu'il a déclaré que le projet de budget pour 1964 avait surtout des qualités négatives.

Sans exagérer l'importance des moyens dont je dispose pour réaliser la politique que je souhaite, je répondrai simplement à M. le président Pleven qu'en ce qui concerne notamment la pêche, on ne peut vraiment pas reprocher au Gouvernement de ne pas être allé assez de l'avant pour l'amélioration de tout ce qui la concerne.

Est-ce un budget négatif que celui qui permet, dans le domaine de l'enseignement, de l'apprentissage maritime et de la recherche, la réalisation des engagements pris, ce dont les deux rapporteurs se sont eux-mêmes félicités ?

Est-ce un budget négatif que celui qui apporte au cabotage la promesse, depuis longtemps réclamée, de maintenir pendant trois ans le montant d'une aide remise en cause jusqu'à présent à l'occasion de chaque budget ?

Est-ce encore un budget négatif que celui qui comporte — je viens de le dire — une augmentation de 33 p. 100 du plan de relance des pêches et qui multiplie par dix les crédits destinés à l'organisation du marché ?

M. Pleven sait bien que, dans la conjoncture actuelle, toutes ces questions sont très difficiles à régler. Mais je ne peux admettre qu'il prétende que le budget de la marine marchande marque une stagnation, tout au moins dans le secteur très important de la pêche sur lequel la plupart des orateurs ont insisté.

M. Denvers a clairement analysé, d'ailleurs, le problème de la pêche. Les amples développements que j'ai consacrés à ce sujet dans mon exposé l'auront convaincu de l'intérêt personnel que j'y porte et il en trouvera confirmation dans ma réponse à M. Pleven.

Je rappelle cependant à M. Denvers que tout l'effort du budget de 1964 s'applique au domaine de la pêche, en particulier grâce à la compréhension — une fois n'est pas coutume — du ministre des finances et spécialement de M. le secrétaire d'Etat au budget, ici présent.

Les problèmes relatifs aux veuves de marins, que beaucoup d'orateurs ont soulevé, constituent l'un des soucis importants du ministre chargé de la marine marchande. Ils continuent de faire l'objet de contacts avec le ministère des finances. Il est difficile à résoudre, en raison des répercussions de toute mesure en faveur des veuves de marins sur le régime général. Cette question relève d'ailleurs du domaine réglementaire. L'année dernière, M. le secrétaire d'Etat au budget avait fait des propositions à l'Assemblée que celle-ci n'a pas acceptées. Je ne peux donc que continuer en la matière l'œuvre entreprise en collaboration avec le ministère des finances.

M. Godefroy, entre autres orateurs, m'a demandé des précisions sur le projet relatif au chalutage côtier et notamment sur la façon dont nous entendons aborder cette question au fond. La solution envisagée repose, bien entendu, sur l'interdiction de tout chalutage dans les eaux territoriales sous deux réserves.

Tout d'abord, pendant un délai de cinq ans, des dérogations à cette interdiction pourront être accordées aux navires de moins de quinze tonneaux. Pendant ce délai les pêcheurs artisans pourront continuer à gagner leur vie tout en transformant leur technique de pêche par l'adoption progressive des engins tels que le chalut pélagique, les castiers, la palangre, bien moins nocifs, comme l'a souligné M. le rapporteur Bourges, que les chaluts à petites mailles.

Ensuite, les inscrits maritimes pratiquant certaines pêches spéciales — lançon, éperlan, crevette grise — pourront bénéficier d'autorisations spéciales leur permettant d'exercer ce genre de pêche jusqu'à la fin de leur activité professionnelle. Des mesures semblables sont prévues pour leurs veuves et leurs orphelins.

Telles sont, en bref, les mesures envisagées qui permettront de donner à la réglementation de la pêche côtière un caractère essentiellement humain.

Je ne reviendrai pas, je m'en excuse auprès de M. Blancho, sur le problème de la construction navale. Il a fait allusion au rapport du conseil économique et social. Ce rapport fait, bien entendu, l'objet d'un examen très attentif de la part de mon administration.

Je répondrai à M. Zuccarelli sur le point particulier qui a beaucoup remué l'opinion, celui de la ligne de la Corse. A cet égard, le conseil supérieur de la marine marchande, qui a été consulté, comme le prescrit la loi, a donné à l'unanimité, y compris les organisations syndicales, un avis défavorable à l'entrée de la Compagnie Charles Le Borgne sur la ligne continent-Corse.

Il ne pouvait être question de rompre la conférence qui règle actuellement le trafic entre le continent et la Corse. Il faut d'ailleurs préciser que la capacité des bâtiments mis en ligne sur la Corse est très largement suffisante pour répondre à toutes les exigences des chargeurs, et personne n'a émis un doute à ce sujet. Bien entendu, il n'est pas exclu que la compagnie Le Borgne ait voulu jouer le rôle de franc-tireur et qu'elle ait fait miroiter certains avantages aux yeux des usagers. Mais, si nous nous engageons dans la voie de la rupture, les chargements que la compagnie Le Borgne aurait pris devraient être retirés aux autres armements et, en particulier, à la Compagnie générale transatlantique, compagnie nationale dont le ministre des transports assure la tutelle. C'est pourquoi le ministre n'a fait que ratifier l'avis du conseil supérieur de la marine marchande en priant la compagnie Le Borgne de se retirer de ce trafic.

Je crois avoir répondu aux questions nouvelles qui m'ont été posées.

Je rappelle simplement à M. Boisson, qui a évoqué le cataclysme de la Martinique que des mesures seront prochainement prises pour assurer la remise en état des installations portuaires endommagées et la reconstitution des bananeraies. Une partie du crédit de quatre milliards de francs que le Gouvernement a prévu sera consacrée aux réparations du sinistre.

Je renouvelle une fois de plus mes compliments aux deux rapporteurs. Leur travail — ils peuvent en être sûrs — incitera nos services à aborder les problèmes de la marine marchande selon un angle qu'ils n'aperçoivent peut-être pas toujours, celui du Parlement. Je donne à cet égard aux rapporteurs l'assurance que tout sera fait pour qu'il soit tenu compte au cours de l'année à venir des observations ou des recommandations du Parlement.

M. Bourges lui-même m'a demandé quelles étaient mes intentions quant à la réparation des dégâts dus au gel et subis par la conchyliculture, question qui rejoint celle qu'a posée M. de Lipkowski.

Dans ce domaine, hélas ! je suis assez dépourvu de moyens. Le ministère des travaux publics ne disposant pas de crédits à cet effet, nous avons demandé au ministère de l'intérieur de soumettre la question de l'indemnisation de ces sinistrés au comité interministériel des secours aux victimes de sinistres et calamités naturelles. Le comité a proposé l'attribution de secours calculés sur la base de 12 p. 100 des dommages subis, représentant un montant global de l'ordre de six millions de francs. Mais, pour que cette demande puisse être satisfaite, des crédits doivent être dégagés sur 1963. Aussi, me tournant vers M. le secrétaire d'Etat au budget, je lui signale la nécessité d'inscrire, à quelque budget que ce soit, les crédits nécessaires à cette opération. J'ajoute, pour tranquilliser M. le rapporteur et M. de Lipkowski, que la conchyliculture bénéficie de prêts du crédit maritime mutuel à un taux réduit de 3 p. 100. En attendant que M. le secrétaire d'Etat au budget puisse accorder ces crédits, je souhaite que vous invitiez les sinistrés à recourir aux pratiques du crédit mutuel.

**M. le président.** Monsieur le ministre, M. Achille-Fould demande à vous interrompre.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'accepte volontiers qu'il m'interrompe.

**M. le président.** La parole est à M. Achille-Fould, avec l'autorisation de M. le ministre, mais pour une brève interruption.

**M. Aymar Achille-Fould.** J'entends bien et je vous remercie, monsieur le ministre, d'accepter d'être interrompu quelques instants.

L'un de mes collègues n'ayant pas usé pleinement du temps de parole qui lui était imparti, je n'ai pu être présent à temps pour présenter mes observations et je vous prie de m'en excuser,

Mais étant installé en face de chez lui — il n'y a pas là de question de majorité ou de minorité qui tienne — je tiens à m'associer aux remarques qu'a formulées M. de Lipkowi et que vous venez en somme de confirmer, au sujet de ces crédits qui avaient été demandés, promis et pratiquement accordés et qu'en fin de compte on ne retrouve pas dans le budget. Il s'agit des six millions destinés aux ostréiculteurs sinistrés.

Je voudrais d'un mot aussi relever ce que vous avez dit à propos des dérogations accordées aux pêcheurs au chalut en zone côtière. Ce sont là des solutions provisoires auxquelles il faut donner une suite logique, la reconversion. Nos régions comme d'autres offrent de grandes possibilités pour l'ostréiculture. J'espère que l'on saura pour les années suivantes inscrire au plan, dans les crédits de votre ministère, les sommes nécessaires pour favoriser la reconversion en ostréiculteurs de ces pêcheurs qui ne peuvent plus exercer leur profession.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je crois avoir répondu aux orateurs. M. Boulin, secrétaire d'Etat au budget, va maintenant répondre à la question de M. Achille-Fould.

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

**M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget.** Je ne me placerai pas sur le terrain de la Gironde, dans ma réponse à M. Achille-Fould. Je traiterai la question de l'indemnisation des ostréiculteurs pour les pertes qu'ils ont subies du fait des rigueurs de l'hiver.

On s'adresse toujours au ministère des finances quand il s'agit de venir au secours des gens dans le malheur. Mais je voudrais attirer votre attention sur un problème de principe important.

La pensée du Gouvernement, en cette matière, a été de maintenir un règlementation uniforme pour les agriculteurs et les ostréiculteurs ; le ministère des finances entend, d'accord sur ce point d'ailleurs avec le ministère de l'agriculture, appliquer les dispositions prévues par les textes agricoles.

M. Achille-Fould connaît bien le mécanisme en matière agricole et, en particulier, en matière viticole. Il sait que l'article 675 du code rural permet de consentir des prêts à un taux d'intérêt faible — 3 p. 100 — bonifié avec l'aide de l'Etat. Nous sommes restés fidèle à ce système pour ne pas créer de disparités.

J'entends bien que, l'hiver dernier, les pertes ont été lourdes mais les ostréiculteurs pourront, soit du crédit maritime mutuel, soit du crédit agricole, obtenir des prêts avec des bonifications d'intérêts qui leur permettront, pour partie, de faire face aux pertes qu'ils ont subies.

Un changement de méthode concernant, en particulier, le mécanisme des subventions et qui ferait intervenir le ministère de l'intérieur serait de nature à briser le parallélisme de l'action que nous voulons mener tant pour le secteur agricole que pour le secteur maritime.

Telles sont les explications que je peux fournir en cette matière, insistant encore une fois, sur le fait que nous voulons calquer le système d'intervention concernant les ostréiculteurs sur celui qui intéresse les agriculteurs.

**M. le rapporteur spécial.** Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

**M. le rapporteur spécial.** C'est la première fois que j'entends dire que l'on envisage l'alignement des activités maritimes de pêche ou de conchyliculture sur la politique même en matière agricole.

La plupart des activités maritimes, spécialement la conchyliculture, ne bénéficient pas de nombreuses formes d'intervention d'aide directe ou indirecte, telles que F. O. R. M. A., S. I. B. E. V., etc.

Aussi voudrais-je savoir jusqu'où M. le secrétaire d'Etat au budget envisage de pousser l'analogie qu'il veut établir entre les deux secteurs de production. (Très bien ! très bien !)

**M. le secrétaire d'Etat au budget.** Je me borne à préciser qu'il s'agit d'un secteur particulier, celui des huîtres, dont la culture présente une certaine analogie avec l'activité agricole.

En outre — peut-être ai-je oublié de le dire et c'est pour réparer cette omission que j'ai redemandé la parole — un texte relatif à l'ensemble des calamités est en préparation. Il sera présenté au Parlement au cours de la session.

Peut-être, au moment de la discussion, pourrions-nous envisager un mécanisme différent. Mais, dans l'état actuel des choses, je crois qu'il convient de demeurer dans le cadre des dispositions de l'article 675 du code rural.

**M. le président.** M. le rapporteur général a présenté un amendement n° 87, tendant à réduire de 4.620.655 F le montant du crédit inscrit au titre III de l'état B et en conséquence, à remplacer le nombre + 1.935.965 par le nombre — 2.684.690.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. le rapporteur spécial.** La commission des finances demande à l'Assemblée de rétablir le crédit qui avait été proposé par le Gouvernement et, en conséquence, de ne pas réduire le montant du titre III.

**M. le président.** La commission, en somme, renonce à son amendement ?

**M. le rapporteur spécial.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Et sans doute le Gouvernement ne s'y oppose-t-il pas ? (Sourires.)

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Naturellement, monsieur le président !

**M. Louis Michaud.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Michaud qui, peut-être, est hostile au retrait de l'amendement.

**M. le rapporteur spécial.** J'ai rapporté l'avis de la commission.

**M. Louis Michaud.** En l'absence de mon collègue et ami M. de Tinguy qui avait déposé cet amendement devant la commission des finances, je tiens à en exposer les motifs.

Il vise l'équipement en personnel de l'institut scientifique et technique des pêches.

Cet institut avait promis de déléguer auprès du département de la Vendée un certain nombre de chercheurs. C'est parce que ces chercheurs n'ont pas été dirigés vers notre département que nous avons déposé l'amendement en discussion. Nous voulions obtenir une augmentation de leur effectif.

Monsieur le ministre, si vous nous donnez l'assurance que des efforts seront faits en faveur de l'Institut scientifique et technique des pêches, je ne demanderai pas de vote sur cet amendement.

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

**M. le rapporteur spécial.** Devant la commission des finances, M. de Tinguy a accepté que cet amendement soit retiré en séance publique.

**M. le président.** Il semble que tout le monde soit donc d'accord.

L'amendement n° 87 de M. le rapporteur général est retiré.

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 + 1.935.965 F.

(Ce titre, 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 (III : Marine marchande), au chiffre de + 30.454.198 F.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**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) l'autorisation de programme au chiffre de 12.250.000 francs.

*(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 2.630.000 francs.

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

**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) l'autorisation de programme au chiffre de 219.010.000 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 (III : Marine marchande) le crédit de paiement au chiffre de 124.320.000 francs.

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

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous félicite de votre discipline et vous prie d'excuser votre malheureux président qui est obligé de la faire respecter.

Je félicite également le Gouvernement qui, lui aussi, s'en est tenu à la règle commune.

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

— 3 —

### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1964 (n° 549), (rapport n° 568 de M. Louis Vallois, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) ;

Discussion des articles de la deuxième partie du projet de loi de finances non rattachés à des budgets particuliers :

Article 35 et état E à l'exception de la ligne 123, article 36 et état F, article 37 et état G, article 38 et état H, articles 39, 41 à 45, 52 à 65, 71 à 87 ;

Santé publique et population et article 66 (annexe n° 24, M. Bisson, rapporteur spécial ; avis n° 581 de M. Fréville, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée à midi trente-cinq minutes.)*

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

*(Le compte rendu intégral des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)*

