

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 2<sup>e</sup> Législature

2<sup>e</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 3<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Vendredi 9 Avril 1965.

#### SOMMAIRE

1. — Nomination d'un membre de commission (p. 727).
2. — Questions orales sans débat (p. 727).  
Cours du poisson (question de M. Orvoën) : MM. Jacquet, ministre des travaux publics et des transports ; Orvoën.  
Travaux publics confiés à l'armée (question de M. Fanton) : MM. le ministre des travaux publics et des transports, Fanton.
3. — Ordre du jour (p. 730).

**PRESIDENCE DE M. RENE LA COMBE,**

**vice-président.**

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

\* ( : f.)

— 1 —

#### NOMINATION D'UN MEMBRE DE COMMISSION

M. le président. Le groupe de l'Union pour la Nouvelle République-Union démocratique du travail a désigné M. Drouot-L'Hermine pour siéger à la commission de la défense nationale et des forces armées.

Cette candidature a été affichée et publiée.

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

— 2 —

#### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle deux questions orales sans débat.

## COURS DU POISSON

**M. le président.** M. Orvoën expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que depuis un mois les cours du poisson s'étant effondrés il en résulte une situation économique et sociale particulièrement grave pour les régions intéressées, qui se traduit notamment par des salaires anormalement bas pour les marins et par des pertes importantes pour l'armement. Il lui demande quelles mesures il compte prendre d'urgence pour remédier à cette situation catastrophique.

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

**M. Marc Jacquet,** ministre des travaux publics et des transports. La situation économique et sociale des marins pêcheurs retient actuellement toute l'attention du Gouvernement.

Afin de remédier aux baisses du cours du poisson, diverses mesures ont été prises, tant dans le cadre du Marché commun qu'en ce qui concerne l'adaptation du marché du poisson et la réforme des circuits de distribution. D'autre part, une importante action de propagande a été réalisée par mon département.

En ce qui concerne l'application du traité de Rome, l'objectif essentiel à atteindre est la mise en œuvre d'une politique commune des pêches. Les travaux ont commencé depuis un an et sont menés par les services de la commission assistée d'experts gouvernementaux.

Le but poursuivi par le Gouvernement français est d'obtenir l'harmonisation des conditions de concurrence par la suppression des subventions accordées par nos partenaires du Marché commun ou par l'instauration d'un système communautaire d'aide à la pêche. Ces problèmes ont été évoqués récemment avec M. Mansholt, vice-président de la commission du Marché commun, et un calendrier de travaux relatifs à la politique commune a été établi.

En ce qui concerne l'adaptation du marché, l'effort de l'Etat tend à faciliter, en liaison avec la profession, l'organisation de certains marchés.

Tout d'abord, en raison des perturbations du marché intérieur compromettant la rémunération des pêcheurs et en attendant la réalisation de la politique commune des pêches, le Gouvernement a usé de la possibilité offerte par l'article 44 du traité de Rome d'utiliser comme clause de sauvegarde le régime des prix minima qui est maintenant applicable au maquereau, au cabillaud et au lieu noir.

L'organisation commune des marchés prévue par l'article 40 du traité de Rome peut difficilement être réalisée s'il n'y a pas, à l'origine, une organisation semblable dans chacun des pays membres. En France, cette organisation n'existait, jusqu'à une date très récente, sous l'égide des comités interprofessionnels, que pour trois espèces seulement: le thon, la sardine et la morue salée.

Dans ces trois secteurs, l'organisation comporte la fixation par l'organisation professionnelle des prix au débarquement, la garantie d'absorption, la fixation du montant des taxes professionnelles. La contribution des pouvoirs publics à l'effort consenti par la profession a atteint en 1964 1 million de francs pour le thon, 40.974 fr. 76 pour la sardine, 1.116.630 fr. 14 pour la grande pêche, sous la forme de prime à la qualité.

Au mois de novembre dernier, la nécessité de la mise sur pied d'une organisation du marché du hareng s'est fait particulièrement sentir en raison de la chute des cours due à l'irrégularité des apports et aux importations. L'interprofession a donc réalisé, en ce qui concerne cette espèce, une organisation complète intéressant tous les armements de tous les ports intéressés et a créé un fonds de soutien alimenté par une taxe professionnelle. Une aide des pouvoirs publics de 200.000 francs a été apportée à ce fonds sous forme de contribution de démarrage.

La profession a parfaitement compris qu'il était indispensable d'étendre cette organisation à l'ensemble des espèces. Une caisse professionnelle de soutien alimentée par le produit de taxes de forme parafiscale sur le poisson débarqué va être créée. Elle garantira aux producteurs un prix minimum au débarquement.

Par ailleurs, afin de permettre aux entreprises de conserves de poisson d'écouler leurs stocks et d'absorber plus facilement les apports de pêche, les pouvoirs publics ont organisé, en liaison avec la profession et les grandes chaînes de distribution, des campagnes de ventes promotionnelles de conserves.

A la demande du Gouvernement, la réforme des circuits de distribution des produits de la mer fait actuellement l'objet d'études et une commission d'enquête créée à cet effet a examiné les problèmes posés par la distribution du poisson à ses différents stades. Son rapport vient seulement d'être déposé.

Enfin, et pour mieux faire connaître le poisson à l'ensemble des consommateurs, une importante action de propagande a été réalisée — vous le savez ne serait-ce que par des émissions de télévision — et elle sera — je l'espère — poursuivie cette année et l'année prochaine. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

**M. Louis Orvoën.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir répondu aujourd'hui à cette question.

Je vous l'ai posée le 20 février dernier, au moment où marins et patrons de chalutiers de Concarneau décidaient de déposer les rôles de leurs bateaux et de rester à terre. Ils entendaient ainsi protester contre l'effondrement des cours du poisson à la criée. Ils demandaient une organisation du marché qui leur permit de bénéficier de salaires décentes.

Dans la deuxième quinzaine de février, le lieu noir s'est vendu 15 et 20 francs anciens le kilogramme au port et le consommateur parisien l'a payé 350 et 400 anciens francs. Le cours moyen du poisson a été de 98 anciens francs le kilogramme durant le mois de février à Concarneau contre 190 anciens francs l'année précédente durant la même période.

**M. Raoul Bayou.** C'est la stabilisation !

**M. Louis Orvoën.** En janvier et février 1965, le salaire de l'homme d'équipage a été de 15.000 anciens francs environ pour une période de quinze jours de travail accomplie dans des conditions parfois très difficiles. En effet, une tempête, d'une rare violence a soufflé au mois de janvier. Beaucoup de marins ont risqué leur vie, un bateau n'a pas rejoint le port et a sombré avec son équipage.

Une telle situation ne pouvait durer. C'est la raison pour laquelle marins et armateurs ont fait grève et c'est pourquoi je vous ai demandé, monsieur le ministre, ce que vous comptiez faire pour porter remède à cette situation.

Je relève, dans la déclaration que vous venez de nous faire, des éléments encourageants et je vous en remercie. Mais je constate que ce n'est qu'à la suite de mouvements de protestation qui se sont déroulés dans les ports que vos services se sont décidés à agir. C'est après la vente directe du poisson sur Paris, au mois de novembre, qu'a été créée cette commission dont vous venez de parler, et qui est chargée de rechercher les moyens d'améliorer la commercialisation du poisson.

Ce n'est que récemment qu'un comité interprofessionnel du poisson de fond a été installé et je me réjouis de voir que le fonds régional pour l'organisation du marché Nord est sur le point de fonctionner, mais il est également urgent d'organiser le marché dans les ports de l'océan Atlantique.

Une aide importante est accordée pour la construction des bateaux, des avantages d'ordre fiscal sont consentis pour le calcul des amortissements. Il en résulte une augmentation de la production. Il faut, comme corollaire, aider le système de distribution afin que toute la production soit consommée.

Il faut aussi donner aux bateaux le maximum de sécurité. La pêche française, vous venez de le dire, doit préparer son entrée dans le Marché commun.

Les clauses de sauvegarde que vous avez établies vous donnent le temps de mettre sur pied un règlement poissonnier européen qui tienne compte des difficultés de nos armements. Il faut définir les conditions d'une saine et loyale concurrence entre les différents partenaires européens.

Certains pays de l'Europe des Six ont accordé ces dernières années des avantages et des subventions considérables à leur industrie des pêches. C'est en particulier le cas de l'Allemagne.

Le Gouvernement français a le devoir d'assurer à ses marins et à ses armateurs des conditions de travail aussi favorables. A l'occasion du V<sup>e</sup> plan, vous pourriez proposer une loi de programme, assortie des moyens financiers indispensables, pour soutenir la pêche française et la mettre à parité avec celle de nos partenaires européens.

Je suis persuadé que vous serez suivi par la grande majorité de l'Assemblée nationale. L'industrie de la pêche n'a pas en France la place qu'elle mérite. Des milliers de familles bretonnes vivent de cette industrie. Le marasme s'installe dans les ports, l'inquiétude pénètre dans les foyers et le découragement s'empare des hommes.

Cette crise n'est qu'un des aspects du drame économique de la Bretagne. Des milliers de travailleurs sont venus l'exprimer hier à Paris. Les ouvriers ne trouvent pas sur place l'emploi qui leur permettrait de vivre; les cultivateurs sont contraints d'abandonner leur exploitation; les marins ne retirent plus de la pêche les ressources nécessaires à la subsistance de leur famille. Toute une province est aujourd'hui dans l'angoisse.

Ne rejetez pas, monsieur le ministre, les légitimes revendications des Bretons, qui ne doivent pas se sentir à l'écart de la communauté nationale. En apportant une solution au problème de la pêche, vous apaiserez les inquiétudes d'hommes qui désirent vivre chez eux du fruit de leur travail. (Applaudissements.)

#### TRAVAUX PUBLICS CONFISÉS À L'ARMÉE

**M. le président.** M. Fanton rappelle à M. le ministre des travaux publics et des transports la question écrite n° 10567 à laquelle il a été répondu le 15 octobre 1964 et dans laquelle il lui demandait s'il ne lui semblerait pas opportun « d'engager des conversations avec son collègue des armées afin que la nécessaire réforme du service militaire permette d'utiliser des unités de l'armée avec leur matériel pour la réalisation d'ouvrages publics d'intérêt national ». La réponse qui a été faite, comme l'absence des précisions données au cours du débat budgétaire, et notamment lors de la séance du 5 novembre 1964 de l'Assemblée nationale, permettent de redouter que l'étude de ce problème n'ait pas été poussée aussi loin qu'elle aurait dû l'être. Il lui demande en conséquence s'il compte reprendre l'examen de ce problème sans trop se préoccuper des réactions, certes légitimes, mais souvent excessives, de certains corps de son département ministériel, qui ne verraient pas d'un très bon œil l'intervention, dans ce qu'ils considèrent comme leur domaine, d'une administration étrangère à la leur. Il lui demande notamment si, en dehors de la construction des autoroutes, il ne lui semblerait pas d'un très grand intérêt de confier à des unités de l'armée tout ou partie des travaux à réaliser, aussi bien dans les campagnes — adduction d'eau, chemins vicinaux, etc. — que dans des régions où s'ouvriraient des chantiers de plus grande importance.

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

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** M. Fanton pose d'une manière très générale le problème de l'intervention de l'armée dans la réalisation des travaux de génie civil.

Il a le souci d'assurer au personnel sous les drapeaux une activité complète et au matériel militaire un plein emploi.

Le Gouvernement qui partage ce souci vient d'adopter un projet de loi portant réforme du service militaire dont le Parlement aura à connaître très prochainement et qui devrait supplanter les motifs de préoccupation de M. Fanton.

En tout cas, au moment où se dessinait une réforme profonde, il aurait été inopportun d'orienter l'armée vers une adaptation à l'exécution de travaux publics et de lui confier un rôle accidentel qui se serait vraisemblablement révélé incompatible avec sa vocation future.

Du seul point de vue du ministre des travaux publics l'utilisation de personnel et de matériel militaires à des tâches de génie civil soulèverait d'ailleurs des difficultés considérables.

Je souligne à cet égard que la question de M. Fanton eût sans doute été plus opportunément posée à M. le ministre de l'intérieur puisque la proposition concrète qui est incluse dans sa question concerne les adductions d'eau et les chemins vicinaux qui sont de la compétence de mon collègue de l'intérieur.

Je rappelle donc que la plupart des opérations qui relèvent de mon ministère correspondent à des travaux de grande envergure dont la bonne marche repose essentiellement sur l'emploi d'un matériel spécialisé et de haut rendement que, pour ne parler que du point de vue du matériel, l'armée ne possède généralement pas, en particulier les machines à répandre les produits bitumineux ou le béton et les engins de forage et de battage.

L'emploi d'unités de l'armée ne permettrait pas non plus de respecter le rythme nécessaire d'exécution des travaux, à moins qu'elle ne se transforme elle-même de manière profonde, évidemment au prix de dépenses élevées.

L'intervention de l'armée dans la conduite des travaux publics serait, en outre, une cause indirecte de renchérissement des prix. En effet, les entreprises de travaux publics qui travaillent déjà aujourd'hui en-deçà de leur capacité en matériel et en personnel qualifié — M. Fanton ne l'ignore certainement pas — ne pourraient supporter, sans augmentation notable de prix de revient, une réduction d'activité. Cet argument peut paraître fallacieux, mais il est très valable.

En conclusion, monsieur Fanton, tout l'effort envisagé par le projet de loi de réforme du service militaire, qui sera soumis dans quelques semaines au Parlement, tend à assurer le plein emploi, sur le plan purement militaire, de la partie du contingent qui restera affectée à l'armée régulière. Dans ces conditions, on ne pourrait évidemment distraire aucun personnel de cette armée nouvelle au bénéfice d'opérations qui, très séduisantes peut-être en théorie, ne seraient certainement pas de réalisation facile.

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

**M. André Fanton.** Mes chers collègues, je trahirais la vérité si je disais que la réponse de M. le ministre des travaux publics m'a donné totalement satisfaction. Cette réponse, en fait, ne fait que reprendre, en la développant, celle qui m'avait été fournie au mois d'octobre 1964.

Je rassurerai d'abord M. le ministre sur les raisons qui m'ont incité à lui poser, à lui, cette question. Je ne méconnais certes pas le rôle du ministre de l'intérieur, mais les travaux en question, adductions d'eau et construction ou entretien de chemins vicinaux, relèvent le plus souvent de corps que M. le ministre des travaux publics connaît bien, à savoir les services des ponts et chaussées et du génie rural.

Ma question présente donc un caractère général.

Au demeurant, je me demande si l'esprit même de la réponse n'est pas un peu dicté par un usage, constant et légal d'ailleurs, et qui consiste à autoriser les ingénieurs des ponts et chaussées et du génie rural à prêter leur concours, à titre onéreux, aux collectivités publiques en vue de l'exécution de certains travaux, ce qui représente des sommes considérables. Certes, la disparition de telles ressources poserait peut-être des problèmes administratifs intéressant les fonctionnaires en cause; mais je ne crois pas que l'on puisse s'arrêter à de telles raisons et ce n'est pas ce qui a dicté, j'en suis convaincu, la réponse de M. le ministre des travaux publics.

Quel est, en effet, le fond de la réponse qui m'a été donnée? C'est que doit intervenir une réforme du service militaire et que cette réforme mettra un terme à une certaine inaction — si je puis m'exprimer ainsi — du contingent et à l'utilisation insuffisante du matériel. Si le texte est adopté et l'armée modernisée comme on le prévoit, le contingent sera moins nombreux et le matériel changera de nature.

À l'occasion, toutefois, de cette première observation, on peut apporter deux précisions.

M. le ministre des travaux publics nous dit que l'armée ne peut entreprendre de travaux très importants parce que certains matériels lui font défaut. Sans doute. Mais il est vrai aussi que l'armée dispose de bulldozers, de scrapers et autres matériels de ce genre dont l'utilisation actuelle est manifestement insuffisante. Ce matériel, en effet, n'est utilisé qu'une heure ou deux par mois pour l'instruction. Peut-être serait-il utile de l'affecter, le reste du temps, à d'autres tâches. D'autre part, des garçons de vingt ou vingt et un ans peuvent estimer quelque peu déprimant d'avoir à se servir d'un bulldozer pour faire un trou un jour pour le reboucher le lendemain. La tâche, en effet, n'est pas très exaltante et ne donne pas aux recrues une très haute idée du temps qu'elles passent ainsi sous les drapeaux. Des travaux utiles seraient, à mon sens, plus intéressants pour tout le monde. Vous avez dit aussi, monsieur le ministre des travaux publics, que, finalement, ces travaux n'avaient pas beaucoup d'importance. J'en suis quelque peu surpris, car tel ne semble pas être l'avis de votre collègue de la jeunesse et des sports, qui célèbre les mérites des travaux accomplis, au cours de certaines périodes de l'année, par des associations privées, dans certains coins reculés de notre pays, ce qui est la preuve qu'il y a sans doute quelques possibilités à exploiter dans cette voie.

Je regrette qu'on semble ne pas vouloir faire un effort d'ensemble pour aborder ce problème. Des expériences nombreuses ont démontré que l'armée peut, dans bien des cas, être affectée à des tâches civiles utiles. Je ne parle pas seulement de l'armée américaine dont les travaux accomplis pendant la deuxième guerre mondiale démontrent l'efficacité, mais de l'armée française qui, en Algérie notamment, a accompli des travaux qui, théorique-

ment, ressortissaient à votre administration. Des hommes de l'armée, avec les moyens de l'armée, ont obtenu des résultats indéniables.

Telle est ma première réflexion.

J'aborde ma deuxième réflexion. Quel que soit le sort réservé à l'armée, quelles que soient les conditions dans lesquelles le service militaire sera désormais effectué, je crois que, s'agissant des travaux qu'on pourrait lui confier, il ne faut pas considérer seulement la construction d'autoroutes. Bien sûr, ces travaux requièrent une technique et des matériels très spécialisés que, seules, possèdent les très grandes entreprises de travaux publics. Mais il y a, dans notre pays, nombre de travaux beaucoup plus modestes et non moins utiles à entreprendre et je me demande s'il ne serait pas possible d'orienter par là notre étude.

Peut-être me direz-vous que vous n'êtes pas compétent. Mais peut-être aussi ne serait-il pas inutile d'étudier, par exemple, la possibilité de mettre à la disposition des collectivités locales, dont les moyens sont dérisoires, et des matériels de l'armée et du personnel pour les conduire. Cela ne serait certainement pas inutile en bien des endroits de notre pays où l'on pourrait mener à bien quantité de travaux que l'on ne peut pas faire et où les garçons du contingent pourraient donner, pour le bien de tous, le meilleur d'eux-mêmes. Sans emprunter des exemples à des pays où, peut-être, le degré de civilisation n'est pas comparable au nôtre, n'oublions pas que l'expérience a été faite ailleurs que chez nous et qu'elle a été concluante.

Au moment, monsieur le ministre, où vous manquez de crédits — tout le monde le regrette, mais la politique de stabilisation financière du Gouvernement l'impose — au moment, dis-je, où vous manquez de crédits pour les travaux routiers, je suis surpris que mes propositions — qui ne sont pas d'une originalité folle, je m'empresse de le dire, et qui ne sont pas, peut-être, très simples à réaliser — ne vous paraissent pas, au moins, mériter une étude. Mais vous n'êtes pas le seul responsable. M. le ministre des armées, dans un mois, va peut-être nous entretenir du même problème. M. le ministre de l'intérieur, de son côté, est intéressé à sa solution. Peut-être, lui aussi, nous parlera-t-il. Il reste que nous ne pouvons pas laisser les choses en l'état.

Je citerai, à l'appui de mon propos, un dernier exemple : M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles a, il y a quelques mois, obtenu, dans des conditions que j'ignore, du Gouvernement

et de M. le ministre des armées, la mise à sa disposition de bulldozers et de militaires pour creuser le fossé qui borde la colonnade du Louvre. Les travaux, j'entends bien, ne sont pas tout à fait finis. Mais je crois savoir, monsieur le ministre, que le contrôle financier, plus que l'armée, est responsable de la suspension des travaux. Quoi qu'il en soit, ils ont été entrepris et ils sont avancés. C'est, pour moi, la démonstration que lorsqu'on veut on peut.

J'espère que le Gouvernement songera qu'il faut employer non seulement les jeunes gens qui seront appelés sous les drapeaux, mais aussi ceux qui seront dispensés du service militaire, ce que l'opinion française n'accepte pas encore très bien. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

**M. le président.** La séance réservée par priorité aux questions orales est terminée.

Je vais ouvrir immédiatement la séance prévue pour la suite de la discussion du projet de loi sur les ports maritimes autonomes.

— 3 —

### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion du projet de loi n° 1080 sur les ports maritimes autonomes (rapport n° 1304 de M. Dusseaux au nom de la commission de la production et des échanges; avis n° 1308 de M. Ruais au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

La séance est levée.

(*La séance est levée à quinze heures trente minutes.*)

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