

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.)

PREMIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 40^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 12 Octobre 1965.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1966 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3507).

Travaux publics et transports.

III. — *Marine marchande.*

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

MM. Pleven, Gaudin, Cermolacce, Zuccarelli, Michaud, Dumortier, Bardet, Bourdellès, Denvers, Le Guen.

M. le ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III. — Adoption du crédit.

Titre IV.

M. Denvers.

Adoption du crédit du titre IV.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption des crédits.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 3522).

* (2 f.)

PRESIDENCE DE Mme JACQUELINE THOME-PATENOTRE,
vice-présidente,

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

— I —

LOI DE FINANCES POUR 1966 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577, 1588).

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (III. — *Marine marchande.*)

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — *Marine marchande.*

ETAT B

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

« Titre III. — + 156.466 francs ;

« Titre IV. — + 10.417.628 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, 9.150.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 1.500.000 francs. »

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

- « Autorisation de programme, 237.450.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 72.539.000 francs. »

Le débat a été organisé comme suit :

- Gouvernement, quarante-cinq minutes ;
- Commissions, vingt-cinq minutes ;
- Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., quarante-cinq minutes ;
- Groupe socialiste, quinze minutes ;
- Groupe du centre démocratique, quinze minutes ;
- Groupe communiste, dix minutes ;
- Groupe du rassemblement démocratique, dix minutes ;
- Groupe des républicains indépendants, cinq minutes ;
- Isolés, cinq minutes.

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

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le temps imparti à un rapporteur est strictement mesuré — ce n'est d'ailleurs que justice dans la mesure où il peut consigner ses observations dans un document écrit — et, comme M. le rapporteur général nous en a donné l'exemple, je serai très bref.

Je me limiterai donc, dans mon intervention, aux quelques points qui me paraissent essentiels.

Monsieur le ministre, mis à part le domaine très particulier de l'ostréiculture, vous avez la charge de trois secteurs économiques bien distincts : la construction navale, l'armement au commerce et les pêches maritimes.

Au premier de ces secteurs s'applique depuis quelques années une politique qui a ses qualités et ses défauts, mais qui a au moins le mérite d'exister et à laquelle s'attachent certains moyens. Il convient, plus que jamais, de poursuivre dans la voie qui a été tracée alors, celle d'une politique de soutien conditionnée par une restructuration de la profession. Ce n'est certes pas au moment où les Japonais exercent sur le marché mondial une pression grandissante que nous devons relâcher notre effort.

Un point mérite pourtant attention, monsieur le ministre. Il n'est pas à la mesure de la profession, ni même à la mesure de votre seul département de la marine marchande, d'assurer seuls la tâche de conversion des chantiers.

Cette tâche, très complexe — les travaux préparatoires du V^e plan l'ont mis en lumière — est rendue plus difficile encore par la position géographique des chantiers et par la situation économique des secteurs auxquels s'appliquent généralement les conversions. L'effort nécessaire ne peut pas être — je le répète — celui seulement de la profession, ni même celui seulement du département de la marine marchande. Sur ce point, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous puissiez nous donner quelques apaisements.

Le secteur de l'armement au commerce, quant à lui, vient de bénéficier de la définition d'une politique au service de laquelle apparaissent quelques crédits nouveaux. Il faut avoir mesuré soi-même l'extraordinaire indifférence qui s'attache à tout ce qui touche la marine marchande en France pour comprendre quel effort il vous a fallu déployer — et M. le secrétaire général de la marine marchande et vous-même — pour parvenir à un tel résultat. Soyez-en donc très sincèrement félicités et remerciés.

Il reste qu'au regard des menaces qui se font jour quant à l'avenir de notre flotte dans la compétition qu'elle doit engager avec d'autres, l'aide de 49 millions de francs que fait ressortir le document budgétaire de cette année — crédit appelé à s'élever, toutes choses égales, à 64 millions de francs en année pleine — c'est encore de l'artisanat, et je m'explique.

La concurrence internationale la plus vive me paraît être de trois ordres. Il y a, d'une part, la concurrence des Etats-Unis, pays qui vit actuellement une nouvelle ère de prospérité inouïe et qui consacre cette année, pour l'aide à sa flotte de commerce, 406 millions de dollars.

A côté de cette flotte puissante et largement subventionnée, il y a la concurrence des pavillons de complaisance, dont vous savez que la gestion n'est guère alourdie par des préoccupations d'ordre social. Et puis il y a aussi la concurrence de l'Union soviétique, qui s'est assigné l'objectif d'une flotte de 20 millions

de tonnes et dont l'économie ne connaît pas encore la notion de prix de revient, comme en témoigne le récent affrètement, par le club Méditerranée, d'un navire soviétique à prix quotidien qui couvre à peine plus que les salaires et les charges sociales de l'équipage.

Menace du côté des Etats-Unis, menace des flottes de complaisance, menace du côté de l'Union soviétique. Ce triple danger doit vous inciter, monsieur le ministre, à renforcer très largement l'effort que vous avez déjà fait et qui pour ses premiers fruits — soyez-en de nouveau remercié — dans le budget de cette année.

Constructions navales ? Politique suivie et des moyens pour la mener, moyens dont il faut seulement élargir l'assiette en ce qui concerne la conversion.

Armement au commerce ? Amorce d'une politique, mais trop peu de moyens.

Quant aux pêches maritimes, je serais tenté de dire qu'il n'y a pas encore de politique globale et des moyens dérisoires.

Loin de moi la tentation de sous-estimer la difficulté de la tâche. Il y a la dispersion des armements. Il y a la spécificité de certains problèmes, soit sur le plan géographique — les problèmes de Concarneau ne sont pas ceux de Boulogne —, soit sur le plan sectoriel — les problèmes de la grande pêche ne sont pas ceux de la pêche industrielle, et les problèmes de la pêche industrielle ne sont pas ceux de l'artisanat. Il y a l'individualisme impénitent des armateurs à la pêche, et l'insuffisance de la structuration qui en résulte dans leur organisation professionnelle. Il y a la tendance, naturelle à toutes les professions en France, à concevoir l'aide de l'Etat comme devant plutôt figer les situations acquises que stimuler les meilleurs.

Mais si les difficultés sont de taille, l'enjeu l'est également. Il n'est rien de moins, monsieur le ministre, que l'animation ou la réanimation des pays de l'Ouest qui préoccupent si largement et si justement, sur le plan de l'emploi, les auteurs du V^e plan. N'ont-ils pas, en effet, décidé que c'est dans ces pays de l'Ouest que les emplois devaient être créés en plus grand nombre ?

Or, ceux qui ont, comme moi, l'expérience des difficultés considérables qui s'attachent aux implantations industrielles dans nos pays de l'Ouest, ceux-là considèrent que la mer est la grande chance économique de l'Ouest ; elle est la grande pourvoyeuse d'emplois. Il faut vivre, au jour le jour, dans leurs implications humaines dramatiques, les problèmes d'emploi dans l'Ouest pour mesurer l'effort qui doit être consenti dans ce domaine.

L'enjeu réside également dans l'orientation des habitudes alimentaires vers une plus grande consommation de poisson, qui permettrait d'alléger la pression exercée par les consommateurs sur le prix, devenu pilote, d'une viande de bœuf produite en quantité insuffisante.

Monsieur le ministre, il vous faut doter ce secteur des pêches d'une politique. Avec votre autorisation, et s'agissant d'un problème assez général pour que je ne puisse pas tomber sous le coup de l'accusation, rapporteur que je suis, de traiter un problème particulier, je voudrais, en quelques mots, vous démontrer cette nécessité.

La gravité de la crise sardinière, cette année, tient en quelques chiffres : une année normale de pêche à la sardine représente un apport de 15.000 tonnes ; l'année dernière, il était de 6.000 tonnes et, cette année, monsieur le ministre, à la fin de la semaine dernière, il était de 3.594 tonnes, soit l'équivalent de 20 p. 100 à 25 p. 100 d'une campagne moyenne. Les conséquences de cette situation sont tragiques pour les populations maritimes qui tirent leurs ressources de la pêche à la sardine. Les marins, depuis le 15 mai jusqu'au 15 septembre, ont perçu 2.000 francs, c'est-à-dire 500 francs par mois en moyenne. Les ouvrières des usines ont touché 650 francs pour quatre mois, en moyenne, monsieur le ministre, dans un port qui était considéré, au cours des dernières années, comme le premier port sardinier de France, je veux parler de Quiberon. 160 francs par mois, 16.000 centimes par mois, tel a été le salaire des ouvrières de la côte. Et la situation est d'autant plus dramatique pour les marins, que la campagne de coquilles démarre mal et pour les ouvrières qu'elles ne pourront trouver dans l'ostréiculture, la compensation hivernale espérée, puisqu'il n'y a pas, cette année, de naissains dans nos régions.

Monsieur le ministre, dans une région comme celle de Quiberon où l'on avait débarqué, au 15 septembre, 973 tonnes de sardines, on en avait débarqué 3.000 tonnes en 1962, 2.000 tonnes en 1963, 1.584 tonnes en 1964.

Nous sommes en présence d'une véritable calamité. Comme on le fait pour l'agriculture, on devrait définir ces calamités qui s'abattent sur nos côtes. Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre ?

S'agit-il d'une crise cyclique ? Elle appelle alors des mesures conservatoires, qui seront toutes temporaires. S'agit-il d'une

mutation profonde ? Il faudra alors faciliter des reconversions. Mais dans un cas comme dans l'autre, la définition d'une politique s'impose.

Monsieur le ministre, pour mener cette politique dans les trois secteurs auxquels je viens de faire allusion, il vous faut des moyens.

Dans mon rapport, j'ai qualifié les moyens mis à la disposition de vos services d'une manière qui, m'a-t-on dit, vous aurait quelque peu heurté de prime abord. Je les ai qualifiés de « misérables ». Mais à quel autre qualificatif recourir pour définir un budget de fonctionnement dont le département des finances a, nous dit-on, loué la rigueur avec laquelle il avait été établi ? Les félicitations de la rue de Rivoli, quelle disgrâce et quel signe !

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Je ne suis pas d'accord avec vous.

M. le rapporteur spécial. Monsieur le ministre, dans son ensemble le budget de la marine marchande est déjà un budget modeste. Mais si l'on note que les dépenses de fonctionnement ne représentent que 10 p. 100 de son volume, le reste des crédits s'analysant en des aides et des subventions économiques, on s'aperçoit très vite que les arbitrages — oh ! le beau mot pour désigner les amputations de crédits ! que la langue française est donc riche ! — leur sont particulièrement cruels. Lorsqu'il s'agit de grosses masses budgétaires, un arbitrage tendant à une économie de 5 p. 100, permet encore à une administration de faire face à ses tâches. S'appliquant au modeste dixième du budget de la marine marchande, une telle diminution est insupportable. Au moment où de nouvelles tâches, de nouvelles missions, sur le plan économique notamment, s'imposent à la place Fontenoy, il n'est pas possible que l'administration des finances continue à traiter le budget de fonctionnement de la marine marchande comme une sorte de parent pauvre.

Je ne prendrai qu'un exemple, monsieur le ministre. Vos services avaient estimé que la présence d'un adjoint économique était nécessaire auprès des directeurs régionaux de l'inscription maritime. Il en fallait cinq. Eh bien ! ces cinq postes n'ont pu être créés. Dieu sait pourtant si l'accent doit être mis aujourd'hui, du point de vue économique, sur le secteur qui nous préoccupe.

Il est bien d'autres sujets que j'aurais souhaité aborder, mais je sais que la vieille garde des fidèles de la marine marchande ne manquera pas de le faire, particulièrement en ce qui concerne l'émotion soulevée sur nos côtes par le fait que le surclassement des petites catégories ne serait pas applicable aux pensionnés actuels, même lorsqu'ils ont passé vingt ans dans la même catégorie, alors qu'un surclassement analogue avait été appliqué en 1957 aux pensionnés du moment des catégories les plus élevées.

Mesdames, messieurs, l'importance attachée par le chef de l'Etat à l'avenir de notre flotte, la reconnaissance par le Premier ministre de la spécificité du régime des marins, et plus généralement des problèmes de la mer, ont été saluées, dans les milieux maritimes, comme la marque d'un intérêt nouveau porté à leurs problèmes. Cette promesse n'est malheureusement pas encore traduite dans le budget de 1966.

L'autre jour, répondant à M. Vallon, rapporteur général, M. le ministre des finances lui disait : somme toute, vous avez noté l'élève Valéry et vous avez souligné que, s'il avait davantage suivi les conseils de son maître Vallon, sa copie eût pu être meilleure.

Eh bien ! monsieur le ministre, nuancé mon propos de toute la déférence qui s'attache à vos fonctions et de toute l'amitié que je porte à votre personne, je serais tenté de vous dire : élève Marc Jacquet, vous êtes reçu à l'examen budgétaire de la commission des finances, malgré une détestable copie de pêches maritimes, grâce au beau redressement dont témoigne votre épreuve d'armement au commerce ! (Sourires.)

Cette appréciation, tenez-la pour une invite à poursuivre vigoureusement la mise en place d'une politique de l'armement et à l'étendre aux compagnies de navigation, dont j'ai souligné qu'elles souffrent d'une dualité de vues entre le département de tutelle et le département des finances, dualité qui se traduit par l'octroi de subventions auxquelles ne correspondent pas les tâches assignées par le département de tutelle.

Tenez-la pour une invite à définir une politique des pêches et battez-vous pour l'assortir de moyens à la mesure des besoins.

La commission des finances, qui reconnaît en vous, monsieur le ministre, un sujet doux, travailleur et désireux de réussir, vous fait confiance pour parvenir à ce résultat. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et sur divers bancs.)

M. Hervé Laudrin. Me permettez-vous une question ?

M. le rapporteur. Volontiers.

Mme la présidente. La parole est à M. Laudrin, avec l'autorisation de M. le rapporteur.

M. Hervé Laudrin. Je désire seulement savoir si M. le rapporteur propose ou non l'adoption de ce budget.

M. le rapporteur spécial. Mon cher collègue, si vous aviez lu mon rapport écrit, vous sauriez que la commission des finances conclut à l'adoption du budget.

Quant à mon rapport oral, je suis navré que vous n'ayez pas discerné ma position.

M. Hervé Laudrin. C'est que j'ai lu dans la *Liberté du Morbihan* que M. Christian Bonnet, qui est un homme charmant, n'a fait que critiquer le projet de budget et que sa conclusion est absolument négative.

Je vous demande si, rapportant au nom de la commission, vous en proposez aujourd'hui l'adoption pure et simple. (Exclamations sur divers bancs.)

M. le rapporteur spécial. Je suis surpris que mon collègue du Morbihan, qui veut bien dire que je suis un homme charmant, mais dont je sais qu'il est un homme fort intelligent, n'ait pas compris, à travers mes propos, que la commission des finances, au nom de qui je rapporte, acceptait, après de légittimes critiques, ce projet de budget.

Cette conclusion positive est d'ailleurs formellement consignée dans le rapport imprimé et distribué. (Applaudissements.)

M. Jeannil Dumortier. Que M. l'abbé Laudrin ne s'étonne pas : nous avons l'habitude, à la commission des finances, d'entendre les rapporteurs U. N. R. approuver les budgets tout en les critiquant violemment. (Mouvements divers.)

M. Roger Souchal. C'est afin d'obtenir plus de crédits pour l'année suivante !

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

M. Marcel Bayle, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget pour 1966 de la marine marchande est caractérisé par une augmentation de 5,37 p. 100 des dépenses ordinaires, alors que l'ensemble du budget civil de l'Etat augmente de 7,83 p. 100. Il est marqué aussi, ce qui paraît plus important, par une diminution des dépenses en capital de 10,6 p. 100 en autorisations de programme et de 29,7 p. 100 en crédits de paiement, alors que les investissements de l'Etat augmentent respectivement de 32 p. 100 et de 24,2 p. 100.

Ainsi, on peut affirmer que ce budget traduit à la fois le double souci de sauvegarder l'équilibre des finances publiques et la stabilité de la monnaie, en comprimant les dépenses de consommation, et de satisfaire des besoins prioritaires en matière d'enseignement et de recherche scientifique maritimes.

Mais il est évident que, en ce qui concerne l'action économique de l'Etat, la marine marchande, malgré les difficultés qu'elle rencontre, ne bénéficie, loin de là, d'aucune priorité et serait même, dans une certaine mesure, défavorisée sur le plan budgétaire.

En raison du temps trop bref qui m'est imparti, je soulignerai sans commentaire l'intérêt tout particulier que la commission attache au développement de l'enseignement et de la recherche, pour lesquels les crédits sont heureusement en augmentation.

En revanche, la commission s'est vivement émue de la diminution des dotations affectées, en dépenses ordinaires, à l'aide en faveur de la pêche et au plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes et, en dépenses en capital, au plan de relance de la pêche.

L'exposé de M. Christian Bonnet me dispense d'entrer dans le détail. Mais il me faut préciser que, lors des débats en commission, de nombreux commissaires, notamment MM. Briot, Dumortier et Bardet, ont souligné l'importance des progrès à accomplir pour une meilleure organisation du marché du poisson, pour une distribution plus rationnelle et géographiquement plus étendue, pour — enfin — une propagande intensifiée en faveur de cet aliment de base pratiquement ignoré des populations de régions entières de notre pays.

Forcé de me limiter à un bref exposé sur un sujet qui nécessiterait, monsieur le ministre, un dialogue approfondi, je consacrerai mon seul développement au problème de la construction navale.

Est-il besoin de rappeler ici l'importance de la construction navale, non seulement pour notre flotte marchande, mais aussi pour l'ensemble de l'économie du pays ?

Je rappelle que ce secteur d'activité emploie quelque 30.000 personnes, et que son chiffre d'affaires est du même ordre de grandeur que celui de la machine-outil. Ses exportations en 1964 ont représenté le double de celles de la même industrie de la machine-outil.

Sur son chiffre d'affaires de 1.500 millions de francs environ, près de la moitié représente des achats de demi-produits et

de produits finis d'autres branches d'industrie française, pour lesquelles la construction navale constitue un client non négligeable.

Or cette activité subit une crise prolongée, qui n'est pas sans répercussions économiques et sociales. Face à une concurrence internationale très active, dominée par le Japon, devant un marché extrêmement instable mais en nette reprise malgré des prix toujours en baisse, nos chantiers ont assez peu bénéficié de l'accroissement mondial des commandes. Si les statistiques de production peuvent donner une impression favorable, les mises sur cales ne compensent guère les livraisons et le total du carnet de commandes en cours ne cesse de se dégrader depuis quatre ans, surtout en ce qui concerne les commandes d'origine étrangère.

Or nous constatons que le Gouvernement poursuit encore cette année le plan de dégressivité de l'aide à la construction navale.

Certes, ce plan de dégressivité tend à encourager et à accélérer une indispensable amélioration de la productivité des chantiers français et, accessoirement, à rechercher une compatibilité plus assurée avec le traité de Rome; mais dans les autres pays également les pouvoirs publics soutiennent leur construction navale. Si l'aide existe ouvertement en France et en Italie, les procédés de soutien présentent ailleurs un très large éventail: commandes de navires de guerre; avantages consentis aux armateurs passant des commandes dans les chantiers nationaux; exemption ou ristourne de droits de douane sur le matériel importé; exemption ou ristourne d'impôts directs ou indirects; intervention dans le domaine du crédit, qu'il s'agisse de l'équipement ou du financement des ventes; contribution à la recherche technique. L'ensemble de ces moyens constitue souvent une aide qui, pour être plus dissimulée et difficilement chiffrable, n'en est pas moins supérieure de beaucoup à celle dont bénéficie la construction navale française.

Quoi qu'il en soit, l'ampleur des efforts qui s'imposent aux chantiers français pour leur permettre de rester compétitifs est considérable et rencontre nombre de difficultés.

Déjà, depuis dix ans, la structure de cette industrie s'est considérablement modifiée. Le nombre des sociétés a été progressivement ramené à dix, et huit chantiers seulement construisent des navires de plus de 3.000 tonnes de jauge brute.

Il est vraisemblable que cette tendance devra se poursuivre pour des motifs économiques, mais ces concentrations soulèvent de difficiles problèmes sociaux qu'il faut résoudre.

Sur le plan de la main-d'œuvre, entre le premier trimestre 1959 et le premier trimestre 1965, l'effectif employé par les principaux chantiers dans les activités navales a été réduit de 11.500 personnes, sur un total initial de près de 40.000 personnes.

Sur ces 11.500 personnes retirées de la construction navale, 2.500 ont été employées dans des activités de conversion interne des chantiers, ce qui a permis de porter l'effectif du personnel attaché à ces activités de 3.500 à 6.000 personnes; 2.000 ont trouvé de l'emploi dans les entreprises nouvelles créées dans les chantiers au titre de la conversion externe; 5.000 ont quitté les chantiers qui les occupaient, soit volontairement, soit pour partir en retraite normale; les autres, soit 2.000 personnes, ont fait l'objet de mesures de licenciement collectif.

Or les possibilités de conversion demeurent limitées, non seulement pour des raisons techniques, mais surtout pour des raisons financières ou économiques: difficulté de se lancer sur un nouveau marché sans références antérieures, difficultés de trésorerie et d'auto-financement pour des entreprises en crise depuis de trop longues années, investissements productifs privés insuffisants.

Aussi, les mesures de dégageant de personnel par licenciements collectifs risquent-elles de se multiplier, avec tous les inconvénients sociaux que comportent de telles décisions.

Certes, la construction navale bénéficie des dispositions générales prises dans ce cas — fonds de chômage, pré-retraite — mais le reclassement de la main-d'œuvre sur place demeure trop souvent impossible en raison du caractère mono-industriel des centres où s'exerce la construction navale. C'est là un problème d'aménagement du territoire pour lequel il faut, par tous les moyens d'incitation existants ou à créer, trouver une solution urgente.

Je voudrais enfin appeler l'attention du Gouvernement sur les difficultés que rencontrent les chantiers, en cas de conversion réussie, pour maintenir leur nouveau programme de production et assurer la stabilité de leurs débouchés: les licenciements survenus à La Seyne, après l'arrêt des commandes de chars A. M. X., montreraient, s'il en était besoin, les difficultés de ces conversions.

J'ai longuement étudié ce problème dans mon avis écrit et je souhaite très vivement que le Gouvernement puisse, sans tarder, confier aux chantiers de La Seyne-sur-Mer et aux ateliers du Havre des commandes, qui non seulement arrêteront de dou-

loreux licenciements mais, surtout, permettront de réembourser le personnel licencié.

Avant de conclure, je me dois d'aborder brièvement le problème de l'armement naval et d'indiquer combien la commission approuve les mesures proposées dans ce budget en sa faveur.

L'obligation de l'armateur, au titre de l'article 79 du code du travail maritime, représente, selon des estimations parfois divergentes, un effort financier d'armement naval de l'ordre de 32 millions par an, soit environ 8 p. 100 des salaires versés. On conçoit l'importance de cette charge, qui n'existe en France dans aucune autre profession et, à l'étranger, dans aucune autre marine marchande. Cette anomalie a pour effet de rendre encore plus difficile la compétitivité de notre armement.

Aussi votre commission de la production et des échanges accueille-t-elle avec la plus grande faveur la proposition du Gouvernement de rembourser aux armateurs au commerce une partie de cette charge sociale.

Mais ce remboursement ne couvrira en définitive, en 1966, qu'un quart de la dépense annuelle et une moitié en 1967. Il est éminemment souhaitable que, par étapes, on arrive à supprimer totalement cette anomalie du régime social des marins.

Dans le même souci d'allègement des charges de l'armement, l'article 12 du projet de loi de finances a supprimé la taxe sur les contrats d'assurances maritimes. C'est là également une mesure très favorable dont on doit féliciter et remercier le Gouvernement.

Enfin, l'institution d'une prime de modernisation des cargos de ligne constitue le troisième volet d'un tryptique devant normalement inciter nos armateurs à reprendre une politique délibérée d'investissements qui, tout en favorisant notre construction navale, leur permettra de mieux répondre à la concurrence internationale.

Votre commission de la production et des échanges voit dans ces trois dispositions l'amorce d'une nouvelle politique qui exigera bien d'autres efforts et d'autres mesures.

Mais, monsieur le ministre, vous avez annoncé devant la commission le dépôt prochain de trois projets de loi relatifs au statut du marin. Nous reprendrons, à l'occasion de leur discussion, le dialogue commencé aujourd'hui et, avec vous, nous rechercherons les moyens de redonner à la France une marine marchande digne d'elle, de son passé et de son avenir.

Sous le bénéfice de ces observations, notre commission demande à l'Assemblée d'adopter le budget de la marine marchande. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

Mme la présidente. 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, je remercie tout d'abord les rapporteurs, M. Christian Bonnet et M. Bayle, de leurs excellents rapports. Je ne sais, monsieur Christian Bonnet, si vous avez le droit d'annoter mon carnet scolaire; je ne me crois pas, quant à moi, le droit de révéler les notes que je vous attribuais quand, à la commission des finances, vous vous trouviez vis-à-vis de moi dans la position d'élève par rapport au maître que constitue tout naturellement le rapporteur général du budget. (Sourires.)

Le pertinent travail des rapporteurs me permet de concentrer mes propos sur une présentation de la politique du Gouvernement telle qu'elle est traduite dans le budget que je présente à votre approbation.

Je ne reviendrai pas sur l'analyse que j'avais faite l'an dernier de la situation de la marine marchande française. Elle reste, malheureusement, en partie valable car, je vous l'ais montré, la marine marchande traverse une profonde crise de structure qu'il n'est pas possible de résoudre en quelques mois par la distribution de quelques millions supplémentaires, mais seulement en modifiant profondément les structures de tout un secteur de notre économie et, en même temps — chose plus difficile encore — le mode de vie de toute une profession. C'est dire à la fois combien l'action est nécessaire et combien elle doit être prudente pour faire d'une plante habituée à la douceur de la serre un arbre de plein vent.

Dans cette double perspective de dynamisme et de raison le Gouvernement a poursuivi ses efforts dans les deux secteurs de la pêche et de la construction navale et jeté les bases d'une politique entièrement nouvelle pour les conditions de travail des gens de mer et des entreprises d'armement.

La politique en matière de pêche — car, monsieur Bonnet, il y a une politique des pêches — a été dominée par le souci de développer les activités les plus rentables et d'adapter les structures périmées. Les pêcheurs français doivent faire face à l'accroissement de la concurrence étrangère, à l'appauvrissement des fonds tout en procédant à une reconversion technique extrêmement rapide qui intéresse à la fois la production et la commercialisation des produits.

La diminution apparente des crédits consacrés à l'aide économique comme au plan de relance a suscité de nombreuses inquiétudes parmi vous et, surtout, dans l'esprit de M. le rapporteur. C'est pourquoi, renonçant pour une fois à une approche synthétique des problèmes, je voudrais reprendre, crédit par crédit, un nouvel examen de la situation.

L'aide accordée à la pêche l'est sous trois chefs différents : en premier lieu par les crédits ouverts par le conseil de direction du Fonds de développement économique et social au Crédit maritime mutuel, au renouvellement de la flotte artisanale et aux coopératives interprofessionnelles. La dotation qui était de 13 millions en 1963 a été portée à 22 millions en 1965 et atteindra 26 millions en 1966. Je passe rapidement sur ce point qui n'a d'ailleurs pas soulevé de critiques.

Par contre, la diminution de l'aide économique à la pêche au titre du chapitre 44-01 doit être expliquée et notamment il est nécessaire de montrer comment, malgré une réduction du crédit de 481 millions à 299, la politique suivie jusqu'alors peut être poursuivie.

Ce crédit était réparti entre trois domaines fondamentaux : le premier est celui de la propagande pour l'augmentation de la consommation du poisson ; le deuxième est l'aide en faveur de certains secteurs particuliers comme la morue salée, le thon et la sardine ; le troisième concerne la mise en place d'une organisation des marchés.

Il avait toujours été entendu que l'aide en faveur de tel ou tel secteur était provisoire et devait peu à peu être relayée par la profession. De ce point de vue d'ailleurs, en 1965, 50 millions destinés à soutenir le marché de la sardine n'ont pas dû être utilisés et pourront servir pour d'autres objectifs.

Je puis donc, en définitive, vous assurer que, d'une part, l'effort de propagande sera maintenu en 1966 au niveau des 100 millions prévus pour 1965, que, d'autre part, l'aide en faveur du thon et de la sardine restera substantielle si l'aide en faveur de la morue est supprimée et qu'enfin le crédit qui vous est proposé est suffisant pour consacrer une somme de 170 millions au démarrage du marché de l'Atlantique et au soutien du marché du Nord que nous avons créé il y a quelque temps.

Le plan de relance des pêches avait été conçu pour donner aux pouvoirs publics les moyens de promouvoir une politique de modernisation de la profession. Cet objectif a été poursuivi dans deux secteurs. Le premier que l'on qualifie de « classique » concerne notamment l'implantation d'usines, la vulgarisation des techniques et la prospection ou la protection des fonds et des cantonnements. Le second concerne la modernisation des unités de pêche et notamment l'installation sur les navires d'engins de pêche par l'arrière et d'unités de congélation.

La diminution du crédit en 1966 n'affectera pas cette politique. En effet, il s'agit d'une recherche assez originale et les opérations prévues sur les crédits antérieurs n'ont pas toutes été lancées du fait de leur complexité. Il existe donc des crédits de report qui en s'ajoutant aux crédits nouveaux de 1966 permettront de maintenir un effort substantiel dans ce domaine.

Je sais bien que ce raisonnement peut paraître fallacieux. Il n'en est pas moins vrai que des crédits de report existent, du fait de la difficulté de la mise en route de cette politique et nous en bénéficierons en 1966. Je ne m'en plaindrai certes pas et j'en remercie le ministère des finances.

Je voudrais cependant souligner que le montant des aides a été fixé en tenant compte des espoirs qu'avait laissés entrevoir la commission de Bruxelles pour une politique commune des pêches qui devait aboutir à une harmonisation des conditions de concurrence entre les six pays de la Communauté.

En dehors des péripéties qui marquent l'élaboration de la politique agricole, je voudrais noter qu'un certain retard a été pris par la commission dans l'élaboration de ses propositions. S'il devait apparaître que cette politique commune des pêches ne débouchait pas sur une indispensable harmonisation entre les six pays, nous sommes conscients que le montant des aides accordées par les pouvoirs publics devrait être reconsidéré dans le cadre d'une politique d'ensemble.

J'ai donc constaté le souci de mettre à exécution les grandes lignes de la politique des pêches telles que je les ai définies à plusieurs reprises devant vous.

C'est ainsi que l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes a vu sa dotation augmentée, que l'enseignement spécialisé de la pêche a pu être développé, que la reconversion de la flotte et la modernisation des grandes unités suivent un cours favorable, alors que l'organisation du marché soutenue par un effort de propagande commencée à porter ses fruits, puisque les statistiques, aussi difficiles qu'elles soient à établir en la matière, font apparaître pour l'année dernière une augmentation d'environ 10 p. 100 de la consommation du poisson en France.

Voilà ma réponse à M. Christian Bonnet sur la politique des pêches.

J'aborde maintenant le problème de la construction navale qui, dans son essence, n'est pas différent de celui des pêches. Dans les deux cas, il s'agit de conduire vers des formes modernes de compétition des industries en difficulté ; dans les deux cas, le Gouvernement entend apporter aux travailleurs les promesses d'un avenir digne et dynamique et non le maintien d'un passé révolu. Dans le domaine de la construction navale, l'effort d'adaptation, de reconversion et de concentration de l'industrie se poursuit. Je tiens à marquer, une nouvelle fois, tout l'intérêt que porte le Gouvernement à la concentration des entreprises.

La situation dans ce secteur n'est pas encore satisfaisante, mais on peut noter quelques faits positifs. En premier lieu, le développement de la recherche permet à la construction navale française d'être à la pointe du progrès technique pour certains types de navires ; je pense notamment aux navires transporteurs de gaz liquéfié. En second lieu, le carnet de commandes s'est relevé cette année. Il atteignait 1.239.000 tonneaux au 1^{er} juillet dernier contre 1.176.000 tonneaux au 1^{er} juillet 1964.

Ces chiffres, plus récents, sont donc plus satisfaisants que ceux qui sont donnés dans le rapport de M. Bayle, et je m'en réjouis.

Bien entendu, comme l'ont fort justement remarqué vos rapporteurs, cette évolution favorable sur le plan global ne profite pas à tous les chantiers. Le Gouvernement est parfaitement conscient des responsabilités qu'il doit prendre en ce domaine pour aider les chantiers en position difficile à se reconverter. Il les a d'ailleurs prises. Elles n'ont pas toujours réussi, mais pour un chantier très particulier, que vous connaissez bien, monsieur Bayle, le Gouvernement recherche en ce moment même des solutions d'amélioration.

C'est le même et profond souci d'adapter au monde moderne les structures et les comportements de la profession qui a dominé la politique du Gouvernement à l'égard des gens de mer.

L'an dernier, je vous avais dit déjà, avec une franchise qui avait paru surprendre certains d'entre vous, que le statut du marin hérité de Colbert me paraissait dépassé et, spécialement, qu'il ne convenait pas à l'exploitation des bateaux modernes dont la construction est la seule chance de la marine marchande française. Si j'osais un mauvais jeu de mots, je dirais que nous tenterons d'ordonner cette année les obsèques de Colbert. (Sourires.)

Il n'est pas question dans cet effort de réforme de réduire les avantages sociaux dont bénéficient les marins lorsqu'ils exercent l'activité de marin, mais d'employer au mieux la capacité des personnels en fonction des navires modernes qui exigent des effectifs réduits à un niveau plus élevé de formation professionnelle ainsi qu'un personnel relativement jeune.

Le Gouvernement entend, par conséquent, favoriser les carrières courtes et la mobilité de la main-d'œuvre. Comme je vous le disais l'année dernière, il est inadmissible que des marins qui souhaiteraient changer de métier continuent à naviguer uniquement pour « gagner leurs invalides ».

Un projet de loi, M. Bayle l'a annoncé, vous sera soumis prochainement qui tendra à permettre au marin de cesser de naviguer avant d'avoir accompli quinze années de services, sans perdre pour autant ses droits aux avantages particuliers de l'E. N. I. M. Un autre projet visera à assouplir les dispositions qui reportent à la date de cessation d'activité l'entrée en jouissance d'une pension concédée aux marins naviguant en eaux abritées.

Enfin, un troisième projet aura pour objet de mettre en harmonie avec le nouveau code des pensions civiles et militaires, les dispositions de la loi de retraite des marins relatives à la prescription du droit à pension et des arrérages de pension.

Cette politique contribuera à l'adaptation de l'armement français aux conditions de la compétition internationale. Au contraire — et ils le sentent vraiment, je crois, non plus confusément maintenant, mais assez explicitement — une politique conservatrice serait la pire de toutes pour les marins. Faute de savoir s'adapter, l'armement serait condamné à une mort rapide dont les premiers victimes seraient nos gens de la mer dont tous les ministres ont toujours salué le courage.

C'est pourquoi, en dehors des mesures intéressant le personnel, le Gouvernement met en œuvre une politique réaliste d'aide à l'armement dont s'est félicité le rapporteur de la commission des finances. L'objectif en est d'assurer à notre armement les conditions de compétitivité qui lui permettent de tenir tête à la concurrence internationale.

Le choix du Gouvernement en matière d'armement au commerce réside dans l'alternative suivante : ou bien laisser le développement naval s'opérer naturellement au profit des navires

gros porteurs pétroliers et minéraliers qui peuvent mieux tirer parti du progrès technique, ou bien doter la France d'une véritable marine marchande, notamment dans le secteur des cargos de ligne qui est le plus menacé actuellement.

C'est, mesdames, messieurs, cette dernière solution — le maintien d'une véritable marine marchande française — qui a été choisie, à ma demande, par le Chef de l'Etat en personne, comme le rappelait M. Christian Bonnet. Elle est plus onéreuse pour la nation, mais combien plus conforme à l'intérêt bien compris de nos marins et à la mission internationale de notre pays. Cette politique implique un effort de la profession et un effort de l'Etat pour favoriser les investissements en cargos de ligne et alléger les charges d'équipage des entreprises.

Actuellement, si l'on excepte les transports pétroliers, plus de quatre-vingts armements exploitent une flotte de moins de trois millions de tonnes. Une telle dispersion paraît difficilement compatible, vous en conviendrez, avec une réduction des coûts d'exploitation.

L'effort de concentration commencé depuis quelques années dans les entreprises privées et les compagnies nationales devra donc être renforcé. Le Gouvernement, d'ailleurs, conditionne certaines mesures d'aide au développement du mouvement de concentration. Un renouveau de l'esprit d'entreprise est aujourd'hui nécessaire pour permettre la conquête de nouveaux trafics. Il faut que la profession le comprenne bien.

Dans nos plans, l'aide accrue de l'Etat se manifeste par trois dispositions essentielles.

D'une part, est supprimée la taxe de 4,80 p. 100 sur les contrats d'assurance corps des navires. Cela entraînera pour l'armement un allègement de 4 millions de francs.

D'autre part — et c'est probablement la mesure la plus importante — est augmentée la quotité des crédits consentis aux entreprises d'armement, dans la limite de 80 p. 100 du montant des investissements.

Enfin, il est institué une prime de modernisation pouvant correspondre à 12 p. 100 du prix des navires et qui sera réservée aux seuls cargos très modernes construits au cours du V^e Plan.

Une deuxième série de mesures doit contribuer à une meilleure utilisation de la flotte par les chargeurs.

Il est essentiel que les marchandises françaises recherchent d'abord les services du navire français, que l'importateur et l'exportateur se réservent le soin du fret et choisissent par priorité le transporteur dans le cadre national.

Enfin, deux mesures très importantes ont été prises pour alléger les charges sociales qui pèsent sur l'armement français. Les instructions ont été données, notamment par le ministère des affaires étrangères et le centre du commerce extérieur, pour que ces mesures soient systématiquement appliquées.

L'une a consisté à réduire partiellement les charges qui incombent directement à l'armement au titre des maladies et accidents survenus à bord. L'autre concerne la suppression du versement forfaitaire de 5 p. 100 sur les salaires. Pour ce versement, le principe d'une assimilation des entreprises d'armement aux entreprises exportatrices vient d'être admis par le Gouvernement. Mais la réalisation de cette mesure, dont les modalités sont à l'étude, sera subordonnée à la concentration effective des entreprises et n'apparaîtra que dans le budget de 1967.

En définitive, selon les calculs effectués par les services de la marine marchande, cet éventail de mesures est de nature à réduire très sensiblement la surcharge des armements français par rapport à leurs concurrents étrangers. Je remercie une fois de plus vos rapporteurs, MM. Christian Bonnet et Bayle, d'y avoir été sensibles.

Bien entendu, nos compagnies nationales, qui pâtissent des mêmes difficultés, bénéficient des mêmes facilités. Elles ont mis en œuvre d'elles-mêmes un rigoureux programme d'économies et pris diverses dispositions pour améliorer le rendement des lignes et la structure de leur exploitation. On peut donc espérer qu'en 1966 leur déficit sera inférieur à celui de 1965.

C'est un problème très important. A plusieurs reprises a été posée la question de savoir s'il convenait de fusionner les deux compagnies nationales, la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes. Pour l'instant, nous ne le pensons pas. Mais, dans une première étape, nous espérons obtenir des résultats appréciables grâce à une meilleure coordination, notamment par la suppression de certains services communs aux deux compagnies. J'attends, pour ma part, beaucoup de cette réforme qui devrait être mise en œuvre dès le début de l'année prochaine.

En définitive, mesdames, messieurs, je pense vous avoir apporté tous apaisements sur les problèmes de la pêche — je ne méconnais pas qu'il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine — montré les lucurs d'espoir qui se font jour pour la construction navale et décrit la politique dynamique et consciente du Gouvernement en faveur de l'armement français, seul gage d'un avenir clair pour nos marins.

C'est donc en vous rappelant que les promesses de l'an dernier sont tenues cette année que je vous demande d'approuver le budget qui vous est présenté. (Applaudissement sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pleven, premier orateur inscrit.

M. René Pleven. Madame la présidente, je m'empresse de vous dire que je n'utiliserai pas intégralement les cinq minutes qui m'étaient accordées car il m'en faudrait davantage pour discuter sérieusement de la politique de la marine marchande. Je vous demanderais donc de bien vouloir transférer à mon collègue Bourdellès le temps que j'aurai pu épargner sur ma très brève intervention.

Je me contenterai de poser à M. le ministre, en style télégraphique, trois questions.

Premièrement, le Gouvernement compte-t-il donner aux recommandations de la commission Forner d'autres suites que celles qu'il en a tirées jusqu'à présent ? Chacun, je crois, reconnaît la nécessité de reviser le salaire de base de la quatrième catégorie, sur lequel est fondée toute la hiérarchie des pensions.

Cette révision n'a pas eu lieu. En 1964 les armateurs ont fait passer du salaire réel au salaire contractuel 27 p. 100 de primes et d'accessoires sous le prétexte que ce jeu d'écritures n'aurait aucune répercussion sur le salaire forfaitaire. La caisse générale de prévoyance s'est trouvée ainsi dépouillée des cotisations qui auraient dû être perçues sur ces primes et qui auraient contribué à réduire le déficit. Il est résulté de ce transfert que le salaire forfaitaire de la quatrième catégorie, sur lequel est calculée toute la hiérarchie des pensions, est resté fixé à 5.702 francs 40.

En qualité d'ancien rapporteur de la loi de 1948, j'estime que j'avais l'obligation morale de rappeler que le salaire forfaitaire est le salaire moyen majoré d'heures supplémentaires.

La question est d'autant plus importante pour les marins que, d'après ce que j'ai pu lire du plan Morin dans la presse, celui-ci viserait entre autres à faire prendre en charge le salaire des marins par la caisse générale de prévoyance dès le premier jour de l'arrêt du travail, alors qu'aujourd'hui cette charge est supportée pendant plusieurs mois par les armateurs.

On peut discuter de cette proposition, mais est-il exact que, d'après le plan Morin, le salaire qui serait alors payé aux marins débarqués pour maladie ou accident ne serait plus le salaire contractuel mais le salaire forfaitaire ? S'il en était ainsi, vous pouvez mesurer la perte qui en résulterait pour les marins.

Deuxième question. Le manque d'initiative de trop d'armateurs français a laissé passer entre les mains d'armements étrangers un trafic nouveau d'une très grande importance, celui des voitures automobiles de tourisme qui viennent d'Angleterre. Ce trafic exige des navires « ferries » d'une construction conçue spécialement pour le transport en masse des automobiles et de leurs passagers. Ce trafic est naturellement d'une grande importance pour le développement du tourisme anglo-saxon dans notre pays.

Faute d'avoir pris à temps les dispositions nécessaires, vous savez par votre collègue au Gouvernement M. Bourges, qui a été longtemps notre collègue dans cette Assemblée, que la Bretagne-Nord, qui était desservie jusqu'alors par une ligne régulière anglaise, celle des Southern Railways, n'a plus de connexion régulière depuis cet été. L'expédient coûteux qui a dû être utilisé au cours de quelques semaines d'août ne peut pas être considéré comme une solution durable et satisfaisante.

Je vous demande donc si vous avez l'intention d'utiliser la politique d'aide à l'armement pour stimuler la construction de plusieurs navires de ce genre et d'obtenir qu'ils naviguent sous pavillon français, notamment entre la Bretagne-Nord et l'Angleterre.

Enfin, troisième question, puis-je vous demander si, soit à l'occasion des lois sur le statut des marins, soit à propos d'une question orale que nous pourrions déposer d'accord avec vous, vous vous prêteriez à un véritable débat sur la politique française en matière de marine marchande, au cours de la première session de l'année 1966 ?

Il n'est vraiment pas digne de l'importance que représente la marine marchande, à la fois pour toute une partie de la population du littoral et pour l'économie française, que nous devions discuter des affaires maritimes dans un temps de parole aussi rationné que celui qui nous est alloué actuellement. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique, du rassemblement démocratique et du groupe socialiste.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gaudin.

M. Pierre Gaudin. Mesdames, messieurs, c'est de la construction navale que je veux vous entretenir quelques minutes.

Ce problème a déjà fait l'objet de nombreuses interventions, notamment lors des précédentes discussions budgétaires. Il reste cependant d'une actualité brûlante, ce qui est la preuve

que rien de positif n'a été fait à ce jour et que la situation demeure inquiétante, malgré votre optimisme, monsieur le ministre.

Sans doute, rétorquera-t-on que l'crise est mondiale et qu'elle est due, en grande partie, à l'expansion de la construction japonaise. C'est vrai ! Précisons cependant que, contrairement à la France, de nombreux pays ont su lutter contre cette grave crise qui les menace.

C'est ainsi que l'Italie, la Hollande, l'Allemagne fédérale ont réduit la durée de la semaine de travail qui, pour ce dernier pays, est de 42 heures avec des salaires supérieurs à ceux des chantiers français. Notons également que les Allemands continuent à embaucher du personnel dans les chantiers navals. Quant à la Suède, quatrième producteur mondial, le salaire moyen réel est de 7,50 francs de l'heure, soit le double du salaire moyen français.

L'origine de la situation présente est à chercher dans les travaux de la commission Merveilleux du Vignaux qui préconisait dans ses conclusions : concentration des chantiers de construction navale, limitation à 400.000 tonneaux de jauge brute de la production annuelle de nos chantiers, réduction d'un tiers des effectifs du personnel, reconversion.

Ces conclusions, consignées dans un livre blanc et acceptées par le patronat et le Gouvernement, vous les confirmiez lors du vote du budget de 1965. Vous déclariez en effet : « 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 de protection de l'industrie et de la construction navales. En attendant ce régime commun, et malgré le très lourd effort budgétaire qu'ils représentent, les crédits ont pu être substantiellement augmentés pour 1965. » Cela n'est d'ailleurs plus vrai en 1966.

Vous ajoutiez : « 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 concentration s'est effectuée pour un nombre important de chantiers. Il y en avait quatorze. Il en reste dix qui ne seront sans doute demain plus que sept, les Forges et chantiers de la Méditerranée, La Ciotat, Port-de-Bouc et Le Trait poursuivant les pourparlers. Quant aux discussions au sein de la Communauté économique européenne en vue d'harmoniser les différents régimes, nous savons ce qu'elles sont devenues.

La reconversion prônée par le Gouvernement ? Encore faut-il qu'elle soit à la taille de l'entreprise considérée et non pas une reconversion de détail telle qu'elle s'est effectuée dans certains chantiers.

Quant à la modernisation dont vous nous parliez hier, à laquelle les syndicats ne sont pas hostiles, il faudrait qu'elle se traduise par une diminution du nombre d'heures de travail sans réduction de salaires, dans un esprit de justice envers la classe ouvrière. Nous ne saurions accepter une politique qui augmenterait les profits du patronat en engendrant pour la classe ouvrière licenciements, chômage et misère.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, ne déclarait-il pas en 1959, en réponse à une question qui lui était posée : « Je réponds à votre question que mon espoir c'est qu'il n'y ait pas d'ouvriers licenciés. S'il devait en être autrement, nos efforts seraient inutiles ».

Hélas ! Les nouveaux licenciements sont en cours après ceux de 1964. L'anxiété pèse de nouveau sur certaines régions de France et plus particulièrement dans le département du Var que j'ai l'honneur de représenter : 350 ouvriers sont licenciés. Le Gouvernement n'a pas le droit de se désintéresser de leur sort. Les licenciements étaient-ils justifiés ? Vont-ils continuer ? Quelles mesures pensez-vous prendre ? Permettez-moi très rapidement de vous en suggérer quelques-unes : réduction du temps de travail sans diminution de salaire, retraite à 60 ans.

La transformation des structures économiques ne peut se concevoir que dans le cadre de l'aménagement du territoire. Qu'a-t-il été prévu ?

Quant à la reconversion, nous savons qu'elle ne peut réussir qu'avec l'aide de l'Etat malgré les efforts des collectivités locales.

Votre seul ministère n'est sans doute pas susceptible d'apporter des réponses à toutes ces questions. Il est cependant une réponse que vous pouvez me donner. Quel sort le V^e Plan réservera-t-il à la construction navale ? Son déclin va-t-il continuer ? La France cessera-t-elle d'être une grande puissance maritime ?

Nous ne trouvons pas, hélas ! dans ce budget, des éléments qui nous laissent espérer une rapide amélioration. Nous n'en avons pas trouvé davantage dans votre intervention.

D'autres que nous, rapporteurs, membres de la majorité, ont exprimé et exprimeront les mêmes inquiétudes. Il existe à l'usage

des parlementaires un acte politique pour concrétiser leur mécontentement : la censure et le vote contre le budget. Nous l'accomplirons, nous ; c'est ce qui nous différencie des membres de la majorité. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

Mme la présidente. La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. A lire certains commentaires faits à l'issue d'un conseil interministériel consacré à l'examen de la situation de notre flotte marchande, on se serait, paraît-il, refusé à admettre la dégradation de notre pavillon national, ou même à se contenter de voir notre flotte ne plus comprendre que des navires spécialisés, généralement des gros porteurs.

De la façon la plus nette, dit-on, le chef de l'Etat se serait prononcé pour que la France ait à sa disposition une flotte de commerce à la hauteur de ses desseins économiques et politiques.

Prise à la lettre, une telle appréciation équivaut à une condamnation sans appel et à la reconnaissance du fait que la France, après sept ans de gaullisme, n'a toujours pas de politique véritablement maritime.

Pays maritime par excellence, dans le même temps où le commerce par mer est passé de 82 millions à près de 102 millions de tonnes entre 1962 et le début de 1965, où le trafic de nos ports s'est accru au cours de cette même période de 12 et de 13 p. 100, la part du pavillon français est sans cesse en régression.

Nul, soucieux de l'intérêt général, ne peut se satisfaire d'une flotte de commerce qui transporte seulement 48 p. 100 de nos importations et 30 p. 100 de nos exportations lorsqu'il constate que la part du pavillon dans les transports maritimes mondiaux est de 3 p. 100, en régression de 1 p. 100 au cours de ces dernières années.

On ne peut non plus être satisfait de voir que les prévisions des différents plans en matière de construction navale n'ont jamais été tenues et que le IV^e plan se traduira par un déficit global de 500.000 tonneaux, dont 123.000 tonneaux pour les navires à passagers et 276.000 tonneaux pour les cargos.

Parallèlement, avec votre accord s'entend, les affrètements des navires étrangers n'ont jamais été si nombreux. Si c'est là source de profits supplémentaires pour les affrèteurs, il en est tout autrement quant au déficit de la balance des comptes et ce dans un moment où le taux des frets maritimes atteint le plus haut niveau enregistré depuis octobre 1963 et où le tonnage des navires en chômage continue à décroître dans le monde.

En France, avec les concentrations opérées récemment dans l'armement, la vente des navires se poursuit, ce qui a pour conséquence fort grave d'entraîner la perte d'emploi de quelque trois mille marins et menace les activités similaires.

Vous êtes favorable à la poursuite de cet effort de concentration dans tous les domaines, chantiers de constructions navales compris. C'est une politique exprimée d'ailleurs dans ce fameux livre blanc de la construction navale publié en 1959, qui prévoyait notamment de réduire d'un tiers les effectifs et de ramener de 12 à 4 le nombre des chantiers. Vous visiez cet objectif avec esprit de suite.

Ainsi, de 1958 à 1965, les effectifs sont tombés de 40.000 à 30.000 ouvriers. La production, quant à elle, a progressé de 5,5 tonneaux de jauge brute par ouvrier en 1953 à 17,2 tonneaux en 1964.

L'Etat a cependant généreusement subventionné les sociétés constructrices, couvrant jusqu'à 30 p. 100 du prix de revient des navires ; 220 milliards d'anciens francs ont été ainsi distribués de 1952 à 1964, mais cela n'a pas empêché les travailleurs de l'industrie navale de supporter les conséquences douloureuses de votre politique. Après ceux de Nantes, de Saint-Nazaire, de Port-de-Bouc, ce sont aujourd'hui ceux de la Seyne et du Ilavre qui se voient menacés par les licenciements.

Vous envisagez d'implanter dans ces villes d'autres industries. Ce sont là promesses bien illusoire. En réalité, des milliers de travailleurs qualifiés sont aujourd'hui dépossédés d'un emploi dont ils ne trouveront pas l'équivalent. Il serait pourtant possible de les garder, ne serait-ce que par une réduction du temps de travail, sans diminution de salaires, et en ramenant l'âge de départ à la retraite à soixante ans.

C'est ce que nous n'avons jamais cessé de réclamer du haut de cette tribune, comme dans le pays, inquiets à plus d'un titre de la dégradation du rôle de la marine marchande et soucieux de la nécessité de prendre, face à cette situation, des mesures concrètes de redressement, d'autant que les options formulées pour le V^e plan ne sont point faites pour nous tranquilliser.

Si, en effet, pour un ensemble de transports intéressant directement les monopoles, c'est-à-dire les pétroliers, les gaziers, les gros transporteurs de marchandises en vrac, il n'y a pas lieu d'être soucieux, en revanche pour les autres modes de transport vos options nous confirment qu'à expiration du plan, en 1970, nous ne transporterons plus que 6 à 7 p. 100 de nos échanges internationaux par mer.

Que nous voilà loin des déclarations d'intentions ! Votre budget est d'ailleurs un témoignage flagrant du divorce qui existe entre les paroles et les actes et il ne traduit pas dans les chiffres la suite logique d'une orientation nouvelle, d'une prise de conscience nécessaire à l'importance de nos activités maritimes.

Budget de misère, souligne M. le rapporteur. C'est bien de cela qu'il s'agit dans tous ses aspects, aussi bien dans celui de la pêche, où vous réduisez les crédits...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Cermolacce, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Paul Cermolacce. Volontiers.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics et des transports. L'expression que vous venez de rappeler, ce mot de « misérable » que je reproche d'ailleurs à M. le rapporteur, ne s'applique qu'aux dépenses de fonctionnement...

M. Paul Cermolacce. Et à la pêche.

M. le ministre des travaux publics et des transports. ... et il est bon de le rappeler.

M. le rapporteur spécial. Dans mon rapport, ce terme s'appliquait aux dépenses de fonctionnement, c'est parfaitement exact.

M. Paul Cermolacce. Mais vous regrettez aussi la diminution des crédits concernant la pêche.

M. le rapporteur spécial. Bien sûr je la regrette, mais le terme que vous avez employé se limitait, dans mon esprit, aux dépenses de fonctionnement.

M. Paul Cermolacce. Dans un journal non officiel, monsieur le rapporteur, vous avez critiqué sévèrement, très sévèrement ce budget. Il est vrai que beaucoup de gens critiquent pour se donner une apparence devant les intéressés et adoptent une tout autre attitude devant le Gouvernement. (*Rires sur les bancs du groupe communiste.*)

Budget misérable au regard de certains aspects ; c'est bien de cela qu'il s'agit, notamment dans le domaine de la pêche, avec la réduction des crédits, au moment où la profession doit faire face aux pires difficultés résultant de votre politique d'union douanière européenne.

Je citerai quelques exemples. Pour le port de Boulogne, de 77 en 1955 le nombre des chalutiers affectés à la pêche industrielle est tombé à 63 et celui des marins de 2.000 en 1950 à 1.300 en 1964.

En 1963, les importations de poisson ont atteint 179.000 tonnes, soit plus de la moitié de la production française. Avec une nouvelle baisse de 10 p. 100 des droits de douane à partir du 1^{er} janvier 1965 elles vont encore s'accroître et désorganiser le marché français, entraînant l'effondrement des cours à la production, provoquant la mévente, les bas salaires pour les marins, sans profit pour les consommateurs.

Il est vrai qu'en compensation vous apportez aux pêcheurs la promesse d'une nouvelle campagne de propagande. A l'image de celle qui nous demandait de suivre le bœuf, nous allons maintenant suivre le poisson ! (*Sourires sur les bancs des groupes communiste et socialiste.*)

Il est aussi vrai que ce budget est misérable en matière de pensions. Au lieu d'accepter une révision générale des salaires forfaitaires pour les faire « coller » au plus près avec les salaires réels, révision que recommandait plus particulièrement le rapport Forner, vous envisagez seulement le surclassement d'une catégorie pour l'ensemble du personnel classé dans les troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième catégories dès lors que chaque marin réunirait plus de vingt années de services dans la même catégorie avant d'être pensionné et cela uniquement pour les marins pensionnés après la date de parution du décret. Cette mesure, dit-on, n'aura aucun effet rétroactif.

Il est inconcevable et révoltant qu'après avoir procédé en août 1957 à un surclassement d'une catégorie au profit de pensionnés classés en seizième, dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième catégorie et appliqué la rétroactivité, vous la refusiez aujourd'hui aux marins des basses catégories et à leurs veuves.

Une telle attitude ne tend qu'à diviser, d'une part, les actifs et les pensionnés et, d'autre part, les pensionnés des hautes catégories et ceux des basses catégories.

Bien sûr, votre plan de réformes doit tendre à permettre aux armateurs français d'affronter progressivement la concurrence européenne et vous vous proposez d'intervenir dans plusieurs domaines. C'est en cela que M. le rapporteur trouve satisfaisante la partie de votre budget qui tend à favoriser la modernisation de la flotte et à alléger les charges d'exploitation, trop lourdes selon les armateurs. Enfin, vous vous proposez de rembourser dès le 1^{er} juillet une partie des dépenses mises

à la charge des armateurs et de la faire supporter par la caisse de prévoyance sociale.

Ce sont là les mesures qui seront effectives dès cette année.

Vous nous avez annoncé en commission et à la tribune le dépôt de projets de loi tendant à définir un nouveau régime professionnel que vous avez présenté sous cette formule : « Préparer les obsèques pour enterrer Colbert ». Colbert a fait une longue œuvre en matière maritime.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Colbert n'était pas inscrit au parti communiste. (*Sourires.*)

M. Paul Cermolacce. Nous ne le revendiquons pas, monsieur le ministre.

Je ne sais pas s'il restera beaucoup de l'œuvre du régime gaullien en la matière. Nous savons ce que vous accordez à l'armement, mais nous ignorons ce que vous préparez contre les marins. Si nous ne sommes pas systématiquement hostiles à toute aide à accorder à l'armement maritime et si nous sommes prêts à examiner un plan d'ensemble capable de donner à notre marine marchande les moyens de soutenir la concurrence internationale, nous ne saurions souscrire à l'attaque en règle développée sous le couvert de la cherté du pavillon français par l'armement maritime contre la législation sociale actuellement en vigueur, attaque qui a trait notamment à la modification de la loi sur la composition des équipages afin de pouvoir embarquer des marins étrangers, à la diminution des congés, à celle des effectifs, à la polyvalence de l'emploi, à la carrière courte qui équivaut, dans une certaine mesure, à fermer la porte à toute nouvelle vocation maritime.

Vous avez indiqué qu'il était nécessaire de faire du marin un homme qualifié et que pour cela des années d'études leur seront indispensables.

Alors, expliquez-nous pourquoi vos crédits en matière d'enseignement et de bourses sont toujours insuffisants, expliquez-nous pourquoi vous vous refusez toujours à l'ouverture dans les écoles d'apprentissage maritime d'une deuxième et d'une troisième année de cours.

Quant à la cherté du pavillon — de quelque 30 p. 100 plus élevée que celui de ses concurrents, selon les armateurs — force nous est de constater que jamais il n'a été répondu à notre demande d'une étude faite avec le concours des organisations professionnelles intéressées, et qui porterait sur la nature des frais de réparations payés aux chantiers, sur le temps d'immobilisation des navires, sur les salaires et sommes accessoires payés aux marins, sur les effectifs employés non seulement à la conduite mais aussi à l'entretien des paquebots, sur la nature des travaux effectués et le régime fiscal appliqué aux armateurs.

Les marins, quant à eux, savent que la productivité du travail qu'ils accomplissent à bord des navires est celle qui a le plus progressé. Ils savent que les différents versements et cotisations des armateurs à la caisse de l'établissement national des invalides ne sont pas aussi lourds qu'ils l'affirment puisqu'ils sont calculés sur des salaires forfaitaires et non sur les salaires réels.

Or nous constatons que, loin de répondre à un plan d'ensemble, vous vous efforcez de donner satisfaction aux solutions préconisées par les chefs de file de l'armement et de la construction navale, lesquelles se situent dans le regroupement et les ententes qui placent l'ensemble de la flotte sous le contrôle direct des monopoles en leur donnant ainsi un moyen de pression accru sur toute l'économie, dans une aide plus importante de l'Etat en faveur de ces mêmes monopoles, enfin dans une exploitation renforcée du personnel, à la faveur de l'automation et de la crise actuelle.

Ce ne sont pas là de bonnes solutions. La marine marchande est un instrument décisif de la vie économique et de l'indépendance politique françaises. En tant que telle, elle ne peut donc être laissée aux mains d'un armement capitaliste qui a montré à maintes reprises son choix pour des solutions antinationales. La marine marchande est un service public dont l'essor coordonné ne peut être assuré qu'à l'échelon national.

L'évolution technique des ports et des bateaux renforce, d'ailleurs, ces caractères et fait apparaître l'incapacité totale de l'armement privé à résoudre un tel problème autrement que par le malthusianisme à courte vue. L'armement lui-même, lorsqu'il sollicite le renforcement massif de l'aide et des subventions que ne lui ménage pourtant pas le pouvoir, ne fait-il pas, bien involontairement, la preuve de son incapacité à gérer sainement une entreprise aux dimensions nationales ?

Toutes ces raisons rendent nécessaire le retour de la marine marchande sous le contrôle de l'Etat. Nous convions les marins et les usagers à œuvrer pour ce retour de la marine marchande sous le contrôle d'un Etat démocratique que nous allons préparer avec eux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Zuccarelli.

M. Jean Zuccarelli. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, dans le cycle des promesses non tenues, le budget de la marine marchande occupe cette année encore une place confortable.

Il suffit, pour en juger, de remonter un peu dans notre récente histoire budgétaire. On nous rassurait, en 1964, en nous affirmant que le budget de la marine marchande n'était qu'un budget de transition.

En 1965, M. Yvon Bourges, aujourd'hui membre du Gouvernement, appelait de ses vœux, dans le rapport de la commission des finances, la définition « d'une politique véritable d'aide et d'orientation des activités maritimes ».

En 1966, que nous propose-t-on ? Les perspectives ouvertes par le rapport de M. Christian Bonnet ne sont pas plus favorables que celles des années précédentes, bien au contraire.

En effet on peut lire, à la page 12, que les moyens des services — je dis bien : les moyens des services — sont « misérables ». A la page 12 encore, la commission des finances lance un « cri d'alarme » pour l'action éducative et culturelle. A la page 13, le rapporteur parle des « déceptions » de la commission pour les pêches maritimes. A la page 15, il présente la même observation pour l'institut des pêches maritimes. A la page 16, il est question d'un « amenuisement » des chiffres budgétaires pour la construction navale. Enfin, à la page 22, il est question de crédits « clichement mesurés ».

Il est inutile d'aller plus loin dans ce glanage. J'allais dire dans cette pêche (*Sourires*), de formules traduisant dans tous les secteurs le désappointement.

Mon propos, au nom du rassemblement démocratique, se bornera donc à quelques remarques sur trois grands problèmes, à savoir les moyens des services, les pêches maritimes, la construction navale et l'armement.

En ce qui concerne les moyens mis à la disposition des services, on nous propose un budget en diminution d'une année à l'autre de 6,58 p. 100, alors que l'ensemble des dépenses générales augmente de 7 p. 100, ce qui revient à dire que la marine marchande accusera un retard plus considérable par rapport au reste du budget. Ce retard intervient au moment même où, sous le nom de plan Morin, on nous annonce l'inauguration prochaine d'une politique d'ensemble de l'armement naval. Or comment pourra-t-on promouvoir une telle politique et entreprendre l'exécution de ce plan sans disposer du personnel indispensable ?

Le problème des pêches maritimes est inquiétant parce que notre production est excédentaire, ce qui devrait nous imposer une politique de résorption et d'organisation de la profession. Or rien de cela n'apparaît dans le budget de 1966.

Au contraire, les crédits d'aide vont diminuer de 1.800.000 francs, soit de 39,5 p. 100, d'une année à l'autre, ce qui implique un fléchissement, je devrais dire une dégradation, des deux cinquièmes environ. Si l'on ajoute à cela une baisse de 28 p. 100 des dépenses en capital, il est bien clair qu'il faudra s'attendre à de nouvelles difficultés sociales pour nos marins avec la baisse des cours et, malgré la campagne entreprise en faveur de la consommation du poisson, à voir le produit de nos pêches demeurer invendu. Cette campagne est d'ailleurs incomplète. Pourquoi ne pas l'étendre à l'étranger en utilisant, au besoin, la Sopena, cet organisme qui réussit si bien dans le domaine agricole ?

En définitive, et malgré le relais des cotisations de la profession, la France demeurera, par rapport à ses concurrents européens, le pays dont l'aide aux pêches maritimes est la plus dérisoire.

Ajouterai-je qu'aucune solution n'est apportée au problème des destructions de matériels causées par les tempêtes, ainsi que je l'avais demandé dans une proposition de loi n° 1320, associant les marins pêcheurs au régime de l'indemnisation des calamités agricoles ? Ceux-ci en seront encore réduits à implorer la générosité des collectivités locales.

En ce qui concerne la construction navale, point n'est besoin de rappeler les difficultés que traversent actuellement nos chantiers nationaux et je ne peux que déplorer la réduction de l'aide inscrite au nouveau budget.

Je voudrais néanmoins souligner un aspect du problème exposé par le président de la chambre syndicale des constructeurs de navires, M. Jean Pincon. Celui-ci déclarait, le 2 juillet 1965, qu'il nous fallait protéger notre marché national non par des formules douanières — abolies dans l'économie moderne — mais par des formules nouvelles, notamment par des prises de brevets destinées à protéger les techniques originales et d'avant-garde que mettent en œuvre nos chantiers.

Sur ce point nous souhaiterions une réponse ferme de M. le ministre, car il serait anormal que le travail de recherche de nos techniciens et de nos ingénieurs puisse être utilisé par nos concurrents contre notre propre industrie navale.

Au rebours de ce qui vient d'être dit, nous avons enregistré avec satisfaction la publication du « plan Morin ». Mais pourquoi en différer la mise en application alors que les pro-

blèmes sont connus depuis longtemps et que, suivant le propos de M. Antoine Veil « c'est en fait le problème de la présence du pavillon français sur les lignes régulières qui se trouve ainsi posé ». En effet, pourquoi produire plus et vendre plus à l'étranger si nous ne pouvons assurer nous-mêmes le transport de nos produits et si, en faisant travailler les flottes étrangères, nous perdons dans notre balance des services ce que nous gagnons dans notre balance commerciale ?

La formation des personnels maritimes est liée au problème de l'armement. Elle nous conduira à deux remarques, l'une sur les crédits, l'autre sur les méthodes.

Les crédits n'augmentent pas. C'est donc qu'ils reculent, alors même que nous sommes engagés dans une vaste compétition technique réclamant des spécialistes dûment formés. Ici, l'insuffisance budgétaire est criante.

Comment pourra-t-on répondre à la demande sans cesse croissante de bourses de la part de jeunes que tentent les activités de la mer ?

Dans le domaine des méthodes, il faut souhaiter que les cloisonnements à l'intérieur des professions maritimes disparaissent et que le personnel navigant ne soit pas tenu à l'écart des activités de terre. La formation professionnelle requiert donc une réforme profonde pour éliminer des rigidités qui sont en voie de disparition dans d'autres secteurs.

En manière de conclusion, je voudrais exprimer une satisfaction et une crainte : la satisfaction de voir s'estomper progressivement les difficultés éprouvées par l'établissement national des invalides de la marine en dépit des critiques que soulèvent encore certaines méthodes de paiement des pensions que je me suis permis de signaler à M. le secrétaire général ; la crainte découlant de la diminution des subventions aux deux grandes compagnies de navigation.

Comment les Messageries maritimes vont-elles supporter la charge des nouvelles lignes de l'Amérique latine, puisque leur subvention est diminuée ? Comment la Compagnie générale transatlantique fera-t-elle face à ses obligations, sa subvention d'ensemble étant réduite de 2 p. 100 et celle qui concerne les lignes de la Corse — souffrez que j'y sois sensible ! — de 35 p. 100.

Va-t-on, sur ces lignes, augmenter des tarifs qui pèsent lourdement sur l'économie de l'île et s'éloigner ainsi toujours davantage de cette continuité territoriale qui est le vrai, peut-être le seul remède à l'insularité et que des pays moins avantagés que la France ont déjà accordée à leurs îles ?

Comment, dans ces conditions, pourra-t-on améliorer la qualité du transport dans les classes utilisées par le tourisme social, les classes populaires, et améliorer la politique touristique de la Compagnie générale transatlantique ? A ce point de mon propos, comment ne pas évoquer certains départs en période de pointe, où la cohorte des passagers offre l'image d'un troupeau d'émigrants ?

Pourra-t-on reprendre la ligne Corse-Toulon, dont la remise en service est souhaitée par la commission de la production et des échanges, vœu auquel je m'associe ?

En définitive, où en sommes-nous ? Sans doute le plan Morin est-il une bonne chose. Mais sera-t-il suffisant s'il ne s'accompagne pas de l'indispensable ouverture sur l'Europe ?

Car il faut mettre rapidement sur pied avec nos partenaires de Bruxelles une politique commune des transports maritimes ; il faut harmoniser les conditions sociales des marins et permettre, dans ce secteur essentiel, la libre circulation des travailleurs. Il faut aussi assurer une meilleure coordination des tarifs de transports et une politique commune d'équipement portuaire.

Rien ne sert de moderniser notre flotte, d'améliorer l'armement naval, si les nécessaires prolongements portuaires n'existent pas.

Donc, pour l'exercice considéré, moins de crédits de fonctionnement, moins de bourses et d'aide sociale, une réduction de l'aide aux pêches maritimes et une diminution des dépenses en capital, notamment pour la construction navale, voilà qui caractérise le budget de 1966.

Pourtant, notre marine est dans une situation délicate, à mi-chemin entre la disparition et la reconversion.

Il dépend de l'Etat qu'elle s'oriente dans un sens conforme à la politique d'ouverture de la France sur le monde, dont on nous a souvent dit qu'elle était une des chances de notre pays. A l'analyse, le budget actuel ne laisse rien espérer de semblable. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique, du centre démocratique et du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Michaud.

M. Louis Michaud. Le budget de la marine marchande que vous nous présentez, monsieur le ministre, est en diminution de 6,6 p. 100 par rapport à celui de cette année.

Ce chiffre consacre-t-il le déclin constant de notre marine ? J'ai, hélas ! de sérieux raisons de le craindre et de voir ainsi confirmées les inquiétudes que j'avais exprimées au cours des précédentes discussions budgétaires.

La lecture de l'excellent rapport de notre collègue M. Christian Bonnet, notamment celle la deuxième partie intitulée « appréciations sur le budget de 1966 » met péniblement en lumière cette impression de malaise. J'avais relevé, comme M. Zuccarelli, quelques passages significatifs : cri d'alarme au sujet des dotations misérables allouées aux services du ministère, cri d'alarme aussi pour l'action culturelle et éducative, déceptions au sujet des pêches maritimes et observations de même nature au sujet de l'analyse des moyens financiers mis à la disposition de l'institut des pêches.

Ces appréciations ne sont que trop justifiées et j'aurais aimé les développer et les commenter. Mais le temps de parole qui m'est parcimonieusement accordé m'oblige à limiter mon intervention à la seule question des pêches maritimes.

Dans ce budget, ce sont les pêches maritimes qui supportent les plus fâcheuses diminutions de crédits.

Le plan de relance, qui avait une dotation annuelle de 4 millions de francs, ne disposera, en 1966, d'aucun crédit de paiement.

L'aide de l'Etat aux caisses de soutien du marché va être sensiblement réduite. Les fonds régionaux d'organisation de marché verront leurs attributions diminuer. Les subventions accordées à la caisse de péreuation du thon seront amputées de moitié. Celles qui étaient destinées à la sardine seront pratiquement supprimées. Les campagnes de publicité financées par la marine marchande — et qui se déroulent avec bonheur ces temps-ci particulièrement en faveur de la vente du poisson le mardi — vont l'an prochain être mises en veilleuse.

Comment veut-on, dans ces conditions, que notre industrie des pêches affronte la concurrence des autres pays européens, africains ou même asiatiques ?

Il serait temps de promouvoir une politique vraiment dynamique des pêches maritimes et je voudrais à ce sujet, monsieur le ministre, vous présenter, sous forme de questions, quelques suggestions.

Ne croyez-vous pas qu'il faudrait accorder à notre pêche maritime une aide de l'Etat comparable à celle accordée par les pays maritimes proches voisins de la France ? Je vous renvoie, à ce sujet, au tableau comparatif présenté par M. Christian Bonnet dans son rapport écrit.

Ne croyez-vous pas qu'il faudrait permettre à nos pêcheurs de procéder à leur avitaillement et, notamment, à leur avitaillement en carburant à des prix identiques à ceux pratiqués à l'étranger ?

Ne croyez-vous pas qu'il faudrait diminuer les charges qui pèsent sur l'armement à la pêche ? Et avez-vous chiffré l'incidence qu'auront l'augmentation des cotisations à l'établissement national des invalides, la mise en application de la T. V. A. et les exigences qui s'imposeront à partir du 1^{er} juillet 1966 aux navires s'éloignant à plus de 20 milles des côtes ? Je veux parler là de la bouée balise et du récepteur permanent d'écoute dont la charge financière atteindra environ 3.000 francs par bateau.

Ne croyez-vous pas qu'il serait opportun pour la France d'étendre à douze milles la limite des eaux de pêche réservées ?

Ne croyez-vous pas que la France devrait être présente à Bruxelles avec des représentants qualifiés des pêcheurs pour étudier, comme cela était prévu, un règlement poissonnier européen ?

Ne croyez-vous pas qu'il faudrait que les pêches maritimes soient représentées es qualité au Conseil économique et social ?

Ne croyez-vous pas que le rapport concernant les pêches pour l'établissement du V^e plan devrait être présenté intégralement, avec ses incidences financières, devant la commission compétente ?

Ne croyez-vous pas que la recherche scientifique en matière de pêche devrait être portée au niveau qu'elle atteint dans les autres pays, par une dotation sensiblement accrue de l'institut scientifique et technique des pêches ? La comparaison avec le Japon est, dans ce domaine, particulièrement humiliante pour la France.

Une réponse positive à chacune de ces questions — dont la liste, hélas ! n'est pas limitative — rassurerait opportunément les professionnels de la pêche que la saison 1965 n'a guère encouragés.

Vous connaissez le malaise qui règne dans les ports de l'Atlantique où se pratique la pêche à la sardine. Cette année 1965 restera pour nos pêcheurs une année sombre et l'hiver s'annonce tragique dans de nombreux foyers.

Si cette crise sardinière est passagère, elle appelle, dans l'immédiat, des mesures exceptionnelles en faveur de ceux qui sont, en la circonstance, victimes d'une véritable calamité publique et, dans ce cas, il y a lieu d'accorder aux pêcheurs des exonérations fiscales, voire une aide financière dans les formes que le Gouvernement pourrait déterminer.

Mais si cette pêche sardinière, dans sa forme traditionnelle, est dépassée, il convient, soit d'étudier scientifiquement — c'est le rôle de l'institut — des méthodes nouvelles de pêche, soit d'envisager de pénibles, mais nécessaires, transferts d'activité.

Devant le caractère douloureux, sur le plan financier et sur le plan humain, de la situation des marins pêcheurs sardiens, le Gouvernement et plus particulièrement le ministère de tutelle ne peuvent rester indifférents. La crise sardinière repose d'ailleurs le problème du destin de la pêche artisanale.

Il est maladroit et injuste de laisser mourir à petit feu une activité qui garde sa place dans une économie moderne. Les chiffres montrent en effet que, la crise sardinière mise à part, les marins pêcheurs artisans apportent sur le marché des poissons de qualité, de plus en plus recherchés, et qu'ils font face à leurs engagements, notamment à leurs engagements financiers à l'égard du crédit maritime mutuel, avec la plus rigoureuse ponctualité, ce qui n'est peut-être pas le cas pour tous les demandeurs de prêts.

Les brimades constituées par la réglementation draconienne du chalutage côtier et le refus de l'aide financière du crédit maritime mutuel desservent la cause de la pêche maritime en général et risquent de détourner des activités maritimes les jeunes qui, par tradition familiale, ont une vocation maritime naturelle.

J'aime à penser, monsieur le ministre, que vous comprendrez l'inquiétude des marins pêcheurs et que vous pourrez nous apporter, outre les explications que vous nous avez déjà données, des indications complémentaires plus rassurantes pour l'avenir de la pêche maritime. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et du groupe socialiste.)

Mme la présidente. La parole est à M. Dumortier. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Jeannil Dumortier. Monsieur le ministre, mes chers collègues, au moment où nous nous réjouissons de la campagne que M. le secrétaire général Morin venait d'ouvrir en faveur de la consommation du poisson le mardi, où M. le professeur Devos insistait sur la valeur diététique du poisson, alors que le Gouvernement, dans ses *Notes et études documentaires* du 14 septembre 1965 présentait un numéro remarquable sur l'industrie française des pêches maritimes et sur la nécessité de la réorganisation du marché du poisson, alors que, dans le monde entier, de nouveaux débouchés étaient trouvés pour le développement de la surgélation qui aura surtout pour résultat — les professionnels le savent bien — d'accroître la consommation du poisson et de donner le goût du poisson frais à des régions qui en sont particulièrement privées, alors que pratiquement rien n'était fait dans ce sens dans notre pays, aucun point du territoire n'étant pourtant éloigné de plus de 480 kilomètres des côtes, au moment où c'est le devoir de l'Etat de montrer le bon chemin et de s'y engager, nous constatons que le chapitre 44-01, « subventions pour une action économique en faveur des pêches maritimes », est en diminution de 1 million 820.000 francs sur le budget de 1965 et qu'il ne reste plus que 2.994.000 francs.

Vous m'avez répondu en commission, monsieur le ministre, que pour la sardine, la morue, le thon, il n'était question que de subventions momentanées. Je me permets de vous signaler que ces crédits doivent aussi subventionner l'organisation du marché de nombreuses espèces et permettre l'action des fonds régionaux d'organisation de marché.

Au chapitre 64-00, les crédits de paiement figurent pour mémoire. Il y a quelques autorisations de programme pour 1967 et si, comme vous nous l'avez indiqué en commission, votre secrétariat général pourra disposer de quelques crédits grâce à des dépenses non engagées, vous conviendrez sans doute avec moi que ce n'était pas la peine de déplacer sur nos côtes la brillante mission d'information dont le rapport est actuellement à l'étude, si le Gouvernement n'avait pas l'intention d'introduire dans le budget les modestes moyens permettant de promouvoir cette politique de distribution du poisson qui serait bénéfique, non seulement pour notre armement, nos pêcheurs et nos ports, mais aussi pour l'économie du pays et la santé de nos citoyens. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur divers bancs.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bardet. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Maurice Bardet. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du budget du ministère des travaux publics intéresse au plus haut point la population maritime de notre pays et plus particulièrement celle de la Bretagne qui demeure une pépinière de marins.

La population bretonne est actuellement très sensibilisée par de nombreux problèmes que nous devrions nous efforcer de régler, au besoin par des solutions d'avant-garde.

J'évoquerai tout d'abord la situation très particulière de Lorient, deuxième port de pêche de France.

De passage récemment en Bretagne, le directeur d'un très grand port de pêche de l'Allemagne de l'Ouest a déclaré à un journaliste spécialisé dans les questions de pêche maritime qu'il envisageait de faire venir à la vente à Lorient des chalutiers atlantiques battant pavillon de la République fédérale allemande.

Pourquoi ce choix qui a suscité de grandes inquiétudes dans les milieux de la pêche lorientaise ? Tout simplement parce que, aux dires de l'intéressé, Lorient, comme les ports allemands, est le seul port français dont la gestion et l'exploitation soient confiées à une société concessionnaire. Seul, donc, il intéresse les armateurs allemands. Je retiens de cette déclaration que le régime de concession d'Etat accordé à une société privée, la société du port de pêche de Lorient, est unique en France.

Cela n'est pas nouveau pour nous, Lorientais, qui avons constaté depuis longtemps que ce régime freine sensiblement le développement du port de Lorient-Kéroman, du fait de son assujettissement à un régime fiscal nettement plus lourd que celui d'un service public, et réduit nécessairement, de ce fait, les réinvestissements.

Je vous ai déjà entretenu de ce problème irritant, monsieur le ministre. Or une clause prévoyant un rachat anticipé figure dans le cahier des charges établi entre l'Etat et la société du port de pêche. L'opération de rachat pourrait être actuellement effectuée dans des conditions satisfaisantes. Elles le seront moins si l'opération est à nouveau différée, étant donné que le montant de la cession sera fonction du chiffre d'affaires réalisé au cours des dernières années précédant le rachat.

Son intérêt primordial — et j'insiste sur ce point — serait de permettre enfin, et sans plus tarder, de réaliser les investissements importants sans lesquels l'avenir du port de pêche de Lorient serait gravement compromis.

Je vous serais donc obligé, monsieur le ministre, de me faire connaître quelles décisions ont été envisagées au sujet de ce rachat, à la suite des études qui ont été effectuées par vos services et qui devraient normalement aboutir à la prise immédiate du décret de rachat, le paiement de l'indemnité ne devant intervenir — aux termes de la convention elle-même — que dans un délai de deux ans.

Il me faut maintenant évoquer le problème de la pêche industrielle qui devient préoccupant à plus d'un titre. Nous savons tous qu'il faut à la fois des bâtiments de pêche modernes — et, sur ce point, je me permets d'assurer que les techniques des constructeurs lorientais sont à la pointe du progrès — un rendement satisfaisant, difficile à obtenir lorsque la fiscalité est trop lourde et, bien entendu, un personnel qualifié pour l'armement des navires.

Or, si nous comparons l'aide apportée actuellement à l'armement français pour la pêche et le soutien accordé à leur armement national par les autres pays européens, nous ne pouvons que constater et déplorer le peu d'efforts consentis par notre pays pour une industrie pourtant vitale. Le Gouvernement français n'accorde pas de subvention à la construction des navires de pêche et l'aide qu'il apporte aux chantiers navals pour leur permettre d'aligner leurs prix sur les prix internationaux n'est consenti, de surcroît, qu'aux constructions de navires de plus de cinquante tonneaux, écartant ainsi la majeure partie des constructions pour la pêche artisanale.

Pour ne citer que l'exemple de l'Allemagne fédérale, soulignons que celle-ci consent, pour la pêche côtière et pour la petite pêche hauturière, des prêts d'un montant maximum de 75 p. 100 de la valeur du navire, au taux de 4 p. 100 et pour une durée de deux à dix ans et, pour la construction de navires neufs pour la grande pêche hauturière, des prêts de 25 p. 100 du prix du navire avec un plafond de un million et demi de deutschmarks, d'une durée maximum de quatorze ans et à un taux variable selon les bénéfices réalisés, mais de 4 p. 100 maximum.

En dehors des subventions qui constituent une aide très appréciable à la pêche, les pays étrangers accordent également des exonérations de taxes et droits de douane sur le carburant diesel.

En 1963, j'avais déjà insisté sur l'urgence de la suppression de la taxe de 1,60 franc par hectolitre sur le gas-oil, instituée par l'ordonnance du 31 décembre 1958, taxe qui n'a d'équivalent dans aucun autre pays européen. Mieux, l'Allemagne fédérale alloue une subvention de 7 deutschmarks par cent kilogrammes de carburant diesel.

Il y a également la question du personnel. La pêche est un métier très dur ; nul ne l'ignore ou ne devrait l'ignorer, encore que peu de gens puissent penser que, sur les chalutiers armés à la pêche industrielle, les marins travaillent fréquemment vingt heures sur vingt-quatre et dans des conditions souvent périlleuses.

Déjà sévit à Lorient, port que je connais bien, une pénurie de bons matelots. Elle s'accroît du fait de la mise en service de nouveaux chalutiers et des ponctions des autres ports ; elle s'aggravera encore lorsque sera enfin réalisée l'industrialisation si souhaitable du département du Morbihan.

Il pourrait être valablement remédié à cette situation par la création à Lorient d'une école d'apprentissage maritime qui pourrait résorber partiellement l'excédent de main-d'œuvre de la région, les jeunes gens sans spécialité libérés du service militaire et les jeunes agriculteurs dont le nombre devient pléthorique.

Dans le même ordre d'idées, il serait particulièrement souhaitable de créer à Lorient une école supérieure de pêche. Parallèlement à cet enseignement, il faudrait instituer dans nos principaux ports de pêche des centres de formation professionnelle pour adultes, calqués sur les centres de formation des professions du bâtiment et des métaux.

Compte tenu de la priorité qu'il convient d'accorder à l'activité économique que constitue la pêche, il serait nécessaire d'accorder aux stagiaires, pendant la durée des cours, des indemnités identiques à celles que perçoivent les élèves des centres gérés sous le contrôle du ministère du travail.

Il vous faut également, monsieur le ministre, vous soucier de la pêche artisanale, de la modernisation et de l'entretien des ports côtiers dont la protection laisse souvent à désirer. Je connais plusieurs d'entre eux, sur le littoral morbihannais, qui attendent avec impatience la réalisation des travaux indispensables.

Vous avez, le 1^{er} juin 1962, décidé le prolongement du môle de Kerroch, en Plœmeur, sur une longueur de soixante mètres, afin que soit réalisée une protection suffisante. Rien n'a été fait depuis. Les travaux de modernisation du port voisin de Lomenec, travaux dont l'utilité est reconnue incontestable par vos services, n'ont été que partiellement réalisés.

Il y a enfin la question, toujours brûlante d'actualité, des eaux territoriales. Vous avez bien voulu me faire connaître à ce sujet que demeurerait valable la convention franco-britannique du 2 août 1839. Mais nous avons tous présentes à l'esprit les difficultés rencontrées pas nos langoustiers au large des côtes d'Amérique du Sud. Nous vous demandons de sauvegarder en toutes circonstances les droits de nos pêcheurs.

Les difficultés que rencontrent les armements à la pêche français sont donc considérables : aide insuffisante, fiscalité excessive, éloignement et raréfaction des lieux de pêche, pour ne citer que les principales.

Ne pourriez-vous dans l'immédiat, monsieur le ministre, faciliter la gestion de ces armements et, à plus longue échéance, faire étudier des solutions que d'autres pays ont déjà commencé d'appliquer : navires-usines — je vous signale à ce sujet que la Russie et la Pologne prévoient la mise en service, en 1970, d'une centaine de bateaux-usines propulsés par l'énergie nucléaire — lutte industrielle contre l'épuisement des frayères naturelles proches des côtes, par la création de frayères artificielles doublant les zones de cantonnement dont le nombre devrait être multiplié ?

Nous disposons sur nos côtes bretonnes de nombreux estuaires de petites rivières, de golfes, de rias, d'abers qui devraient se prêter merveilleusement — je pense au golfe du Morbihan, à la rivière d'Ellel — non seulement à l'élevage des crevettes mais aussi et surtout à l'élevage de maints poissons de mer dont la disparition serait inévitable si des mesures hardies n'étaient prises à brève échéance.

Monsieur le ministre, aidez-nous à mettre en valeur nos richesses naturelles. Nos populations s'inquiètent des longs délais nécessaires à l'industrialisation de nos régions mal préparées aux compétitions nationales ou mondiales et qui, souvent, n'ont pu encore se relever des ruines de la dernière guerre. Elles attendent que nous les aidions à rattraper leur retard et à assurer leur avenir. Elles ne comprendraient pas que leurs espoirs fussent déçus.

Après le rapport très objectif de M. Bayle et l'évocation de ces différents problèmes, il me reste à vous demander, monsieur le ministre, d'harmoniser la carrière des secrétaires administratifs de la marine marchande avec celle de leurs homologues de la marine nationale.

Alors que le décret n° 63-734 du 19 juillet 1963 a créé pour ces derniers le grade de secrétaire administratif en chef — indice net 420 — aucune disposition n'a été prise en faveur des premiers. Il s'agit pourtant de deux corps similaires de fonctionnaires, classés en catégorie B, dont le mode de recrutement est identique et dont la hiérarchie était également identique avant la parution du décret précité du 19 juillet 1963.

Les secrétaires administratifs de la marine marchande ne comprennent pas que leur carrière s'achève à l'indice net 390, alors que leurs collègues du ministère des armées peuvent atteindre l'indice net 420.

Je vous remercie de votre attention, monsieur le ministre. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bourdellès.

M. Pierre Bourdellès. Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans la limite des trois minutes qui me sont généreusement imparties — dont une est due à la générosité de M. le président Pleven que je remercie — je m'efforcerai d'effleurer deux aspects d'un vaste problème qui exigerait des heures de discussion.

Après d'autres collègues, je rappellerai en premier lieu la situation des pensionnés de la marine marchande et des pêches, qui assistent impuissants à une dégradation chaque année plus grande de leurs moyens d'existence et de leur niveau de vie.

Pourquoi, en dépit des conclusions, favorables aux revendications des pensionnés, de la commission des sages présidée par M. l'inspecteur général Forner et instaurée par les soins de M. le secrétaire général Morin, pourquoi, dis-je, M. le ministre des finances, malgré les promesses de rattrapage faites à plusieurs reprises, persiste-t-il à se montrer incompréhensif et injuste en continuant à évaluer les retraites des anciens marins et, en conséquence, les pensions des veuves en fonction d'un salaire forfaitaire qui est chaque jour un peu plus en retard sur le salaire moyen perçu par les navigants ?

La nation a-t-elle le droit de frustrer ces vieux marins en retraite et les veuves d'une partie de la petite pension qu'ils ont gagnée par des dizaines d'années de service en mer ou par le labeur pénible de la pêche et qu'ils se sont assurée par des cotisations très lourdes à la caisse des invalides, puisque ces marins vous démontreront que la retenue s'élevait autrefois jusqu'à 26 p. 100 de l'intégralité de leur salaire ?

Il n'est pas trop tard, monsieur le ministre, pour ajouter au budget de la marine marchande les quelques millions de francs qui garantiraient le rattrapage de ces pensions et l'application loyale du plan Forner. Vous vous devez, au nom de la justice, de faire cet effort budgétaire dès 1966.

En deuxième lieu je dois aussi, mes chers collègues, dénoncer l'illogisme et l'erreur profonde qui, dans ce budget, consistent à accroître l'aide à l'enseignement maritime et, en même temps, à diminuer l'aide à la construction navale.

Ouvrir deux nouvelles écoles d'apprentissage maritime, c'est bien. Mais quand nous n'aurons plus de bateaux, que ferons-nous des jeunes gens qui auront appris le métier de la mer ?

Dans nos régions maritimes, les parents sont conscients de ce risque et nos écoles d'apprentissage maritime — qui, récemment encore, refusaient des élèves — n'ont pas fait le plein cette année.

Est-il vrai, monsieur le ministre, que la nouvelle école d'apprentissage maritime de l'Aber-Vrach, conçue et aménagée pour recevoir cent trente-deux apprentis marins, a été obligée d'ouvrir ses portes à dix élèves seulement ?

Comment s'en étonner, d'ailleurs, quand on jette un regard sur notre flotte de petit cabotage ?

Actuellement, entre Dunkerque et Bayonne, il existe en tout et pour tout dix-sept caboteurs français de moins de cinq cents tonneaux de jauge brute, groupés chez différents armateurs. Ces caboteurs naviguent sur la Manche, sur l'Atlantique et sur la mer du Nord.

L'Allemagne de l'Ouest, dont la flotte de commerce était à peu près nulle à la fin de la dernière guerre, possède environ mille caboteurs de moins de cinq cents tonneaux de jauge brute. La Hollande en possède approximativement la même quantité et le Danemark environ cinq cents. Presque tous ces caboteurs sont neufs et des caboteurs similaires sont en chantier.

Les neuf dixièmes des chargements de cinq cents à mille tonnes concernant les importations et les exportations françaises sont assurés par les caboteurs étrangers qui fréquentent les ports français, notamment les petits ports bretons.

Pourquoi cette carence du petit cabotage français ? Parce que, d'une part, les trois pays que je viens de citer pratiquent une politique de crédit à long terme et à intérêt réduit qui a porté ses fruits et que, d'autre part, les réglementations étrangères relatives aux caboteurs de moins de cinq cents tonneaux de jauge brute sont totalement différentes de la réglementation française : les effectifs sont moins nombreux, les charges fiscales et sociales moins élevées. La concurrence joue donc en faveur des étrangers.

Il est évident, monsieur le ministre, que si vous ne changez pas à bref délai votre politique à l'égard de la marine marchande, celle-ci, qui n'est déjà plus que l'ombre de ce qu'elle était avant la guerre, risque de n'être plus qu'un souvenir dans très peu d'années. (Applaudissements sur les bancs du centre démocrate.)

Mme la présidente. La parole est à M. Denvers. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il n'y a rien de surprenant, donc rien de bien nouveau, dans le budget de la marine marchande pour 1966. Ce budget restera, comme à l'habitude, un budget de parcimonie, un budget sans très grands moyens, ce qui m'incite à dire qu'il est presque un budget sans âme.

Pourtant, tous ceux qui, à des titres divers, sont attachés aux hommes et aux choses de la mer n'ont jamais manqué d'en appeler au pays et surtout aux pouvoirs publics responsables, comme ils n'ont jamais cessé, dans le même temps, aux postes qu'ils occupaient, de lutter sans désespérer, dans l'intérêt de la nation, pour que la marine marchande soit prospère, pour que l'industrie des pêches maritimes soit florissante, pour que la situation sociale des marins soit digne de leur dur labeur.

Dans cette discussion générale si minutée, je n'ai pas l'intention d'entrer dans le détail et de toucher aux multiples questions qui relèvent de ce budget. Je regrette vivement de ne pouvoir le faire, tant les problèmes relatifs à la marine marchande mériteraient que nous nous y attachions.

La construction navale connaît toujours des difficultés. Et si l'on peut noter une légère recrudescence des commandes, il n'en est pas moins vrai qu'elle demeure vulnérable et insuffisamment protégée contre les aléas, d'une part de la politique navale et maritime française, toujours plus ou moins hybride, n'étant pas assez catégoriquement définie, d'autre part d'une concurrence étrangère redoutable par ses effets, notamment de celle qui est faite par le Japon. La concurrence japonaise n'est pas due au fait que l'on trouve de meilleurs constructeurs dans ce pays lointain, où ce sont d'ailleurs des Français qui ont le plus contribué à l'initiation technique de ses constructions navales. Cela tient tout simplement à la supériorité de la productivité japonaise par rapport à la nôtre et, surtout, à ce que les conditions de travail, au Japon, ne sont pas, à des titres divers, du même ordre que celles des chantiers navals français.

Nous eslimons que l'incitation des pouvoirs publics français à la modernisation des chantiers navals et l'aide à leur adaptation aux normes nouvelles de production ou même, dans certains cas, à l'extension de leur champ d'activité ne saurait être ni ralenties, ni négligées. Sur ce plan, le Gouvernement a un rôle prépondérant à jouer — du moins nous le pensons — en accord avec les professionnels.

Quant à l'armement naval lui-même, il est bien, il est bon que, pour l'encourager et afin de lui venir en aide, le Gouvernement ait prévu dans le budget des moyens financiers quelque peu accrus et envisagé des mesures nouvelles d'allègement des charges à caractère social.

Toutefois, cet effort ne nous semble pas suffisant si l'on veut redonner à notre flotte de commerce, dont les services demeurent trop chers pour les uns et ne sont pas assez rémunérateurs pour les autres, la possibilité de jouer pleinement son rôle, notamment par un emploi permanent et plus large du pavillon, pour le plus grand profit du commerce maritime français.

Les financements auxquels les armateurs français doivent recourir sont trop lourds de prix. De nombreuses autres charges s'ajoutent à celles-là et il en résulte que les difficultés de l'armement français sont indéniables.

Il importe de trouver le remède et d'accepter de faire en France ce que font délibérément les grands pays maritimes étrangers qui ont le souci de placer leur armement national dans une position compétitive toujours favorable.

J'évoquerai maintenant la question des pêches maritimes. Toutefois, je serai bref puisque plusieurs collègues qui m'ont précédé à cette tribune ont déjà abordé le sujet, montrant le sort qui est réservé à cette activité par le budget de 1966.

D'abord, en ce qui concerne l'armement à la pêche, monsieur le ministre, je ne puis que regretter son exclusion du bénéfice des mesures d'allègement de charges sociales qui ont été prises au titre de l'article 79 du code du travail maritime et qui seront appliquées aux armateurs au commerce à dater du 1^{er} juillet 1966.

M. Jeannil Dumortier. Très bien !

M. Albert Denvers. Je ne puis que m'associer aux observations judicieuses formulées sur ce point par M. le président Pleven qui estime que l'effort consenti ne suffira pas à relever l'assiette de base pour le versement des indemnités à caractère social.

Je ne puis, enfin, que m'élever avec force contre cette injustice, car on agit exactement comme si l'armement à la pêche n'avait point, lui aussi, ses difficultés et ses incertitudes. Monsieur le ministre, je vous en prie, ne laissez pas commettre cette injustice. Les deux armements doivent subir le même sort, les conditions économiques de leurs activités étant semblables et la compétition internationale étant aussi vive pour l'un que pour l'autre.

Quant à la politique des pêches maritimes, nous sommes en droit de nous demander si elle verra enfin le jour ou si,

lorsqu'elle sera établie, elle se traduira par des résultats plus positifs, permettant à notre industrie des pêches maritimes de prendre son indispensable essor.

La consommation du poisson ne s'accroît guère en France. Malgré les efforts de la profession elle est nettement insuffisante et ne correspond pas à ce qu'elle est dans ceux des pays étrangers dont les structures côtières et maritimes sont comparables aux nôtres.

On se demande alors — et c'est vraiment décevant — pourquoi sont diminués les crédits destinés à l'organisation du marché du poisson et à l'amplification de la propagande en faveur de la consommation des produits de la mer. Ces crédits tombent de 4.800.000 francs en 1965 à 3 millions pour 1966.

Même diminution regrettable des crédits destinés à l'adaptation de l'industrie des pêches c'est-à-dire à la mise en œuvre du plan dit de relance : de 4 millions de francs en 1965, ils sont ramenés à 2.850.000 francs pour 1966, soit une réduction de près de 30 p. 100.

Convenez donc, monsieur le ministre, que ce sont là des dispositions inacceptables.

J'en arrive, pour finir, aux aspects sociaux du budget et, bien entendu, je vous parlerai de l'Établissement national des invalides de la marine.

Après MM. les rapporteurs je veux prendre acte de l'amélioration apportée à la gestion de cette institution. Nous ne pouvons qu'en féliciter ceux qui, à des titres divers, s'y sont employés de toute leur compétence et, surtout, de toute leur volonté.

Les deux secteurs d'activité de l'E. N. I. M., celui de la prévoyance sociale d'une part et celui des retraites d'autre part, appellent sans doute des aménagements. Mais encore faudrait-il que, dans ce cas, il ne soit pas porté atteinte aux principes fondamentaux — je dis bien : « fondamentaux » — d'un régime auquel les marins demeurent toujours très profondément attachés.

Toute modification apportée à ce régime ne devrait avoir en vue que le progrès et non une régression sociale. Les dispositions tendant à améliorer le sort des malades, des accidentés et des retraités de la marine ne sauraient être que celles proposées par la commission supérieure et soutenues, me semble-t-il, par le secrétaire général de la marine marchande.

On ne saurait concevoir que les bénéficiaires des allocations et indemnités versées au titre de la prévoyance sociale soient désormais moins bien traités. On ne pourrait accepter non plus que, dans le cadre de l'indispensable surclassement ou, mieux, du nécessaire rapprochement des catégories vers le haut de l'échelle, il y ait dorénavant deux sortes de pensionnés, ceux d'avant et ceux d'après la loi. Traiter les personnels de la marine de commerce ou de la marine de pêche, d'une manière différente suivant qu'ils sont déjà des retraités ou qu'ils le seront, serait commettre, nous semble-t-il, une injustice.

Ainsi donc, monsieur le ministre, contre votre collègue des finances sans doute, vous ne devez pas, à l'occasion de la réforme annoncée du statut social des marins, oui, vous ne devez pas considérer comme valables et acceptables des mesures qui ne régleraient pas d'une manière satisfaisante les légitimes revendications des veuves exclues du bénéfice de la loi de 1950, qui ne résoudre pas le problème de la forclusion et de l'application aux gens de mer de la législation nouvelle dont bénéficient les fonctionnaires de l'État, ainsi que celui de l'application systématique de l'article 55 de la loi sur les pensions. Vous devez vous opposer à toute initiative tendant à diminuer les avantages sociaux acquis.

Enfin, je désire appeler votre attention sur l'urgence d'un aménagement de la fiscalité maritime et vous demander de nous dire comment vous estimez devoir réagir contre l'extension, pratiquée à l'étranger, des zones de pêche protégées, en particulier des zones anglaises où des mesures discriminatoires choquent profondément les marins français et leur sont particulièrement préjudiciables.

En conclusion, ce budget, je le répète, ne me paraît pas suffisamment efficace, parce que, dans trop de chapitres importants, les efforts financiers restent trop mesurés pour assurer l'expansion de tout ce qui peut, de tout ce qui doit contribuer à partir de nos côtes, sur nos côtes et grâce à nos côtes, à l'enrichissement de l'économie française et, en définitive à l'accroissement de notre revenu national. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur divers bancs.)

Mme la présidente. La parole est à M. Le Guen.

M. Alain Le Guen. Mesdames, messieurs, à la suite de la décolonisation, la France, qui s'était dotée d'une marine de commerce essentiellement tournée vers son Empire, semble se complaire dans son hexagone.

Elle refuse d'exploiter à plein les avantages de sa situation péninsulaire et de ses 2.500 kilomètres de côtes.

Jugeant aujourd'hui à peine cinq millions de tonneaux — soit 3 p. 100 du tonnage mondial — sa flotte marchande est tombée, en quelques années, du cinquième au onzième rang dans le monde, pendant que l'U. R. S. S. faisait un bond en avant spectaculaire, doublant, puis triplant son tonnage.

Dans le classement particulier des flottes pétrolières, la France a perdu en 1964 la sixième place pour se retrouver à la septième, derrière de petits pays comme le Libéria, la Norvège et Panama.

Les navires français n'ont transporté, en 1964, que 12 p. 100 des marchandises exportées ou importées de l'étranger. Ce pourcentage tomberait à 6 p. 100 en 1970. Il est donc grand temps de réagir.

Les pouvoirs publics doivent aider l'armement français à conquérir de nouveaux débouchés, car le transport maritime constitue un élément de valeur ajouté à l'économie nationale, un facteur d'équilibre du commerce extérieur et de la balance des paiements, un instrument de pénétration commerciale, enfin, un moyen éminent d'indépendance économique et politique, éventuellement même de sécurité dans le domaine de la défense.

Les armateurs français et les groupes financiers qui les supportent refusent, en effet, d'investir leurs capitaux dans la construction de nouveaux bateaux, à l'exception des pétroliers et des gros transporteurs de minerais ou de combustibles.

Ils jugent que l'exploitation de cargos de lignes régulières ou de caboteurs — « tramps » — n'est plus rentable. Leurs doléances ne sont pas nouvelles. Ils se plaignent depuis longtemps de la lourdeur des charges fiscales, sociales et commerciales qu'ils ont à supporter face à des armements plus avantagés.

En premier lieu, il conviendrait de favoriser la construction navale française, qui, avec quelque dix chantiers occupant 30.000 personnes, a quand même une production qui se situe au cinquième rang dans le monde. Elle devrait aussi continuer à bénéficier d'une protection — aide française ou communautaire — en considération des prix anormaux en vigueur sur le marché mondial, mais elle devrait aussi chercher à s'aligner sur les prix de revient des industries navales des autres pays de la Communauté des Six, essentiellement sur ceux des chantiers allemands.

Comme les autres pays d'Europe occidentale, elle est durement concurrencée par les efforts acharnés entrepris délibérément par le Japon, dont la part dans les commandes placées dans le monde en 1964 a été de 50 p. 100, grâce à des charges de personnel inférieures à 35 p. 100 à celles des chantiers européens. Les programmes de construction auront pour effet de porter la flotte nipponne d'ici à trois ans de 10 millions à 15 millions de tonneaux.

Les efforts de recherche technique devront également être développés à l'image de ce qui se fait chez nos concurrents étrangers, sans nous laisser émerveiller par les succès de notre technique navale, telle la construction de *Jules-Verne*, de *Shalom* et de *Saga-Fjord*, soulignés par M. le rapporteur. La récente commande de trois gros chalutiers-usines soviétiques de 130 mètres de longueur, obtenue à la suite d'une compétition internationale très sévère, autorise d'ailleurs quelques espoirs.

Le trafic international des passagers se caractérise par une concurrence de plus en plus vive de l'aviation, notamment sur l'Atlantique Nord. D'avril à juin 1964, entre l'Europe et l'Amérique, les compagnies maritimes ont transporté 240.000 personnes et les compagnies aériennes 860.000, soit, sur 1963, une diminution de 8 p. 100 par mer et une augmentation de 40 p. 100 par air.

L'aviation surclasse le bateau parce qu'il est plus rapide — et la vitesse sera accrue d'ici peu grâce à l'emploi des supersonic — et moins cher. La Panamerican Airways offre des tarifs excursion Paris—New-York pour moins de 900 francs et, en 1966, Air France appliquera un tarif d'excursion Paris—New-York aller et retour de quelque 1.600 francs.

Cependant, si la liaison maritime passagers Europe—Amérique du Nord semble décourager la Suède et la Norvège, la prépondérance britannique semble toujours assurée, puisqu'un nouveau Cunarder a été mis en chantier, appelé à remplacer le *Queen-Mary* vers 1968, tandis que la flotte soviétique apparaît avec l'*Ivan-Franko* et l'*Alexandre-Pouchkine* et que l'Italie renforce sa position avec ses deux nouveaux paquebots de 45.000 tonnes, *Michel-Ange* et *Raffaello*.

Dans ce domaine des transports de passagers, l'armement français aurait intérêt à s'orienter vers les croisières populaires et l'acheminement des touristes avec leurs automobiles. Les promoteurs de certaines formes de croisières bon marché, les clubs de vacances en particulier, ont pratiquement renoncé à s'adresser aux armateurs nationaux, car il est impossible, à l'heure actuelle, de faire une croisière sur un bateau français pour moins de 1.000 francs.

Moyennant certaines compensations des pouvoirs publics, les armateurs devraient proposer un programme bon marché de

transports sur des navires construits dans cette intention avec la collaboration des chantiers navals.

Le précédent des bateaux transporteurs de voilures — car-ferries — soulevé tout à l'heure par M. le président Pleven, dont l'armement français a attendu qu'ils soient exploités pour les commander à son tour, devrait pourtant stimuler leur dynamisme.

Il faut poursuivre la modernisation des autres navires, cargos et pétroliers, par la spécialisation et l'automatisation.

La Shell française a donné l'exemple en commandant deux pétroliers de 165.000 tonnes aux Chantiers de l'Atlantique et en procédant à la « jumboisation » de cinq navires.

Cette modernisation, renforcée par la concentration des compagnies, améliore la productivité des équipages, mais pose le problème de l'emploi et de la formation d'un équipage polyvalent.

En 1949, l'effectif moyen d'un navire avec sa relève était de 56 hommes dont 11 officiers, et la moyenne du nombre d'hommes par 1.000 tonneaux de jauge brute était de 13,5 dont 2,6 officiers.

En 1964, l'effectif moyen était de 47 hommes par navire dont 11 officiers et, par 1.000 tonneaux, on ne comptait plus que 7,2 hommes dont 1,7 officier.

Socialement, cette tendance a des conséquences importantes, car un certain chômage apparaît — 1.500 emplois ont été supprimés en 1964 — et il faut organiser minutieusement le recrutement dans les réservoirs naturels que sont nos régions de l'Ouest.

Pour ce qui est de la formation, un décret a donné naissance à un conseil national de perfectionnement des écoles, composé de 20 membres dont seulement 7 marins, qui risque de faire double emploi avec le conseil supérieur de formation professionnelle créé en 1959.

Enfin, s'il convient de reconsidérer la situation sociale et professionnelle des quelque 35.000 marins embarqués, il ne faudrait pas oublier les 45.000 pensionnés de la marine marchande.

Les pouvoirs publics ne doivent pas rester sourds à leurs justes revendications parmi lesquelles la revalorisation des salaires forfaitaires avec rattrapage préconisé par la commission Forner voilà deux ans, la rétroactivité du surclassement accordé aux sept premières catégories pour tous les pensionnés et les veuves et majoration de la pension de réversion accordée aux veuves jusqu'aux deux tiers de celle du mari.

La justice et l'équité recommandent de ne pas laisser se dégrader la situation de ces vieux marins qui ont vaillamment servi une flotte de commerce qui était alors, grâce à eux peut-être, l'une des plus fortes du monde, de même que l'intérêt de la nation commande aujourd'hui que la marine marchande française retrouve la place qu'elle avait autrefois dans la compétition économique nationale et internationale. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je n'ai que peu d'observations à ajouter à celles que j'ai présentées au début de ce débat pour ce qui concerne les grands problèmes soulevés par le budget de la marine marchande.

J'ai constaté que tous les orateurs se sont réjouis — sauf ceux du groupe communiste qui ne voient sans doute pas là l'application d'une politique tout à fait conforme à leurs desseins — du soutien apporté à l'armement français pour essayer de lui permettre de faire face à la concurrence internationale.

M. Paul Cermolacce. N'interprétez pas notre pensée !

M. le ministre des travaux publics et des transports. La différence entre nous, monsieur Cermolacce, est que vous voulez la nationalisation de l'armement français et que (*Interruptions à l'extrême gauche*) nous, ne la souhaitons pas.

Vous avez dit très clairement que vous souhaitiez la nationalisation de l'armement français. Reniez-vous vos propos ?

M. Paul Cermolacce. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Vous avez dit très clairement que vous souhaitiez la nationalisation de l'armement français. Reniez-vous vos propos ?

M. Paul Cermolacce. Certainement non.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je dis donc que c'est là la différence entre vous et nous et les autres orateurs qui ont pris la parole ce matin.

Je constate également qu'en matière de construction navale l'Assemblée semble être tout à fait d'accord avec le Gouver-

nement. Elle estime qu'il faut poursuivre l'effort de concentration et résoudre les problèmes sociaux posés par cette concentration.

A cet égard, je ne puis m'associer à la solution préconisée par les représentants de l'extrême gauche de l'Assemblée qui estiment que la productivité sur les navires peut être assurée sans réduction des effectifs. C'est vraiment mal poser le problème. De même, il est impossible de le résoudre si l'on admet que la réduction de la durée du travail peut être réalisée sans changement de salaires.

Ce sont là les contradictions qui existent entre les doctrines que pratique le Gouvernement et celles du parti communiste. Ce n'est ni la première ni la dernière fois que nous rencontrons cette sorte d'opposition permanente.

Voilà ce que j'avais à dire pour les problèmes en général. Il me reste à traiter un troisième problème qui a fait ce matin l'objet des principales interventions : le problème de la pêche.

Certes, les difficultés sont grandes et peut-être les moyens mis en œuvre par le Gouvernement sont-ils insuffisants. Je le reconnais. Je pense avoir démontré toutefois au cours de ma première intervention que, pour l'année à venir, il n'y aura pas ralentissement de notre action et que l'effort accompli sera maintenu.

Sans doute aurait-il fallu qu'il soit accru. Sur ce point, je suis d'accord avec les orateurs qui sont intervenus. Je souhaite que, l'an prochain, le ministère des finances puisse faire les efforts nécessaires afin d'accroître effectivement cette action.

Et puisque j'en suis au domaine des réalisations souhaitables, je répondrai à M. Denvers, qui a demandé que l'aide à l'armement soit étendue à l'armement à la pêche, que c'est là certainement une des questions que je reprendrai l'année prochaine dans mes discussions avec le ministère des finances. J'en donne l'assurance à l'Assemblée.

Je répondrai maintenant à des questions relativement plus précises qui m'ont été posées par divers orateurs.

A M. Cermolacce je ne répondrai pas à ses observations concernant les cargos de ligne, car j'ai déjà dit ce que j'en pensais. Contrairement à ce qu'il croit, la politique qui est suivie doit conduire à une incontestable amélioration de notre armement en matière de cargos de ligne ; je vais même plus loin : c'est cette considération qui a déterminé le Gouvernement à engager la politique dont il a été question et c'est le Gouvernement qui a saisi le Président de la République lui-même de ce problème pour bien affirmer l'intérêt qu'il attache au problème des navires de charge.

Je voudrais d'ailleurs de ce point de vue remercier M. Denvers qui, avec beaucoup d'objectivité, une objectivité que je lui connais depuis longtemps, a fort bien traité les problèmes de l'armement avec toute la raison et toute la modération nécessaires.

Je remercie également M. Bardet de l'intervention très complète et très sympathique qu'il a faite sur ce problème. Je me bornerai à relever un point de son exposé, celui qui est relatif au port de pêche de Lorient.

C'est d'ailleurs une question qui regarde beaucoup plus — si j'ose dire — le ministre des travaux publics, et non plus le ministre chargé de la marine marchande. Elle fait actuellement l'objet de discussions difficiles entre la chambre de commerce et l'administration.

Je pense pouvoir, dans les jours à venir, régler cette question, et s'il me le permet je la traiterai directement avec lui en dehors de l'Assemblée.

M. Zuccarelli, bien sûr, m'a parlé de la Corse et du trafic maritime vers le continent. Je m'étonne qu'il n'ait pas rendu tout de même ne serait-ce qu'un très léger hommage au Gouvernement qui, depuis l'année dernière, a fait à cet égard un effort considérable.

Nous avons mis en chantier trois car-ferries. Ce n'est pas notre faute si un incident a empêché le *Fred-Scamaroni* de prendre la mer au moment des vacances.

Cela dit, nous mettrons en service l'année prochaine — ainsi que le sait M. Zuccarelli — deux nouveaux car-ferries, c'est-à-dire que nous serons en avance d'un an sur le programme prévu. J'ose donc dire que la Corse aura été au cours des dernières années — et principalement cette année — particulièrement favorisée.

En tout cas, je m'attacherai toujours à rompre l'insularité de la Corse. Ce n'est pas la première fois que j'agis en ce sens et j'espère que ce n'est pas la dernière.

M. Jean Zuccarelli. Le souhait de la Corse, c'est de ne jamais avoir à critiquer, mais à remercier.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne pense pas, hélas ! que cela puisse arriver !

M. Jean Zuccarelli. Je l'espère, au contraire. (*Sourires.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Une question m'a été posée par M. Bourdellès au sujet du cabotage. Le crédit de 2 millions qui avait été consenti pour l'aide au cabotage est sur le point d'être épuisé. Cette aide, incontestablement, a été efficace. Je ne crois pas qu'on puisse le nier : le port en lourd moyen des navires a presque doublé et l'âge moyen de cette flotte a fortement diminué.

Il n'en demeure pas moins que le problème du cabotage reste posé et, au cours de sa séance de vendredi dernier, le conseil supérieur de la marine marchande s'est saisi de la question du renouvellement de l'aide. Un comité spécialisé a été institué pour procéder aux études nécessaires.

Comme vous le voyez, le Gouvernement ne perd donc pas de vue ce problème.

M. Plevin m'a, dans le même ordre de préoccupations, posé une question au sujet de la liaison France-Grande-Bretagne. C'est un problème extrêmement délicat car il est très difficile d'intéresser actuellement les armateurs français à ce trafic.

Comme vous avez pu le constater, j'ai mis en place cette année un système très provisoire. Au cours de l'hiver, il sera nécessaire d'étudier, en particulier avec les parlementaires qui représentent le Nord de la Bretagne, ce qui peut être fait dans ce sens. Les résultats obtenus par certains armements étrangers, en particulier l'armement Thorensen en ce qui concerne Cherbourg, ne sont pas très satisfaisants. Il est évident que la difficulté majeure à laquelle se heurtent des armements tels que ceux-là réside dans l'étalement sur une année d'un trafic ramassé en réalité sur un laps de temps très court. C'est là un problème difficile dont nous pourrions reparler, si vous le voulez bien, à l'occasion d'un débat que je souhaite voir s'instaurer à l'occasion d'une question orale, et ce durant la session de printemps, puisque la présente session est entièrement consacrée à la discussion du projet de loi de finances et du plan. Je serais, pour ma part, très heureux de participer à un tel débat concernant les problèmes si intéressants de la marine marchande.

M. Christian Bonnet a repris dans son rapport écrit deux problèmes qui figuraient déjà dans une question orale déposée par lui voici quelque temps.

Il a évoqué d'abord le problème de la campagne sardinière. S'agit-il de l'aggravation d'une crise cyclique ou d'un phénomène durable de nature à entraîner de profondes transformations de structures ? Je ne puis vous répondre en la matière qu'en vous citant les indications très techniques et même de caractère parfois scientifique que me fournit l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

La saison de pêche que nous avons connue trouve son explication dans le mauvais temps persistant et dans le refroidissement anormal de l'eau sous l'effet des vents dominants du Nord et du Nord-Ouest et de la pluviosité excessive. Cette crise n'est pas considérée par l'Institut scientifique et technique des pêches comme un phénomène durable, de nature à entraîner de profondes modifications de structures. Dans le passé, ajoute la note que j'ai entre les mains, il y eut des crises semblables et même beaucoup plus graves que suivirent des périodes fastes. On peut donc espérer un rétablissement de la situation pour l'an prochain si les conditions hydrologiques et météorologiques redevenaient normales. La campagne sardinière se trouve caractérisée, au moins en Atlantique, par une irrégularité considérable des captures, au cours d'une même campagne et d'une année sur l'autre, sans qu'il soit possible de déterminer le cycle de cette production. La marine marchande s'attache donc, à la fois, à favoriser l'absorption des apports de pointe en cours de campagne grâce à la mise en service, en liaison avec le ministère de l'agriculture, d'installations de congélation et de stockage et, grâce aux industries de transformation, à exploiter au maximum les ressources des années excédentaires en facilitant le warrantage des stocks par la mise en jeu des bonifications d'intérêt. En même temps, son action a permis, au cours de ces dernières années, de développer la production méditerranéenne et la mise en service de clippers-congélateurs afin de remédier aux insuffisances ou aux irrégularités de la production atlantique et de garantir à l'industrie sardinière et à la main-d'œuvre qu'elle emploie une base d'approvisionnement assurée.

Telle est la réponse que je peux apporter à M. le rapporteur.

La question de M. Bardet intéresse un certain nombre de parlementaires ; elle porte sur le repeuplement des frayères.

La marine marchande étudie actuellement quatre séries de mesures destinées à préserver les frayères naturelles. Premièrement, la réglementation du chalutage côtier : la zone de hauts fonds qui borde nos côtes constitue dans son ensemble une frayère naturelle dont l'équilibre ichtyologique est actuellement menacé par l'emploi excessif des chaluts à petites mailles. Toutefois, avant de réglementer plus sévèrement l'emploi de cette technique qui fait vivre une importante flotille de pêche artisanale — 2.000 navires, 4.000 marins — des techniques

de remplacement ont été mises au point et la reconversion des pêcheurs sera aidée financièrement par les crédits du plan de relance.

Deuxièmement, protection des fonds compris entre 3 milles et 12 milles de nos côtes. Il s'agit là de réduire l'effort de pêche exercé par des pêcheurs étrangers en les soumettant à notre contrôle et je réponds ce faisant à d'autres intervenants.

Un projet de loi est à l'étude à cet effet pour étendre notre zone de pêche réservée de trois à douze milles comme le permet la convention de Londres de 1964.

Troisièmement, protection des stocks de harengs en mer du Nord. C'est dans le cadre international de la convention des pêcheries du Nord-Est atlantique que cette question est étudiée. Un groupe de travail se réunira à Paris en janvier prochain pour fixer, au vu des rapports scientifiques, les mesures à prendre pour limiter l'effort de pêche sur les frayères et les nurseries de l'ensemble de la mer du Nord.

Quatrièmement, protection des frayères à merlus du golfe de Gascogne.

Ces quatre mesures ont été prises à la suite des études sur place effectuées par le *Thalassa*, navire de recherche de l'Institut scientifique des pêches.

Les limites de cantonnement en haute mer seront déterminées et les mesures de surveillance nécessaires seront prises en accord avec les autorités espagnoles.

Je suis persuadé que ces mesures très techniques vous intéressent. C'est pourquoi vous voudrez bien m'excuser, je pense, de vous avoir imposé la lecture de cette fiche de renseignements. Les milieux professionnels, eux aussi, en feront sans doute leur profit.

A propos de la comparaison entre l'aide de l'Etat à la pêche en France et celle qui est fournie dans l'Europe des Six, problème que j'ai déjà longuement évoqué dans mon exposé, j'indique, notamment à M. Michaud, que le meilleur moyen d'harmoniser les aides à la pêche en Europe est de poursuivre une politique commune de pêche.

La France n'est pas responsable du retard pris par la commission dans la préparation de ces textes. Faute d'accord sur ce point, je l'ai dit, le Gouvernement français devra reconsidérer le problème des aides à la pêche. J'espère que l'on pourra trouver une solution européenne.

Monsieur Dumortier, je vais vous dire quelles sont les mesures envisagées par mon département en matière de commercialisation du poisson, en me limitant toutefois aux dispositions qui relèvent plus spécialement de la marine marchande.

D'abord : une réforme du mareyage, destinée à faciliter l'accès de la profession et à favoriser la concentration des entreprises de mareyage.

Ensuite : l'assouplissement du régime de vente du poisson au débarquement, l'unification des réglementations sanitaires à différents stades de la distribution, ainsi que la mise en place dans les principaux ports de contrôleurs sanitaires spécialisés ; le classement et la normalisation des espèces de poissons et la liaison par télex des marchés installés dans les principaux ports.

Enfin : la mise en place de fonds régionaux d'organisation des marchés analogues à celui qui vient d'être créé pour les ports du Nord et à celui que nous mettrons sur pied l'année prochaine pour les ports de l'Atlantique.

Voilà, mesdames, messieurs, tout ce que je voulais vous dire pour compléter mes précédentes déclarations sur le problème des pêches.

J'aborde maintenant le problème social des marins et la question précise qui m'a été posée par M. Plevin.

Il est exact qu'il résulte du rapport Forner, de 1962, que les rémunérations réelles perçues par les marins et les salaires forfaitaires attribués aux vingt catégories qui constituent le cadre dans lequel sont classés selon leurs fonctions lesdits marins, laissent apparaître des décalages non conformes à l'esprit du décret du 7 mai 1952.

La commission Forner a préconisé des mesures de rattrapage. Le Gouvernement l'a suivie lorsqu'il a majoré de 5 p. 100 à dater du 1^{er} septembre 1963 les salaires forfaitaires des sept premières catégories les plus défavorisées.

Il en a encore tenu compte en accordant un surclassement d'une catégorie pour les marins classés dans les sept premières catégories qui ont cotisé pendant vingt ans dans la même catégorie.

Il ne saurait toutefois continuer à prendre des mesures de détail qui risquent de créer des distorsions définitives et nous envisageons une réforme plus complète.

C'est pour cela que le conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine a été invité à présenter ses suggestions en vue d'une telle réforme tenant compte de l'évolution technique qui a profondément modifié la physiologie de la flotte française depuis quelque quinze ans.

Je voudrais à ce propos et pour terminer rectifier ce qui me paraît être une erreur.

Il n'est pas question de transférer à la caisse de prévoyance des marins, la charge des soins et salaires prévue par l'article 79 du code du travail maritime à l'encontre des armateurs en cas d'accidents ou de maladies survenus à bord. Il s'agit de rembourser aux armateurs intéressés une partie de leurs débours supérieurs à ceux de leurs concurrents étrangers. Rien n'est changé pour les marins tant en ce qui concerne les sommes à percevoir que l'organisme qui les verse.

M. René Pleven. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, ainsi se termine l'examen de ce budget. Je n'ai peut-être pas répondu à tous les orateurs — je m'en excuse — aussi complètement que je l'ai fait hier sur le budget des travaux publics. Mais à l'ensemble des problèmes que vous avez posés — le rapport de M. Bayle, en particulier, les a tous évoqués — j'ai déjà répondu dans mon discours d'ouverture de la discussion.

Je sais bien que ce budget n'est pas particulièrement brillant, notamment en matière de pêches. Je sais que, sans doute, les gouvernements qui se sont succédés, n'ont peut-être pas mesuré toute l'importance du problème posé par la marine marchande. Mais, aujourd'hui, nous sommes à un croisement et nous ne devons pas nous tromper sur l'orientation à donner à notre politique en cette matière. A la suite d'études très approfondies, menées tant avec les professionnels qu'avec les marins et l'administration, j'ai le sentiment, à l'heure où je vous parle, que nous nous engageons dans une bonne voie. Certainement, tout ne se fera pas du jour au lendemain, mais j'espère que le Plan vous apportera quelque apaisement et vous prouvera que, décidément, nous nous avançons sans conteste vers la reconversion et la modernisation de notre flotte. Ainsi que je l'ai dit, on peut se poser, en termes purement économiques, la question de savoir si la France doit continuer à posséder une flotte. Certains, certains armateurs même, en doutaient. Quant à nous, nous considérons que nous devons absolument posséder une flotte marchande, pour des raisons de défense nationale, de commerce international et, surtout, d'indépendance nationale. Certes, une telle décision pèsera sur les budgets futurs; elle correspondra à un effort réel — économiquement non rentable, peut-être, dans l'immédiat — à un effort national qu'il nous faut sentir. C'est ce que fait, déjà, avec des moyens modestes, le budget de l'année 1966. Telle est la voie que le ministre chargé de la marine marchande a choisie et qu'il vous demande d'approuver par le vote de ce budget. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T., du groupe des républicains indépendants et sur divers autres bancs.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), au chiffre de 156.466 francs.

(*Ce titre, mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. Sur le titre IV, la parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Je ne tiens pas prolonger cette séance mais je voudrais — je l'ai déjà fait au cours de mon intervention — insister auprès de vous, monsieur le ministre, à propos du statut futur des retraités de la marine: ne créez pas de différence entre ceux qui vont désormais en bénéficier et ceux qui sont déjà à la retraite.

Ne renouvelons pas les erreurs, les injustices qui ont été commises dans d'autres secteurs, d'autant que votre collègue M. le ministre du travail a l'intention de régler le problème des avants-loi relatif aux accidentés du travail.

Nous ne devons plus connaître de situation semblable. Si une mesure favorable doit être prise — et elle doit être prise — pour les pensionnés de la marine, ne laissez pas, je vous en

prie, monsieur le ministre, commettre une injustice. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur divers bancs.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. Marine marchande), au chiffre de 10.417.628 francs.

(*Ce titre, mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 9.150.000 francs.

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

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 1.500.000 francs.

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

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 237.450.000 francs.

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

Mme la présidente. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 72.539.000 francs.

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

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande).

La suite du débat budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Aujourd'hui, à seize heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577) ; (rapport n° 1588 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Légion d'honneur et ordre de la Libération (Annexe n° 29. — M. Danel, rapporteur spécial).

Justice (Annexe n° 16. — M. Sabatier, rapporteur spécial ; avis n° 1606 de M. Krieg, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

Postes et télécommunications (Annexe n° 31. — M. Souchal, rapporteur spécial ; avis n° 1594 de M. Wagner, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

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

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