

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 ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
2^e Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 23^e SÉANCE

1^{re} Séance du Vendredi 23 Octobre 1964.

SOMMAIRE

1. — Commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes de l'Assemblée nationale. — Nomination des membres (p. 3842).

2. — Loi de finances pour 1965 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3842).

Imprimerie nationale.

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

M. Boulin, secrétaire d'Etat au budget.

Adoption des crédits inscrits aux articles 31 et 32.

Suspension et reprise de la séance.

Travaux publics et transports : II. — Aviation civile.

MM. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ; Duperier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.

MM. Davoust, Montel, Cermolacce, Mitterrand, Balmigère, Baudis.

M. le ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III. — Adoption des crédits.

Titre IV. — Adoption de la réduction de crédit.

Etat C.

Titre V. — M. Ponceillé. — Adoption des crédits.

Titre VI. — Adoption des crédits.

Suspension et reprise de la séance.

3. — Renvoi pour avis (p. 3854).

4. — Loi de finances pour 1965 (deuxième partie). — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 3855).

Travaux publics et transports : III. — Marine marchande.

MM. le président, Bourges, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

5. — Prise d'acte du dépôt d'une motion de censure (p. 3857).

6. — Loi de finances pour 1965 (deuxième partie). — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 3857).

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

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

M. Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.

MM. Christian Bonnet, Achille-Fould, le président, Michaud, Denvers, Cermolacce, Pleven, Rieubon, Emile-Pierre Halbout, Dassé.

Renvoi de la suite du débat.

7. — Ordre du jour (p. 3888).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DE VERIFIER
ET D'APURER LES COMPTES DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Nomination des membres.

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes de l'Assemblée.

La liste des candidatures présentées par les groupes a été affichée et publiée.

Ce sont celles de MM. Bayou, François-Penard, Michel Jacquet, Jaillon, Lamps, Laurin, Pic, Raffier, Raullet, Henry Rey, Richards, Roux, Sanglier, Tricon et Voilquin.

Ces candidatures seront considérées comme ratifiées 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 1965 (DEUXIEME 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 1965 (n° 1087, 1106).

Imprimerie nationale.

M. le président. Nous abordons l'examen du budget annexe de l'Imprimerie nationale, dont les crédits figurent aux articles 31 et 32.

La conférence des présidents a prévu pour ce débat une durée globale de 30 minutes.

La parole est à M. Louis Sallé, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. (Applaudissements.)

M. Louis Sallé, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget annexe de l'Imprimerie nationale s'élève pour 1965, en recettes et en dépenses, à 127 millions de francs, en augmentation de près de 7 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Vous trouverez dans mon rapport écrit toutes les indications chiffrées nécessaires à votre information.

Aussi bien me bornerai-je, à cette tribune, à vous communiquer les orientations principales de ce budget et, pour finir, les observations qu'appellent plus particulièrement les dépenses d'investissement et l'effort de rationalisation de la production de l'Imprimerie nationale.

Les recettes proviennent presque totalement de la vente des impressions exécutées pour le compte des ministères et des administrations publiques et augmentent dans une proportion comparable à celle des dépenses puisque les autres recettes de l'établissement n'accusent pas de variation notable.

En ce qui concerne les dépenses, on remarque, tout d'abord, que la progression des crédits de personnel et de charges sociales justifie, pour la plus grande part, l'augmentation déjà signalée dans le budget de 1965. Les crédits supplémentaires demandés pour les dépenses d'équipement, plus faibles en valeur absolue, représentent toutefois, en valeur relative, un effort très marqué pour la modernisation de l'Imprimerie nationale.

Les dépenses de personnel sont, dans le budget qui vous est présenté, en augmentation de plus de 4 millions de francs par rapport à 1964, c'est-à-dire, en valeur relative, de plus de 12 p. 100.

Plus de la moitié de ces crédits traduisent simplement l'amélioration des rémunérations et des salaires.

Pour le surplus, deux catégories de mesures nouvelles vous sont proposées, des créations d'emplois et une majoration des primes servies au personnel ouvrier.

Les créations d'emplois parmi le personnel administratif ou technique n'appellent aucune critique particulière.

Elles sont tout à fait justifiées soit par la réorganisation des services administratifs de l'établissement, soit par la mise en place dans le personnel technique d'un échelon d'études néces-

saire à la direction pour orienter sa politique d'équipement et de modernisation ou pour la poursuite du programme de renforcement du cadre technique amorcé en 1959. Au total, 13 emplois sont ainsi créés.

Comme chaque année, des recrutements sont également envisagés pour le personnel ouvrier. Ils doivent, en 1965, porter sur une centaine d'ouvriers professionnels et de manœuvres, ce qui aura pour conséquence d'élever l'effectif total des ouvriers de l'Imprimerie nationale à plus de 2.000 personnes à la fin de l'année prochaine. Il convient toutefois de rappeler, pour juger de cette augmentation régulière de personnel, que, en dépit de l'évolution des techniques dans l'industrie du livre, la part de la main-d'œuvre dans la production reste encore prépondérante. Tout accroissement de l'activité des ateliers rend inéluctable l'appel à une main-d'œuvre supplémentaire.

Le recrutement porte uniquement sur des ouvriers ou manœuvres temporaires sans compromettre toutefois un rythme régulier de titularisation. Environ 80 p. 100 des promouvables sont titularisés chaque année et, en conséquence, compte tenu des mises à la retraite, l'effectif des ouvriers titulaires demeure stable. Il s'élève à environ 1.300 personnes.

On peut s'étonner, en examinant attentivement le budget de l'Imprimerie nationale, d'une augmentation des charges sociales de l'ordre de 48 p. 100 d'une année sur l'autre. Il y a, en réalité, à cette augmentation deux causes.

La première réside dans la simple traduction budgétaire de l'accroissement de l'effectif des ouvriers en 1964-1965, ainsi que dans l'augmentation du nombre des bénéficiaires des différents avantages sociaux, tels que l'allocation-logement, les primes de déménagement, les allocations familiales et les rentes viagères d'accidents du travail.

La seconde cause d'augmentation réside dans le déséquilibre de plus en plus grand du régime des retraites des ouvriers de l'Etat qui anéantit l'Imprimerie nationale à accroître fortement sa participation au fonds spécial.

Des dépenses de matériel, je dirai seulement qu'elles traduisent la poursuite d'une politique de réduction systématique des stocks de matières premières puisque les crédits correspondants sont pour 1965, malgré l'accroissement prévu de l'activité de l'établissement, purement et simplement réduits du budget de 1964.

Il faut voir là l'aboutissement d'un effort entrepris voici plusieurs années et dont il convient de souligner l'efficacité.

Je voudrais maintenant souligner la progression des dépenses d'investissement de l'Imprimerie nationale telles qu'elles sont proposées dans le budget pour 1965. Si les autorisations de programme restent fixées à 4.700.000 francs, les crédits de paiement, en revanche, passent de 5.400.000 francs à 7.300.000 francs, en progression de près de 36 p. 100.

Ces crédits sont tout d'abord destinés à la réalisation des opérations en cours qui portent sur le programme d'extension des ateliers et un plan de rénovation du matériel et de l'outillage de l'établissement.

Quant aux opérations nouvelles, elles concernent la dernière tranche du programme de renouvellement du matériel arrêté il y a cinq ans, la poursuite des travaux d'aménagement des ateliers et certaines réparations de matériel et de bâtiments.

Parmi ces opérations, on trouve un crédit de 100.000 francs destiné à des études. Ce crédit est la seule trace que l'on trouve du projet d'agrandissement du restaurant de l'Imprimerie nationale.

L'insuffisance de ce restaurant a été évoquée à maintes reprises par les deux assemblées parlementaires et, l'an dernier, j'avais tout particulièrement insisté, au nom de votre commission, sur l'urgence qui s'attache à agrandir ce restaurant d'entreprise. L'accroissement régulier des effectifs ouvriers ne fait qu'aggraver une situation déjà difficile.

Depuis plusieurs années, la direction de l'Imprimerie nationale s'était, il est vrai, préoccupée de ce problème et avait élaboré un premier projet d'aménagement prévoyant l'extension de deux salles de restaurant de 160 et 200 places, l'aménagement d'une salle de jeux et la construction d'une garderie d'enfants.

Une demande d'accord préalable avait été déposée auprès des services de la construction le 28 janvier 1963. Par arrêté du 23 janvier dernier, le ministre de la construction a refusé son accord car il estime souhaitable de reconsidérer le projet dans le cadre d'une étude d'ensemble et d'un programme d'assainissement de l'îlot où est situé l'actuel restaurant.

Les crédits d'études demandés dans le budget de 1965 sont destinés au financement des études préalables déjà entreprises qui doivent conduire à l'élaboration d'un nouveau projet.

Votre commission des finances estime tout d'abord excessif le délai qui s'est écoulé entre l'époque où les insuffisances du restaurant ont été constatées et celle à laquelle la demande d'accord préalable a été déposée; elle s'étonne également qu'un délai d'un an ait été nécessaire pour que les services de la construction notifient leur décision de rejet du dossier. Aussi

elle craint qu'entre la date du rejet de la demande d'accord préalable et celle des premiers travaux, il ne s'écoule encore plusieurs années.

Si l'on veut bien considérer qu'une telle opération immobilière exige des délais de réalisation assez longs, on mesure à quel point la solution recherchée d'un problème pourtant prioritaire risque d'entraîner des retards inadmissibles.

C'est pourquoi, au nom de votre commission, je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, de bien vouloir, non seulement nous apporter des éclaircissements sur cette affaire, mais encore prendre ici l'engagement que tout sera mis en œuvre pour réduire au maximum la durée de la phase préparatoire de ce projet.

J'en ai terminé avec cette brève analyse des crédits du budget de l'Imprimerie nationale.

Avant de conclure, je voudrais toutefois souligner les progrès qu'a permis de réaliser dans l'activité de l'Imprimerie nationale l'intervention de la commission des impressions administratives pour la planification des travaux.

L'établissement d'une programmation annuelle des commandes administratives a conduit, tout naturellement, l'Imprimerie nationale à procéder à la planification interne de ses travaux, dans le but de les réaliser dans les meilleures conditions de prix et de délai.

Cette planification interne n'est entrée en application qu'au 1^{er} janvier 1964 ; aussi est-il trop tôt pour porter sur son efficacité un jugement alors que les résultats enregistrés ne sont, bien entendu, que fragmentaires.

On peut, cependant, dès maintenant, signaler une amélioration sensible du délai de livraison des commandes. Ces premiers résultats doivent être considérés comme encourageants.

Telles sont les observations qu'appelle, de la part de votre commission, le budget annexe de l'Imprimerie nationale. En son nom, je vous propose de l'adopter sans modification. (Applaudissements.)

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

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Je voudrais, au nom du Gouvernement, remercier M. le rapporteur pour le rapport très complet qu'il a fait sur le budget de l'Imprimerie nationale.

M. Sallé a fort clairement exposé les problèmes, les difficultés de l'Imprimerie nationale.

Je voudrais, très brièvement, répondre aux préoccupations dont M. le rapporteur s'est fait l'écho concernant le restaurant de l'Imprimerie nationale.

Au cours des débats de l'année dernière, soit devant l'Assemblée nationale, soit devant le Sénat, et à la demande d'ailleurs de M. Sallé, j'ai déjà évoqué ce problème.

Il était alors envisagé de construire un deuxième étage sur l'immeuble actuel pour y installer le restaurant.

J'avais indiqué à l'époque que la réalisation d'un tel projet risquait de rencontrer des difficultés du côté du ministère de la construction qui n'était pas favorable à la surélévation du bâtiment.

Mes craintes étaient justifiées, comme l'a dit M. le rapporteur, puisque M. le ministre de la construction, par un arrêté du 23 janvier 1964, a demandé que ce projet soit reconsidéré dans le cadre d'un programme d'ensemble tendant à l'assainissement de l'ilot.

Nous n'avons donc pas pu entreprendre cette opération au titre du budget de 1965 bien qu'un crédit de 100.000 francs ait été prévu, à cette fin. Nous allons revoir cette question en fonction de l'assainissement de l'ilot.

Je puis assurer à M. le rapporteur que le ministère des finances demeure très préoccupé de la réalisation de ce projet qui n'est que retardé.

Mais, sans attendre la réalisation administrative, qui peut demander évidemment un certain temps, j'indique que deux dispositions provisoires ont été déjà prises. Depuis le mois de mai dernier, avec l'accord des usagers, bien entendu, nous avons organisé un déjeuner supplémentaire grâce à une rotation plus rapide des services, et nous aménageons une salle annexe du restaurant qui servait de réfectoire dans le bâtiment principal. Cela permettra, notamment grâce à l'installation d'une cuisine relais, de dégager 144 places supplémentaires — ce qui est déjà important — et d'établir une rotation de deux services qui pourrait apporter un remède partiel et provisoire aux difficultés que M. le rapporteur a signalées.

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

Je mets aux voix les crédits des services votés, inscrits à l'article 31 au titre du budget annexe de l'Imprimerie nationale, au chiffre de 117.482.782 francs.

(Ces crédits, mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'autorisation de programme inscrite au paragraphe 1^{er} de l'article 32 — Mesures nouvelles — au titre du budget annexe de l'Imprimerie nationale, au chiffre de 4.700.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 32 — Mesures nouvelles — au titre du budget annexe de l'Imprimerie nationale, au chiffre de 9.609.184 francs.

(Ces crédits, mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen du budget annexe de l'Imprimerie nationale.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à neuf heures cinquante minutes, est reprise à dix heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile.

ETAT B

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

« Titre III : + 16.927.000 francs ;
« Titre IV : — 4.466.000 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, 532.470.000 francs ;
« Crédit de paiement, 211.185.000 francs. »

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

« Autorisation de programme, 27.880.000 francs ;
« Crédit de paiement, 15.080.000 francs. »
Ce débat a été organisé sur 1 heure 45 minutes ainsi réparties :
Gouvernement, 25 minutes ;
Commissions, 30 minutes ;
Groupe de l'U. N. R. - U. D. T., 15 minutes ;
Groupe socialiste, 10 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 5 minutes ;
Groupe communiste, 5 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

La parole est à M. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et sur ceux de l'U. N. R. - U. D. T.)

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, l'examen du budget de l'aviation civile fait apparaître que les dépenses ordinaires n'ont pratiquement pas augmenté : 486.689.552 francs en 1965, contre 461.696.790 francs en 1964.

Quant aux dépenses en capital, autorisations de programme et crédits de paiement, elles connaissent une augmentation plus sensible puisqu'elles passent, pour les autorisations de programme, de 365 millions de francs à 560.350.000 francs et, pour les crédits de paiement, de 407.240.000 à 481.280.000 francs.

Ce budget est dominé par l'opération Concorde. Les crédits prévus à ce titre pour 1965 représentent 60 p. 100 du montant des dépenses d'investissement pour cette même année. J'examinerai tout à l'heure les problèmes posés par cette réalisation, qui constitue en fait la seule augmentation du budget et qui laisse peu de place aux efforts que réclame la mise en condition du transport aérien français.

Je me suis efforcé de rassembler, dans mon rapport écrit, des informations complètes sur les divers aspects de ce vaste et passionnant sujet. J'éviterai donc de procéder oralement à l'analyse descriptive de ce document et je m'en tiendrai aux points essentiels en ce vaste domaine aux aspects particulièrement évolutifs.

Le facteur humain s'affirme déterminant. Aussi faut-il souligner l'effort de qualification qui est poursuivi avec un souci d'équité et de respect des intérêts de chacun.

Le budget de 1965 retrace les incidences de la création, par la loi du 2 juillet 1964, d'un corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'un corps d'électroniciens de la sécurité aérienne.

D'autres mesures ont été prises, qui répondent à une double préoccupation : la lourde responsabilité des agents chargés de la sécurité du transport et l'effort physique qu'exige leur tâche.

Au titre des interventions publiques, on trouve, parmi les postes essentiels, la participation de l'Etat aux charges de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar et de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara, ainsi que les subventions accordées à l'aéroport de Paris, à Air France et à Air Inter. Pour le premier organisme, on note une réduction de 6.500.000 francs et pour le deuxième une réduction de 2.500.000 francs, en application de la convention de Saint-Louis du 12 décembre 1959 qui prévoyait la prise en charge progressive par ces deux organismes des dépenses les concernant.

Le rapport de la commission des finances souligne le caractère juridique et le rôle de l'aéroport de Paris, en précisant son schéma financier et ses responsabilités.

L'an dernier, nous indiquions la nécessité pour cet établissement de tendre à l'autonomie financière et d'envisager l'ajustement des diverses redevances qu'il perçoit.

Dès le 1^{er} juillet 1964, les redevances passagers ont été majorées de façon très sensible, certains diront même trop sensible. Les redevances d'atterrissage restent à l'étude. Très vraisemblablement elles apparaîtront au cours de l'année.

L'aéroport de Paris, qui en 1963 a reçu une subvention de 33.800.000 francs, a pu de ce fait réaliser son « petit équilibre », c'est-à-dire couvrir ses frais d'exploitation, service de la dette non compris. Bien que l'Etat ait pris à son compte une partie de celle-ci, l'aéroport a couvert près de 55 p. 100 de ses charges financières globales.

Pour 1964, l'aéroport de Paris devrait recevoir, pour réaliser son équilibre, une subvention de 37 millions. Il recevra en fait 36 millions, qui sont inscrits au budget de 1965. Compte tenu de l'augmentation des produits d'exploitation, l'équilibre du compte prévisionnel est ainsi assuré, 21 millions étant affectés au remboursement des emprunts.

Il convient de souligner la progression très sensible qui s'affirme chaque année en ce qui concerne l'augmentation du trafic de l'aéroport de Paris, et tout spécialement d'Orly : 4 p. 100 pour les avions et 12 p. 100 pour les passagers.

Le projet concernant l'aéroport Paris-Nord fait l'objet de longs commentaires dans les rapports des commissions. Les études se poursuivent normalement. L'enquête a été close le 6 août dernier. La procédure administrative et technique est en cours. Les dépenses prévues pour la période 1966-1970 s'éleveront à 426 millions de francs, la dépense totale étant estimée, en francs présumés constants, à 910 millions, achat du terrain compris.

La situation de la compagnie nationale Air France est également étudiée assez longuement dans notre rapport. Après la difficile année 1962, le dernier semestre de 1963 a marqué l'amorce d'une amélioration qui s'est confirmée en 1964. L'analyse des résultats d'exploitation pour les six premiers mois de cette année montre que les progrès sont réconfortants et se situent le plus souvent au-dessus de la moyenne mondiale. Les résultats financiers accusent une amélioration très sensible par rapport aux prévisions et plus encore par rapport aux résultats cumulés de janvier à juin 1963.

Il convient de préciser que, dans le cadre du contrat qui la lie à l'Etat, Air France a reçu 110 millions de francs en 1962, 80 en 1963 et 70 en 1964. Compte tenu des résultats dont je viens de faire état, la subvention prévue pour 1965 devrait permettre l'équilibre financier de notre compagnie nationale.

L'exploitation de l'année 1964 appelle quelques considérations.

D'abord, une régression a été constatée en deux secteurs : celui de l'Afrique, moins 33 p. 100, et celui de l'Algérie, moins 15 p. 100.

La réduction de trafic enregistrée pour le secteur africain est consécutive à la répartition des droits aériens entre Air Afrique, U. T. A. et Air France telle qu'elle découle de l'application des dispositions de l'arrêté du 23 février 1963 ; et en ce qui concerne l'Algérie, la réduction est due aux phénomènes économiques et politiques que vous connaissez.

En revanche, on note une progression du trafic de 10 p. 100 sur l'Amérique du Sud, de 12 p. 100 sur l'Atlantique Nord et de 15 p. 100 sur l'Asie.

Dans l'ensemble, le trafic de la compagnie Air France a augmenté de 7,5 p. 100.

Air France n'a acheté aucun appareil en 1963 ; elle a dû affronter, elle aussi, à cette époque et pendant un certain temps, le problème des surcapacités, ce qui a incité notre compagnie

nationale à réduire ses initiatives dans le domaine de l'augmentation de sa flotte et à louer quelques-uns de ses appareils — Caravelle notamment — à diverses compagnies étrangères ou à Air Inter.

En avril 1964, la compagnie a acheté deux Caravelle à la compagnie Finnair, ainsi qu'un Boeing 707 version cargo ; pour la fin de l'année, elle prévoit l'achat d'un Boeing, livrable en 1966, et de deux Caravelle.

Je dois signaler, car cela montre l'activité de notre compagnie nationale, que ses recettes, qui s'élevaient en 1962 à 1 milliard 577 millions de francs, sont passées, en 1963, à 1.635 millions, soit une progression de 3,5 p. 100, qui ne manquera pas de se confirmer et, je le souhaite, de s'accroître au cours du prochain exercice.

Je rappelle également — ceci fut demandé souvent à la compagnie nationale — que, dans un souci d'équilibre et de parfaite gestion, elle a confirmé sa préoccupation de limiter l'effectif de ses agents, actuellement au nombre de 24.000.

Ainsi, au terme d'une année marquée par une amélioration très sensible du transport aérien, Air France confirme qu'elle sait tenir son rôle avec opportunité et efficacité, et témoigne, par son dynamisme, de sa volonté constante de remplir sa mission.

Instrument déterminant dans les relations de la France avec les autres pays du monde, la compagnie nationale a su s'adapter à l'aspect évolutif des conditions techniques, économiques et commerciales d'un secteur particulièrement sensible à tous égards. Les responsables ont d'autant plus de mérite qu'ils ont la charge d'une vaste entreprise à vocation internationale dont le caractère public n'exclut aucune des obligations commerciales d'une exploitation qui se doit d'être poursuivie dans la double perspective de la satisfaction des usagers et de son équilibre financier.

Toujours dans le cadre de ces préoccupations, j'aborde les problèmes qui se posent à une autre compagnie de vocation différente mais combien importante, la compagnie Air Inter.

Air Inter connaît cette année des résultats encourageants qui témoignent, si besoin était, de la nécessité de développer la desserte aérienne métropolitaine. Certes, des difficultés très sensibles subsistent et posent à ses responsables de lourds problèmes : problèmes d'investissement avec sa flotte ; problèmes d'exploitation avec les lignes à créer, dont certaines sont nécessaires mais non rentables, et ne peuvent, parfois, prétendre à l'aide sélective de l'Etat, ce qui entraîne alors de lourdes charges pour Air Inter ou pour les collectivités intéressées, villes ou chambres de commerce.

Notons néanmoins la progression appréciable du chiffre d'affaires d'Air Inter : en 1963, quarante millions de francs ; recettes prévisionnelles pour 1965, cinquante-cinq millions de francs.

Au surplus, ces chiffres ne tiennent pas compte des sommes provenant de l'exploitation par Air Inter, en pool avec Air France, de lignes telles que Paris-Lyon ou Paris-Marseille.

A propos de l'intervention de l'Etat et des collectivités locales, je rappelle que dans l'hypothèse la plus favorable, la contribution de l'Etat à la couverture du déficit d'exploitation est de 47,5 p. 100, celle des collectivités locales de même importance, 5 p. 100 du déficit étant à la charge d'Air Inter.

Il y a là un problème qui mérite un sérieux examen, tellement il demeure préoccupant pour tous ceux qui souhaitent le développement de la desserte aérienne intérieure et, par là même, la réussite d'Air Inter.

Le caractère juridique de cette compagnie pose un problème dont il convient de prendre conscience. Il y a quelques contradictions, au moment même où l'on souligne l'utilité de cette compagnie et la nécessité de son développement, d'affirmer qu'elle est vouée au déficit et de prétendre en même temps qu'elle doit demeurer une compagnie privée. La notion de compagnie ou d'entreprise privée requiert, on le sait, la notion de responsabilité, mais aussi de rentabilité. Si par avance Air Inter est considérée comme traditionnellement déficitaire, comment pourrait-on y intéresser les capitaux privés ?

Il convient donc de préciser clairement quelle sera demain la situation juridique de cette société. Pour ma part, lorsque je constate les lourdes difficultés qu'elle rencontre pour ses investissements et la constitution de sa flotte — j'indique en passant qu'elle a pu augmenter celle-ci par l'acquisition de quatre Super-Broussard, grâce à une intervention de l'Etat de 375 millions de francs, dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation industrielle — j'estime que si l'on veut qu'Air Inter poursuive sa mission, il faudrait peut-être envisager qu'elle devienne une sorte de filiale de notre compagnie nationale, ce qui faciliterait les choses sur le plan des investissements et de l'exploitation, notamment par l'utilisation de certains appareils.

J'en viens aux dépenses en capital. Les chapitres les plus importants à cet égard sont ceux qui concernent le matériel aéronautique et la réalisation des prototypes, c'est-à-dire les chapitres 53-22 et 53-24.

Au chapitre 53-22, nous notons au titre des essais d'atterrissage automatique sur Caravelle, un crédit de un million de francs. Ces études me paraissent tout à fait opportunes et c'est d'ailleurs le seul crédit qui figure au budget de cette année en faveur de Caravelle. Sans doute est-ce justifiable au regard des circonstances, mais je tiens en l'insistant à souligner une nouvelle fois l'importance que revêtent la réussite et le succès de Caravelle. Songez, mesdames, messieurs, que lorsque l'opération sera virtuellement terminée, il aura été réalisé et vendu quelque 200 ou 220 appareils qui demeureront longtemps encore les ambassadeurs de la science, du génie et de la qualité français, ce dont nous ne féliciterons jamais assez les responsables et les artisans. Au regard des finances publiques, il n'est pas douteux que cette opération est extrêmement bénéfique et tout à fait rentable. Il faut le souligner au moment où se pose avec acuité le problème de la suite de Caravelle.

Un crédit de un million est prévu pour des essais d'endurance du Mystère 20. A cet égard aussi, nous devons rappeler la qualité et la réussite de cet appareil, qui a retenu l'attention des Américains — ce qui est un témoignage appréciable — puisqu'ils en ont acheté un certain nombre afin d'assurer les dessertes intérieures des U.S.A.

Un crédit est prévu également pour l'amélioration et les essais d'endurance du Nord 262, super-Broussard. Nous devons nous féliciter de cette initiative qui tend à aider l'action si opportune poursuivie par Nord Aviation.

Figure aussi un crédit de 620.000 francs pour l'étude d'avions divers d'affaires, tel notamment le Moynet-Jupiter M 360.

Au chapitre 53-24 apparaissent des crédits plus importants, notamment l'autorisation de programme de 330 millions concernant le Concorde et celle de cinq millions pour l'étude d'un transporteur bi-réacteur de 40 à 50 places. Notons encore deux millions pour le Mystère 20, deux millions en faveur des avions légers et huit millions pour des études diverses et pour l'amélioration de l'atterrissage automatique.

En ce qui concerne le Concorde, il est bon de rappeler l'évolution des efforts entrepris ou prévus pour la réalisation de cet appareil. En 1962 nous avons accordé 125 millions ; en 1963, 170 millions ; en 1964, 126 millions. Pour 1965, il est prévu 330 millions.

Le déroulement de l'opération Concorde progresse de façon satisfaisante. Depuis la signature de l'accord du 29 novembre 1962 des études très importantes ont été menées du côté des industriels comme du côté des services officiels.

Après avoir indiqué que 47 options ont déjà été prises en sa faveur, il est opportun de rappeler que son coût global, jusqu'à la première mise en service de l'appareil sur l'Atlantique-Nord, avait, par l'accord du 29 novembre 1962, été estimé, hors taxe, pour la France et la Grande-Bretagne à 1.865 millions de francs.

Ce chiffre est actuellement en cours de réévaluation. D'après les informations qui m'ont été communiquées, il est vraisemblable qu'il sera fortement dépassé du fait des nouvelles caractéristiques de l'appareil. C'est l'éternelle différence entre la conception d'un appareil et sa réalisation quelques années plus tard. Je ne prendrai pas parti dans le conflit qui si souvent sur ce point oppose les techniciens. Il est certain que les aménagements apportés au prototype afin d'augmenter sa capacité, de lui donner des moyens supérieurs et de le mettre mieux à même de répondre à sa mission et à ses obligations au moment de sa mise en exploitation sont à l'origine de cette majoration.

Baucoup de choses ont été dites, notamment ces jours derniers, en ce qui concerne l'attitude de nos associés britanniques. J'ai le devoir d'observer que la source de ces informations était tout à fait incertaine et qu'elle ne pouvait susciter de notre part qu'étonnement et réserve. Renseignements pris, je suis en droit de dire qu'il n'y a dans tout cela rien de sérieux et que cela ne saurait relever que de l'imagination de certains qui sont peut-être politiquement intéressés à adopter une telle attitude.

Cela nous rassure car il est évident que la construction aéronautique britannique connaît les mêmes problèmes que ceux qui se posent à la France en ce domaine. Il est certain que Concorde présente un intérêt considérable pour le plan de charge de nos industries aéronautiques respectives. Il n'est pour s'en convaincre que de réaliser l'importance de Concorde dans le plan de charge des constructions aéronautiques nationales. Raison de plus pour confirmer notre volonté de poursuivre cette opération.

Quant au bi-réacteur de 40 à 50 places, il y a lieu d'être attentif à la remarque faite par le Gouvernement en ce qui concerne l'opportunité de son étude.

Il y a quatre ou cinq ans nous avions déjà manifesté le souhait de voir se développer les études en faveur de ce que nous appelons le bébé Caravelle ou Caravelle junior, c'est-à-dire d'un bi-réacteur de 40 à 50 places qui nous paraissait être le complément de Caravelle et répondre à la disparition d'appareils comme le Viscount.

Il y avait sur le marché — c'est incontestable — une place à prendre. Des contacts avaient été pris sur le plan européen. Le Gouvernement n'a pas suivi, et le projet abandonné par nous a été poursuivi par Fokker. Il en est résulté le F. 28 qui est en mesure de répondre à ce marché. Il reste à démontrer que malgré l'apparition de cet appareil, il y a place pour un bi-réacteur de 40 à 50 places ou s'il ne faudrait pas envisager tout de suite la construction d'un « court courrier » à grande capacité de 150 à 200 places type Gallion qui permettrait, sans modifier la fréquence des relations sur le plan national et sur le plan européen, d'augmenter considérablement le nombre des passagers transportés.

Le Gouvernement a parfaitement conscience du problème et c'est pourquoi, tout en inscrivant ce crédit, il a convenu que ce choix serait à faire dans le cadre du V^e plan. Je n'insiste pas davantage pour aujourd'hui et souhaite que l'option faite corresponde aux impératifs du transport aérien et à ceux de la construction aéronautique française.

Au titre VI figure, entre autres, l'aide de l'Etat à l'aviation sportive et légère. A ce sujet, doivent être poursuivis tous les efforts en faveur de la formation des jeunes, des aéroclubs, de l'achat de matériel et du développement du vol à voile.

On peut se demander si c'est bien le rôle de l'Etat d'intervenir dans ce dernier domaine ; d'aucuns estimeront peut-être que le département de la jeunesse et des sports devrait s'en préoccuper plus particulièrement. Disons que tous les efforts, d'où qu'ils viennent, doivent être, une fois de plus rassemblés, tant il est vrai que, sur les plans économique et social, il y a là matière à travailler.

L'établissement du V^e plan permettra de situer les impératifs du transport aérien, d'en préciser les objectifs et de définir les moyens de les atteindre. Il fixera les options quant au choix des appareils à mettre à l'étude ou à réaliser.

L'évolution des données techniques impose également de rechercher des solutions nouvelles dans la voie de la coopération internationale. C'est dans cet esprit qu'est née Air Union. Il était apparu que, sur le plan international, la multiplicité des compagnies était un handicap très lourd pour l'exploitation. Un regroupement était donc souhaitable. Il fut envisagé dès 1957, il se poursuit depuis avec un retard dû aux circonstances, mais aussi aux prétentions de certaines compagnies participantes.

En l'état, le projet concerne six compagnies : Air France, Lufthansa, Alitalia, Sabena, K.L.M. et Luxair ; il s'inscrit dans le cadre d'un véritable marché commun du transport aérien.

Le problème délicat des quotas doit être prochainement abordé de nouveau. La solution doit tenir compte des intérêts de chacun des pays en cause et de chacune des compagnies de transports.

D'autres compagnies seront, par la suite, conduites à cette union, mais les formes de celle-ci restent à préciser. Ainsi engagée, cette union permettra aux compagnies intéressées de conserver leur place et leur dynamisme au sein de la compétition mondiale.

Telles sont, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les considérations que je me devais d'ajouter au rapport de votre commission des finances.

Je demande en conclusion :

1^o Que parallèlement aux efforts poursuivis en faveur de la réalisation de Concorde et de la construction aéronautique française, une attention particulière soit réservée à l'infrastructure et aux équipements aéronautiques indispensables à la sécurité recherchée ;

2^o Que soit accélérée la création d'Air Union et recherchée toute concentration de moyens propres à faciliter l'exploitation et l'équilibre du transport aérien français et international ;

3^o Que soit développé, aménagé et assoupli le transport aérien métropolitain dans la définition du statut d'Air Inter ;

4^o Qu'une large place soit faite au développement de l'aviation sportive et d'affaires et à l'aménagement des aérodromes secondaires.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous propose l'adoption du présent budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U.N.R.-U.D.T.)

M. le président. La parole est à M. Duperier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T.)

M. Bernard Duperier, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, l'autre jour, M. le rapporteur général, en une formule pleine d'humour, nous a donné l'exemple de la sagesse en

se contentant — pardonnez ce nouveau recours au monde des oiseaux qu'il a évoqué — de survoler le texte de son volumineux rapport.

Je le suivrai d'autant plus volontiers aujourd'hui qu'un tel exercice semble assez approprié au budget que je rapporte ici, mais aussi parce que notre collègue Anthonioz vous a présenté avant moi une image si complète de ce domaine de l'activité française que je pourrais me borner à vous donner la conclusion de la commission de la production et des échanges sur l'ensemble du budget, sans entrer dans le détail.

Je vous dirai cependant que dans le rapport que je vous présente en son nom — et qui est en distribution — il a semblé préférable à votre commission, plutôt que de tenter une analyse détaillée de chacun des chapitres, d'étudier dans un premier temps l'évolution générale des crédits et de porter, ensuite, l'attention sur les parties du budget qui, par leur importance économique ou technique, permettent de mieux comprendre les principes qui guident la politique aéronautique française.

C'est ainsi que seront examinés successivement les investissements de sécurité, l'aéroport de Paris et son extension Paris-Nord, Air France et Air Union, Air Inter, les crédits de construction de l'E. N. A. C., les organismes aéronautiques internationaux — A. S. E. C. N. A., O. G. S. A. et Eurocontrol — la formation aéronautique et les aéroclubs, les problèmes du personnel du S. G. A. C., et la construction aéronautique.

L'année dernière, aux fins de montrer le décalage existant entre l'évolution des crédits et l'activité à laquelle ils étaient consacrés, nous avons tenté une comparaison fondée, d'une part sur l'évolution des crédits d'équipement et d'entretien et, d'autre part, sur les résultats des compagnies aériennes françaises de transport régulier.

Le décalage constaté en 1964 entre l'augmentation du trafic et l'évolution des crédits de la navigation aérienne subsiste en 1965. Les efforts accomplis sont donc encore insuffisants pour satisfaire complètement les besoins, et la mise en service des avions supersoniques ne pourra qu'accroître ce déséquilibre.

C'est pourquoi il serait sage, si l'on ne veut pas être amené à des dépenses accrues du fait qu'elles interviendront à la dernière minute, de recommander qu'un effort plus important soit fait dans cette voie dès le début du V^e plan.

Quelle que soit la valeur de l'indication donnée par l'effort qu'effectue le Gouvernement cette année, la commission de la production et des échanges tient à attirer à nouveau l'attention sur la nécessité de considérer l'aviation civile comme un secteur en expansion rapide et continue.

Ces observations générales sont valables pour les chapitres concernant la navigation aérienne. Elles le sont plus encore pour celui des bases dont l'entretien est très insuffisamment doté, ainsi que nous l'avions déjà rappelé l'année dernière.

Nous avons souligné qu'il était raisonnable d'admettre que les dépenses d'entretien devaient représenter au moins 1 p. 100 de la valeur du patrimoine et que, depuis des années, elles n'atteignaient pas la moitié de ce chiffre.

La situation devient plus critique encore du fait que les crédits de 1964 n'ont subi aucun rajustement en 1965 et qu'il n'a été tenu compte ni de la hausse des prix, ni de l'accroissement de l'importance des installations. Il arrivera fatalement un moment où devront être entrepris des travaux de remise en état importants qu'un entretien régulier aurait permis d'éviter à moindres frais.

Il est certainement très regrettable que le montant des crédits affectés à l'ensemble du budget de l'aviation civile n'ait pas permis d'accroître les dotations du chapitre 35-62.

Une remarque analogue concerne la météorologie qui semble cependant assez richement dotée cette année, mais dont les crédits seront affectés au remplacement d'un appareillage ayant plus de dix ans — souvent en service continu — et à moderniser du matériel déjà acquis.

Ces crédits sont insuffisants pour couvrir l'ensemble des besoins exprimés, notamment pour acquérir les matériels nécessaires aux opérations qui doivent précéder la mise en exploitation des transports supersoniques.

L'examen des crédits accordés aux trois directions de la navigation aérienne, des bases et de la météorologie permet, certes, de conclure que les améliorations qui seront apportées en 1965 à l'infrastructure existante accroîtront le nombre et la valeur des installations contribuant à la sécurité du transport aérien. Cependant l'effort accompli devra se poursuivre et s'intensifier pendant de nombreuses années encore, si l'on veut éviter une dégradation que la situation de la France dans le monde aéronautique International interdit d'envisager.

Vous trouvez ensuite dans mon rapport écrit un examen de la situation de l'aéroport de Paris, dans lequel est fait le point des opérations concernant le futur aéroport de Paris-Nord.

Le chapitre consacré à Air France montre que les perspectives sont plus satisfaisantes et que les efforts accomplis par la compagnie pour une meilleure économie, joints à une amélioration générale de la conjoncture, permettent d'espérer que le déficit prévu de 85 millions de francs pour 1964, déjà en nette diminution par rapport à 1963, se trouvera finalement réduit en fin d'année. Le transport aérien continue néanmoins à se situer actuellement dans un contexte de vive concurrence entre compagnies et entre continents. En dépit de cela, Air Union, dont l'objet est précisément de permettre aux compagnies européennes de mieux résister à l'assaut américain, n'a pas encore vu le jour comme vous l'a dit M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

L'essor de la compagnie Air Inter se poursuit à un excellent rythme. Les 80.000 passagers payants de 1961 sont devenus 319.000 en 1963; ils seront probablement 450.000 en 1964 et l'on a tout lieu d'espérer un chiffre total de 650.000 en 1965.

Il convient de signaler que le capital social de la compagnie a été porté en 1964 à 8.500.000 francs, l'Etat gardant son influence prépondérante au sein de la compagnie, du fait des participations d'Air France, de la S. N. C. F. et de la Caisse des dépôts et consignations qui, ensemble, possèdent 53,9 p. 100 du capital. Cette augmentation de capital a facilité l'achat par Air Inter de trois appareils Viscount supplémentaires et de 4 Nord 262 Super Broussard. Le coût global de cette opération s'est élevé à 16.300.000 francs, comme on vient de le dire.

L'examen des résultats obtenus par Air Inter est donc très satisfaisant. Il faut souhaiter cependant que l'expansion de cette compagnie continue à tenir compte, comme maintenant, des résultats de trafic enregistrés, afin que le pourcentage de couverture des dépenses par les recettes ne se détériore pas mais, au contraire, permette d'atteindre l'équilibre désiré.

La commission de la production et des échanges a également fait état dans son rapport du transfert de l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse. Le début des travaux est prévu pour le mois de janvier 1966, les bâtiments devant être achevés pour l'été 1967. Une annexe sera toutefois maintenue à Paris pour les stages des élèves à Athis-Mons et à Orly.

Les crédits en autorisation de programme nécessaires à la construction de l'E. N. A. C. à Toulouse ont été obtenus dans des budgets antérieurs. Ils devront être notablement complétés dans les budgets de 1966 et 1967, en particulier en ce qui concerne les crédits de paiement.

Après avoir indiqué que quelques économies appréciables ont pu être réalisées cette année sur l'Agence de la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar — ASECNA —, ainsi qu'à l'Organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara — O. G. S. A. —, nous avons signalé que 1964 avait été la première année de plein exercice d'Eurocontrol.

Il a été possible de définir avec précision les modalités pratiques de la collaboration qui doit s'instaurer entre Eurocontrol et les pays membres pour organiser la circulation aérienne. Le centre de Brétigny deviendra opérationnel en 1966 et sera le seul de sa qualité et de son importance en Europe. Il sera susceptible de rivaliser avec les réalisations américaines.

Quant au service de la formation aéronautique, les efforts principaux du secrétariat général à l'aviation civile se sont portés sur l'activité aéronautique élémentaire de la jeunesse.

Il y a lieu de noter à ce sujet une augmentation très sensible du nombre des adeptes des différentes disciplines aériennes, augmentation dont il convient de se féliciter.

Un tableau joint au rapport récapitule les heures de vol et les sauts en parachute effectués en 1961, 1962 et 1963 ainsi que les estimations pour 1964. Sont également fournis, pour les mêmes années, les mouvements du parc de notre aviation légère qui devrait atteindre environ 3.300 appareils à la fin de 1964. Enfin, les crédits accordés aux aéro-clubs en 1965 figurent dans un autre tableau en regard de ceux attribués en 1963 et 1964. Mais la comparaison de ces trois tableaux montre qu'à cette augmentation d'activité correspond malheureusement une diminution de crédits.

C'est, au sens de la commission de la production et des échanges, un fait très regrettable et il est souhaitable de voir reprendre dans le prochain budget un effort plus conforme à l'attitude générale du Gouvernement vis-à-vis de la jeunesse et de sa formation, dans le même esprit que l'effort maximum qui est effectué actuellement au bénéfice de l'éducation nationale.

Ainsi que je le soulignais tout à l'heure, le secrétariat général à l'aviation civile n'est pas sans connaître un réel problème du fait de l'insuffisance généralisée de ses effectifs. Mais à côté de celui-ci se place une deuxième préoccupation, celle d'adapter les statuts à l'évolution générale.

Le budget de 1965 ouvre 269 emplois nouveaux à l'administration. Cet accroissement des effectifs est de loin très insuffisant car, si vous vous en souvenez, nous avions demandé l'année dernière de porter à 600 le nombre des emplois à créer en 1965 et 1966 ; et à la cadence actuelle, il faudrait huit ans pour réaliser le plan de création de 2.500 emplois établi pour le secrétariat général. La commission de la production et des échanges a donc jugé bon de réitérer sa demande d'accélérer la réalisation de ce plan.

Il n'est pas nécessaire de rappeler dans cette enceinte les dispositions adoptées au cours de la dernière session à l'égard du personnel de l'aviation civile. Depuis 1963, diverses mesures ont été prises en sa faveur. Certaines ont déjà été traduites dans le budget de 1964 sous forme de crédits provisionnels. Elles nécessitent cependant l'inscription de crédits complémentaires au budget de 1965 qui prévoit, de plus, trois séries de mesures importantes : la mise en place des corps des officiers-contrôleurs de la navigation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne créés par la loi du 2 juillet 1964 ; l'application des nouvelles dispositions statutaires concernant les ingénieurs et ingénieurs des travaux de la météorologie nationale ; enfin, dans le cadre des mesures prises en faveur des personnels de catégorie B, l'augmentation du pourcentage des techniciens supérieurs.

Ces dispositions qui s'ajoutent ainsi à celles qui ont été prises antérieurement montrent la volonté du Gouvernement de doter les différents personnels de l'aviation civile d'un statut satisfaisant et son souci d'assurer la continuité du service de la circulation aérienne.

Nous en arrivons maintenant au dernier chapitre de notre rapport qui porte sur la construction aéronautique.

Les opérations des chapitres 53-22 et 53-24 ont été relevées dans un tableau d'ouï ressort, d'une façon évidente, la part du lion que s'attribue le Concorde dans ce domaine.

Dans son rapport sur le budget de l'aviation civile pour 1964, la commission de la production et des échanges avait déjà souligné la perturbation apportée par l'intégration du projet Concorde dans le cadre normal du chapitre 53-24. L'ampleur de ce projet et les obligations qui en découlent font en effet disparaître, les unes après les autres, toutes les études qui avaient été envisagées pour maintenir la production aéronautique civile française au niveau de la concurrence étrangère.

Dans le budget qui vous est présenté aujourd'hui, on constate que, débordant les limites du chapitre 53-23, les crédits du Concorde pèsent même lourdement sur l'ensemble du budget du secrétariat général à l'aviation civile. Leur montant, en autorisation de programme, soit 330.000.000 de francs, représente près de 60 p. 100 des crédits totaux d'équipement de l'aviation civile. L'on ne peut manquer d'être frappé, si l'on rapproche ce chiffre du montant total du budget de l'aviation civile en 1965 qui est de 967.969.552 francs.

Est-ce à dire que le projet Concorde a été une erreur, qu'il est disproportionné à nos moyens et qu'il doit être condamné ? Nous sommes certains du contraire. La carte qui a été jouée là n'est discutable par personne et il était capital de profiter d'un hiatus qui s'est produit dans l'effort américain, entre l'initiative privée et l'impulsion de l'Etat.

Mais dans le cadre budgétaire actuel, en dotant le Concorde au détriment de tous les autres projets, on crée autour de cet appareil un état d'esprit qui risque de lui être infiniment préjudiciable.

Or, outre les résultats directs du projet, les études et les travaux qu'il exige apporteront par leurs prolongements un capital technique et technologique qui se retrouvera pendant de longues années, non seulement dans l'industrie aéronautique française, mais dans le domaine plus large de l'économie européenne de demain. On ne saurait l'oublier.

Nous regrettons cependant, une fois de plus, que l'effort courageux effectué par la France pour la réalisation en commun avec la Grande-Bretagne d'un avion de transport supersonique, l'ait été dans un cadre quelque peu irrationnel.

Il est normal que le ministère des travaux publics et des transports soit le client de l'industrie aéronautique. Il est compréhensible qu'il en soit un peu le mécène, en subventionnant certaines études dont il est directement bénéficiaire. Il est illogique qu'on mette à sa charge la subvention des projets dont l'importance en crédits, en volume et en conséquences atteint les œuvres vives d'une industrie dont un autre ministère est responsable.

C'est tout le problème de cette tutelle qui se pose et qui demande à être traité en dehors du débat budgétaire.

Le rapport présenté par la commission de la production et des échanges passe ensuite en revue les différents projets et études dont nous avons parlé l'année dernière, et ce pour en faire le point. Permettez-moi de résumer ces pages trop longues pour être citées intégralement.

La réalisation de l'appareil de transport supersonique progresse de façon très satisfaisante mais, pour sa définition finale, son poids maximum au décollage a été porté à 147 tonnes avec un accroissement de l'ordre de 10 p. 100 de la poussée des réacteurs et un accroissement de 15 p. 100 de la surface de la voilure. Le Concorde emportera ainsi 120 passagers sur Paris-New York. Comme cela vous a déjà été indiqué tout à l'heure, le premier vol des deux prototypes construits conformément à cette nouvelle définition est fixé au second semestre de 1967.

Après le Concorde le rapport fait état du projet d'avion gros porteur pour étapes courtes dont il conviendrait de préparer, dès maintenant, le lancement car c'est certainement la classe d'appareil à laquelle s'ouvrent les plus belles perspectives.

Or, les Américains ont actuellement à l'étude un projet très voisin du Galion et aucun crédit n'est prévu au budget français de 1965, ce qui risque de créer un retard peut-être irratrapable pour cet appareil.

En revanche, une indication est donnée en faveur de l'appareil de cinquante places, cet encouragement étant constitué par un crédit de cinq millions de francs au chapitre 53-24.

La vente des Nord 462 se poursuit dans d'assez bonnes conditions mais qui pourraient être bien meilleures si l'on disposait, pour équiper cet appareil, du turbo-propulseur Bastan VII pour lequel, malheureusement, nous ne trouvons également aucun crédit au budget de cette année.

En ce qui concerne le Breguet 941, nous ne pouvons pas être sans inquiétude, car il a certainement un avenir intéressant dans le domaine civil, mais il ne dépend pas du budget que nous rapportons ici et il ne semble pas que le ministère des armées veuille prendre à son compte le lancement en France de cette machine, lancement cependant indispensable pour lui ouvrir le marché extérieur.

Aucun crédit n'est prévu, non plus, au bénéfice du Potez 840, qui a cependant pour lui le fait, bien rare aujourd'hui, d'être construit entièrement aux frais du constructeur et sans aucune intervention de l'Etat, sauf pour quelques essais de résistance.

Il serait souhaitable que, pour une fois qu'un constructeur prend les risques d'une telle opération, on ne retienne pas à son encontre le courage dont il a fait preuve.

Une somme de 2 millions de francs de crédit ouvert pour le Mystère 20 constitue le reliquat des sommes prévues de contribution de l'aviation civile aux dépenses d'investissements. Les chances de cet appareil demeurent très favorables et une série de cinquante-deux machines est lancée en production.

Au sujet des avions légers, tout ce que l'on peut dire, c'est qu'il est infiniment regrettable que les deux seuls millions inscrits au budget de 1965 ne permettent aucune aide aux petits avions et interdisent le lancement simultané du Jupiter et du Paris III.

Enfin, cette année encore, aucun crédit n'est affecté à la rubrique des études diverses, chapitre qui avait déjà été supprimé du budget de l'an dernier. Nous pensons que cette rubrique devrait être rétablie, faute de quoi des études importantes pour l'avenir et pour l'intérêt public ne pourraient être menées à bien, ce qui risquerait d'avoir de très fâcheuses conséquences dans d'autres domaines.

Les graves incertitudes que l'examen de cette partie du budget de l'aviation civile laisse entrevoir nous conduisent à demander une fois encore que soit prise dès maintenant une véritable loi de programme de la construction aéronautique dans son ensemble, et non pas seulement pour le matériel militaire.

Les problèmes de financement de certains projets dont l'intérêt est indéniable posent une fois de plus, dans le cadre du présent rapport, la question de la responsabilité des pouvoirs publics vis-à-vis de l'industrie aéronautique.

Au moment où l'on voit s'amenuiser la part militaire des constructions et s'ouvrir un avenir de plus en plus large pour les avions civils, ont est amené à se demander si le maintien de la tutelle, telle qu'elle est constituée aujourd'hui, est bien sage et s'il ne conviendrait pas de réunir dans une seule main l'ensemble des responsabilités et des moyens.

En conséquence, il apparaît qu'un effort réel a été consenti cette année au bénéfice de l'aviation civile et que si son budget n'a pas été classé en expansion en 1965, comme nous le réclamons depuis deux ans, le Gouvernement en considère la possibilité dans un avenir proche. S'il y a loin encore, en effet, des crédits accordés cette année à ceux qu'il serait souhaitable de voir affectés à ce chapitre du budget, il n'est pas discutable que l'essentiel ait été obtenu, grâce à vous, monsieur le ministre des travaux publics et des transports, et cela en dépit du caractère d'économie extrême de la présente loi de finances.

Votre commission de la production et des échanges tient cependant à souligner que, tout en approuvant la poursuite du projet « Concorde », elle déplore de voir maintenir son inscription à un chapitre du budget dont il défigure la physionomie par son

ampleur. Elle souhaite que la question posée par la tutelle et les crédits de l'industrie aéronautique soit revue dans son ensemble afin de permettre à la France de jouer dans ce domaine le rôle qui lui revient dans l'Europe de demain.

Sous réserve de cette dernière observation et des recommandations du présent rapport, votre commission de la production et des échanges vous propose de donner un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile. (*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, à ce point du débat je ferai une très courte intervention : pour remercier d'abord les deux rapporteurs de l'excellence de leurs rapports dont j'indique déjà que j'adopte pratiquement les conclusions, même si je n'ai pu satisfaire certaines des demandes qu'ils ont formulées ; pour me borner ensuite à traiter de la réalisation du plan, problème que M. Dupierier a posé au début de son rapport.

Je me réserve de répondre à la fin de la discussion aux autres questions de MM. les rapporteurs et à celles que ne manqueront probablement pas de me poser les orateurs inscrits.

Lorsque l'on parle de la réalisation du plan, les chiffres de référence ne peuvent être que ceux de la loi portant approbation du IV^e plan délibérée et votée par le Parlement. Je sais bien que l'on nous en oppose souvent d'autres. On avance les chiffres retenus par la commission technique du plan, qui n'expriment en fait que le niveau des besoins d'investissements, mais qui ne sont pas forcément évalués par le plan. En réalité, c'est un problème que l'on retrouve dans tous les départements ministériels et qui aboutit à confondre les idéaux avec les possibilités, ce qui alimente inutilement les controverses.

Dans le domaine de l'aviation civile, la loi du 4 août 1962 comporte trois chiffres qui s'appliquent respectivement aux constructions aéronautiques, à l'aéroport de Paris et à l'infrastructure en métropole.

Pour les constructions aéronautiques, les dépenses prévues dans la loi étaient de l'ordre de 825 millions de francs. Les paiements réellement effectués ou prévus pendant l'exécution du IV^e plan se montent à 898 millions de francs. Dans ce secteur, le plan est donc réalisé financièrement à 108 p. 100. Il convient toutefois de préciser que, dans ce total, les crédits affectés à l'avion supersonique ont pris une part prépondérante — comme vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur ; mais cela, vous l'avez également mentionné, est un autre problème.

Pour l'aéroport de Paris, les dépenses prévues au plan atteignaient 350 millions de francs. Les dépenses réelles devraient se monter à 379 millions de francs. Pour ce poste aussi, le plan sera réalisé financièrement à 108 p. 100.

Enfin, 420 millions de francs d'engagements budgétaires étaient prévus pour les investissements d'infrastructure en métropole. Les autorisations de programme réellement allouées s'élèvent à près de 490 millions de francs. Dans ce secteur, le plan sera donc réalisé à 114 p. 100, du moins si l'on raisonne en termes purement financiers.

Pendant, comme on vient de le dire, même en faisant abstraction de la hausse des prix, ces pourcentages ne signifient pas que tous les besoins physiquement exprimés dans le plan en matière d'infrastructure aient été satisfaits. En effet, à l'intérieur de ces dépenses d'infrastructure, certains investissements de sécurité en particulier, non prévus au plan, ont été jugés indispensables au cours de l'exécution du plan et leur réalisation a dû être substituée à celle d'autres équipements dont l'urgence nous a paru moindre.

Si donc l'enveloppe financière globale a été respectée, et même au-delà, le programme physique du plan a été quelque peu modifié à la fois pour adapter ses objectifs à l'évolution de la technique — ce qui est inévitable dans ce domaine où elle évolue de façon extrêmement rapide — et plus encore pour insister sur les dépenses de sécurité dont j'ai fait, je vous l'ai dit l'année dernière, avec votre accord d'ailleurs, l'un des objectifs principaux de la politique de mon département.

Ces résultats favorables en matière de réalisation du IV^e plan ont été atteints en ce qui concerne l'équipement des routes aériennes, grâce à une augmentation sensible des crédits accordés au cours des deux dernières années.

Les crédits consacrés aux bases aériennes sont, par rapport à l'an dernier, en augmentation de 11,2 p. 100 ; ceux de la météorologie sont en augmentation de 15 p. 100 et ceux de la navigation aérienne en augmentation de 28,4 p. 100.

On ne doit pas oublier que cet effort s'ajoute à celui qui avait déjà été consenti dans le budget de 1964. Ainsi, en deux ans, l'augmentation des crédits sur ces postes atteint 28 p. 100 pour la météorologie, 40 p. 100 pour les bases aériennes, 73 p. 100 pour la navigation aérienne.

En cinq ans, les crédits de la navigation aérienne, clé de voûte de la sécurité, ont été triplés.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je voulais vous rappeler au moment où nous allons entrer dans le détail des crédits. Je souhaite que vous appréciez l'effort qui a pu être consenti en faveur de cette industrie très importante — le mot industrie étant employé dans son sens le plus large — qui est l'aéronautique civile. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.*)

M. le président. Sur les crédits, la parole est à M. Davoust.

M. André Davoust. Une nouvelle fois, monsieur le ministre, et vous n'en serez pas étonné, je vais vous exposer, à l'occasion de la discussion de ce budget, un certain nombre de problèmes relatifs à la situation des personnels de la météorologie nationale et de l'aviation civile.

En ce qui concerne la météorologie nationale, je vous signalais l'an dernier l'étendue des attributions de cette direction et les services immenses qu'elle pourrait rendre à l'économie générale du pays si elle était pourvue des moyens nécessaires.

Ces besoins se font pressants, mais l'absence de moyens pour y faire face est si critique que les directeurs de cet important service obligent leurs subordonnés à consacrer leur activité aux tâches de base, faute d'un personnel suffisant pour satisfaire à la quantité des besoins qui s'accroissent chaque année.

Le budget de 1965 ne contient aucune mesure susceptible d'apporter une amélioration à cet état de choses. Vous avez refusé toutes les nouvelles créations d'emplois sollicitées par la direction de la météorologie et le fait que douze emplois nouveaux d'ingénieur des travaux de la météorologie soient prévus pour les besoins très particuliers du Pacifique n'est pas de nature à démentir mon intervention.

Par ailleurs, les ingénieurs des travaux de la météorologie s'étonnent des hésitations du ministre à satisfaire leurs revendications concernant le tableau de correspondance à inclure dans leur futur statut.

Le bien-fondé de cette revendication, vieille maintenant de plus de deux ans, a été reconnu par vous-même, monsieur le ministre, et il semble que M. le ministre des finances vous aurait donné son accord de principe.

Vous comprenez, dans ces conditions, que ces personnels soient aujourd'hui impatients de recevoir enfin satisfaction.

En ce qui concerne l'aviation civile, si on fait le bilan de l'évolution des situations du personnel technique du secrétariat général à l'aviation civile, on peut considérer qu'à côté de résultats positifs, en revanche, nombre de problèmes restent à résoudre. En voici quelques-uns.

Sauf pour les agents contractuels hors catégorie et première catégorie de la navigation aérienne, il y a eu des titularisations, mais quelques agents sur contrat de deuxième catégorie, qui doivent avoir eu, administrativement, le tort d'être nommés dans cette catégorie une nuit après leurs collègues, ne sont pas titularisés.

C'est vraiment, à mon avis, un non-sens et il serait plus que souhaitable qu'un terme y fût mis.

Dans quelques mois le secrétariat général à l'aviation civile aura pleinement en charge d'autres contractuels qui servaient en Algérie et au Sahara. Ces agents avaient été mis en demeure de souscrire un contrat de trois ans avec l'organisme de gestion de la sécurité aérienne.

Là encore, il apparaît hautement souhaitable qu'une solution d'égalité intervienne et que leur titularisation soit prononcée en 1965 ; les rapatriés d'Algérie ne doivent pas avoir le sentiment qu'on veut les traiter en Français de seconde zone.

Venons-en maintenant aux titulaires.

L'événement marquant de 1964 a été le vote de la loi portant création des corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne.

Je ne reviendrai pas aujourd'hui sur le problème de fond qu'a posé le vote de cette loi, mais je constate qu'il avait été précédé d'un engagement gouvernemental diffusé au mois d'août 1963 qui éclairait les statuts à paraître. Ceux-ci ont été publiés au *Journal officiel* du 7 août 1964 avec les arrêtés d'application et déjà un grand nombre de problèmes apparaissent. J'en citerai quelques-uns, tel que celui des intégrations au 1^{er} janvier 1964 non effectuées conformément aux fonctions définies dans les statuts.

Je ferai remarquer, d'ailleurs, que par insuffisance de postes budgétaires en techniciens supérieurs et chefs techniciens, des techniciens de la navigation aérienne n'ayant pu accéder à ces grades se voient administrativement reprocher ce fait pour leur classement en officiers contrôleurs de la circulation aérienne et électroniciens de la sécurité aérienne, ce qui est un comble, me semble-t-il. On fait voter une loi pour remédier à une situation, mais l'administration maintient ses chicanes.

Monsieur le ministre, vous êtes saisi de nombreux recours gracieux qui auraient pu être évités si l'originalité des textes avait été respectée. Il serait malheureux que tout ce qui est valable soit détruit par une certaine forme de gestion.

Les textes publiés apparaissent comme s'inscrivant dans un cadre de limitation des dépenses budgétaires plus que dans une réelle volonté de situer professionnellement et justement les personnels. C'est ainsi que, passé le 7 août 1964, un technicien supérieur ou chef technicien ne peut plus accéder au corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne — O. C. C. A. — le recrutement n'étant prévu que parmi les techniciens du premier grade.

Pour l'accès au corps des O. C. C. A., le statut précise que les personnels des tours de contrôle doivent être en service sur des aéroports qui enregistrent annuellement au moins 10.000 mouvements d'aéronefs.

Cette fixation est arbitraire. La loi ne la précisait pas et les dispositions de l'arrêté et son annexe pris en application du statut aggravent la situation créée.

La notion de « grand trafic » permettrait plus de souplesse et des aéroports autres que ceux désignés auraient dû figurer sur la liste.

J'aimerais savoir quels sont les arguments qui s'opposent à la prise en charge dans un décompte de cette sorte de tel ou tel type d'appareil et de son pilote, du moment que les liaisons air-sol sont de même nature. S'il y avait un rapport médical sur un tel sujet, je souhaiterais en prendre connaissance, et notamment en discuter avec des élèves pilotes ou des pilotes qui effectuent des vols d'entraînement sur avions commerciaux ou font partie de cette branche aéronautique en pleine extension, celle de l'aviation d'affaires appelée « légère ».

Nous voici donc, monsieur le ministre, avec un arsenal de textes qui sont incomplets ou dénaturent l'esprit constructif de la loi.

C'est peut-être déplaisant, mais il faut réétudier ces textes et très rapidement remédier rétroactivement à leurs défauts. Ce n'est pas parce que les mécontentements suscités ne se manifestent pas par des grèves qu'il faut maintenir des situations illogiques qui se perpétuent pour les techniciens de la navigation aérienne dont les indices dans les trois grades n'ont pas été revalorisés. Doivent-ils rester déclassés parce que leurs services ont été fractionnés comme pour le service technique de la navigation aérienne — S. T. N. A. — et que des aérodromes n'ont que 9.999 mouvements annuels au lieu de 10.000 ?

Pour les deux grades supérieurs, vous êtes saisi tous les ans, lors de la parution des arrêtés de promotion, de recours gracieux de personnels qui, exerçant les fonctions de ces grades, ne sont pas rémunérés en conséquence.

Il faudrait en finir, une fois pour toutes, avec ces méthodes de gestion arbitraire.

Encore un fait. Par un arrêté du 9 octobre, ont été désignés 240 aides techniciens de la navigation aérienne — A. T. N. A. — pouvant se présenter à un examen professionnel. Or, ce nombre de 240 a toujours été contesté par les syndicats puisqu'une commission où ils étaient représentés avait dénombré près de 500 agents et contractuels pouvant accéder au grade de technicien de la navigation aérienne.

Il est décevant de constater, monsieur le ministre, que les arguments financiers conduisent toujours à couper la poire en deux, ce qui est odieux lorsque cela joue à l'encontre des situations d'êtres humains.

De plus, il ne serait question de nommer les 240 nouveaux techniciens de la navigation aérienne qu'en fin du présent exercice budgétaire alors que ces personnels avaient eu des engagements qui impliquaient au moins une nomination au 1^{er} janvier 1964.

Certains de ces personnels tiennent des fonctions d'officiers contrôleurs et, compte tenu des textes statutaires, s'ils ne sont pas nommés techniciens de la navigation aérienne avant le 7 août 1964, ils ne pourront, suivant leur âge, accéder au corps des O. C. C. A.

Je ne voudrais faire de peine à personne, mais il est pour le moins curieux de constater que plus on étudie le sort fait à tous les personnels de la navigation aérienne, plus on remarque le côté incohérent des décisions prises. On a l'impression que, partant d'idées générales pouvant être considérées comme valables, il y a ensuite tout un processus de discussions, de marchandages, qui enlèvent une grande part de la valeur à l'ensemble.

Je puis d'ailleurs ajouter à cette critique que je veux constructive, monsieur le ministre, que le statut des ingénieurs des travaux aura été modifié deux fois, en peu de temps, et que leur mécontentement subsiste comme celui des personnels de catégorie B et hors catégorie pouvant accéder à ce corps.

La création des corps d'officiers contrôleurs et d'électroniciens de la sécurité aérienne devrait être de nature à permettre une

nouvelle situation indiciariaire de ces ingénieurs dont le titre ne convient pas aux tâches assurées ni à celles qui les attendent.

Vous avez des personnels experts en circulation aérienne, en électronique et en télécommunication ; ne les décevez pas, monsieur le ministre. Situez-les, sans en omettre aucun, dans une hiérarchie harmonieuse et sans vouloir toujours calquer les situations faites aux personnels d'une autre de vos directions, dont les mérites sont très appréciés, mais qui ne sont pas du même ordre.

Monsieur le ministre, je souhaiterais très vivement que, par votre réponse, les personnels puissent avoir la certitude que si des étapes ont été franchies, toutes leurs insuffisances, injustices et erreurs ne vous ont pas échappé, que vous êtes soucieux d'y remédier et que, dans cet esprit, vous avez donné ou donnerez toutes directives utiles à vos services. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

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

M. Eugène Montel. J'ai été sensible à l'hommage rendu à l'industrie aéronautique par M. le ministre et par MM. les rapporteurs.

Personnellement, je m'efforcerais de dire ce qui n'a pas été dit, car nous n'avons pas de temps à perdre, et le temps de parole qui m'est accordé est vraiment trop limité pour que je puisse même survoler le budget de l'aviation.

Je commencerai donc par la question des salaires.

Je me proposais tout à l'heure de rassurer M. le ministre des finances quand il était à son banc.

Le Gouvernement a adressé bien des recommandations afin que les salaires ne soient pas augmentés, afin que ne soit pas menacée la stabilité monétaire. Eh bien ! laissez-moi vous vous dire que s'il recommande de ne pas augmenter les salaires il devrait se préoccuper aussi de ne pas permettre de les réduire.

Or, c'est un fait dans l'industrie aéronautique toulousaine. Si on examine la situation de chacune des firmes, on s'aperçoit que la crise qu'elles traversent les amène à réduire les salaires.

Je commencerai par la maison Latécoère, qui représente un des grands de l'aviation par son passé. Cette maison occupe environ 1.060 ouvriers à Toulouse. Sur les 500 qui étaient occupés en permanence à la Caravelle, il n'y en a plus maintenant que 50. Il en résulte pour ces ouvriers la diminution de salaire que vous pouvez imaginer.

Il faut que cette maison se procure, de bric et de broc, des charges de travail pour maintenir ses effectifs.

À la maison Potez, dont le constructeur a mérité les compliments qui lui ont été adressés tout à l'heure par la voix de M. Duperier, il y a environ 2.000 ouvriers répartis en trois usines : celle de Toulouse, celle de Tarbes et celle de Aire-sur-l'Adour.

Cette maison a déjà envisagé le licenciement de 50 ouvriers par suite de la diminution de quatre à trois par mois des livraisons d'avions biréacteurs. Cela entraîne une réduction de salaires extrêmement sensible.

D'autre part, il serait souhaitable, comme l'a demandé M. le rapporteur Duperier, que l'on prêtât attention aux efforts de ce constructeur qui a mis au point un avion capable de faire une besogne utile sur les lignes intérieures, le 840, qui peut transporter de vingt-cinq à quarante passagers.

En ce qui concerne Sud-Aviation, si les études étaient poursuivies dans le domaine de Caravelle, de Concorde, des hélicoptères et des engins, les charges de travail garantiraient au personnel de cette entreprise une sécurité totale à peu près jusqu'à la mi-juin 1965. A partir de ce moment-là, il faudrait envisager le moyen d'aider cette société, afin d'assurer la soudure entre la fabrication de la Caravelle et celle de Concorde.

M. Pierre Baudis. Très bien !

M. Eugène Montel. Mes chers collègues, si nous examinons le fonctionnement interne des sociétés, nous constatons que, de temps à autre, des grèves éclatent, des arrêtés de travail se prolongent. Ceux-ci, toujours préjudiciables à l'industrie en général, le sont particulièrement pour cette industrie qui occupe 100.000 ouvriers dont 56 p. 100 sont affectés à la construction des cellules et 20 p. 100 à la fabrication des équipements. On est en droit de se demander si le fléchissement enregistré dans la fabrication de Caravelle ne créera pas une situation catastrophique. Si la concentration d'industries similaires en un même lieu offre des avantages, elle a aussi sa contrepartie. Si le fléchissement du travail constaté à plusieurs reprises dans quelques firmes s'accroît, comment, monsieur le ministre, pourriez-vous assurer du travail ou en tout cas reclasser les 10.000 ouvriers qui travaillent dans cette industrie à Toulouse ?

C'est alors qu'apparaîtra l'inconvénient — ou l'erreur — de ne pas avoir procédé à une répartition plus équitable dans le transfert des industries de la région parisienne en province.

Mais cela pose un autre problème. Nous avons voulu surtout démontrer, mes chers collègues, que si l'industrie aéronautique se porte bien selon les apparences, sa santé demeure cependant très précaire et très fragile. Les moindres fluctuations, surtout si elles ne s'exercent pas avec souplesse, lui sont néfastes.

Le personnel est soumis à des chauds et froids. Dans les périodes de pointe, par exemple quand la livraison d'une commande est pressante, on exige du personnel un rendement qu'il n'a jamais refusé et qui lui procure des salaires un peu améliorés grâce aux heures supplémentaires, mais ensuite il retombe dans le creux de la vague avec des salaires fortement diminués.

Vous remarquerez cependant, mes chers collègues, que malgré ces écarts existant entre ce que l'on appelle les hauts salaires et les salaires diminués du fait de la réduction des heures de travail, la conscience et la valeur professionnelle des ouvriers de l'aviation ne se sont jamais démenties.

Par ailleurs, le cloisonnement excessif — chez les manoeuvres on compte environ huit catégories, ce qui est beaucoup trop — et les disparités salariales constatées dans les filiales d'une même entreprise sont très préjudiciables au bon état d'esprit du personnel. Il faut chercher là l'une des causes de certains mouvements d'humeur, d'arrêts de travail, même de grèves. Jamais cependant, je le répète, la production ne s'en est ressentie. Aucun sabotage ne peut être reproché à ces ouvriers; ils ne bouddent pas au travail. Des mesures s'imposent donc dans ce domaine pour introduire l'équité dans les salaires.

Tout à l'heure on demandait, sinon une sorte de nationalisation — le mot n'a pas été prononcé — du moins la remise de toute l'industrie aéronautique entre les mains d'une même personne. Nous souscrivons, nous socialistes, à cette proposition. Nous sommes même partisans d'une nationalisation. Mais commençons d'abord par faire cesser ces disparités salariales dont je parlais et vous constaterez alors une amélioration de l'état d'esprit général, car l'ouvrier aura le sentiment de l'équité.

Je voudrais à mon tour faire l'éloge de la compagnie nationale Air France. La qualité de ses services est reconnue à travers le monde par tous ses usagers. Il y a eu les accords Roos l'année dernière. Ils ont été les bienvenus. Il serait souhaitable d'en réaliser d'autres.

Mais cette compagnie, pour brillante que soit sa situation, serait bien plus rentable encore si on ne l'avait pas dépossédée de ses meilleures lignes pour les céder à des compagnies privées.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous ai déjà dit l'année dernière que c'était faux. Je tiens à le répéter aujourd'hui. Je suis désolé qu'un homme comme vous, monsieur Montel, reprenne un argument aussi dénué de fondement.

M. Eugène Montel. Certaines lignes ont tout de même été cédées. Qu'un accord soit intervenu entre elles, c'est très possible, mais il est indéniable que l'opération a été faite.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Montel, je ne voudrais pas manquer de courtoisie à votre égard...

M. Eugène Montel. Je n'invoque pas le privilège de l'âge, monsieur le ministre !

M. le ministre des travaux publics et des transports. ... car vous savez quel respect j'ai pour vous depuis longtemps.

Je vous fais simplement remarquer que nous avons tranché cette question l'année dernière.

M. Eugène Montel. Est-ce vraiment tranché ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous avons démontré par A plus B que c'était faux. Cet argument avait été avancé par les syndicats à un certain moment, mais ils ne connaissaient pas les raisons économiques profondes de cette affaire. Aujourd'hui, la question n'est plus contestée. Ne revenons donc pas sur des affirmations qui ont maintenant fait long feu.

Vous avez dit par ailleurs, monsieur Montel, des choses fort intéressantes que j'ai écoutées avec beaucoup d'attention. Je ne pourrai malheureusement pas vous fournir beaucoup de réponses, car vos observations relèvent plutôt de la compétence de M. le ministre des armées, puisque la tutelle, en matière de construction aéronautique, est assurée par lui.

Je souhaite donc — je crois avoir fait la même remarque l'année dernière — que vous vous adressiez à M. le ministre des armées lorsqu'il viendra défendre ici son budget.

Je le répète, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que vous avez dit et j'en tire pour ma part mon profit. Mais, je vous en supplie, ne revenons pas sur des problèmes réglés. Permettez-moi de vous le dire en toute amitié.

M. Eugène Montel. Monsieur le ministre, je ne crois pas m'aventurer dans un domaine qui relève de la compétence de plusieurs ministères. Ce serait une grave imprudence de ma part.

Je croyais tout à l'heure que c'était au bénéfice de l'âge que vous m'adressiez cette admonestation dans la forme où vous l'avez formulée. A ce propos, j'ai conservé le souvenir d'un professeur du temps de mon âge tendre — il y a donc bien longtemps — qui enseignait tout, même ce qu'il ne savait pas. (Sourires.)

En l'occurrence, je n'ai nullement voulu donner une leçon. J'ai simplement repris des faits que vous avez vous-même reconnus et que les syndicats ont évoqués en plus d'une circonstance.

Comme habituellement mes sources d'information viennent plutôt des syndicats que du ministère, vous comprendrez pourquoi j'ai péché, si péché il y a. Mais, en tout état de cause, je demanderais la preuve par neuf.

Puisque je parlais des éloges mérités par Air France, je voudrais — laissant de côté le point particulier qui nous sépare — profiter de cette occasion pour féliciter tous les jeunes gens qui s'adonnent à l'aviation légère et sportive.

J'ai été moi-même très activement mêlé à la création de l'aviation populaire.

Il m'arrive chaque année de distribuer dans ma région des centaines de diplômes à des jeunes gens devenus pilotes du premier degré et à des jeunes filles qui apprennent à sauter en parachute.

On ne fera jamais assez en faveur de cette jeunesse-là.

Nous avons maintenant, monsieur le ministre, un problème à régler ensemble, celui du centre de revision d'Air France. Il existe un conflit entre deux organismes qui sont qualifiés pour assurer l'allongement de la piste. Le différend ne porterait que sur quelques dizaines de millions de francs. Je sais qu'Air France a versé sa participation, qui est de l'ordre de 100 millions de francs. Mais rien n'a été fait. Or, comme les ouvriers de ce centre sont de grands spécialistes de la revision et que c'est la compagnie Air France qui leur procure ce travail, j'aimerais obtenir l'assurance qu'on fera le peu qui reste à faire pour régler définitivement ce différend. Vous rassureriez ainsi des centaines d'ouvriers qui, régulièrement, interviennent auprès du conseil municipal de Toulouse et du conseil général de la Haute-Garonne pour que soit effectué le versement des quelques millions de francs nécessaires pour financer l'allongement de la piste. Cela nous tient à cœur, monsieur le ministre.

Mon propos, je l'avais indiqué et vous avez pu le constater, n'est en rien comparable aux interventions de MM. les rapporteurs qui ont passé en revue tous les aspects du problème aéronautique : effectifs, plan de charge, dotations budgétaires.

Je vous demande surtout, monsieur le ministre, de ne pas oublier mes observations concernant les disparités salariales à l'intérieur des mêmes firmes et l'encouragement à donner à notre jeunesse, afin de l'inciter à suivre la route tracée par les pionniers de l'aviation, presque tous issus de notre région.

Cette jeunesse incomparable ne demande qu'à prendre son envol dans le sillage de Saint-Exupéry et de tant d'autres héros que je n'ai pas à nommer tant ils sont connus. (Applaudissements.)

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

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, quelques minutes seulement nous sont accordées. Ce temps de parole est beaucoup trop court. Il ne permet même pas d'effleurer toutes les questions générales de l'aviation civile. Je me bornerai donc à évoquer la situation du personnel. Ce sera du terre à terre, et non pas du terre-ciel.

La loi du 2 juillet 1964, que nous avons combattue vigoureusement et qui a supprimé le droit de grève à certains personnels de la navigation aérienne, n'a absolument pas réglé, à notre sens, les problèmes qui furent à l'origine des conflits constatés dans ce secteur, et ce malgré les quelques dispositions positives qui ont été avancées.

En effet, les textes d'application ont été publiés et leur mise en œuvre a soulevé bien des difficultés. Les dispositions prévues sont telles que, dans certains services, par exemple, des personnels de qualification identique, assurant les mêmes fonctions, seront régis par des statuts différents, parce que certains d'entre eux ne peuvent accéder au grade d'officier contrôleur de la circulation aérienne pour la raison qu'ils ont dépassé l'âge de quarante ans, que les personnels en fonction sur des aéroports qui viendraient à dépasser le chiffre de dix mille mouvements d'avions annuellement ne pourront accéder à ce grade s'ils ont dépassé la limite d'âge de quarante ans, quels que soient leurs services antérieurs, que par la suite tous les personnels de la circulation aérienne qui auront dépassé trente-cinq ans ne pourront être classés officiers contrôleurs.

Cela inquiète les personnels qui se demandent s'ils ne feront pas les frais des difficultés de gestion qui vont se manifester si les textes d'application de la loi ne sont pas modifiés.

Le bruit court également que 120 postes d'officiers contrôleurs environ ne pourront être pourvus cette année sur les 620 emplois créés du fait de ces dispositions.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous renseigner à ce propos ?

Si certaines revendications ont été satisfaites, après de nombreuses actions des personnels, nombre de problèmes restent encore néanmoins posés.

On a parlé des 240 postes de techniciens créés pour les agents de la navigation aérienne. On a déjà dit que leur nombre était très insuffisant. De nombreux agents continueront donc d'assumer des fonctions relevant du grade supérieur.

Tenant compte du fait que l'évolution des techniques va dans le sens d'une augmentation constante de la qualification des personnels, y compris des agents de la navigation aérienne, nous pensons qu'il conviendrait également de classer ce corps à une échelle indiciaire supérieure.

A notre avis, la structure du corps des techniciens de la navigation aérienne doit être reconsidérée en raison de la situation nouvelle qui lui est faite. Il ne paraît pas judicieux, en effet, de maintenir les règles d'accès aux grades supérieurs telles qu'elles existaient avant la création du corps des officiers contrôleurs et des électroniciens.

Par ailleurs, les revendications relatives au classement en service actif de l'ensemble des personnels de la navigation aérienne demeurent aussi fondées. Je rappelle que le comité technique paritaire du secrétariat général à l'aviation civile s'est prononcé favorablement sur ce point, à l'unanimité, en mai 1960.

Allez-vous, monsieur le ministre, réexaminer ces problèmes avec les organisations syndicales ?

Je voudrais mettre l'accent une nouvelle fois sur l'insuffisance des effectifs. Cette question a été évoquée à diverses reprises ces dernières années. Un effort de recrutement a été entrepris, mais il paraît nettement insuffisant. On en est, semble-t-il, conscient, mais ce sont les exigences du plan d'Etat de stabilisation qui empêchent d'aller plus loin.

Enfin, monsieur le ministre, j'insiste pour que soient reconsidérées les sanctions prises à l'encontre des grévistes de la navigation aérienne. Ces sanctions sont injustes — nous vous l'avons dit — et illégales. Nous pensons plus particulièrement à celle qui a été prise à l'encontre du responsable syndical d'Orly. Compte tenu du reclassement intervenu par la création du corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, le traitement mensuel de ce fonctionnaire est amplifié de 20.000 à 25.000 anciens francs et cela jusqu'à la fin de sa carrière. C'est donc, en définitive, une véritable amende de plusieurs millions d'anciens francs, pour une faute professionnelle qui n'a jamais — et pour cause — été démontrée.

Les mêmes remarques pourraient être présentées concernant la situation des agents de la météorologie nationale.

Si l'on excepte les majorations résultant de l'augmentation des rémunérations dans la fonction publique, c'est un budget en régression.

Concernant les dépenses ordinaires, le plan de recrutement qui devait s'échelonner à partir de 1964 semble abandonné. La réalisation de la première tranche avait d'ailleurs été incomplète en 1964. Pour 1965, aucun recrutement de techniciens ou d'ingénieurs n'est prévu. En revanche, douze ingénieurs des travaux seront recrutés, mais ils sont exclusivement destinés au renforcement des effectifs en Polynésie, c'est-à-dire pour l'expérimentation de la force de frappe et des fusées, et cela alors que le plan prévoyait le recrutement, chaque année, de vingt-cinq ingénieurs des travaux pendant quatre années consécutives.

Les dépenses en capital sont au même titre très insuffisantes. Il n'y a donc pas de changement dans la réalisation des tranches du IV^e plan.

La direction de la météorologie nationale avait demandé, au début de 1963, je crois, 65 millions de francs au titre de l'équipement, 6 millions de francs au titre du fonctionnement, à répartir sur trois ans, et cela en sus des prévisions du IV^e plan. Or, selon mes renseignements, cette direction vient encore de demander le doublement des crédits de recherche dans le cadre du V^e plan. Le budget de 1965 n'apporte aucun commencement d'exécution dans la réalisation de ces vœux, considérés pourtant comme indispensables et urgents en vue d'assurer un minimum de fonctionnement.

Il nous faut quand même noter l'orientation des dépenses en capital. Elles vont vers les services de la Polynésie, toujours pour les besoins de votre force de frappe. En réalité vous dissimulez là certains crédits militaires.

Pareille remarque pourrait aussi s'imposer, concernant les problèmes statutaires qui conditionnent le développement des services. Je vous ai posé une question écrite à ce sujet. Peut-être me ferez-vous l'honneur de précipiter votre réponse aujourd'hui, notamment en ce qui concerne le statut des ingénieurs des travaux, la révision nécessaire du statut des techni-

ciens, l'insuffisance des transformations d'emplois pour les agents, l'insuffisance aussi du statut nouveau des ingénieurs, véritable statut d'extinction.

Enfin, au cours de la discussion de la loi de finances pour 1964, j'avais fait état de la création d'un groupement de recherches atmosphériques. Vous m'aviez quelque peu confirmé cette intention dans votre réponse.

Je vous ai aussi posé, à ce sujet, une question écrite en date du 23 novembre 1963, mais je n'ai toujours pas eu de réponse. Le décret instituant ce groupement, paraîtrait, dit-on, incessamment.

Or, cette création irait à l'encontre de la véritable réforme de structure nécessaire du service météorologique français.

Permettez-moi d'aborder un autre point concernant l'aviation civile.

Nous avons été surpris de constater qu'est prévue dans ce projet de loi de finances une augmentation de la participation de l'Etat à la couverture du déficit d'exploitation des compagnies privées de transports aériens, Air Inter et U.T.A.

Il nous semble que si l'Etat doit aider financièrement ces compagnies par analogie avec la compagnie nationale Air France, leur nationalisation s'impose. Ce serait l'intérêt des contribuables, c'est le souhait des travailleurs des entreprises et du transport aérien qui appartiennent aux compagnies privées ou à la compagnie nationale Air France.

Il nous faut remarquer, en outre, que l'évolution actuelle des différentes compagnies aggrave les conditions de travail de ces travailleurs.

A la compagnie Union des transports aériens, née de la concentration de la T.A.I. et de l'U.A.T., subsistent, après plusieurs mois et à fonction égale, des disparités de salaires importantes, soigneusement entretenues par la direction dans l'intention de diviser le personnel. A Air Inter, la direction oppose sa rapide croissance aux légitimes revendications. Le transfert du trafic postal aérien du Bourget à Orly a impliqué le transfert parallèle des travailleurs. C'est ainsi que chaque jour de nombreux travailleurs d'Air France habitant la zone du Bourget s'en vont travailler à Orly, moyennant trois à trois heures trente de transport et que, inversement, les travailleurs de l'ex-compagnie T.A.I. habitant la zone d'Orly effectuent le chemin en sens inverse pour aller au Bourget où sont groupées les installations de l'U.A.T. Certains des membres de ces personnels, qui exercent des professions identiques et qui ont reçu la même qualification, ont préféré démissionner plutôt que de connaître de telles sujétions.

Il nous paraît donc raisonnable de rechercher le moyen de conserver ces spécialistes qualifiés du transport aérien. La solution, selon nous, est l'élaboration d'un statut commun à tous les personnels de transport aérien qui, en donnant à ces personnels un certain nombre de garanties légitimes concernant leur qualification, leur rémunération, leurs droits acquis, devraient les mettre à l'abri des fluctuations diverses intervenant dans l'évolution des compagnies de transport aérien, et faciliter leur transfert momentané ou définitif d'une compagnie à l'autre.

C'est cette solution qui permettra, j'en suis sûr, d'assurer le bon fonctionnement des services de l'aviation civile. C'est celle que nous nous emploierons à faire aboutir. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. François Mitterrand. Mes chers collègues, je désire poser une question à propos du crédit qui figure au chapitre 53-24 concernant la participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes dont ont parlé M. Anthonioz et M. Duperier.

Je pose cette question dans la discussion d'ensemble et non à propos du titre car elle implique, point important, la définition de notre politique aérienne civile avec toutes les conséquences qu'il me sera aisé de dégager dans une intervention qui ne dépassera sans doute par trois ou quatre minutes.

Ce crédit, d'un montant de 5 millions de francs, est affecté notamment à l'étude d'un avion de transport bi-réacteur de moyenne capacité, mais il est précisé, entre parenthèses, qu'il s'agit d'un avion de 40 à 50 places. C'est cette parenthèse qui justifie mon intervention. Puisqu'on parle d'un appareil de 40 à 50 places, on peut en conclure, cela va de soi, qu'il ne s'agit pas du projet de construction du Galion dont M. Anthonioz a bien voulu parler tout à l'heure, c'est-à-dire du type Caravelle doublé pouvant contenir 150 places et plus, correspondant cependant à un engin de court ou de moyen transport, selon l'exacte définition qu'on retiendra.

On peut en conclure également qu'à ce type d'appareil en serait préféré un autre ; je ne sais lequel.

Sera-ce une nouvelle forme du bi-réacteur Caravelle, par exemple ? Sera-ce le Mystère 20 Dassault ou un troisième type ? Les études portent-elles vers le choix d'un type d'appareil déjà

connu ou défini ? Ou bien la limitation de capacité de transport à 40 ou 50 places implique-t-elle une certaine politique aérienne civile sur laquelle M. le ministre donnerait certainement, dans ce cas, les explications qui conviennent ?

C'est cette définition qui doit être connue de l'Assemblée. Il appartient, certes, au Gouvernement, de choisir tel ou tel type d'appareil, en fonction d'un objet déterminé, mais lorsqu'il s'agit d'une définition qui engage l'avenir de notre aviation civile, il faut que l'Assemblée en soit informée.

Et pourquoi ? Parce que, si c'est l'appareil de 40 ou de 50 places qui est choisi, on doit savoir à l'avance — et ce sont là des considérations techniques — qu'un tel appareil peut convenir dans des pays où la densité moyenne des utilisateurs est peu élevée, comme en Australie, en Alaska où il existe déjà des appareils concurrents comme le Fokker 27, qui remplissent cet office et pour lesquels le marché n'est peut-être pas très ouvert.

D'autre part, si l'on doit abandonner ce fameux Galion, ou si la construction simultanée d'un autre appareil est projetée, l'Assemblée doit en être informée et c'est ce que je vous demande de préciser, monsieur le ministre.

Si le Galion est abandonné, ou si son exécution est renvoyée aux calendes grecques, si l'on renonce à une Caravelle doublée dont la capacité de transport dépasserait 150 places, bien supérieure à celle de ce type d'avion présumé, cela signifie aussi — dans l'hypothèse où ne serait pas envisagée, comme tout semble l'indiquer, la construction d'un nouveau type d'appareil de Caravelle, adapté également à cette capacité et à cette distance — que pourrait être choisi — et les motifs de cette préférence doivent être connus de nous — par exemple ce Mystère 20 Dassault, dont les travaux pourraient être confiés une fois de plus à la Société nationale Sud-Aviation. De sorte que mon intervention est dans le droit fil de celle de M. Montel.

L'indication entre parenthèses que je relève au chapitre 53-24 implique-t-elle une préférence du Gouvernement *a priori* ? Car les cinq millions de francs qui sont inscrits à ce chapitre en précèderaient évidemment bien d'autres, et l'étude doit, j'imagine, autant que possible, précéder la réalisation. De telle sorte que c'est toute une politique de l'aviation qui se trouve impliquée dans cette modeste parenthèse. Est-ce que le Gouvernement estime que les qualités particulières d'un grand producteur privé soient décidément supérieures à celles d'une entreprise nationale ?

Voilà la question que je pose aujourd'hui et qui pourrait, le cas échéant, en susciter quelques autres. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique et du groupe socialiste.)

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

M. Paul Balmigère. Monsieur le ministre, l'année dernière lors de la discussion de votre budget, je vous avais demandé, de bien vouloir retenir le projet de création de la ligne aérienne reliant Montpellier à Paris.

Vous aviez alors laissé entendre, dans votre réponse, que cela ne tarderait pas.

Or, si votre budget prévoyait la création de certaines lignes, celle de Montpellier hélas ! n'y figure pas.

Il n'y est inscrit qu'un crédit de cinq cents francs en autorisation de programme en vue de l'aménagement de la zone civile.

Je me permets donc de poser, à nouveau, la question : quelles sont les raisons qui s'opposent à la création de cette ligne aérienne de Montpellier ?

De nombreux et importants facteurs plaident en faveur d'une telle création : l'aérodrome de Fréjorgues à Montpellier est en parfait état. Il est bien équipé ; une autoroute en permet l'accès rapide ; Montpellier et la région recèlent en puissance une clientèle importante — ce qui permet d'espérer une utilisation rationnelle de cette ligne — et enfin, le projet d'aménagement du littoral doit amener des centaines de milliers de touristes et de vacanciers dans notre région. Il est inconcevable que celle-ci ne dispose pas d'une ligne aérienne la reliant à la capitale. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Pierre Baudis. Monsieur le président, au cours de cette discussion, mon excellent collègue M. Eugène Montel a fort bien souligné l'importance économique prise par la construction de la Caravelle dans la région de Toulouse et les préoccupations des parlementaires de cette région.

La question est délicate. En effet, monsieur le ministre, vous nous avez dit que, si vous étiez le ministre qui dispose des crédits, vous n'étiez pas le ministre qui prend la décision, ce dernier étant le ministre des armées ; si bien que si l'on s'adresse à vous, vous répondez comme vous venez de le faire : « je ne peux prendre de décision » et si l'on s'adresse au

ministre des armées, il répondra qu'il ne dispose pas des crédits. Voyez notre embarras !

Si j'interviens, monsieur le ministre, c'est pour vous poser une question en temps utile.

Un crédit de cinq millions de francs est prévu au budget pour l'avion Mystère de 40-50 places, fabriqué par les usines Dassault. L'idée nous semble excellente. Mais un autre projet — d'ailleurs accepté par le Gouvernement — le Galion, une Caravelle transformée, fabriquée par Sud-Aviation, ne bénéficie d'aucune dotation.

Point n'est besoin, monsieur le ministre, de longs exposés pour justifier l'intérêt qui s'attache à la construction du Galion. Les moyens courriers sont indispensables pour assurer la relève de la Caravelle ; ils pourraient servir en même temps d'aérobuses sur des distances plus courtes.

L'expérience récente a prouvé que le trafic de notre aviation civile augmentait sans cesse. Certaines lignes qui récemment encore n'assuraient qu'un vol par jour, en assurent maintenant quatre ou cinq, ce qui n'empêche pas qu'il soit souvent fort difficile de trouver un place dans leurs appareils.

Nous nous félicitons de ce succès, mais il faut en tirer les conséquences. L'expérience des dernières années, jointe à l'augmentation de trafic prévue pour les sept ou huit années à venir, nous incite à prévoir non plus de petites appareils qui devraient décoller et atterrir presque simultanément sur des aérodromes déjà saturés, mais des engins de grande capacité qui puissent emporter un nombre suffisant de voyageurs.

Le projet du Galion mérite donc d'être retenu, puisqu'il allie à un souci d'économie le désir d'aller de l'avant dans la voie du progrès technique. Mais, monsieur le ministre, pourrez-vous réaliser simultanément les deux projets, celui du Mystère 40-50 places et celui du Galion de 150 places et plus ? C'est la question que vous posait tout à l'heure M. Mitterrand. Elle est fondée. Il ne faudrait pas que vous abandonniez un projet pour une autre. Le Galion a sa place à côté du Mystère.

Au fond, à l'examen de ce budget, on s'aperçoit qu'il subsiste un point d'interrogation. Le rapporteur, M. Anthonioz, a dit fort justement que la décision devait être prise dans le cadre du V^e plan. Comme ce dernier viendra bientôt en discussion, il vous faut, monsieur le ministre, réunir d'ores et déjà tous les éléments de ce problème et nous les soumettre.

Je vous pose donc la question suivante : estimez-vous dès maintenant que, dans le cadre du V^e plan, dont tous les objectifs peuvent être portés à la connaissance du pays, il est possible d'inclure le Galion ? Nous le souhaitons.

Un avion du type de la Caravelle, qui a été un immense succès pour la France, en particulier pour la région que M. Montel et moi-même représentons, doit continuer à trouver place sur les lignes aériennes, mais on ne peut prolonger la Caravelle qu'en l'adaptant aux nécessités du monde de demain et c'est le Galion qui doit en être l'héritier. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et du groupe socialiste.)

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je répondrai brièvement aux différentes questions qui m'ont été posées et tout d'abord à celles de MM. Mitterrand et Baudis.

Je suis assez étonné des propos qui ont été tenus. En effet, tout se passe comme si un constructeur français, qui a l'ambition, légitime d'ailleurs, de réaliser un projet, voulait entraîner une décision immédiate du Gouvernement — nous en sommes exactement à ce point — alors qu'en réalité, monsieur Baudis, le Gouvernement n'a jamais délibéré du projet de construction du Galion. M. Mitterrand estime qu'il ne faut pas abandonner le projet du Galion. Mais il n'y a pas à « l'abandonner » puisqu'il n'a pas été jusqu'ici retenu !

Je tiens à préciser comment se pose la question. La Caravelle est un avion qui probablement arrive vers la fin de sa série, encore que nous puissions espérer, soit par recomplètement des lignes l'utilisant, soit par des ventes nouvelles, qu'une trentaine d'appareils au moins seront encore vendus dans les prochains mois.

C'est là un premier point. Mais bien entendu se pose pour l'usine qui fabrique cet avion, le problème de son plan de charge. C'est une des raisons majeures pour lesquelles nous avons promu le projet de Concorde. En effet, l'avion Concorde est fabriqué dans l'usine dont il s'agit et sa fabrication utilise déjà une très grande partie du personnel de Sud-Aviation.

J'ouvre ici une parenthèse pour confirmer à peu près les termes qu'a employés M. le rapporteur Anthonioz concernant l'avenir du projet Concorde.

Bien entendu le nouveau gouvernement britannique examine les priorités de son action. Certains organes de presse peuvent considérer que la priorité du projet Concorde est susceptible, de ce fait, d'être remise en cause.

Compte tenu des indications que nous possédons et de l'importance du problème, du point de vue de la coopération technique franco-britannique et de celui de la coopération européenne, je ne pense pas, quant à moi, que ce projet puisse être abandonné.

Je ne le pense pas et j'adopte à cet égard l'attitude à la fois prudente et optimiste de M. Anthonioz.

Je reviens à l'affaire du Galion et de l'appareil de quarante-cinq places.

En réalité, monsieur Baudis et messieurs les rapporteurs, nous avons besoin de deux types d'avions. Il nous faut sans aucun doute un biréacteur de quarante-cinq places. C'est si vrai que d'ores et déjà un certain nombre de transporteurs, la Postale, Air-Inter et d'autres clients sont preneurs d'un appareil de cette nature.

Il est bien évident aussi qu'il serait utile et même nécessaire de prévoir dans les prochaines années un transport à grande capacité, un « court courrier » selon l'expression de M. Anthonioz. Bien qu'aucune décision n'ait été prise à ce sujet, tout le monde y pense y compris les services du secrétariat général à l'aviation civile. C'est certain. Mais, en l'état actuel des choses, je ne puis que déplorer, comme ministre de l'aviation civile, que ce soit le seul budget de mon département qui soit appelé à fournir les crédits nécessaires à l'aboutissement du projet Concorde. Reconnaissons cependant qu'il fallait bien que le ministère des finances prenne une décision à ce sujet et affecte les crédits en cause à un budget déterminé.

On peut le regretter mais c'est ainsi.

Aujourd'hui, la réalisation, en cours, du programme Concorde ne me permet pas de prévoir le financement simultané dans ce budget de deux opérations qui m'apparaissent nécessaires, à savoir celles qui concernent le biréacteur 40-50 places et le Galion gros porteur à courte distance.

Cela ne signifie pas que nous n'obtiendrons pas les crédits correspondants et je souhaite, au contraire, comme M. le rapporteur de la commission des finances que nous en obtenions l'inscription au V^e plan. Bien sûr, je n'ai pas le droit de préjuger mais, en tant que ministre technique, je demanderai cette inscription au V^e plan.

Reste le problème du crédit de 5 millions de francs inscrit dans le budget avec la parenthèse dont a parlé M. François Mitterrand, et qui est réservé à l'étude d'un avion de 40-50 places.

Là encore, nous n'avons nullement choisi.

L'année dernière, déjà, je vous l'ai dit : j'essaie par tous les moyens — bien qu'il ne soit pas facile en l'espace de renverser les traditions — d'obtenir que des crédits ne soient pas affectés à des avions n'existant que sur le papier. C'est cette règle qui a été appliquée, l'année dernière, pour le Mystère 20.

J'observe à cet égard, monsieur Mitterrand, que vous avez confondu les Mystères 20 et 30. Il s'agissait dans votre intervention du Mystère 30.

Pour en revenir au Mystère 20, nous n'avons accordé l'an dernier notre aide à cet appareil qu'après la présentation du prototype et lorsque nous avons eu connaissance des promesses de commandes obtenues par le constructeur. Ce n'est, en effet, qu'à partir de ce moment que l'Etat, selon moi, devrait consentir à accorder les crédits correspondant à la mise en train de la construction de l'appareil.

Pour le Mystère 30, le constructeur, M. Dassault, suit cette même voie, en mettant en ce moment au point, à ses frais, un prototype.

Dans le même temps, d'autres appareils sont présentés sur le marché, tels le Fokker 28 dont on a pensé, à un certain moment, qu'il pourrait être construit, en collaboration, par les Pays-Bas, la France et la République fédérale d'Allemagne.

Certes, nous souhaitons disposer d'un avion de quarante-cinq places mais aucune décision n'a encore été prise quant à notre choix.

Certes, un crédit de 5 millions de francs est inscrit au budget de l'année prochaine, mais cela ne signifie pas que la somme sera dépensée. Il s'agit d'un crédit prévisionnel ; nous nous sommes donné la possibilité d'arrêter notre choix, au cours de l'année prochaine.

Notre position est claire : sauf modification de notre politique dans ce domaine, l'inscription de ce crédit de 5 millions de francs est, pour nous, l'amorce de la solution du problème de l'avion de quarante-cinq places qui nous paraît nécessaire pour assurer certains trafics.

Il n'y a donc aucune confusion entre les deux problèmes évoqués. Vous pouvez me reprocher de ne pas prévoir dans mon budget de crédits concernant le Galion et je ne pourrai, à cet égard, que vous opposer des arguments d'ordre budgétaire. Il reste que le crédit de 5 millions, je le répète, concerne l'avion biréacteur de quarante-cinq places. Sera-t-il utilisé ou non ? Tout dépendra des choix qui nous seront offerts l'année prochaine. Quant au Galion, je comprends que vous déploriez, avec moi, que des crédits le concernant ne soient pas inscrits au budget de 1965.

Telle est, messieurs, l'explication que je vous devais.

Je réponds maintenant brièvement aux différentes questions qui m'ont été posées et, notamment, à celle de M. Cermolacce relative au groupe de recherches atmosphériques. Ce groupe de travail, à caractère scientifique, n'est pas un organisme d'exploitation comme le sont les services de la météorologie nationale. Ce groupe de travail ne fait pas double emploi avec la direction de la météorologie nationale ; il a pour objet, non pas de déposséder les services de la météorologie nationale d'une part de leurs attributions, mais au contraire, d'enrichir la recherche dans ce domaine. Sa composition est mixte — météorologie nationale et recherche scientifique — et son secrétaire général est l'un des plus jeunes et des plus brillants ingénieurs de la météorologie nationale.

Dans ces conditions, il ne peut y avoir le moindre risque d'annexion ou de disparition de la météorologie nationale.

M. Paul Cermolacce. Quels sont les moyens financiers dont dispose cet organisme ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ils relèvent entièrement de la recherche scientifique. Cette procédure budgétaire n'est pas exceptionnelle. M. le secrétaire d'Etat au budget pourrait vous le confirmer. En ce qui concerne mon budget, aucune dotation n'est prévue à ce sujet.

Monsieur Montel, j'ai déjà répondu à une partie de votre intervention ; je veux dire maintenant quelques mots d'une problème plus particulier, celui de la piste de Montaudran, que je connais bien. Il n'est pas facile de le résoudre. La vraie solution eût consisté à obtenir des collectivités locales leur participation à l'opération, la prise en charge d'une partie et non de la totalité de la réalisation.

Monsieur Montel, votre ancien collègue, M. Maziol, m'a exposé depuis longtemps, lui aussi, la situation et je pense — me rendant à vos arguments — pouvoir vous apporter une solution avant la fin de l'année.

Je répondrai maintenant très rapidement, aux observations formulées aussi bien par MM. les rapporteurs que par MM. Cermolacce et Davoust sur les problèmes de personnel.

M. Davoust m'a posé un très grand nombre de questions concernant les personnels de la navigation aérienne et de la météorologie. Il m'est, bien entendu, impossible de traiter point par point toutes ces questions. Elles sont beaucoup trop techniques. Et cependant, je les connais bien puisqu'elles sont la synthèse de toutes les revendications du personnel, ce qui, n'est-il pas vrai ? est une coïncidence amusante. (Sourires.)

Certains problèmes que M. Davoust a soulevés sont liés au régime général de la fonction publique et leur examen n'a pas sa place dans le débat sur le budget de l'aviation civile. M. Davoust le sait très bien. Je le remercie cependant de les avoir rappelés.

En revanche, d'autres questions ont un caractère spécifique, notamment celles qui ont trait aux ingénieurs des travaux de la météorologie pour lesquels se pose un problème très délicat de reclassement et de parité avec d'autres corps voisins, en particulier avec celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Nous nous employons, avec M. Boulin et ses services, à trouver une solution équitable qui ne remette pas en cause l'équilibre établi avec d'autres corps homologues. J'espère aboutir. J'estime aussi que, dans ce domaine, une certaine solidarité syndicale pourrait aider à la solution de bien des problèmes. Je le signale simplement au passage à M. Davoust.

M. Davoust a également parlé de l'application du nouveau statut des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et de celui des électroniciens de la sécurité aérienne. Il a critiqué notamment les critères adoptés pour le classement des aérodromes sur lesquels sont affectés les officiers contrôleurs.

Je sais bien que toute limite, par son caractère absolu, prête à critique ; c'est le problème de toutes les frontières. Le chiffre de 10.000 mouvements d'affaires commerciaux ou équivalents nous a paru cependant, après discussion et consultation des éléments syndicaux, correspondre à un critère valable précisément parce qu'il comprend les aérodromes les plus importants et ceux-là seulement.

Laissez-moi ajouter qu'on ne peut comparer — ce qui est malheureusement souvent le cas — les mouvements commerciaux à des mouvements d'avions légers. C'est souvent sur les aérodromes où atterrissent surtout des avions légers que naissent les controverses.

Quant au déclasserement relatif dont se plaindraient certaines catégories de personnel par suite de l'amélioration de la situation dont bénéficient les officiers contrôleurs et les électroniciens, permettez-moi de dire que c'est mal poser le problème que le poser en ces termes.

En effet, le Parlement, lorsqu'il a voté la loi du 2 juillet 1964, a voulu faire bénéficier les officiers contrôleurs et les électroniciens — et eux seuls, parce qu'ils exercent un métier

comportant des sujétions particulières — d'une amélioration de situation. Telle est bien la justification morale de la loi du 21 juillet. Or, vous me demandez aujourd'hui d'étendre, en tout ou partie, les avantages apportés par la nouvelle loi à des agents qui n'ont pas les mêmes sujétions.

M. Cermolacce ainsi que M. Davoust regrettent qu'on ne puisse pas nommer d'officiers contrôleurs de plus de quarante ans. Cette décision, messieurs, est due au fait que la limite d'âge est fixée, pour leur corps, à cinquante cinq ans, conformément d'ailleurs, à la demande du personnel. Si l'on nommait des officiers de plus de quarante ans, ils ne pourraient réunir, à cet âge, les quinze ans de service actif nécessaires pour bénéficier de la retraite. Il s'agit là d'un impératif administratif. La logique de cette règle est sans doute quelque peu injuste mais nous en sommes prisonniers.

J'ajoute, répondant encore à M. Cermolacce, que, actuellement, 60 p. 100 des postes d'officiers contrôleurs sont pourvus. La semaine prochaine, par suite de nouvelles intégrations, 80 p. 100 des officiers contrôleurs seront nommés ainsi que la totalité des électroniciens.

M. Balmigère m'a parlé de la desserte aérienne de Montpellier. Je vais lui répondre ainsi, d'ailleurs, par la même occasion, qu'à M. Coste-Floret qui m'a saisi d'une demande d'audience à ce sujet. M. Coste-Floret devait venir me voir accompagné par le préfet et par les parlementaires de la région pour traiter de cette affaire. En fait, je ne suis pas à l'heure actuelle en mesure de prendre une position définitive. Il faut que nous procédions à une étude sérieuse. Il ne serait pas très normal que deux villes, Montpellier et Nîmes, dont les aérodromes ne sont séparés que par quarante kilomètres, puissent être, en l'état d'insuffisance du réseau aérien intérieur, desservies simultanément en priorité. C'est pourquoi Air Inter n'a pas jusqu'à présent envisagé la création d'une ligne Montpellier—Paris. Nous allons donc faire une étude de trafic. Si, comme on nous le dit, très peu de Montpelliérains vont à Nîmes pour emprunter la ligne Nîmes—Paris, j'envisagerai de demander à Air Inter la création de la ligne Montpellier—Paris. Dans un premier temps, au printemps prochain, nous demanderons à Air Inter de mettre à l'essai une ligne Montpellier—Lyon avec possibilité de correspondance à Lyon pour Paris. C'est là le seul engagement que je puisse prendre pour l'instant. Si l'enquête est favorable, sous réserve de la collaboration financière de la collectivité montpelliéraine, en l'espèce la chambre de commerce, nous pourrions envisager ultérieurement la mise en route de la ligne Montpellier—Paris. Je promets aux parlementaires de la région d'étudier cette affaire avec toute l'objectivité nécessaire.

Je crois avoir répondu, messieurs, à toutes vos questions.

En terminant, je tiens à dire que je me félicite, à nouveau, de l'excellent travail des rapporteurs. Ils m'y ont habitué — l'un d'eux présentait déjà ce rapport sous la IV^e République — mais je tiens à renouveler mes éloges.

Mon attention a été attirée sur deux problèmes particuliers, dont l'un est la fixation du cadre juridique de la Compagnie Air Inter.

Monsieur Anthonioz, ce problème me préoccupe car, effectivement, nous pourrions nous trouver dans une impasse dans l'hypothèse où Air Inter ne pourrait pas réaliser les investissements nécessaires parce que ses actionnaires privés n'auraient pas voulu souscrire les augmentations de capital qui leur auraient été demandées, l'exploitation restant jusqu'à présent déficitaire. Doit-on envisager des modifications plus profondes et aller jusqu'à faire de cette compagnie, comme vous l'avez demandé, une filiale d'Air France ?

Permettez-moi d'être très réservé à ce sujet.

M. Duprier, quant à lui, a très bien posé le problème de la construction aéronautique.

La limite de notre action est fixée par les crédits budgétaires. Certes, l'opération Concorde absorbe beaucoup de notre activité. Mais, comme vous l'avez dit, monsieur Duprier, il ne faut pas la considérer sous le seul angle de l'aviation civile. A n'en pas douter, toutes les recherches relatives au Concorde, en particulier en matière d'électronique, sont profitables, et pour des années, à la recherche et à l'industrie françaises. Cela implique des sacrifices. Mais ce que je souhaite — et j'espère convaincre sur ce plan les services du ministère des finances — c'est que cet effort, puisqu'il profite non seulement à l'aéronautique mais aussi, dans une très large part, aux autres secteurs industriels, ne soit pas totalement mis à la charge de l'aviation civile.

Car, parallèlement à notre politique de construction aéronautique, nous devons développer notre infrastructure et créer des trafics nouveaux utiles au développement économique du pays.

Je souhaiterais, en conséquence, que les crédits soient ventilés différemment au cours des prochaines années, ce qui en soulageant le budget de l'aviation civile permettrait d'ailleurs de répondre aux désirs exprimés par tous les intervenants, aussi

bien MM. les rapporteurs que M. François Mitterrand ou M. Baudis et de mettre ainsi, si je puis dire, la construction du Galion sur son orbite.

Je souhaite que M. le ministre des finances nous apporte son appui en cette affaire. (Applaudissements.)

M. le président. Nous arrivons à l'examen des crédits.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile), au chiffre de 16.927.000 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile), au chiffre de 4.466.000 francs.

(La réduction de crédit, mise aux voix, est adoptée.)

M. le président. Sur le titre V, la parole est à M. Ponsellé.

M. Etienne Ponsellé. Je remercie M. le ministre de sa déclaration au sujet de la ligne Montpellier-Paris.

Je note, dans le titre V, un crédit de 50.000 francs pour l'aménagement de l'aérodrome de Montpellier.

Le département de l'Hérault et la chambre de commerce ont consenti, dans cette affaire, un effort considérable, auprès duquel la participation de l'Etat de 50.000 francs paraît nettement insuffisante.

Des contacts avaient été pris et il avait été entendu qu'une subvention plus forte serait allouée. Si l'on veut réaliser d'ici au printemps l'effort que vous avez indiqué, monsieur le ministre, il importerait dès maintenant d'envisager une contribution nationale un peu plus élevée, faute de quoi la capitale du Languedoc ne pourrait être utilement desservie par une ligne aérienne.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je prends note de l'observation de M. Ponsellé.

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile) l'autorisation de programme au chiffre de 532.470.000 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 (II. Aviation civile) le crédit de paiement au chiffre de 211.185.000 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 (II. Aviation civile) l'autorisation de programme au chiffre de 27.880.000 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 (II. Aviation civile) le crédit de paiement au chiffre de 15.080.000 francs.

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits de l'aviation civile.

La séance est suspendue jusqu'à quinze heures.

(La séance, suspendue à douze heures dix minutes, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Jean Montalat, vice-président.)

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires étrangères demande à donner son avis sur le projet de loi relatif à l'intégration dans les cadres du ministère des affaires étrangères de sous-préfets et administrateurs des services civils d'Algérie exerçant actuellement en Algérie des fonctions consulaires, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. (N° 1037.)

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1965 (DEUXIÈME PARTIE)

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965 (n^{os} 1087, 1106). Nous abordons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

ÉTAT B

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

« Titre III : + 1.409.712 francs ;
« Titre IV : + 32.437.710 francs. »

ÉTAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services publics (mesures nouvelles).

Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisation de programme, 9.200.000 francs ;
« Crédit de paiement, 1.600.000 francs. »

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

« Autorisation de programme, 266.707.900 francs ;
« Crédit de paiement, 150.877.000 francs. »

Ce débat a été organisé sur 2 heures 45 minutes, ainsi réparties :

Gouvernement, 40 minutes ;
Commissions, 30 minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 40 minutes ;
Groupe socialiste, 15 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 10 minutes ;
Groupe communiste, 10 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 10 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

Je rappelle à l'Assemblée que, pour des raisons réglementaires, je serai obligé de lever la séance quelques minutes avant 18 heures. J'invite, par conséquent, les orateurs inscrits dans la discussion à respecter leur temps de parole.

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, le projet de budget de la marine marchande pour 1965 se propose seulement d'adapter les crédits au régime de croisière de 1964.

Ce régime et ces crédits correspondent-ils à un fonctionnement correct des services de la marine marchande leur permettant d'atteindre ses objectifs ? Tel est le problème que nous devons examiner.

La commission des finances, compte tenu des données générales qui ont présidé à l'établissement du projet du budget pour 1965, s'est demandé en effet si l'adaptation des crédits budgétaires aux strictes nécessités permettait de faire face aux tâches essentielles. Elle s'est demandé en particulier si les dotations prévues pour nos écoles de la marine marchande ou pour la promotion sociale permettront d'atteindre d'une manière satisfaisante les buts proposés.

Examinons tout d'abord les traits essentiels du projet de budget qui nous est proposé.

Ce budget se caractérise par deux réductions et trois augmentations sur lesquelles je reviendrai dans la suite de mon exposé : réduction de 830.000 francs des crédits d'aide à la pêche et réduction de 100.600 francs de l'aide à l'armement naval. Augmentation de 25 millions de la contribution de l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine, augmentation de 15 millions de l'aide aux sociétés d'économie mixte de navigation maritime, augmentation de 50 millions des crédits d'aide à la construction navale.

Dans l'ensemble, les autorisations de dépenses passent de 712 millions de francs à 762 millions, en augmentation de 7,1 p. 100, comparable à l'augmentation générale du budget, qui est de 6,9 p. 100. Les autorisations de programmes passent de 231 mil-

lions de francs à 275 millions, soit une augmentation de 44 millions, essentiellement consacrée — comme je le disais à l'instant — à l'aide à la construction navale.

La discussion du budget de la marine marchande est traditionnellement l'occasion de faire le point de la situation, de réfléchir aux perspectives et d'interroger le Gouvernement sur ses intentions et sur la politique qu'il entend suivre dans l'avenir.

Six points ont particulièrement retenu l'attention de la commission.

Premièrement, le régime des pensions. Une majoration de 25 millions de francs porte la contribution de l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine à 291 millions de francs. Les documents budgétaires nous apprennent que cette majoration constitue un crédit provisionnel destiné à faire face aux augmentations des salaires forfaitaires des marins. Elle correspond à la majoration des charges du budget général.

La commission se demande si la majoration des salaires forfaitaires des marins et, par conséquent, des pensions, en 1965, correspondra à ce taux moyen. On se souvient en effet que le décret du 4 février 1964 — dont nous nous sommes félicités — a permis d'améliorer les salaires forfaitaires des marins. On sait aussi que le Gouvernement a nommé une commission, chargée de mesurer le retard de ces salaires qui servent de base aux pensions et d'apprécier le retard des retraites versées par rapport aux salaires d'activité. Il apparaît que l'augmentation du crédit — que nous sommes heureux d'enregistrer — ne permettra cependant pas de combler ce retard.

Le salaire de base versé aux marins en activité est majoré d'un certain nombre d'indemnités ou de primes qui font qu'il n'y a pas de commune mesure entre salaire forfaitaire et salaire réel. Aussi avons-nous suggéré de retenir comme base du régime des pensions le salaire fiscal, celui qui est retenu par l'administration des finances pour le calcul de l'impôt sur le revenu.

Ce vœu, que nous avons présenté dès l'année dernière, monsieur le ministre, répond au sentiment de la commission des finances. Nous avons enregistré avec satisfaction l'effort que vous avez consenti en février dernier et nous sommes heureux qu'il se poursuive à travers le budget de 1965, mais il reste que nous nous interrogeons sur les conditions dans lesquelles pourra être rattrapé le retard entre les pensions et les traitements d'activité des marins.

Depuis la dernière session budgétaire, un décret du 24 septembre 1964 a revalorisé les rentes servies aux veuves de marins victimes d'accidents professionnels. Nous nous sommes réjouis de ces dispositions qui, si elles ne correspondent pas exactement aux initiatives d'origine parlementaire qui avaient préconisé cette revalorisation, marquent tout au moins l'intérêt et la compréhension du Gouvernement pour une situation qui nous tient à cœur.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que le Gouvernement aille plus avant dans cette voie, en particulier pour ce qui concerne les pensions de réversion et l'octroi des allocations du fonds national de solidarité aux veuves de marins.

Le deuxième point qui a retenu l'attention de la commission est l'aide à la construction navale.

Pour 1965, ces crédits sont augmentés de 47.972.000 francs ; les autorisations de programme atteignent 260.482.000 francs. La commission des finances s'est plu à souligner l'importance de cet effort.

Le tonnage construit a très sensiblement diminué en 1964 puisqu'il n'est que de 417 millions de tonneaux de jauge brute contre 440 millions en 1963 et 538 millions en 1962. Il est indispensable de permettre aux chantiers de conserver leur activité. Elle correspond à une industrie traditionnelle de notre pays, et intéresse au-delà de ceux qui y travaillent l'économie des régions dans lesquelles elle s'exerce. Cela n'empêche pas, au contraire, d'avoir présente à l'esprit la nécessité d'une amélioration des structures.

La commission des finances s'est attachée spécialement aux modalités de la répartition des crédits entre petits et grands chantiers. Elle considère que les petits chantiers apportent à l'activité économique de notre pays une contribution au moins égale, et non pas seulement en valeur relative, à celle des grands chantiers. Au surplus, ces chantiers plus modestes sont répartis sur l'ensemble du territoire et non pas dans des régions maritimes peu favorisées par l'évolution de l'économie générale de notre pays due à l'avènement de l'ère industrielle. Ils constituent une armature très importante pour certaines économies régionales. Nous estimons qu'ils constituent un élément de l'aménagement du territoire dans certaines régions.

Si l'on considère que ces chantiers ont en particulier vocation pour construire des chalutiers de pêche, et si l'on veut bien admettre que la consommation de poisson, tant dans notre pays que dans l'ensemble de l'Europe est appelée à se développer considérablement, et s'il est souhaitable en conséquence de

voir notre flotte de pêche s'accroître et se moderniser, il convient de donner aux chantiers français les moyens de construire les chalutiers dont nous avons besoin.

Ces chantiers ont déjà fait de très gros efforts, avec leurs bureaux d'études en particulier, et ils peuvent aujourd'hui offrir aux armements à la pêche des bateaux qui, tant sur le plan du chalutage arrière que des installations frigorifiques, correspondent parfaitement à ce qu'on peut désirer.

Or trop d'armateurs français à la pêche ont passé des commandes importantes sur des chantiers étrangers de l'Europe des Six ou même à l'extérieur de la Communauté européenne. Nous souhaitons donc, monsieur le ministre, qu'une partie des crédits supplémentaires prévus au budget soit réservée aux petits chantiers pour leur permettre de répondre à la demande de moderniser notre flotte de pêche et de les mettre à même de construire, en plus de leur programme traditionnel, des chalutiers modernes. Nous aimerions recevoir l'assurance d'un tel contingentement spécifique, complémentaire pour la construction de chalutiers modernes.

Le troisième point qui a retenu l'attention de la commission concerne l'économie maritime et tout d'abord les activités de pêche.

Nous venons de voir, à propos de la construction navale, combien il était souhaitable que notre armement à la pêche puisse se moderniser et se développer. Or l'activité des pêches a cependant connu en 1964 une année difficile.

Difficultés qui tiennent à plusieurs causes : accroissement de la concurrence étrangère, appauvrissement des fonds, extension des eaux territoriales protégées ou des zones réservées, émancipation économique de certains Etats et spécialement de certains Etats d'Afrique, évolution technique de la pêche proprement dite.

Dans une conjoncture très serrée et même difficile, on s'explique mal la réduction très importante de 830.000 francs opérée sur les crédits d'aide à la pêche, et qui n'apparaît guère opportune.

L'accroissement des frais d'exploitation de notre armement n'est pas compensé par une politique d'aide à la pêche. Les interventions de l'Etat ne s'appliquent pas directement à l'armement mais se font au bénéfice du produit.

Votre administration, monsieur le ministre, s'attache, dans ce domaine, à obtenir une politique européenne cohérente et elle a raison car c'est évidemment dans cette perspective que l'on peut trouver une solution valable à long terme. Nous sommes bien obligés de constater toutefois que, si nos partenaires européens accordent à leurs armements à la pêche des aides extrêmement importantes, rien de comparable n'existe dans notre pays.

La commission des finances approuve, certes, pleinement les efforts que vous accomplissez pour obtenir une politique européenne des pêches valable et efficace, mais elle estime que cette recherche ne doit pas dispenser d'autres mesures plus spécifiques. Elle pense plus spécialement — ce qui n'est pas en contradiction, à mon sens, avec les dispositions du traité de Rome — à un encouragement des investissements, spécialement pour la construction de chalutiers modernes, ainsi qu'à la réorganisation ou à l'organisation de la distribution des produits de la pêche.

Enfin, je tiens à redire, comme le font traditionnellement les rapporteurs successifs du budget de la marine marchande, l'importance que nous attachons à une réforme du régime fiscal des pêches : dans le projet préparé par l'administration, quatre droits doivent remplacer onze droits et taxes, dont le timbre sur les connaissements. Nous avons enregistré avec satisfaction, monsieur le ministre, votre désir de régler ce problème et de nous proposer, en 1965, une réforme du régime fiscal des pêches maritimes, réforme qui touchera, en particulier, les taxes de consommation des produits pétroliers pour la pêche. Vous savez combien nos armateurs sont sensibles à ce problème. C'est donc avec plaisir que nous vous entendrons confirmer votre intention à cette tribune.

J'aborde maintenant, tout en restant dans le domaine de l'économie maritime, le problème de la conchyliculture ; l'ostréiculture et la mytiliculture sont des formes d'économie maritime particulièrement valables qui constituent des appoints appréciables pour nos régions maritimes. Elles revêtent un aspect social important en raison des conditions particulières dans lesquelles elles s'exercent. Nous souhaitons que l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes contrôle cet effort et l'anime vraiment dans le sens du progrès.

Nous espérons aussi que des dispositions spéciales seront prises, dans le V^e Plan, pour encourager ces productions.

Les consommateurs des grands centres et notamment les Parisiens ont pu constater combien le prix des huîtres avait augmenté, particulièrement cette année. Il ne faut pas oublier que c'est une des conséquences du gel rigoureux de l'hiver

1962-1963 : les ostréiculteurs ne pouvaient pas, jusqu'à cette année, se procurer normalement le nesson, détruit lui-même par le gel ; si les réserves de nesson sont aujourd'hui reconstituées, les ostréiculteurs éprouvent beaucoup de peine pour reconstituer leurs parcs.

Je rappelle le désir que j'avais déjà formulé — cette question me tient particulièrement à cœur — de voir octroyer aux conchyliculteurs victimes du gel une indemnité exceptionnelle puisque, pour l'avenir, ils bénéficieraient des dispositions de la loi que nous avons votée sur la protection contre les calamités agricoles. Cette indemnisation ne créera donc pas de précédent et je souhaite que la décision que vous avez d'ailleurs personnellement proposée, monsieur le ministre, soit prise et acceptée par l'administration des finances.

J'en arrive à un quatrième point qui me paraît devoir retenir l'attention de l'Assemblée : la situation de l'armement naval. Les crédits d'aide à l'armement naval s'élèvent, dans le budget de 1965, à 34 millions de francs, accusant, par rapport à 1964, une réduction de un million de francs. Je vous ai signalé brièvement, au cours de cet exposé, que les compagnies nationales de navigation avaient bénéficié d'une majoration de crédit de 1,5 million de francs en 1965. On nous assure que l'augmentation de la subvention de l'Etat à ces deux sociétés, liée à la conjoncture générale de l'armement maritime, n'est que la conséquence des conventions entre l'Etat et les deux compagnies.

On ne peut alors manquer, comme votre commission des finances l'a fait, de rapprocher cette augmentation très substantielle représentant à peu près 15 p. 100 des crédits de subvention accordés à ces compagnies et la diminution que je viens de noter. Assurés de la bonne gestion des compagnies nationales, nous ne pouvons que marquer notre étonnement et souligner avec quelle difficulté la commission des finances a accepté ces chiffres. Elle avait même envisagé initialement de supprimer purement et simplement les crédits d'aide à l'armement naval, pour manifester sa désapprobation de leur réduction.

Mais comme cette attitude ne correspondait pas à son objectif réel, il n'en a rien été. Elle m'a chargé d'être à cette tribune son interprète particulièrement vigilant.

En effet, notre armement connaît une situation difficile. La justification qui nous est donnée de la réduction des crédits d'aide est que l'exploitation de l'armement pétrolier — qui, c'est vrai, se développe dans des conditions satisfaisantes pour notre pavillon — a permis de dégager le crédit d'un million de francs.

Les navires secs ne se trouvant pas dans une situation aussi favorable, nous aurions souhaité voir reporter à leur profit le surplus de l'aide spécifique accordée aux navires pétroliers.

L'examen de ce budget doit être surtout, mes chers collègues, l'occasion pour nous de mesurer les difficultés de notre armement et de nous pencher sur ses problèmes. La France qui occupait le neuvième rang dans le classement mondial des puissances maritimes de commerce a régressé d'une place, passant au dixième rang, après avoir perdu en une année 192.000 tonnes de jauge brute.

Cette diminution résulte de la démolition de navires et de ventes à l'étranger mais aussi d'autres facteurs. L'entrée en service de navires neufs plus rapides permet de faire face, avec un nombre moindre, à l'accroissement du trafic. Une autre cause est la perte du monopole de notre pavillon sur certains trafics privilégiés, particulièrement avec l'Afrique.

Mais on enregistre surtout — c'est un point sur lequel je veux insister pour que l'Assemblée nationale en prenne bien conscience — une diminution fort grave de l'activité de notre pavillon dans le trafic des ports français.

En 1960, les navires français transportaient 65 p. 100 des marchandises importées ; en 1962, ils ne transportaient plus que 62 p. 100 ; en 1963, 54,3 p. 100 et, d'après les chiffres enregistrés pendant les premiers mois de 1964, ce pourcentage descendra à 48 p. 100 cette année.

Les navires français transportaient 55,2 p. 100 des exportations françaises en 1960 contre 41,3 p. 100 en 1962 et 36,7 p. 100 en 1963 ; pour 1964, leur part sera à peine supérieure à 30 p. 100.

Le Gouvernement doit affirmer sa volonté de s'attacher au redressement de cette situation. Certes, cela ne dépend pas que de lui. Il faut tout d'abord un effort de nos armateurs et surtout de leurs services commerciaux. Il faut aller chercher la clientèle et, à cet égard, certains pavillons étrangers nous donnent des exemples.

Mais il faut aussi que, dans toute la mesure où cela dépend d'eux, les pouvoirs publics agissent pour que la préférence soit accordée à notre pavillon pour le transport des marchandises nationales ou qui relèvent de notre autorité.

Moins de navires, un tonnage en régression, une participation au trafic maritime national qui va en s'amenuisant sont les signes de l'essouffement de notre armement maritime.

Les remèdes peuvent paraître difficiles, mais il n'est pas de solutions qui ne puissent être adoptées. La commission des finances, qui s'en est préoccupée, souhaiterait indiquer dans quelles directions il conviendrait de les rechercher.

La première, c'est de permettre à notre armement de disposer d'un outil valable, c'est-à-dire de moderniser notre flotte, de la réformer, ce qui ne peut se réaliser qu'en encourageant les investissements maritimes par des crédits plus larges, par des prêts de plus longue durée et surtout assortis de bonifications d'intérêts. Par une aide spécifique pour le renouvellement de notre flotte on parviendra aussi à assurer une nécessaire activité à nos chantiers.

La deuxième orientation est commandée par la disparition de navires âgés ou dépassés. Nous ne pouvons considérer comme satisfaisant que nos compagnies de navigation vendent leurs navires à l'étranger. Sur le plan comptable et financier, cette opération est peut-être intéressante dans l'immédiat ; mais, outre qu'elle prive nos marins et notre marine d'un outil, c'est finalement offrir à l'étranger des bâtiments qui peuvent concurrencer les nôtres de façon redoutable. Aussi nous souhaitons l'octroi de primes de démolition pour éviter de tels inconvénients.

Un courant se dessine pour la révision de la politique d'aide et l'adaptation des modalités de l'intervention de l'Etat aux données réelles du problème, notamment en fonction d'une notion plus purement économique de l'entreprise maritime. Si la commission des finances n'a pas voulu se prononcer dans cette voie, du moins a-t-elle souhaité, en raison des situations très diverses de l'armement, que l'aide de l'Etat tienne désormais plus largement compte de critères sélectifs. Les armements français doivent être encouragés à la mesure de leur volonté de rayonnement.

Je voudrais, en appendice à cet exposé des problèmes de l'armement, parler d'un secteur qui n'a pas eu jusqu'à présent en France la place qu'il devrait avoir : l'armement au cabotage.

Le Gouvernement a proposé un plan triennal qui se terminera avec l'année budgétaire 1966. Pour 1965 on propose la reconduction des crédits de 1964, soit 200 millions de francs. Le Gouvernement suit ainsi le plan qu'il s'était engagé à respecter, mais cet effort doit être amplifié et poursuivi.

Nous constatons que les armements étrangers au cabotage ont encore une part trop importante qui ne saurait être considérée ni comme normale ni comme définitive.

L'Assemblée nationale aura, dans quelques semaines, à se prononcer sur le projet de réforme du régime des grands ports. A cette occasion, je dois dire que si ce projet a essentiellement pour but de mettre les ports français à vocation européenne en mesure de lutter avec leurs concurrents étrangers européens, on pourrait craindre que, dans l'application de cette politique, les ports moins importants, les ports de cabotage ne soient privés des ressources financières dont ils ont cependant besoin.

Si, sur le plan international, ces ports de cabotage ne sont pas appelés, pour des raisons diverses qu'il n'est pas nécessaire d'analyser ici, à tenir un rôle comparable à celui des grands ports français, ils jouent un rôle essentiel dans les économies régionales et doivent être considérés comme des points d'ancrage de la politique d'aménagement du territoire.

Aussi nous pensons que le renforcement de l'aide à l'armement au cabotage est valable non seulement en soi mais aussi comme un encouragement aux économies régionales.

Mes chers collègues, après avoir parlé des problèmes économiques, des aspects principaux des activités maritimes, je voudrais, en conclusion, vous parler des hommes, de nos marins.

Le personnel maritime traverse en ce moment une véritable crise morale. Les marins, leurs officiers, les équipages de notre marine de commerce s'interrogent sur leur avenir et doutent.

Nous allons vers un resserrement des activités maritimes — qui tient à la fois à l'évolution économique générale et à l'évolution des techniques — et partant, vers une diminution des emplois.

Le problème de la reconversion d'une partie de nos marins se pose donc dans l'immédiat. Dans ce but, nous suggérons l'organisation de stages dans un cadre réglementaire, statutaire et financier et réunissant autour de l'administration les professions maritimes, les syndicats et les organisations professionnelles des secteurs de reconversion aptes à garantir le placement. Nous souhaitons une politique d'aide réelle à la reconversion de nos marins.

L'évolution de la marine marchande et des activités maritimes conduit à adapter l'enseignement maritime aux formes nouvelles de l'exploitation des navires. Nous serions heureux que le Gouvernement nous précisât, dès à présent, les caractéristiques de cette exploitation et les aspects nouveaux de cet enseignement et qu'il définît le rôle qui sera imparti aux cinq grandes écoles nationales de la marine marchande.

Enfin, s'agissant d'une politique à plus long terme, nous souhaiterions, monsieur le ministre, connaître vos intentions sur le statut des personnels. Ce statut doit naturellement évoluer sur le plan des spécialités maritimes, sur le déroulement des carrières qui amènera peut-être un resserrement des différentes catégories de marins.

Il faut assouplir le statut des personnels maritimes. S'il convient de faciliter aux marins qui le désirent la poursuite normale de leur carrière, encore faut-il permettre aux autres de quitter la marine pour d'autres activités où ils seront appréciés à la mesure de la formation qu'ils auront reçue, mais en garantissant naturellement la relève nécessaire à la pérennité de la mission de notre armement.

Nous désirerions vivement, monsieur le ministre, que vous arrêtiez à l'égard des personnels maritimes une politique hardie sur le plan économique comme sur le plan social.

Ainsi que vous le constatez, mes chers collègues, l'analyse du budget proprement dit de la marine marchande nous a permis d'évoquer les points essentiels intéressant les divers domaines de la marine marchande. Nous avons marqué des préoccupations et suggéré des orientations.

Ce que la commission des finances souhaite, et je pense qu'elle ne fait qu'anticiper sur le vœu de l'Assemblée, c'est qu'au cours de ce débat, le Gouvernement définisse une véritable politique d'aide et d'orientation de notre marine marchande. Cette volonté d'action n'apparaît pas au travers des inscriptions budgétaires.

Cependant, monsieur le ministre, mes chers collègues, le passé de notre marine la mérite ; les légitimes ambitions de son avenir l'exigent. (Applaudissements.)

— 5 —

FRISE D'ACTE DU DEPOT D'UNE MOTION DE CENSURE

M. le président. J'ai reçu à quinze heures trente, en application de l'alinéa 2 de l'article 49 de la Constitution, le document suivant :

Motion de censure déposée en application de l'article 49 de la Constitution (alinéa 2) :

« L'Assemblée nationale,

« Considérant que le Gouvernement n'applique pas les dispositions votées par le Parlement, notamment les articles 8 et 31 de la loi du 5 août 1960 qui concernent la réorganisation des structures et la fixation des prix, par exemple celui du lait ;

« Déplorant que se trouve ainsi compromis le développement des régions françaises à prédominance agricole,

« Censure le Gouvernement. »

Cette motion de censure est présentée par 51 signataires appartenant aux groupes du centre démocratique, du rassemblement démocratique et socialiste et dont les noms figureront au *Journal officiel* (1).

Conformément au premier alinéa de l'article 150 du règlement, l'Assemblée prend acte de ce dépôt.

La conférence des présidents a fixé au mardi 27 octobre, 16 heures, la discussion et le vote sur cette motion.

Afin de permettre l'organisation du débat, prévue par l'article 151 du règlement, j'invite les orateurs à se faire inscrire à la présidence avant le mardi 27 octobre, à midi.

— 6 —

LOI DE FINANCES POUR 1965 (DEUXIEME PARTIE)

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965 et l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande).

La parole est à M. Miossec, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

(1) La présente motion de censure est appuyée par les 51 signatures suivantes :

MM. Abelin, Barnlaudy, Bosson, Bourdellès, Brugerolle, Charpentier, Chazalon, Charvet, Fréville, Philippe, Pillet, Jaillon, Méhaignier, Michel Jacquet, Rémy Montagne, Orvoen, Le Guen, Maurice Faure, Duhamel, Georges Bonnet, Billères, Morlevat, Berthouin, Barrière, Schloesing, Desouches, de Pierrebourg, Robert Fabre, Mitterrand, Fouet, Antonin Ver Bouthière, Duraffour, François-Bénard, Chandernagor, Ayme, Raoul Bayou, Boulay, Couzinet, Delmas, Gaudin, Marceau Laurent, Gilbert Faure, Max Lejeune, Loustau, Lucien Milhau, Regaudie, Var, Privat, Vignaux, L'umortier.

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis. Après le très brillant exposé de notre éminent rapporteur de la commission des finances, il me sera difficile d'éviter les redites et je m'en excuse à l'avance auprès de vous.

Je ne vous accablerez pas de chiffres dont la lecture est toujours ingrate, mais ceux d'entre vous qui sont plus particulièrement intéressés par le problème de la marine marchande les trouveront dans le rapport plus détaillé que vous avez à votre disposition.

Très globalement, les dépenses du secrétariat général de la marine marchande sont en augmentation de 10 p. 100 sur celles de l'an dernier. Elles concernent plus particulièrement les améliorations de rémunération, avec leur incidence sociale.

Les dépenses en capital sont en augmentation de 18 p. 100 pour les autorisations de programme et de 1,5 p. 100 pour les crédits de paiement.

Ce budget est donc en hausse sur le précédent, quoiqu'il s'inscrive dans le plan de stabilisation.

L'activité de l'armement naval conditionnant, surtout sur le plan national, celle de la construction navale, je me permets de traiter ce chapitre en premier.

Le fait essentiel dans l'armement, c'est qu'au moment où la flotte mondiale enregistre une forte augmentation, on constate que notre flotte nationale subit un recul très net.

Depuis le premier janvier de cette année, 19 navires sont entrés dans notre flotte : 11 cargos, 4 pétroliers et 4 transporteurs de gaz.

Mais, dans le même temps, 38 navires en sont sortis : 1 paquebot, 31 cargos, 6 pétroliers. Le déficit est donc de 19 navires.

En 1957, nous occupions le cinquième rang dans l'armement mondial. Nous sommes descendus au dixième.

En 1962, le pavillon français a transporté 62 p. 100 de nos importations et 41 p. 100 de nos exportations.

Aujourd'hui, ce chiffre est ramené à 34 p. 100. Il n'a jamais été si bas.

Il faut préciser, de plus, que ce chiffre de 34 p. 100 comprend les exportations vers la zone franc, c'est-à-dire vers les pays aujourd'hui indépendants. Pour le reste de nos exportations dans le monde, le tonnage tombe donc à 16 p. 100.

Lorsque nous aidons financièrement les Etats africains et que nous leur livrons des produits, il semble que nous devrions nous réserver le monopole des transports, alors que nous n'assurons que 40 p. 100 du trafic.

Sur le plan des importations, notre situation est meilleure — avec une augmentation de 12 millions de tonnes — mais notre flotte est en régression et l'on assiste à une reprise de l'affrètement des navires étrangers.

Quelles sont les causes de cette évolution regrettable ? La concurrence internationale qui exige l'élimination des unités les moins rentables, la diminution du trafic avec l'Algérie, le ralentissement des investissements depuis trois ans dû à la dégradation constante des résultats d'exploitation des compagnies de navigation.

En revanche, on assiste à un développement particulièrement rapide des flottes de trois pays : la Norvège, + 22 p. 100 ; le Japon, + 44 p. 100 ; l'U. R. S. S., + 58 p. 100 — et cela pour un taux de croissance mondiale de 12 p. 100 en trois ans.

Il semblerait donc que le remède à la situation déplorable dans laquelle nous nous trouvons puisse être trouvé dans l'exemple que nous donne la Norvège. Compte tenu de sa faible puissance économique, la Norvège dispose d'un tonnage énorme et sans cesse croissant. Ce succès éblouissant paraît dû à la politique de l'armement norvégien qui consiste à disposer toujours des navires les plus modernes, c'est-à-dire les plus concurrentiels. Un chiffre la caractérise. Le tonnage commandé en 1963 représente environ 20 p. 100 de la flotte en service. On conçoit que l'armement naval français soit en quelque sorte écartelé entre le souci de moderniser sa flotte en vue de la rendre compétitive sur le plan international — modernisation qui comporte inévitablement l'automatisation, laquelle conduit à une réduction du personnel navigant — et le problème social posé par ces réductions de personnel.

Dans la recherche de la solution de cet angoissant dilemme, on sent combien il est difficile de s'opposer au progrès et la solution doit prévoir en tout état de cause des mesures de reclassement du personnel.

Mais, dans cette conjoncture, une solution est possible, celle qui consisterait à procéder à une modernisation judicieuse et hardie, à promouvoir un nouvel essor de notre armement, et à supprimer du même coup ce spectre social. C'est bien, semble-t-il, l'exemple que nous donne la Norvège.

Je présenterai de brèves observations sur le cabotage.

La France dispose de quelque 2.500 kilomètres de côtes. On conçoit mal que notre trafic côtier soit grignoté par

armements étrangers. Il semblerait que, dans ce domaine, nous devrions pouvoir nous défendre, ne serait-ce que dans les trafics Bretagne—Grande-Bretagne et Sud-Ouest—Côte ibérique. Notre pavillon doit certainement trouver sa place pour peu qu'on veuille bien envisager une politique à base d'initiatives et de dynamisme.

Avant d'en terminer avec l'armement, je crois indispensable d'évoquer le cas des deux grandes sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat est le principal actionnaire : la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes.

La subvention de ces deux compagnies est majorée cette année de 15 millions de francs passant ainsi de 102.500.000 francs à 117.500.000 francs. On souhaiterait voir justifier l'opportunité de ce soutien financier et connaître les mesures envisagées pour le stabiliser ou, mieux, le résorber.

J'en arrive à la construction navale. De 1958 à 1962 le nombre des navires construits et par conséquent le tonnage de jauge brute n'a cessé d'augmenter dans le monde. Dans le même temps, il a considérablement diminué en France. En 1963, le tonnage livré et le tonnage des commandes a fait apparaître une diminution de 20 p. 100. Cette situation de la construction navale, comme d'ailleurs celle de l'armement, est dominée par la libre concurrence internationale.

Dans la compétition mondiale, la place de leader ship revient incontestablement au Japon qui vient en tête de tous les chantiers du monde. En 1962, la construction japonaise était de 61 p. 100 des productions réunies de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. En 1963, elle a été de 91 p. 100. Son carnet de commandes s'est accru de 65 p. 100 alors que l'ensemble des deux pays déjà cités reste pratiquement stationnaire, au plus à 2 p. 100.

En huit ans, les prix japonais de construction ont subi des baisses de 30 p. 100 et en un an de 18 p. 100, taux vraiment extraordinaire. Les prix japonais s'imposent donc aux constructeurs mondiaux.

Je n'insisterai pas sur le détail des aides fiscales et financières apportées par les différents gouvernements pour sauver leur construction navale. Mais il est évident que le Gouvernement français devra s'inspirer des aides étrangères s'il souhaite que nos chantiers deviennent compétitifs. Le problème est certainement difficile à résoudre, surtout si l'on considère que pour certaines constructions, les pétroliers par exemple, il n'existe que vingt-cinq armateurs environ dans le monde qui puissent commander ces navires de gros tonnage.

Je terminerai par la pêche. Actuellement la situation de la pêche est moins alarmante que dans celle des deux industries que je viens d'évoquer. Mais, à moyenne et à longue échéance, les perspectives sont tout de même inquiétantes.

L'accroissement de la flotte a été de 6.000 tonneaux, légèrement inférieur aux prévisions. On constate une tendance à l'accroissement du tonnage unitaire en pêche industrielle, tendance également souhaitée par la pêche artisanale qui se trouve bridée par la limite de cinquante tonneaux.

La production se maintient avec un léger accroissement de 1,2 p. 100 de 1962 à 1963, passant de 580.500 tonnes à 587.500 tonnes. En 1964, on escompte un accroissement de la production de 12 à 15 p. 100, malheureusement compensé par une baisse du prix moyen du poisson due à la concurrence internationale qui s'est accrue.

On peut noter un développement important dans la vente des filets frais, passée de 5.000 tonnes en 1960 à 8.000 tonnes en 1963, et dans celle des poissons congelés dont les prévisions de commercialisation sont dépassées.

Au point de vue portuaire, on enregistre une progression des mises à terre à Boulogne, Lorient et Concarneau. La consommation par habitant en France des produits de la mer évolue peu, malgré les efforts faits en ce sens : 11,23 kilogrammes en 1962 contre 11,65 en 1963. Les perspectives de la pêche sont donc moins bonnes à longue échéance pour les raisons suivantes : concurrence étrangère accrue, appauvrissement des fonds — votre rapporteur y a fait allusion tout à l'heure, surtout en ce qui concerne les crustacés ; vous connaissez tous le problème de la guerre de la langouste au Brésil — extension par certains pays de leurs zones côtières, ce qui contraint nos pêcheurs à rechercher et à prospecter de nouvelles zones de pêche et aboutit à des frais supplémentaires.

L'aide à la construction navale de pêche doit être maintenue et devrait même être étendue à la pêche artisanale afin d'apporter un peu d'oxygène à nos petits chantiers qui en ont bien besoin.

Je conclus, monsieur le ministre, en vous demandant quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour remédier à une situation alarmante de l'armement que ne suffit pas à expliquer la perte de trafic sur l'Algérie et pour mettre la marine marchande en mesure, à la fois de répondre aux besoins croissants de transports de l'économie française et de tenir un rang convenable dans le domaine des transports internationaux.

Je suis persuadé qu'à égalité de conditions économiques et de concurrence, l'armement, la construction navale et la pêche française n'ont rien à craindre de la concurrence internationale. La qualité de nos marins, de nos ingénieurs, de nos cadres, de nos ouvriers en est le plus sûr garant.

C'est dans l'espoir que les conditions de survie, c'est-à-dire de compétitivité, seront accordées à la marine marchande que la commission de la production et des échanges vous demande, mesdames, messieurs, d'adopter le budget de la marine marchande qui vous est présenté. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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. Monsieur le président, mesdames, messieurs, les rapporteurs du budget de la marine marchande MM. Bourges et Miossec viennent de vous présenter l'analyse du budget de 1965 et je les remercie de la qualité de leurs rapports.

La précision de leur analyse me permettra de réduire la durée de mon intervention et de limiter mon propos à quelques grands problèmes auxquels l'avenir de notre marine marchande est étroitement lié.

La pertinence des questions posées par les rapporteurs me permettra, en outre, en leur répondant, de vous brosser un tableau aussi complet que possible de la situation et, bien entendu, comme à mon habitude, j'essaierai de le faire en toute franchise.

Chacun s'accorde à dire que la situation de la marine marchande française n'est pas satisfaisante. D'aucuns cependant y voient une crise passagère de conjoncture que quelques millions de crédits supplémentaires distribués à bon escient permettraient de surmonter.

C'est là une dangereuse illusion car, si la marine marchande française est affectée par la crise mondiale, elle l'est aussi par des phénomènes qui lui sont propres et c'est bien là toute la difficulté car c'est précisément en période de basse conjoncture qu'une réforme, une refonte complète de nos structures doit être entreprise.

Il existe actuellement dans le monde une véritable inflation de navires qui a provoqué une baisse importante des taux de frets.

La concurrence est d'autant plus âpre que peu à peu se créent deux secteurs bien différents de l'armement. Le premier d'entre eux est le secteur traditionnel auquel appartiennent la marine marchande française et, pour ne citer que les plus importantes, les marines britannique et norvégienne. Ce secteur est régi selon les lois de l'économie privée, c'est-à-dire avec le souci d'équilibrer autant que faire se peut les comptes des armements.

Mais il est un autre secteur dont la part est croissante dans le commerce maritime mondial et qui s'affranchit de plus en plus de cette règle de l'équilibre entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

C'est ainsi que la marine marchande des Etats-Unis dispose d'une flotte largement subventionnée qui bénéficie maintenant des mesures de protection du pavillon. Il en est de même pour de nombreux pays neufs, tous récemment devenus indépendants, qui cherchent à se doter d'une flotte de commerce et sont amenés, eux aussi, à prendre au profit de leur pavillon naissant, des mesures discriminatoires de protection.

Enfin, les pays socialistes se sont, à leur tour, lancés dans une politique d'accroissement de leur flotte, sans tenir aucun compte des prix de revient.

Or la marine française, pour son compte, subit une évolution en sens exactement inverse, en raison de la disparition du régime de protection, voire de monopole de pavillon, dont elle avait bénéficié au sein de l'Empire, puis de l'Union française.

Ce régime privilégié avait fortement bénéficié aux armements mais, en même temps, il avait conduit certains d'entre eux à s'endormir quelque peu dans une confiance dangereuse.

Nous nous trouvons donc dans une situation telle que la marine marchande française perd ses protections traditionnelles et doit s'adapter techniquement, financièrement et commercialement à des conditions nouvelles de concurrence et, cela, au moment même où le niveau des frets s'abaisse et où apparaissent dans le monde des flottes de plus en plus importantes créées et gérées en fonction de critères politiques et non en fonction de leur rentabilité.

Le problème qui se pose est donc celui de la difficile adaptation de l'armement français aux conditions nouvelles du trafic international.

Il s'agit, à l'évidence, d'un phénomène de structure qui ne saurait trouver de solution immédiate mais dont l'amélioration doit être recherchée par une politique à long terme à laquelle doivent concourir les gens de mer, les armateurs, les chargeurs et, bien entendu, le Gouvernement.

Mon propos est, aujourd'hui, de vous montrer comment le Gouvernement entend agir pour sa part et de vous préciser ce qu'il attend de ses partenaires dans cette partie difficile dont l'enjeu et le cadre débordent d'ailleurs largement le domaine de la flotte de commerce, puisque les difficultés de la construction navale sont en grande partie le reflet de la crise de l'armement, comme l'ont souligné d'ailleurs les rapporteurs.

Une meilleure rentabilité de la flotte de commerce doit être recherchée, tant au niveau des dépenses que des recettes d'exploitation.

L'évolution des dépenses dépend, en premier lieu, de l'organisation des armements. De ce point de vue, un effort très important est à faire. Actuellement, si l'on excepte les transports pétroliers, une flotte de 2.800.000 tonneaux est exploitée par 88 armements. Encore doit-on souligner que les deux compagnies d'économie mixte et les quatre plus grandes compagnies privées gèrent à elles six une plus grande partie de ce tonnage que les 82 entreprises restantes.

Il est donc indiscutable que des groupements doivent être opérés afin de concentrer les efforts soit en ce qui concerne le capital des entreprises, soit en ce qui concerne l'exploitation des navires ou les activités annexes. Nous sommes déjà engagés dans cette voie, comme le montre l'accord intervenu récemment entre deux des plus importants armements privés. Le Gouvernement n'a pas l'intention de relâcher l'action qu'il exerce en vue de favoriser cette concentration des armements.

Quant aux recettes d'exploitation, elles sont pratiquement fonction de l'importance des cargaisons, car les taux de fret sont, dans la quasi-totalité des cas, ceux du marché international. Or je dois reconnaître sur ce point que la préférence donnée au pavillon français n'est pas la préoccupation dominante des importateurs et des exportateurs de notre pays. J'ai l'intention de remédier à cette situation.

D'une part, il est souhaitable — et les armements l'ont compris — que les compagnies de navigation multiplient les contacts auprès des chargeurs. D'autre part, il est nécessaire que l'administration facilite les contacts et s'emploie elle-même, dans les domaines où elle exerce une action directe, à favoriser les services français de transport maritime. C'est pourquoi, à ma demande, une commission vient d'être instituée dans ce but au sein du centre national du commerce extérieur.

Transporter un plus grand nombre de marchandises à de meilleures conditions implique aussi une modernisation de la flotte.

Comme les ressources d'autofinancement se sont réduites depuis quelques années et que la situation du marché financier rend difficile le recours direct à l'épargne, la nécessité impose un accroissement du recours aux capitaux d'emprunt.

Au cours de l'année 1964, des efforts sensibles ont été faits dans le domaine des crédits à long terme consentis à l'armement, notamment par une meilleure répartition entre les crédits à moyen et à long terme. Il reste cependant des problèmes à résoudre avec les établissements de crédit, spécialement quant au pourcentage global de crédits attribué par rapport au montant investi.

Je m'emploierai, dans l'année qui vient, à tenter de résoudre ces difficultés. Dans la mesure où l'extension des crédits risquerait de poser des problèmes de garantie aux prêteurs, on peut concevoir que les armateurs instituent un système de caution mutuelle. Ces efforts collectifs s'inscriront dans le cadre des actions de structure que nous avons l'intention de demander à la profession.

Il est certain toutefois que l'action sur l'organisation des entreprises, sur la psychologie des chargeurs et sur la modernisation de la flotte ne peuvent porter leurs fruits qu'à terme. D'ici là, il est nécessaire, pour permettre un déroulement normal de ces adaptations, que l'aide à l'armement soit maintenue.

D'autre part, des mesures ont été prises pour faciliter le transfert, vers d'autres trafics, de navires appartenant à des armements privés en service sur les lignes algériennes.

Le projet de budget pour 1965 a aussi tiré les conséquences du fait que la situation des divers armements ne se présente pas dans des conditions identiques.

Si l'armement pétrolier doit toujours bénéficier du soutien de l'Etat dans l'octroi des bonifications et des moyens de financement nécessaires à la reprise qui s'amorce, cette situation ne justifie pas, autant que pendant les exercices précédents, une aide directe à l'exportation.

C'est donc sur ce secteur — je réponds à la question précise qui m'a été posée par M. Bourges — qu'a été pratiqué l'abattement de 1 million de francs sur le montant de l'aide à l'armement, abattement d'ailleurs imposé par les nécessités de l'équilibre budgétaire.

C'est en exécution des conventions qui les lient à l'Etat et en fonction des obligations qui leur sont imposées qu'il est apparu nécessaire d'augmenter la subvention allouée pour 1965

aux deux compagnies d'économie mixte pour couvrir leurs résultats d'exploitation.

Mais cette aide complémentaire — je le dis pour M. Miossec — n'est pas sans contrepartie. Les compagnies ont été appelées à établir un programme rigoureux d'économies, à étudier la réorganisation de certaines lignes et une nouvelle distribution du réseau contractuel. Ces dispositions, comme celles qui pourraient viser un rapprochement des activités diverses des deux compagnies nationales, doivent se révéler efficaces avec le temps, mais ne peuvent évidemment avoir d'influence immédiate, même si l'on allait encore plus loin dans le sens de l'unification. La subvention d'équilibre est donc, pour cette année du moins, entièrement justifiée.

J'en viens maintenant à la construction navale. Le rythme de commande des chantiers s'est maintenu puisqu'au 1^{er} octobre dernier, il y avait 1.150.000 tonneaux de commandes en carnet, contre 1.135.200 au 1^{er} janvier 1964. Le problème essentiel reste celui de la concentration et de la reconversion des entreprises, car même si des commandes nouvelles peuvent apporter aux grands chantiers une rémission momentanée, il n'en reste pas moins que leurs moyens de production sont à la fois excédentaires, mal répartis et insuffisamment modernes.

C'est pourquoi le fait essentiel de l'année 1964 me paraît être la décision des quatre grandes sociétés de constructions navales de s'engager sur la voie d'une fusion totale.

Ainsi peut-on espérer, si ce mouvement se poursuit, que l'on parviendra d'ici quelques années à la concentration rationnelle de la construction navale française, conformément aux perspectives du Livre l'anc dont vous avez eu connaissance.

Si la situation paraît donc plus claire, elle n'en reste pas moins difficile. Il est toujours délicat d'assurer le plein emploi des ouvriers dans les régions où sont situés les chantiers de constructions navales qui constituent souvent la seule industrie locale. Les commandes sont difficiles à obtenir, même dans le domaine de la conversion. Dans la mesure cependant où des licenciements ont été rendus inévitables, les dispositions du fonds national de l'emploi ont été appliquées avec une diligence particulière.

L'harmonisation du régime de la construction navale avec les régimes institués dans les autres nations de la Communauté économique européenne donne lieu à Bruxelles à de nombreux échanges de vues pour élaborer un système commun de protection de l'industrie de la construction navale.

En attendant ce régime commun, et malgré le très lourd effort budgétaire qu'ils représentent, les crédits de la construction navale ont pu être substantiellement augmentés pour 1965. Ce niveau de crédits suppose toutefois que le processus de concentration dont il a été fait état soit mené à son terme. Dans le cas contraire, les allocations versées subiraient d'importants abattements. Je le dis à cette tribune solennellement et je me permettrai d'ajouter tout simplement : à bon entendeur, salut !

La situation des chantiers constructeurs de petits et moyens navires paraît satisfaisante. Les commandes sont, en effet, assurées dans la plupart des cas sur une période d'au moins un an. Au-delà, l'importante commande coréenne de navires de pêche fournit pour les chantiers signataires du marché une charge appréciable jusqu'à la fin de 1966. C'est pourquoi, bien que je comprenne parfaitement les inquiétudes de M. Bourges et celles de M. Miossec sur ce point, et bien que je souscrive à la plupart de leurs conclusions, il ne me paraît pas nécessaire, pour l'instant, d'étendre l'amélioration de l'aide aux petits et moyens navires construits par ces chantiers.

Certes, un nombre important de ces navires est destiné à la pêche, mais je pense que c'est dans d'autres voies qu'il convient d'aider en France, pour le moment, la pêche maritime.

La politique de mon département en cette matière des pêches maritimes est de permettre à la profession de s'adapter aux conditions nouvelles de production et de commercialisation, grâce à une intervention plus efficace des pouvoirs publics appuyée sur l'effort accru de la profession.

Cette action doit se porter en tout premier lieu vers la recherche scientifique et technique. La signature, en mars 1964, d'une nouvelle convention internationale sur le droit de la mer a réduit quelque peu la liberté de nos pêcheurs sur certains lieux proches des côtes étrangères. Elle rend plus urgente encore la mise en œuvre d'un plan général de prospection et de protection des fonds proches de nos côtes. Dans le même sens, seront poursuivis et intensifiés les efforts pour l'amélioration des engins de pêche, des conditions de réfrigération ou de congélation des poissons.

Pour que l'institut scientifique et technique des pêches puisse atteindre les objectifs qui lui ont été assignés dans le cadre du plan, son statut actuel, dont l'insuffisance était apparue, est en cours de refonte, en vue d'assurer un recrutement satisfaisant. Mais la recherche de solutions plus modernes, notamment la construction d'unités importantes de grande pêche

munies des derniers perfectionnements techniques, exige aussi une amélioration des conditions d'investissement de la flotte.

J'envisage l'octroi de subvention particulières aux constructeurs de certains types de navires. Par ailleurs, les crédits inscrits au titre du plan de relance des pêches doivent permettre, outre ces actions de reconversion et de modernisation de la flotte, une meilleure orientation de la profession vers un accroissement de sa productivité.

Les efforts d'organisation du marché, qui incombent — je le rappelle — avant tout à la profession, et l'effort de propagande entrepris cette année en faveur du poisson seront poursuivis. L'action de l'Etat sera même intensifiée grâce aux crédits du fonds de développement économique et social dans le secteur des industries de transformation.

Mais, à mon sens, tous ces efforts perdraient une grande part de leur portée si l'on ne recherchait une organisation d'ensemble au niveau du Marché commun. Comme je le déclarais déjà l'an dernier, mon souci est d'obtenir l'harmonisation des conditions de concurrence par la suppression des subventions accordées par nos partenaires ou par l'institution d'un système communautaire d'aide à la pêche.

C'est d'ailleurs dans le cadre de l'article 44 du traité de Rome que j'ai été obligé d'instituer un régime de prix minima pour le hareng, en attendant la réalisation de cette politique commune des pêches.

Mesdames, messieurs, j'ai gardé pour la fin de mon propos le problème qui est commun à tous les secteurs dont je viens de parler et qui, sans aucun doute, est le plus délicat, le plus préoccupant de la marine marchande française : je veux dire le problème du travail, de la formation et du statut des gens de mer.

Le statut actuel des gens de mer, dont l'origine remonte à Colbert, ne répond plus aux exigences de la navigation moderne. Certes, il procure à nos marins des avantages particuliers qu'il n'est d'ailleurs pas question de leur enlever. Mais en raison même des avantages qui sont consentis aux marins, il présente le grave inconvénient de les inciter à demeurer dans la profession, même si celle-ci a perdu à leurs yeux les attraits qu'ils y avaient trouvés précédemment.

Il ne leur est pas possible en effet, pour l'instant, de quitter la profession à laquelle ils ont été voués sans perdre une part importante des avantages qu'ils auraient dû retirer de la vie dure et dangereuse qu'ils ont menée jusqu' alors. Le résultat est que beaucoup d'entre eux qui, sans cela, souhaiteraient partir vers d'autres professions, restent dans la marine marchande simplement, comme l'on dit, « pour gagner leurs invalides ».

Un système qui oblige des hommes à rester, contre leur sentiment profond, dans une profession où le marché de l'emploi est déjà encombré, alors que dans d'autres secteurs de l'économie le manque de main-d'œuvre leur fournirait une possibilité de reconversion intéressante, est un système qui se condamne lui-même.

La profession de marin doit être une profession ouverte qui fait bénéficier ses membres d'avantages particuliers lorsqu'ils l'exercent, mais qui doit leur laisser toute liberté matérielle et psychologique d'exercer un autre métier s'ils en ont le désir et la capacité.

Rendons-nous à l'évidence, mesdames, messieurs : Colbert est mort, il faut maintenant l'enterrer !

M. René Pleven. De son temps, la marine marchande ne déclinait pas.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Pleven, de son temps la marine marchande était, en effet, une réalité très profonde, puisqu'elle constituait le seul moyen de transport international.

M. Christian Bonnet. Mais actuellement, elle demeure encore le principal.

M. Charles La Gasgven. Il ne faut pas enterrer Colbert tout à fait, nous vivons encore sous ses ordonnances.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cela dit, monsieur Bonnet, je n'ai pas touché à la marine marchande, mais au régime social des marins, ce qui n'est pas du tout la même chose.

C'est pour améliorer les conditions de travail de la marine marchande, donc sa rentabilité, que je m'attaque avec une certaine vigueur au régime social des marins. Parlons des mesures sociales de Colbert et de l'inscription maritime, si vous voulez bien, monsieur Pleven, mais ne parlons pas, à ce propos, de la marine marchande dans son ensemble.

J'estime donc qu'il est de mon devoir de rechercher, en liaison avec les organisations syndicales et professionnelles, une plus grande mobilité de la main-d'œuvre dans ce secteur, seul gage

d'une productivité plus élevée sur les navires et d'un avenir meilleur et plus assuré pour les marins.

La condition même de cette mobilité plus grande est une transformation des méthodes de formation des officiers comme des hommes.

Cette transformation, je l'ai déjà dit l'an dernier, est amorcée depuis quelque temps. Elle se poursuit actuellement. Pour étudier l'ensemble de ces problèmes, deux groupes de travail ont été constitués. Ils comprennent les représentants de l'administration et ceux de la profession. L'un de ces groupes est chargé des questions concernant les officiers, l'autre des questions concernant le personnel. Tous les deux comprennent aussi des personnalités appartenant à d'autres secteurs de l'économie et aux milieux universitaires, donc étrangers au milieu maritime. Cette procédure a pour objet de recueillir des avis autorisés pour orienter la formation professionnelle des marins en fonction des impératifs généraux de l'économie.

Une telle communication au sein des groupes de travail entre les différents secteurs de l'économie préfigure celle que je désirerais voir s'établir au niveau des travailleurs.

Comme vous le constatez, mesdames, messieurs, je ne suis pas entré dans le détail du budget. J'ai préféré m'en tenir à une présentation synthétique des grands problèmes dont les solutions constituent la politique du Gouvernement en matière de marine marchande.

Je me propose toutefois de répondre tout à l'heure aux questions précises qui me seront posées, ainsi qu'à celles qui ont été posées par MM. les rapporteurs. C'est pour mieux souligner la profonde unité des problèmes auxquels se trouve confrontée notre marine marchande que je me suis volontairement limité aux grandes questions.

C'est aussi pour tenter de vous montrer que dans tous les secteurs surgissent des difficultés analogues, mais que partout le Gouvernement déploie ses efforts pour y remédier avec une grande persévérance dans le détail, mais aussi avec une vue d'ensemble nécessaire à l'organisation de son action. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Christian Bonnet.

M. Christian Bonnet. Monsieur le ministre, bien qu'il y ait une unité profonde dans les problèmes de la marine marchande, mon ami M. Michaud et moi-même, tenus par l'horaire, nous nous sommes partagé la tâche ; il évoquera les problèmes de la pêche et moi celui de l'armement.

Une diminution de tonnage de 4 p. 100 en 1963, 38 navires sortis de notre flotte pour 19 qui y sont entrés, depuis le 1^{er} janvier 1964, un seul cargo commandé dans les vingt et un derniers mois par l'armement français : tels sont les faits qui conduisent à un nouvel amenuisement de la position relative de notre flotte de commerce dans l'échelle des flottes mondiales et trahissent son profond malaise.

A un désinvestissement aussi marqué, une seule explication : nos activités maritimes qui vendent leurs services à un cours international dépressif achètent leurs propres services à des prix nationaux dont la politique de stabilisation n'a pu que ralentir la constante progression.

Si rien n'est fait pour endiguer cet état de chose, dans quelques années notre armement se réduira à des transports de combustibles liquides, méthaniens ou pétroliers, à quelques grands navires automatisés assurant les transports de masse pour des trafics bénéficiant d'une certaine protection économique, le reste étant ou bien abandonné purement et simplement ou bien non pas pris en charge mais mis à la charge — il y a une nuance — des entreprises nationales dans des conditions au moins aussi onéreuses pour le Trésor public que celles qui ont présidé à cette opération « paquebots d'Amérique du Sud » dont je m'étais permis de dénoncer, voici deux ans déjà, le caractère très onéreux pour l'Etat.

Je me refuse toutefois à croire — et vos propos sur ce point m'ont convaincu, monsieur le ministre — que le Gouvernement et la profession soient prêts à assumer la responsabilité d'une telle politique d'abdication au moment où le commerce international, dont une large part s'effectue par voie maritime, marque un progrès de 8 p. 100 l'an environ, rythme qu'aucune crise internationale ne semble devoir contrarier, au moins à brève échéance. Un redressement s'impose, mais il est conditionné par les efforts conjugués des chargeurs, des syndicats, des armateurs et des pouvoirs publics.

Efforts des chargeurs : vous avez évoqué à ce propos, monsieur le ministre, la réunion de cette commission dont vous avez pris l'initiative sous l'égide du C. N. C. E. Souhaitons qu'elle permette de redresser très rapidement une situation dont la dégradation est stupéfiante, puisqu'en deux ans le pourcentage des exportations assurées par notre flotte a chuté de 20 p. 100,

passant de 50 p. 100 à 30 p. 100 au cours du premier semestre de 1964 contre 34 p. 100 en 1963.

Effort des syndicats aussi. Député côtier, représentant un département qui est très sensible à l'exutoire que peuvent offrir les activités maritimes au besoin de travail de sa jeunesse, je n'en suis que plus à l'aise pour dire que les syndicats ont un rôle essentiel d'information et d'éducation à jouer, dans le moment délicat que représente l'adaptation inéluctable de notre flotte aux exigences de l'automatisation. Automatisation, un bien grand mot qui cache une réalité beaucoup plus simple. Près d'un siècle après l'industrie, les navires entrent à leur tour dans l'ère du machinisme.

Les responsables syndicaux ne rempliraient pas leur magnifique mission s'ils s'attachaient à persuader leurs mandants qu'il est possible de s'accrocher à des formules qui vont être balayées par une évolution économique impitoyable, beaucoup plus impitoyable que celle qui déterminait les canuts à se révolter contre les métiers à tisser dont pourtant, que je sache, l'introduction n'a pas amené une régression de l'emploi dans l'industrie textile.

Je suis certain que les syndicats sauront se hisser au niveau de leurs responsabilités en soulignant les aspects positifs d'une mutation qui, accroissant le degré de qualification des marins, leur facilitera, pourvu seulement que des passerelles soient imaginées sur le plan social entre le régime spécial et le régime général, le reclassement des marins dans des métiers plus rémunérateurs à terre, cette terre où ils souhaitent, pour des contingences d'ordre familial, revenir plus jeunes que n'y revenaient autrefois leurs aînés.

Comme l'a dit dans une remarquable intervention au conseil supérieur de la marine marchande le grand commis que nous avons le privilège d'avoir p'ace Fontenoy, il s'agit de passer d'une notion militaire à la notion économique du marin et, à cet égard, je ne pense pas que les syndicats puissent s'en tenir à leur rôle d'éducation et de formation.

Effort des armateurs aussi, effort de renonciation à un individualisme que vous dénonciez tout à l'heure, monsieur le ministre, et effort de concentration qui paraît d'ailleurs avoir été compris et sur le plan national et sur le plan européen, voire sur le plan international comme en témoigne l'accord récemment intervenu, et dont certaines modalités restent à préciser, entre la Compagnie générale transatlantique et les United States lines.

Ce regroupement des efforts doit, bien entendu, s'appliquer en priorité aux deux entreprises nationales qui doivent payer d'exemple en conjuguant leur action dans le domaine technique, dans celui des approvisionnements, dans celui du contentieux, dans l'administration, peut-être aussi dans le service du passage, en évitant toutefois les fausses solutions que serait la création onéreuse d'une super-compagnie coiffant les deux entreprises existantes en apportant seulement des satisfactions de vanité à tel ou tel, ou une fusion brutale qui réalise le plus souvent l'alignement sur les plus mauvaises habitudes.

Effort de regroupement, effort de coordination mais aussi d'investissements : les armateurs se trouvent actuellement dans la même situation que les transporteurs aériens, il y a quelques années, lorsque les avions à réaction ont fait leur apparition sur le marché. Ils ont dû remiser prématurément les appareils dits de l'âge intermédiaire.

Aujourd'hui les armateurs doivent considérer comme presque périmés, après dix ans d'exploitation, des navires qui ont été à l'origine conçus pour un usage d'une vingtaine d'années. Mais les pouvoirs publics ont, dans cette relance des investissements, un rôle essentiel à jouer en imposant la substitution, à une notion purement financière du crédit en matière maritime, d'une notion économique à l'image de ce que vient de faire, avec un plein succès, le gouvernement britannique grâce à son plan de crédits. Pas plus en France qu'ailleurs, il n'est possible de financer avec des crédits à moyen terme la construction de navires qui doivent être exploités pendant une vingtaine d'années.

Aux pouvoirs publics, revient encore le soin d'alléger le poids de certaines charges portuaires, de contrarier, dans ce qu'elle a d'abusive, l'intervention de certains intermédiaires, de compenser le handicap inhérent à certaines charges sociales qui sont d'ailleurs le plus souvent la traduction, dans un secteur particulier, d'un niveau social auquel est très heureusement parvenu un pays qui assure des congés généralement plus longs, des allocations familiales généralement plus généreuses et dans un autre domaine, disons-le aussi, prélève des impôts plus élevés sur les salaires.

A cet égard, vous disposez depuis peu, monsieur le ministre, vous disposez enfin, serais-je tenté de dire si je n'avais en mémoire certain rapport des experts d'Etat qui date d'environ une dizaine d'années, vous disposez, dis-je, d'une étude indiscutable d'où il ressort que, si la rémunération d'embarquement

est la même en France, à peu de chose près que dans les autres pays européens hautement industrialisés qui sont nos principaux concurrents, les charges sociales et les dépenses annexes s'élevaient pour cent francs de salaire, à 86 francs pour les navires français, à 42 francs pour les navires norvégiens, à 41 francs pour les navires allemands et à 31 francs pour les navires britanniques.

Quelle que soit la formule employée — et nous pouvons faire confiance à des esprits ingénieux pour la trouver — l'Etat ne peut demeurer indifférent devant cette surcharge.

Aux pouvoirs publics, enfin, en liaison avec une profession qui n'a pas fait jusqu'ici ce qu'elle aurait dû faire sur ce plan, il revient de secouer l'indifférence de la nation à l'égard de ses activités maritimes.

Nous avons une politique étrangère qui se veut à l'échelle des continents. Une marine importante en est le sous-basement obligatoire, comme l'a compris la Russie soviétique qui a fait dans ce domaine maritime des progrès stupéfiants depuis quelques années.

Je veux croire, monsieur le ministre, que vous saurez vous faire l'avocat de cette vérité auprès des membres du Gouvernement. N'est-ce pas d'ailleurs une très haute personnalité de l'Etat, mémorialiste de haut talent qui, dans ses mémoires de guerre, rappelant quelles étaient les préoccupations principales des alliés en 1942, a écrit : « Pour les ministres et les services, il n'était alors question que de « shipping ». Le tonnage devenait une hantise, un tyran qui dominait tout ».

Puisse le renouveau de notre marine marchande devenir, grâce à vous, monsieur le ministre, la hantise du Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et sur divers autres bancs.)

M. le président. La parole est à M. Achille-Fould.

M. Aymar Achille-Fould. Je ne suis pas étonné, monsieur le ministre, de la référence que vient de faire M. Christian Bonnet à une très haute personnalité de l'Etat en ce qui concerne la marine, car je crois moi-même me souvenir de l'avoir entendue nous préciser avec quelque insistance, pour ceux qui pourraient l'avoir oublié, que la Grande-Bretagne était une île.

Quant à notre propre pays, je crois que l'on peut dire sans exagération qu'il n'est pas autre chose que la presqu'île de l'Europe.

Hier d'aucuns prenaient peut-être la France pour un vaste empire dont on retrouvait l'âme et l'empreinte sur tous les points du continent. Aujourd'hui ce n'est plus le cas. Ce n'est pas par la puissance de ses armes ou de son administration que notre pays entretient son influence outre-mer. C'est par le rayonnement de sa culture, certes, par la générosité de son effort de coopération, mais c'est aussi et surtout, sans doute, par l'efficacité de ses liaisons.

Les Anglais ont, pour leur compte, tiré depuis longtemps la leçon de cette vérité première.

La France, réduite à ses propres frontières, fait face à la mer sur trois côtés de son hexagone. Est-elle suffisamment consciente de ce grand rôle de puissance maritime et traduit-elle cette notion dans son budget ? C'est là, bien sûr, l'objet de ce débat.

Nous croyons que la physionomie de ce budget ne reflète pas suffisamment l'importance pour notre pays d'une marine marchande active, prospère et qui progresse.

Durant les quelques brefs instants dont je dispose, je tenterai de traiter le problème d'amont en aval, si je puis dire, c'est-à-dire depuis les chantiers jusqu'aux navires eux-mêmes et jusqu'aux ports.

Ensuite, brièvement, je parlerai des problèmes sociaux, puis des pêches et industries maritimes.

De la conception même de votre budget, monsieur le ministre, résulte une certaine insuffisance de crédits, que nous déplorons et que vous déplorez sans doute avec nous. Elle est d'ailleurs générale.

On constate aussi un certain déséquilibre dans la répartition de ces crédits pour l'aide accordée aux activités maritimes de notre pays à leurs divers stades.

Si je me permets quelques critiques à ce sujet, monsieur le ministre, c'est pour obtenir des réponses précises, car je suis sûr que vous ne voudriez pas nous donner le sentiment qu'en fait de politique maritime, celle du Gouvernement est surtout flottante. (Sourires.)

Pour les constructions navales, nous connaissons tous la grande misère des chantiers français et les difficultés qu'ils éprouvent face à la farouche concurrence des chantiers étrangers. Il a été question de ces problèmes dans cette discussion. Vous avez tenté, dans votre budget, d'y apporter des remèdes puisque vous avez augmenté sensiblement, de 50 millions de francs environ, les autorisations de programme et de 6 millions environ les crédits de paiement pour nos chantiers. Mais la

guérison de la maladie chronique dont ils souffrent dépasse, me semble-t-il, largement, monsieur le ministre, les compétences de votre seul département.

Les solutions, vous les avez largement évoquées et vous avez eu raison : ce sont la concentration et la modernisation.

En effet, pour résister, par exemple, à l'expansion gigantesque de la construction japonaise due, en particulier, à ses bas salaires, et au dumping qui en résulte sur le plan international, nous devons, à coup sûr, concentrer nos activités.

Vous avez vigoureusement souligné que vous vous étiez engagé dans cette politique. Mais, demain, c'est à une concurrence entre continents que nous devons faire face. C'est alors une solution à l'échelle de l'Europe et non plus à l'échelle de notre pays qu'il nous faudra trouver.

La France devrait, normalement, en raison de sa position géographique privilégiée, y participer dans une large mesure. C'est à vous, en admettant bien entendu que vous soyez encore à la barre, qu'il appartiendra de veiller à ce que la France soit un pays à part entière dans la compétition.

Mais à qui donc les structures mêmes de cette Europe et la maladie de langueur dont, à peine née, elle est déjà frappée n'inspirent-elles pas de mortelles inquiétudes ?

S'agissant, par ailleurs, de la Suède, les problèmes sont différents, encore que ce pays soit lui aussi, un autre redoutable concurrent. Notre rapporteur écrit dans son rapport que, contrairement au Japon, la Suède paie les salaires les plus élevés. Sa prééminence en matière de construction navale tient donc à autre chose, à la modernisation de son équipement.

Alors comment, sinon par une aide massive de l'Etat, faire en France le même effort si l'on observe que les entreprises de notre pays ont l'un des coefficients d'autofinancement les plus faibles par rapport à ceux de nos voisins et concurrents ? Il y a là, bien sûr, un problème qui nous dépasse : celui de la conjugaison d'un plan d'expansion et d'un plan de stabilisation. C'est ce difficile équilibre que M. le ministre des finances nous a promis de tenir mais nous craignons qu'il ne faille, pour cela, être un talentueux polytechnicien mais aussi un habile funambule !

Ce sont les carnets de commandes de nos industries en général et de nos chantiers navals en particulier qui en seront jugés à l'avenir. Dieu fasse surtout qu'ils n'en soient pas les victimes.

Quant au problème de la flotte elle-même, M. Christian Bonnet a parfaitement défini nos angoisses.

Monsieur le ministre, le déséquilibre apparaît surtout lorsque l'on compare l'évolution de l'aide accordée à nos chantiers à celle de l'aide accordée à nos armements.

En l'état actuel de la concurrence, étant donné les prix de fret pratiqués par les compagnies maritimes des divers pays, en raison aussi de l'essor pris par l'aviation dans le transport des passagers, la diminution bien faible il est vrai — trente-quatre millions contre trente-cinq millions — ou plutôt l'absence d'accroissement des allocations compensatrices à nos armements laisse notre flotte dans un état de régression plus grave que celle des pavillons concurrents.

L'industrie des transports maritimes vivra en 1965 sa huitième année de crise. Depuis deux ans son déclin s'accroît et risque de conduire à la décadence.

Des chiffres ont été cités : 47 navires de moins en 1963, jaugeant près de 200.000 tonneaux. Au 1^{er} janvier 1964, notre flotte n'atteignait plus que 4.800.000 tonneaux. Nous sommes passés en trois ans du sixième au dixième rang. Encore ne s'agit-il que des chiffres du « Lloyd's Register » de juillet 1963. Il est possible que nous soyons déjà tombés au onzième, peut-être au douzième rang.

Ce ne sont pas les échanges maritimes de notre pays qui ont subi cette balse, c'est le pourcentage de notre pavillon qui a diminué ce qui souligne bien, vous l'avez d'ailleurs indiqué, notre mauvaise résistance à la concurrence mondiale.

Je ne répéterai pas les chiffres déjà cités concernant la baisse de 20 p. 100 environ, à la sortie comme à l'entrée de nos ports, de la proportion entre notre pavillon national et les pavillons étrangers.

L'Europe pourrait être une solution ; en réalité, le développement actuel de nos échanges avec les pays du Marché commun n'a fait qu'accroître le retard de notre pavillon national sur celui de nos partenaires.

Nous savons par ailleurs que nous avons perdu à peu près la moitié du tonnage qui était affecté à la ligne d'Algérie.

Une reconversion urgente, puissamment étayée par l'Etat — nous parlions tout à l'heure des possibilités minimales de financement des entreprises elles-mêmes, il faut donc que l'Etat prenne le relais — est indispensable pour développer sur les trafics internationaux notre pavillon qui avait pris l'habitude de se cantonner en zone franc, et s'y trouve maintenant en concurrence avec des flottes étrangères de plus en plus entreprenantes.

Nos lignes régulières, qui sont sans doute les plus dangereusement atteintes, constituent cependant un instrument irremplaçable de présence politique et économique et une sécurité de plein emploi pour nos marins.

Pouvons-nous penser avec quelque espoir que l'extension de leur trafic en Amérique latine constituera, parmi d'autres moyens, un heureux amortissement des frais d'un long voyage récent et des dépenses qui en seront normalement la conséquence ?

En 1964, la capacité de nos chantiers était utilisée aux deux tiers pour construire des bâtiments autres que des bâtiments français. Si vous n'équilibrez pas, logiquement, monsieur le ministre, nos efforts et pour l'armement et pour la construction, on aboutirait à cet étrange paradoxe que l'aide de l'Etat français serait surtout consacrée à construire des navires étrangers qui, à peine lancés, à peine mis en service, concurrenceraient immédiatement notre propre armement.

Je serais heureux de vous entendre dire quelles mesures vous pensez pouvoir prendre dans l'avenir pour éviter un semblable inconvenant.

Brièvement, maintenant, quelques mots des ports.

Les ports sont les mères nourricières de nos navires, en même temps qu'une source importante de devises pour notre commerce extérieur. Leur structure a vieilli; la réorganisation de cette structure est indispensable. Vous y avez pensé et cette réorganisation est prévue. Je pense que nous pourrions en discuter à loisir lorsque les projets de loi en préparation — je crois qu'ils sont deux — viendront en discussion devant nous.

Sur le plan social, je suis d'accord avec ceux de mes collègues qui m'ont précédé à cette tribune pour dire qu'un effort important a été fait, en particulier par la voie du dernier décret du 24 septembre 1960. Je n'insisterai pas longuement sur les chiffres concernant les veuves, les rentes des ayants droit et des marins victimes d'accidents professionnels. Mais je suis obligé de constater que, malgré cet effort, la situation sociale des marins, dont vous avez dit qu'ils bénéficient de grands avantages depuis Colbert, est, dans une certaine mesure, inférieure à celle que la sécurité sociale offre à un quelconque citoyen. Il y avait un petit pas à franchir pour que les marins ne soient plus une catégorie défavorisée. Nous regrettons que vous n'ayez pas pu, jusqu'à présent, le franchir, monsieur le ministre, et nous vous demandons si, à l'occasion du budget de l'année prochaine, vous ferez disparaître ces différences.

Quant aux pensions et retraites des marins, une proposition de loi à ce sujet déposée par M. de Lipkowski doit être bientôt discutée par l'Assemblée nationale. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, quelle est votre opinion personnelle à l'égard de ces retraites ou pensions. Il nous intéresserait de savoir si vous êtes d'accord pour défendre l'amélioration que cette proposition de loi apporterait aux intéressés.

Quelques mots enfin sur la pêche et les industries maritimes. Je sais, pour naviguer souvent dans les couloirs et entre les récifs du ministère de la marine marchande, quels sont les redoutables problèmes de dépeuplement piscicole qui vous sont posés et les graves mesures que vous êtes obligé de prendre pour les résoudre.

Je ne critiquerai pas ces mesures. En effet, elles sont destinées, m'avez-vous dit, à sauvegarder l'avenir, mais elles pesent aujourd'hui lourdement — plusieurs de mes collègues et moi-même, nous vous l'avons dit — sur certaines populations maritimes. Je ne veux citer pour exemple que celles de ma presqu'île du Médoc, celles du bassin d'Arcachon, dont M. Cazeuve m'a demandé de parler, celles de Royan, sur l'autre rive de la Gironde.

La reconversion de ces pêcheurs — qui péchaient autrefois en zone côtière et que, par la force des choses, vous êtes pratiquement obligé de condamner à changer d'activité — ne peut se faire dans nos régions, par exemple, que dans la mesure où vous affecterez les moyens nécessaires à l'étude et à l'organisation de l'industrie ostréicole.

Je vous ai d'ailleurs écrit à ce sujet. Vous m'avez répondu. Mais je ne crois pas que nous soyons au bout de nos efforts.

L'ostréiculture, dans cette région, est sans doute, pour ces populations, le seul espoir d'une existence décente et, peut-être, d'une relative prospérité.

Pouvez-vous à ce sujet, en particulier, monsieur le ministre, nous apporter quelques éclaircissements sur ce plan de relance qui calmerait l'inquiétude que fait naître en nous la modicité du crédit de 4 millions de francs inscrit à ce sujet dans votre budget ?

Je veux croire, en terminant, monsieur le ministre, que vos réponses à mes questions seront de nature à rassurer la grande population maritime de notre pays qui sait, et elle l'a souvent prouvé, qu'en arborant par-delà les mers le pavillon dont elle a la charge, c'est le visage de la France qu'elle fait rayonner. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)

M. le président. J'adresse un nouvel appel aux orateurs pour qu'ils respectent le temps de parole qui leur a été imparti. Jusqu'à maintenant, les rapporteurs et les orateurs qui viennent de prendre la parole l'ont tous dépassé.

Si ce débat n'est pas terminé à dix-sept heures quarante-cinq minutes, je serai obligé d'en renvoyer la suite à une autre séance à moins que le Gouvernement ne demande qu'on le termine après le débat sur les questions orales qui doit commencer à l'ouverture de la séance de dix-huit heures.

La parole est à M. Michaud.

M. Louis Michaud. Mes chers collègues, j'aurais aimé, à la faveur de cette discussion budgétaire, faire un large tour d'horizon de l'ensemble des problèmes qui intéressent notre marine marchande.

Faute de temps, je limiterai mon bref exposé aux quatre points suivants : les questions sociales, la pêche maritime, les liaisons entre les îles de l'Atlantique et le continent et la navigation de plaisance.

Sur ces quelques points, je parlerai en mon nom personnel, au nom des collègues de mon groupe, et notamment au nom de mon collègue et ami M. Christian Bonnet qui, lorsqu'il a fait son exposé, a parlé d'ailleurs en son nom et au mien.

Le régime des pensions des marins, le plus ancien des régimes de prévention sociale — et, ce disant, monsieur le ministre, je crois qu'il vaut mieux être admiratif qu'ironique — a pendant longtemps été considéré comme particulièrement avantageux. Mais les progrès constants réalisés en matière sociale dans les autres secteurs de l'activité économique, progrès dont nous sommes d'ailleurs les premiers à nous réjouir, ont amené, en quelque sorte, l'avance de ce régime par rapport aux autres. Dans certains domaines même, les marins sont maintenant défavorisés.

C'est le cas en ce qui concerne les allocations familiales. Ne serait-il pas équitable d'accorder aux marins pêcheurs rémunérés à la part les mêmes avantages que ceux qui sont accordés, notamment en matière de salaire unique, aux salariés du régime général ?

C'est le cas également — M. Achille-Fould le rappelait il y a quelques instants — des veuves de marins victimes d'un accident professionnel. La situation de ces veuves a été fréquemment examinée par nos assemblées parlementaires et nous devons, certes, nous réjouir de la parution du décret du 24 septembre 1964. Mais pourquoi n'avoir pas, dans ce décret, consacré l'assimilation complète avec le régime général de la sécurité sociale ? Ces veuves de marins ne pourraient-elles pas, à l'âge de soixante ans ou en cas d'invalidité, obtenir une rente au taux de 50 p. 100, taux qui est précisément en application, en vertu de l'article 454, dans le régime général de la sécurité sociale ?

Le plafond prévu pour l'ensemble des rentes des ayants droit ne pourrait-il pas être porté au taux de 85 p. 100, taux retenu pour le régime général de la sécurité sociale ? Pourquoi avez-vous, en lésinant, fixé ce taux, dans le décret précité, à 80 p. 100 ?

Enfin, et cette dernière observation m'amènera à terminer sur la question des pensions, ne conviendrait-il pas que les salaires forfaitaires qui servent de base au calcul des pensions soient, autant que possible, très près des salaires réels pratiqués dans la marine marchande ?

En ce qui concerne la pêche, je vous avais demandé instamment l'an dernier, monsieur le ministre, de surseoir à la signature du décret réglementant le chalutage côtier. Vous n'avez pas été insensible aux protestations qui ont été formulées. Le texte projeté a été remanié et n'a pas encore été publié. Je sais que, dans sa forme actuelle, malgré les atténuations qui ont pu être apportées, il provoque encore les inquiétudes justifiées des marins pêcheurs. Je crois sage de vous conseiller, avant de le mettre en application, de renouer le dialogue avec les organisations professionnelles et syndicales et, d'une manière générale, d'associer plus étroitement les professionnels aux travaux de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

En ce qui concerne la fixation des limites des eaux territoriales, les décisions prises par certains pays voisins doivent, en toute logique, amener la France à prendre des dispositions de même nature.

La mise en place du Marché commun pose, sans doute, en matière de pêche maritime, un grave problème de réforme de structures. Mais définissons-nous des solutions sommaires comme celle qui porte condamnation, sans nuance, de la pêche artisanale.

Dans un pays qui comporte, comme le nôtre, des milliers de kilomètres de côtes, les marins pêcheurs artisans peuvent et doivent jouer un rôle économique et social, même dans l'économie moderne. Ce qu'il faut, c'est leur donner les moyens d'affronter la concurrence et non pas les laisser mourir d'inanition.

Il faut que l'aide du crédit maritime mutuel soit maintenue, même pour la construction d'unités de faible tonnage.

Il faut diminuer les charges de l'armement en détaxant notamment le carburant, comme cela se fait dans de nombreux pays voisins.

Il faut favoriser la constitution de groupements coopératifs. Il faut aussi associer les professionnels à l'étude des problèmes qui leur sont propres.

Pourquoi la pêche n'a-t-elle pas de représentant ès qualité au Conseil économique et social ? Pourquoi certains marins pêcheurs ne seraient-ils pas désignés comme experts pour participer aux travaux de la commission administrative du Marché commun ?

Je pourrais, sur quelques-uns des points que je viens d'évoquer, ouvrir une parenthèse.

J'ai reçu ce matin, dans mon courrier, une lettre de M. le secrétaire général à la marine marchande. Je l'avais, en effet, interrogé sur certains des problèmes que je viens d'évoquer.

Je sais qu'en ce qui concerne le recul de la limite des eaux territoriales vous vous préoccupez de prendre une décision pour notre pays et je sais aussi qu'il ne vous est pas tellement aisé d'associer directement les professionnels aux travaux de la commission de Bruxelles ; mais je pense néanmoins qu'il serait sage et bon de le faire au moins indirectement.

Certaines pêches saisonnières, la pêche à la sardine en particulier, connaissent depuis quelques années un fléchissement inquiétant. N'est-ce pas la mission de notre institut scientifique des pêches d'étudier la migration des espèces, de détecter des fonds de poissons et même, pourquoi pas ? d'envisager une étude sur la pisciculture au sens étymologique du mot au même titre qu'on étudie, en matière agricole, l'élevage des ovins et des porcins ?

C'est dans ces perspectives, me semble-t-il, que doit s'orienter notre politique des pêches et non pas vers un malthusianisme dont la pêche artisanale serait la première victime et dont la pêche industrielle ferait, peu de temps après, les frais car c'est dans les familles de marins que naissent les vocations maritimes, vocations qui, hélas ! se raréfient de plus en plus.

Dans le budget que vous nous présentez, monsieur le ministre, figure au chapitre 45-01 une subvention de 9.500.000 francs.

M. le président. Monsieur Michaud, le débat ne pourra s'achever si chaque orateur triple son temps de parole, comme vous le faites actuellement.

Je vous prie de conclure.

M. Louis Michaud. Monsieur le président...

M. le président. Monsieur Michaud, c'est une question de discipline.

M. Louis Michaud. Monsieur le président, l'an dernier, à pareille époque, inscrit à la fin de la liste des orateurs dans la discussion du même budget, j'ai été victime d'une mesure discriminatoire. (*Mouvements divers.*)

M. le président. Si je comprends bien, vous vous vengez cette année. (*Sourires.*)

M. Louis Michaud. Je ne me venge pas, monsieur le président. Je vous demande seulement quelque indulgence.

Le chapitre 45-01, disais-je, contient une subvention de 9.500.000 francs destinée aux lignes de Corse.

Je n'ai nullement l'intention de contester ici le bien-fondé de cette subvention. Mais je dénonce, une fois de plus, l'injustice dont sont victimes les départements qui doivent assurer la desserte de leurs îles et qui supportent seuls, dans leurs budgets départementaux, le déficit des services de passages d'eau.

Certes, monsieur le ministre, la solution de ce problème dépend davantage du ministre de l'intérieur ou du ministre des finances que de vous-même. J'en parle néanmoins parce que toutes les subventions concernant les transports, qu'il s'agisse de transports ferroviaires, maritimes ou terrestres, sont inscrites dans les budgets que vous avez à défendre ces jours-ci.

C'est pourquoi je m'adresse à vous, monsieur le ministre, en vous demandant de provoquer la réunion d'une conférence qui étudierait cette importante question.

A propos de ces services de transports maritimes, j'ajouterais que les charges d'assurance supportées par les bateaux qui assurent la liaison avec les îles sont exagérément lourdes. Les régimes d'assurance auxquels ils sont assujettis mériteraient de faire l'objet d'un examen minutieux de services du contrôle financier de l'Etat.

Je traiterai maintenant brièvement (*Rires*), pour déférer à la demande de notre président, la question de la navigation de plaisance.

Je ne veux pas parler du yachting, qui reste le privilège de quelques personnes fortunées.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cette question ne concerne pas mon budget, monsieur Michaud.

M. Louis Michaud. C'est exact, monsieur le ministre. Mais elle intéresse la sécurité des personnes et c'est ce simple aspect de la question que je voudrais évoquer et non pas les ports de plaisance en eux-mêmes.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Michaud. Sinon, vous allez quadrupler votre temps de parole !

M. Louis Michaud. Pendant l'été, les services de sécurité sont à chaque instant alertés du fait de l'imprudence de certains navigateurs qui s'embarquent sur des bateaux qu'ils ne sont aptes ni à commander, ni à diriger.

Ce problème vous concerne, monsieur le ministre.

Toutes les municipalités côtières ont eu, malheureusement, à pâtir de telles alertes durant l'été dernier. Faut-il donc ou non envisager la délivrance d'un permis de conduire les bateaux de plaisance ? Je n'en sais rien, mais ce problème requiert l'attention de vos services.

J'aime à penser, monsieur le ministre, que vous prendrez en considération les quelques suggestions que je viens de présenter et qui m'ont été dictées par l'essentiel souci de rappeler la vocation maritime de notre pays et les exigences qui en découlent. (*Applaudissements.*)

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

M. Albert Denvers. C'est la dix-huitième ou la dix-neuvième fois que je participe à la discussion du budget de la marine marchande et que j'en suis, hélas ! à soulever presque toujours les mêmes questions quant à l'avenir de cette grande industrie française. Mais je ne perds pas l'espoir !

La plupart de mes observations rejoindront celles des rapporteurs. Comme eux, je relève l'insuffisance des dotations budgétaires pour l'aide et l'encouragement à la flotte marchande et à la flotte de pêche ; comme eux je note que nombre de problèmes n'ont reçu que des solutions peu satisfaisantes ; comme eux je remarque que le sort de notre armement, de nos chantiers demeure précaire et requiert des pouvoirs publics une attention de tous les instants.

Grandes, en effet, sont les difficultés rencontrées par l'armement naval français, qui se plaint certes du poids de ses charges — ce n'est pas nouveau — mais davantage, semble-t-il, des conditions qu'on lui impose pour l'exploitation de ses navires et des aléas du marché international auxquels il ne peut échapper.

Si le devoir des armateurs français est, même au prix de sacrifices importants d'essayer de surmonter eux-mêmes leurs propres difficultés, le devoir des pouvoirs publics est de les aider à investir au meilleur prix, directement ou indirectement, par des facilités d'emprunt assorties de bonifications substantielles d'intérêt ou par des conditions d'amortissement beaucoup moins rigoureuses.

En sommes-nous là ? Je n'en ai pas le sentiment. Les tonnages maritimes n'ont guère progressé depuis ces dernières années, et la France a sensiblement reculé sur l'échiquier international. Notre marine marchande n'aura même pas, en 1964, transporté vers l'étranger le tiers des marchandises sorties de France. Quant aux marchandises exportées ou importées par voie maritime sous pavillon français, leur tonnage va diminuant. C'est là, monsieur le ministre, une constatation douloureuse et particulièrement préjudiciable à notre économie et à nos finances.

La crise de la construction navale est encore aggravée par le marasme où se débattent nos chantiers depuis quelques années, encore qu'elle s'inscrive, nous le savons, dans une conjoncture internationale où l'économie est de plus en plus concurrentielle. Si des redressements ont pu être enregistrés ici et là, nous sommes loin encore d'un devenir économique et social solidement assuré et définitivement établi.

Pourtant, la construction navale connaît, en d'autres pays, un nouvel essor. C'est dire que, dans quelque temps — si ce n'est déjà le cas — nous aurons affaire à des concurrents redoutables.

En 1963, le Japon, pays de 90 millions d'habitants, a pu obtenir 40 p. 100 des commandes mondiales et ses chantiers ont produit, cette même année, 27 p. 100 du tonnage mondial.

Ensemble, le Japon, la Suède et la Grande-Bretagne se sont octroyés, ainsi que le révèlent les dernières statistiques, 70 p. 100 des commandes des armements mondiaux.

C'est dire l'urgence nécessaire des mesures à prendre si l'on veut que notre construction navale trouve son compte dans cette tendance vers la progression des commandes.

Allons-nous rester indifférents, dans un pays baigné sur 3.000 kilomètres par trois mers importantes, en face d'un marché mondial qui semble se réamorcer ? Allons-nous assister impuissants à la dégradation de l'industrie navale française ? Quelles mesures l'Etat entend-il rechercher et mettre en œuvre pour

soutenir une économie de transformation soumise plus qu'aucune autre aux sujétions du marché international, aujourd'hui fortement influencé par la concurrence japonaise et scandinave ?

Comment attirer vers nos chantiers l'armement français lui-même, qui n'a lancé en 1963 que 3,5 p. 100 de la capacité de flotte nationale ? Et encore, ce léger redressement n'a concerné que les paquebots et les pétroliers.

Comment intéresser davantage à nos constructions les armateurs étrangers, qui pourtant apprécient la qualité du travail de nos ingénieurs, de nos techniciens et de nos ouvriers ?

Je veux croire que le Gouvernement se montre attentif à tous ces problèmes.

N'est-il pas navrant, s'agissant des frets — je le répète à dessein, tant les conséquences sont inquiétantes — que la part du pavillon français dans le tonnage des marchandises débarquées et embarquées dans nos établissements portuaires ait encore diminué, passant de 61 p. 100 en 1961 à 48 p. 100 en 1963 ?

Le même phénomène se constate d'ailleurs pour les passagers : 53 p. 100 en 1961 et 44 p. 100 en 1963.

Ce n'est pas la disparition, constatée depuis deux ans, des commandes de cargos qui peut nous laisser espérer un redressement du trafic sous les couleurs françaises.

Et pourtant, quelle énorme importance tout cela peut avoir pour la balance générale des paiements entre la zone franc et les pays étrangers ! Qu'on en juge : le déficit de nos transports maritimes, qui était de 76 millions de dollars en 1962, a atteint 113 millions de dollars en 1963.

Monsieur le ministre, je voudrais maintenant évoquer la situation de notre flotte de pêche et de l'industrie qui s'y rattache, situation qui peut encore s'aggraver en raison de l'insuffisance des moyens mis à la disposition des établissements portuaires.

N'est-il pas paradoxal que les crédits d'aide soient, à cet égard, en diminution ? Tout, cependant, surait dû nous inciter à ne pas relâcher l'effort indispensable qui s'imposait dans ce domaine.

Faut-il douter, au moment où les besoins de nos populations en produits de la mer s'accroissent, du rôle et de l'utilité des pêches maritimes ? Personne — ni vous, ni nous — ne saurait prétendre que, sur 3.000 kilomètres de côtes, il n'y a pas matière à leur développement.

Certes, les fonds productifs sont toujours plus éloignés de nos côtes, ce qui implique déjà une évolution. Le moment n'est donc pas venu de ralentir nos encouragements et nos incitations.

Nul n'ignore, d'autre part, l'importance de la concurrence qui nous est livrée par les industries de pêche des pays du Marché commun. Ses effets, cette année, se sont parfois fait durement sentir. L'effritement, voire le brutal effondrement des cours de certaines espèces de poissons, les plus recherchées d'ailleurs par la clientèle, ont mis en danger tout notre réseau des pêches maritimes. De la pêche côtière à la pêche hauturière, de celle-ci à la grande pêche, les difficultés, pour des raisons diverses, se sont révélées nombreuses et, à tous égards, lourdes de conséquences.

Je n'ignore certes pas la complexité du problème qui consiste à permettre à la pêche française de connaître un avenir plus sûr ou moins préoccupant.

La pêche française, singulièrement celle qui est pratiquée sur les côtes de la Manche et de la mer du Nord, connaît les pires aléas. Nos armements se heurtent et se sont heurtés plus encore, au cours de l'été dernier, à une concurrence importante qui conditionne les prix pratiqués à l'importation.

Quelle est l'incidence de cette situation sur les prix de vente de nos produits ? Dans un port type de la mer du Nord ou de la Manche, à Boulogne-sur-Mer par exemple, environ 110.000 tonnes de poisson ont été vendues en 1962 et le prix moyen a été établi à 1 franc 19 le kilogramme ; en 1963, ce prix moyen, pour une production de 119.000 tonnes, a été de 1 franc 16 le kilogramme ; cette année, tout permet d'avancer que le prix moyen au kilogramme diminuera encore.

Cette constatation est également valable pour beaucoup d'autres ports de la mer du Nord et de la Manche — je pourrais citer le mien, Gravelines, ou Dieppe et Fécamp — et pour beaucoup d'autres ports français.

C'est dire que l'armement à la pêche doit adopter des conceptions nouvelles en matière de construction de navires, comme en matière de traitement et de commercialisation du poisson. La gamme de nos unités de pêche devra s'étendre du petit navire en bois jusqu'au bâtiment usine, celui-ci plus complexe et, partant, plus onéreux.

Je sais que pour pallier l'effondrement des cours le Gouvernement a obtenu, à la suite d'une démarche de personnalités qualifiées, la mise en application partielle de la clause du prix minimal aux frontières prévue par le traité de Rome.

Mais quelle suite auront les déclarations d'intention du Gouvernement français sur la fixation de prix de défense à l'entrée en France de certaines espèces de poissons ?

Force nous est bien de constater que nos armements et nos équipages connaissent chaque jour davantage le découragement. L'effort de la France, comme celui des professionnels de la pêche, pour une application loyale de la politique de libération des échanges prévue par le traité de Rome, n'a pas encore reçu sa contrepartie qui devrait être l'établissement d'une politique commune, et, surtout, il ne s'est pas traduit par une modernisation et un équipement rationnels et financièrement accessibles de nos armements à la pêche, ni par des applications pratiques de la recherche scientifique des pêches.

Comment réagissons-nous face à des partenaires qui, eux, ne semblent pas s'embarasser de scrupules ? Il semble que cet imbroglio de conférences et de congrès internationaux ne nous ait apporté, en fin de compte, que déboires et déceptions.

Si la France a pu, malgré tout, maintenir sa production entre 550.000 et 580.000 tonnes de poisson — dont quelque 150.000 à 180.000 tonnes pour les seuls ports de la mer du Nord et de la Manche — elle le doit surtout aux sacrifices des armements, à la qualité, au courage, à la très grande valeur et à l'esprit de vocation des équipages. Rien, cependant, n'autorise à penser que ces vertus suffiront à elles seules pour soutenir une production et un effort de cet ordre.

En face de concurrents géographiquement mieux placés et matériellement mieux équipés, parce que mieux aidés sur le plan des interventions publiques, nos flottes et nos hommes de la pêche maritime, qui ne veulent cependant pas mourir, ne sauront résister que si l'Etat intervient dans les conditions de sagesse et de compréhension souhaitables.

Les mesures suggérées et réclamées par la profession et par les organisations qui en relèvent doivent recevoir de l'Etat un accueil favorable et être appliquées d'urgence.

La solution relève, me semble-t-il, tout aussi bien des professionnels que des responsables du département de la marine marchande et du Gouvernement.

Les à-coups de ces derniers mois, les méventes, la chute des cours ont soulevé sur nos côtes, spécialement sur celles de la mer du Nord et de la Manche, de bien vives inquiétudes, et ont entraîné, pour les populations et les travailleurs concernés, une situation économique lourde de conséquences sociales.

Quelle solution envisagez-vous, monsieur le ministre, pour permettre à nos armateurs, à nos patrons pêcheurs, à nos marins pêcheurs — en même temps qu'à la petite industrie qui s'y rattache — d'exercer normalement un métier dont le pays a besoin, et de l'exercer à l'abri de trop nombreux et pénibles aléas ? Est-il permis de penser que des mesures sont sur le point d'aboutir et seront prochainement mises en application ?

Tout un cheminement s'impose, j'en conviens. L'étude des questions ne peut se séparer ni même s'écarter du contexte pour le moins européen.

Aussi, j'en viens à vous demander s'il est exact qu'une réglementation nouvelle soit sur le point d'intervenir, qui permettrait, dès le 1^{er} janvier prochain, aux navires de pêche battant pavillon de l'un des pays membres de la Communauté européenne de vendre leurs produits dans les ports français sans même avoir à se soumettre aux formalités douanières et commerciales en vigueur chez nous.

S'il faut s'en tenir aux bruits qui se répandent à ce sujet, on peut dire que cette façon brutale et pour le moins prématurée de régler le problème reviendrait à exposer les pêcheries françaises à des difficultés certaines. Ce serait, en un mot, les livrer avant l'heure, c'est-à-dire en l'absence d'une organisation européenne précise, admise et conclue, à une concurrence déloyale et inadmissible.

J'espère, monsieur le ministre, que vous nous donnerez tous apaisements à cet égard.

Il me reste, avant d'en terminer, à rappeler quelques-uns des problèmes auxquels il ne semble pas que des solutions aient encore été apportées : l'extension de l'aide à la construction navale aux navires de moins de cinquante tonneaux, afin de donner à la pêche artisanale les moyens de renouveler son équipement ; l'établissement d'un système combiné d'octroi de prime pour la démolition des navires inadaptables ou inadaptables : la réduction des charges d'intérêt des emprunts ; un financement moins cher, par le crédit maritime mutuel, en faveur de la pêche artisanale ; l'allègement des charges d'exploitation de nos armements à la pêche, par une réduction des taxes sur les carburants et un alignement du prix de l'essence sur le plan international ; la mise en place rapide d'une organisation réelle des marchés ; le développement de l'apprentissage et de l'enseignement maritimes ; enfin la remise en ordre de la fiscalité maritime, trop lourde et beaucoup trop diffuse.

Quant aux retraites servies par l'établissement national des invalides de la marine, si des satisfactions sont intervenues au cours de l'année, il n'en reste pas moins que les dispositions de l'article 55 de la loi de finances pour 1962 devraient être appliquées plus systématiquement et plus rapidement.

D'autre part, on n'a pas encore réglé le sort des femmes devenues veuves avant la loi de 1950. On ne les traite pas comme on traite celles qui bénéficient de cette loi, et je vous demande, monsieur le ministre, d'y prêter attention et d'envisager une étape nouvelle.

Enfin, je voudrais savoir s'il est en votre pouvoir, ou en celui de M. le secrétaire d'Etat au budget, qui vous assiste, d'intervenir pour aboutir à un trafic normal dans nos ports septentrionaux, spécialement à Dunkerque.

Le trafic de ce port est perturbé depuis trois semaines, du fait du conflit qui oppose le personnel à la société de remorquage au sujet d'un aménagement des salaires. Ce refus prend prétexte du plan de stabilisation qui interdit, dit-on, un aménagement des tarifs de fonctionnement et d'usage des remorqueurs du port. Or il faut savoir que ces tarifs n'ont pas été modifiés depuis plusieurs années. Peut-être faut-il chercher là la solution à donner au conflit en question.

Je vous demande, monsieur le ministre, de vouloir bien vous y intéresser tout particulièrement, car le trafic du troisième port de France ne peut continuer à être ainsi perturbé parce que satisfaction ne peut pas être donnée à des personnels de remorquage. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, votre budget pour 1965 peut être qualifié une fois encore de budget d'attente. Il y a quelque temps, nous l'avions qualifié de routinier. Aujourd'hui, M. le rapporteur l'inscrit dans le plan de stabilisation. Il sera, en somme, la stabilisation de la routine. Et cela au moment même où il est indispensable, en matière de marine marchande, de prendre de nouvelles options et de mettre au point ce que M. le rapporteur a appelé une véritable politique de sauvetage.

Nous ne trouvons pas dans ce budget les grandes lignes de la politique que vous entendez promouvoir en présence d'une situation qui, tant sur le plan national qu'international est à l'origine de bouleversements pleins d'incertitudes et se concrétise par la dégradation accélérée de l'armement français. La France qui est un pays maritime par excellence voit sa marine marchande subir un très net recul, cependant que la flotte mondiale enregistre une très forte augmentation. Du cinquième rang il y a quelques années à peine, nous voici aujourd'hui à la dixième place et je ne sais même pas si nous nous y maintiendrons.

Par rapport au 1^{er} janvier 1963, le tonnage des navires français de plus de 100 tonneaux a diminué d'environ 200.000 tonneaux de jauge brute. Les prévisions du IV^e plan ne sont même pas respectées. Alors que le trafic maritime international est en extension, notre participation ne cesse de décroître. De 65,9 p. 100 en 1960, la part du pavillon français pour les besoins de notre commerce se situe actuellement autour de 52 p. 100, soit 65 p. 100 pour les importations et 35 p. 100 pour les exportations.

En dehors de la zone franc, pour mieux dire, c'est autour de 16 p. 100 qu'il faut évaluer la part assurée par notre flotte en matière d'exportations. Quant à nos importations, si la position du pavillon français est plus satisfaisante, cels est dû notamment au transport d'hydrocarbures ou de pondéreux : il n'y a pas de quoi se réjouir.

Au mois de juin 1963, j'ai eu l'honneur, monsieur le ministre, de vous poser une question orale relative aux conditions dans lesquelles était intervenue la vente dans un port étranger d'un navire français. J'avais souligné, à cette occasion, que cette vente n'avait pu se faire sans l'assentiment du Gouvernement. Vous ne m'avez pas encore répondu. Il est vrai qu'aujourd'hui cette question est largement dépassée. La vente des navires, notamment les paquebots, se poursuit à un rythme accéléré, ce qui pose de graves problèmes dans nos ports, dans celui de Marseille en particulier. Il faut bien dire que l'indépendance acquise par l'Algérie n'explique pas tout.

Le chômage se fait jour dans cette corporation. Depuis le 1^{er} janvier 1963, 2.900 emplois ont été supprimés. Et pourtant, durant la même période, et avec votre accord, les affrètements de navires étrangers n'ont jamais été aussi nombreux : 71 cargos, paquebots mixtes, hananiers, soit 334.000 tonneaux étaient affrétés à temps par les armateurs fin 1963, à quoi il faut ajouter 36 caboteurs. Plus de 10 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au cours de cette même année sur des navires affrétés à voyage.

Nous nous sommes déjà expliqués sur cette question de l'affrètement de navires en fonction des fluctuations du commerce : nous constatons, en l'absence d'une politique et des moyens de l'appliquer, que cela tend à devenir une règle générale.

Certes, personne ne conteste la nécessité d'une rénovation et d'une adaptation de notre flotte aux exigences actuelles, de même que la nécessité de rechercher et de fixer de nouvelles zones et courants de trafic à desservir ; mais cela ne se fera pas du jour au lendemain : il importe de définir une politique qui fait actuellement défaut.

Le V^e plan envisagerait, ce qui est quelque peu problématique, une augmentation du commerce extérieur de l'ordre de 60 p. 100 ; mais pour ce qui est de l'évolution du tonnage seules des hypothèses sont retenues. Dans le meilleur des cas, en 1970 le tonnage français sera l'équivalent, modernisé en partie s'entend, du tonnage actuel.

Quant aux armateurs, ils demeurent dans l'expectative et font montre d'un certain pessimisme. Naturellement, ils entendent demeurer dans le trafic pétrolier minéralier, et à cet effet ils procèdent à quelques commandes de navires. Outre la modernisation de cette flotte et la réduction des effectifs des équipages, ce trafic, nécessité par les besoins de notre industrie, reste plus rentable et donc plus facile pour eux. Mais pour le reste, ils ne font preuve d'aucune imagination ni recherche ; ils ont surtout tendance à faire état des difficultés qu'ils rencontrent pour justifier une fois encore leur carence. Il est vrai que leur situation a changé depuis ces années où l'Etat, en échange de quelques minimes compensations, leur avait fourni, en remplacement de ceux qui avaient perdus pendant la guerre et qui étaient déjà vieux et largement amortis, des navires reconstruits aux frais du contribuable, ce qui leur avait permis d'accumuler d'importantes réserves. Les dix dernières années — notamment celles des guerres coloniales — avaient été des années fastes pour eux. Ils entendent continuer dans cette voie du profit à outrance. C'est pourquoi ils procèdent à des investissements dans d'autres secteurs industriels ou bancaires qui leur paraissent momentanément plus lucratifs que ceux de la marine marchande. Il n'est pas exclu qu'en agissant ainsi ils poursuivent d'autres desseins : sans doute celui de se tourner vers le Gouvernement pour qu'il les aide à surmonter leurs difficultés.

Cet esprit de facilité ne leur a pas permis de prévoir les changements qui s'opèrent dans le monde, en particulier dans le monde colonial — il est vrai que cela était et continue à être dicté de haut — et de prendre en temps utile les mesures nécessaires sur le plan des transports maritimes.

L'ampleur des problèmes techniques et financiers que pose la remise en ordre de notre flotte, la complexité de plus en plus grande de ces problèmes, devraient faire obligation de rompre avec les méthodes du passé.

Moyen maritime de nos transports, indissolublement liée à l'activité de notre économie, la marine marchande doit servir non l'intérêt de quelques particuliers, mais l'intérêt du pays ce qui n'exclut nullement la recherche de l'aide que le Gouvernement se doit d'apporter à tous ceux qui entendent faire œuvre valable.

A l'heure où les entreprises de navigation se révèlent incapables de remédier à l'insuffisance du tonnage et de faire un effort de recherche, nous estimons que les compagnies d'économie mixte, les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique, sous un contrôle plus attentif du Parlement, devraient être chargées par l'Etat de suppléer la carence des armateurs.

Il importe que des mesures énergiques soient prises pour adapter la marine marchande à la situation qui résulte de l'évolution politique et économique mondiale, pour renforcer certaines lignes, et en créer de nouvelles, pour prendre une part plus grande dans le trafic commercial par une politique de libre concurrence avec tous les pays, sans discrimination, et en répudiant tout néo-colonialisme, et pour construire un nombre suffisant de navires adaptés aux différents trafics.

Alors il serait possible de procéder à la reconversion de notre flotte en fonction de l'évolution des techniques, de faire face aux nouvelles structures, d'affronter avec succès le problème social que posent, face à cette évolution des techniques, la qualification professionnelle de nos marins, la garantie de l'emploi et, pour ceux qui désireraient quitter la profession, leur reclassement ailleurs, avec maintien de leurs droits acquis en matière de pension.

Monsieur le ministre, nous ne trouvons rien de tout cela dans votre budget. C'est une raison supplémentaire pour nous de ne pas l'adopter. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. René Pleven. Monsieur le ministre, ne disposant que de quatre minutes, je m'excuse d'user d'un style télégraphique pour vous poser quelques questions.

Notre rapporteur spécial, M. Bourges, vous a demandé de bien vouloir préciser le rôle dévolu désormais à chacune de nos écoles nationales de la marine marchande. Dans le cadre

de cette question générale, puis-je vous demander, en premier lieu, de nous dire en vertu de quels critères l'école nationale de la marine marchande de Paimpol a été amputée de sa classe d'élèves au long cours? Cette suppression est d'autant plus surprenante que cette classe de première année était justement la première remplie lors de la répartition des élèves reçus au concours d'admission des écoles nationales de la marine marchande, élèves qui — comme vous ne l'ignorez pas — peuvent choisir leur école d'après leur rang.

L'enseignement technique supérieur est essentiel pour les provinces qui participent moins que les autres à l'expansion nationale; la décision prise paraît aller à l'encontre de la politique toujours préconisée dans ce domaine par le Gouvernement. Puis-je vous demander si le ministre de la marine marchande, mieux informé, acceptera de revenir sur cette décision?

En second lieu, je demande au Gouvernement si, à la suite des différents congrès scientifiques qui, aussi bien en France qu'à l'étranger, ont appelé l'attention sur la gravité du problème de la pollution des mers — et je n'entends pas seulement la pollution par les produits pétroliers — il est disposé à prendre l'initiative d'une négociation internationale en vue d'aboutir à une convention qui prévoirait notamment une juridiction capable de statuer et de pénaliser les infractions aux engagements pris sur le plan international.

Il est bien évident que la loi sur la pollution des eaux, que le Sénat va bientôt adopter en deuxième lecture, ne suffit pas pour assurer une protection des eaux de mer. Il faut absolument des arrangements internationaux.

En troisième lieu, devant le double déclin de la marine marchande française, en ce qui concerne tant le tonnage que la part de notre pavillon dans le trafic marchandises avec l'étranger, le Gouvernement n'accepterait-il pas d'encourager la création de certaines lignes maritimes nouvelles? J'admets parfaitement que la marine marchande subisse actuellement une concurrence qui n'existait pas autrefois. Aujourd'hui, ce sont les pipes-lines, demain ce seront des tunnels. On trouve tout naturel de subventionner le tunnel...

Vous me faites, monsieur le ministre, un signe de dénégation. Je serai très heureux d'apprendre qu'aucune subvention n'est prévue pour le tunnel. En tout cas, j'avais cru comprendre que des prêts étaient envisagés. Mais même s'il n'y a ni subvention ni prêt pour le tunnel, ce n'est pas nécessairement une raison, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, pour que l'on n'envisage pas la possibilité de stimuler la création de nouvelles liaisons maritimes. Naturellement, je pense essentiellement à des liaisons marchandises. C'est ainsi que l'on améliorera la part du pavillon dans les exportations et les importations.

Je vous demande en particulier d'étudier si une ligne entre l'Ouest de la France et la côte océane de l'Espagne ne pourrait fournir une activité intéressante à certains navires qui ont été retirés des lignes d'Algérie.

Appuyant les observations si intéressantes présentées par M. Christian Bonnet, pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, quelle est la doctrine officielle sur l'automatisation? Il importe en effet de concilier les intérêts de l'emploi des marins et l'exigence de doter notre marine marchande de navires aussi modernes que possible. Un important effort d'information et d'éducation s'impose et je voudrais connaître les intentions du Gouvernement sur ce point. Je lui donne acte d'ailleurs que ce problème se pose dans tous les pays maritimes, où il suscite les mêmes difficultés qu'en France.

Enfin, je voudrais connaître quel est le rôle du fonds national de l'emploi à l'égard du personnel de la marine marchande.

En réponse à une question écrite que j'avais posée il y a quelques mois, vous m'avez indiqué, monsieur le ministre, que malgré le chômage qui sévissait, dans une certaine mesure, dans la marine marchande à l'époque, il n'avait pas paru nécessaire de mettre en action les mécanismes du fonds national de l'emploi. Je voudrais être sûr que le personnel de la marine marchande peut, comme les autres catégories de travailleurs, bénéficier de l'aide de ce fonds. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

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

M. René Riéubon. Le rôle de la marine marchande est primordial dans la prospérité et l'indépendance économique d'un pays. La France n'échappe pas à cette réalité.

On a déjà dit ici que le trafic maritime mondial augmente régulièrement de 8 p. 100 par an, alors que notre marine marchande est passée du cinquième rang des marines mondiales en 1957 au dixième rang en 1963. La part du tonnage manipulé dans les ports français sous notre pavillon ne cesse de diminuer. Inévitablement cette situation se répercute sur l'activité de la construction navale, objet plus particulier de mon intervention.

Pourtant le rapport sur le IV^e plan insistait sur l'insuffisance de la part prise par le pavillon français dans le trafic des marchandises diverses avec l'étranger. Quel meilleur remède que la construction de nombreux cargos modernes qui, en aidant notre flotte à soutenir avec succès la concurrence étrangère, garnirait les carnets de commande de nos chantiers!

Jouant le jeu de la concentration monopoliste, la politique du pouvoir, matérialisée par le *Livre blanc* de 1959, s'appête à ne laisser subsister que trois ou quatre grands chantiers sur les huit restant des douze qui existaient à la Libération.

Depuis 1960, 3.000 travailleurs ont été éliminés de la profession de la construction navale. Le V^e plan, qui prévoit la fusion des chantiers en activité, ne permettra pas que soit donnée une heure de plus de travail à la profession, mais il ramènera de 34.000 en 1964 à 17.500 à la fin du plan les effectifs de la construction navale pour des prévisions de tonnages à peu près équivalentes à celles du IV^e plan.

De nombreux chantiers sont donc condamnés à plus ou moins brève échéance. Est-ce de cette façon que le Gouvernement espère replacer notre marine marchande au rang qui devrait être celui d'une grande nation comme la France?

On parle volontiers de la concurrence imbattable du Japon qui est 30 p. 100 moins cher que la moyenne mondiale, ce qui est dû, paraît-il, aux bas salaires de ce pays. Pourtant en Suède, où les salaires sont plus élevés que dans notre pays, le tonnage construit en 1963 est le double de celui de nos chantiers.

Il faut peut-être envisager de tourner les difficultés du traité de Rome en améliorant les commodités de financement à l'image de ce qui est fait dans des pays comme l'Allemagne de l'Ouest, la Grande-Bretagne, la Hollande ou la Suède. Dans ces pays, l'Etat prend le relais dans le domaine du crédit, donnant ainsi des avantages bien supérieurs à ceux de notre loi d'aide.

Il faudrait aussi mettre à la ferraille tous les navires de plus de vingt-cinq ans d'âge, interdire à l'armement les ventes de navires à l'étranger, navires qui bien souvent sont ensuite affrétés à un taux plus bas par certains armateurs français.

Ceux-ci ont affrété en 1962 des centaines de navires à l'étranger, coûtant ainsi 31 milliards d'anciens francs au Trésor, ce qui aurait permis de financer la construction de vingt cargos moyens de 6.000 à 20.000 tonnes, de donner des centaines de milliers d'heures de travail aux ouvriers des chantiers français et d'éviter la douloureuse perspective de fermer des chantiers comme ceux de la Seyne ou de Port-de-Bouc, villes où l'angoisse et l'inquiétude se sont emparées des populations.

S'il est vrai qu'intérieurement l'intérêt du pays est de moderniser et de développer notre flotte commerciale, garantissant ainsi une intense activité à nos chantiers de construction navale, des débouchés très importants peuvent être trouvés dans les relations commerciales avec tous les pays, sans discrimination de régime politique.

L'U. R. S. S. prévoit la réalisation de 20 millions de tonnes de navires qu'elle ne peut évidemment construire seule dans un très court délai. Il y a là d'heureuses perspectives de commandes. Que le Gouvernement conclue donc de très larges accords commerciaux avec l'U. R. S. S.!

Ces quelques mesures auraient le mérite, sur le plan général, de sauvegarder une industrie qui a porté la réputation de la France sur toutes les mers du globe en y faisant apprécier la qualité et le fini du travail de nos ouvriers, techniciens et ingénieurs de la construction navale.

Sur le plan particulier des chantiers méditerranéens, comme je l'ai déjà demandé dans mes trois précédentes interventions à cette tribune, il faut de toute urgence prendre des mesures pour la garantie de l'emploi aux chantiers de la Seyne et de Port-de-Bouc pour arrêter les licenciements en préparation et réintégrer les ouvriers déjà licenciés.

Le Gouvernement a aussi le devoir d'intervenir dans l'attribution du très prochain marché pour le paquebot de la Compagnie mixte aux deux chantiers de la Seyne et de Port-de-Bouc.

Il doit imposer aussi sa volonté à la Compagnie du nickel pour la commande des deux navires minéraliers aux chantiers de Port-de-Bouc, lesquels sont les moins disants.

Il ne doit pas autoriser cette compagnie à traiter avec le Japon qui, lui, protège sa construction navale par un droit de douane de 15 p. 100 sur les navires importés. Cette compagnie bénéficie pour ses installations à terre en Nouvelle-Calédonie de très nombreux milliards d'anciens francs d'aide de l'Etat — donc du contribuable français. C'est pour elle un avantage suffisamment important qui se concrétisera par le doublement prévu de sa production, si j'en crois les déclarations faites hier soir à cette tribune par M. Jacquinet, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. Elle ne doit pas

encore trouver un profit supplémentaire de près de 300 millions d'anciens francs par navire en traitant avec le Japon pendant que les ouvriers de Port-de-Bouc seront mis en chômage.

Le Gouvernement peut mettre ces propositions en application et il lui appartient de le faire. Elles seules sont susceptibles de sauvegarder l'avenir de notre marine marchande et de la construction navale française en attendant le jour possible, et que nous souhaitons prochain, de voir nationaliser un grand service public tel que la marine marchande et son corollaire, la construction navale, dans l'intérêt bien compris de la nation. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. Emile-Pierre Halbout.

M. Emile-Pierre Halbout. Notre collègue M. Emile Bizet, retenu dans son département de la Manche, m'a chargé, monsieur le ministre, de vous souligner les inquiétudes de toute la population du Mont-Saint-Michel et de la région et de tous les amis de cette merveille du monde « au péril de la terre ».

L'enlèvement de la baie a fait l'objet de nombreux articles mais aucune étude sérieuse d'ensemble ne semble à ce jour avoir été entreprise.

La population du Mont-Saint-Michel et de la région demeure hostile au projet de suppression partielle de la digue qui permet l'accès des touristes jusqu'au pied même du mont, opposition d'autant plus marquée que cette suppression ne semble pas comporter la solution attendue.

Notre collègue M. Bizet et moi-même souhaitons vivement que vos services techniques entreprennent une étude du problème de l'enlèvement de la baie et que soient mises en œuvre les mesures nécessaires pour préserver ce patrimoine national et, nous pouvons le dire, mondial.

Et puisque vous êtes ministre des travaux publics, M. Bizet vous a signalé l'importance de la création de routes côtières pour mettre en valeur l'arrivée à la merveille.

C'est un bien commun de notre pays et de la population de la région montoise qu'il convient de sauvegarder; je souhaite que les études de ces projets soient bientôt suivies de réalisations. *(Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)*

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

M. Albert Dassié. Monsieur le ministre, le président Henry Rey, appelé par ses obligations, m'a chargé de l'excuser et de vous demander, au nom des parlementaires du département de Loire-Atlantique appartenant à la majorité, de vouloir bien nous faire connaître votre position sur la crise actuelle de la construction navale.

Vous savez les inquiétudes qui pèsent notamment sur notre département consécutivement à la situation alarmante de nos chantiers. Aussi je vous demande comment le Gouvernement envisage de faire face à la situation présente et si, à plus long terme, il lui paraît possible de sauver cette industrie ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics pour une communication concernant la suite de l'ordre du jour.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président, je crois savoir que vous désirez lever la séance à dix-sept heures quarante-cinq.

M. le président. Oui, monsieur le ministre, car le règlement m'y contraint.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Dans ces conditions, le Gouvernement souhaite que la présente discussion reprenne après les questions orales.

M. le président. L'ordre du jour de la prochaine séance est ainsi complété et la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à dix-huit heures, deuxième séance publique :

Questions orales sans débat :

Question n° 9015. — M. Roger Roucaute expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que les anciens combattants et victimes de guerre du département du Gard sont irrités par les mesures qu'a prises le Gouvernement en vertu des décrets du 26 mai 1962. Le comité d'entente des grands invalides de guerre de ce département a manifesté à plusieurs reprises son légitime mécontentement contre les effets desdits décrets. Il lui demande quelles décisions il compte prendre : 1° pour permettre le rattrapage du retard résultant du décalage entre le taux des pensions et celui qu'il devrait atteindre si le rapport constant n'avait pas été violé en conséquence des décrets du 26 mai 1962 ; 2° pour respecter l'esprit et la lettre de l'article L. 8 bis du code des pensions relatif à l'application du rapport constant.

Question n° 9684. — M. Gilbert Fauve expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que l'article 48 de la loi de finances pour 1963, ayant été modifié en seconde lecture par un amendement accepté par le Gouvernement, est ainsi rédigé, en ce qui concerne la retraite accordée aux titulaires de la carte du combattant au titre des opérations militaires postérieures au 11 novembre 1918 : «... bénéficient de la retraite au taux fixé actuellement à 35 francs ». Une telle disposition lui permettrait donc de relever ce montant en cours d'exercice, compte tenu surtout du fait qu'il disparaît chaque année environ cent mille bénéficiaires de la retraite au taux fixé à l'indice 33 du code des pensions d'invalidité. En conséquence, au moment où le Gouvernement commémore officiellement les anniversaires historiques de 1914 et de 1944, il lui demande comment il envisage de faire cesser cette discrimination existant, pour la retraite du combattant, entre titulaires de la même carte, selon qu'ils sont de la génération de la première guerre mondiale, ou des T. O. E., de la seconde guerre mondiale et des opérations postérieures au 8 mai 1945.

Question n° 11123. — M. Drouot-L'Hermine demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre quel est le rôle de son ministère dans l'effort de promotion sociale.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087) ; (rapport n° 1106 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

Travaux publics et transports :

III. — Marine marchande et article 51 (suite). (Annexe n° 28. — M. Bourges, rapporteur spécial ; avis n° 1108 de M. Bayle, au nom de la commission de la production et des échanges.)

La séance est levée.

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

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

RENÉ MASSON.