

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 2<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

COMPTE RENDU INTEGRAL — 26<sup>e</sup> SEANCE

4<sup>e</sup> Séance du Vendredi 21 Octobre 1966.

### SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1967 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3739).

#### Equipement (suite) :

Section V. — *Marine marchande et articles 48 et 49 (suite).*

MM. Battencourt, secrétaire d'Etat aux transports ; Boulin, secrétaire d'Etat au budget.

MM. Collette, Dumortier, le secrétaire d'Etat au budget, Zuccarelli, Denvers, le président, Michaud, Cermolacce, Rey, Godefroy, Bourdellès, Richet, Orvoën, Miossec.

MM. Pisani, ministre de l'équipement ; le secrétaire d'Etat aux transports.

Etat B.

Titre III.

MM. Bourdellès, de Rocca Serra.

Adoption de la réduction de crédit du titre III.

Titre IV. — Adoption de la réduction de crédit.

Etat C.

Titre V. — Adoption de l'autorisation de programme et du crédit de paiement.

Titre VI. — Adoption de l'autorisation de programme et du crédit de paiement.

Art. 48 et 49. — Adoption.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Dépôt d'avis (p. 3756).

3. — Dépôt d'un projet de loi rejeté par le Sénat (p. 3756).

4. — Ordre du jour (p. 3756).

PRESIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI,  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— I —

### LOI DE FINANCES POUR 1967 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1967 (n<sup>os</sup> 2044, 2050).

Nous continuons l'examen des crédits du ministère de l'équipement. (V. — *Marine marchande.*)

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 50 minutes ;

Commissions, 10 minutes ;

Groupe de l'U. N. R. - U. D. T., 1 heure ;

Groupe socialiste, 15 minutes ;

Groupe du centre démocratique, 10 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;

Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;

Isolés, 5 minutes.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. André Battencourt, secrétaire d'Etat aux transports. Mesdames, messieurs, répondant d'abord à une question que certains se posent, je dirai, concernant les transports et la marine marchande, que la répartition des tâches entre le ministre de l'équipement et le secrétaire d'Etat s'est révélée très aisée, une collaboration quasiment quotidienne et spécialement confiante ayant beaucoup facilité les choses.

M. Pisani, tout à l'heure, évoquera plusieurs problèmes, spécialement celui de la construction navale. Je ferai, pour ma part, un tour d'horizon sur le problème d'ensemble de la marine marchande.

Avant tout, je tiens à remercier M. Christian Bonnet et M. Marcel Bayle pour les rapports très complets qu'ils ont présentés à l'Assemblée nationale.

Ils ont traité presque tous les sujets importants et répondu par avance à de nombreuses questions qui ne manqueront pas d'être posées.

Trois secteurs principaux intéressent la marine marchande : l'armement au commerce, la construction navale et les pêches maritimes, qui, vous le savez, ont fait l'objet de nombreuses conversations entre les ministères intéressés, lesquelles ont abouti à de bons résultats.

Les modifications découlant de la création du ministère de l'équipement font que, outre le fascicule budgétaire intéressant directement la marine marchande, certains crédits figurent au fascicule n<sup>o</sup> I, section commune. Mais c'est de l'ensemble que nous discuterons ce soir, étant entendu que le vote ne portera que sur le fascicule de la marine marchande.

Vous vous souvenez que l'an dernier, à la même époque, M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports, avait exposé devant vous les grandes lignes de la politique du Gouvernement en matière de marine marchande et dit dans quelles conditions un plan, auquel M. Jean Morin, secrétaire général de la marine marchande, a pris une très large part, avait pu être mis au point.

Cette politique fixée lors du conseil restreint du 20 juillet 1965, et que vous avez adoptée en votant le budget de 1966, tendait à aligner les charges d'exploitation de l'armement français sur celles de ses concurrents étrangers, en ajoutant aux mesures de soutien traditionnelles des dispositions nouvelles portant sur les marins, les investissements, les charges d'exploitation, les trafics et les structures.

Parlons d'abord des marins, des gens de mer, sans qui, sans le courage et l'endurance desquels il n'y aurait pas de marine marchande.

Les principales dispositions intervenues en leur faveur concernent ce que certains ont appelé la carrière courte. Elles tendent à permettre aux marins d'abandonner, s'ils le veulent, la navigation avant d'avoir accompli quinze années de services, sans perdre pour autant les avantages de l'établissement national des invalides de la marine.

Autrement dit, tous les marins peuvent accomplir de bout en bout leur carrière dans la marine marchande. Mais si certains d'entre eux, après avoir passé quelques années au service de la marine marchande, veulent changer de métier, ils ne perdent pas les avantages sociaux qu'ils ont pu acquérir à son service.

C'est là une disposition nouvelle d'une grande importance sociale, qui était demandée depuis longtemps et qui représente un progrès évident.

C'est également avec le souci d'adapter au monde moderne les structures et le comportement de la profession qu'ont été préparés plusieurs textes dont la mise au point est maintenant en grande partie achevée :

D'abord un projet de décret sur l'exercice de la profession de marin, qui consacre ce qui reste de particulier dans la définition des personnels navigants, et qui est lié à la nature même de leur activité, le régime d'inscription militaire pour les marins étant supprimé.

Un autre projet sur la fixation des effectifs des navires, laissant ses responsabilités à l'armateur sous le contrôle de l'administration.

Un projet concernant certaines dispositions du code du travail maritime qui supprime les anciennes dispositions relatives au classement des marins en service pont, en service machine et en service général.

En outre, la formation professionnelle fait l'objet de deux décrets étudiés en accord avec l'éducation nationale, le premier portant réforme de la formation professionnelle et établissant les principes et les structures administratives de l'enseignement maritime, le second concernant la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et tendant à mettre en œuvre une formation technique adaptée aux besoins réels d'une flotte moderne orientée vers la polyvalence des équipages.

Enfin va être mise à l'étude, au sein d'une commission spécialisée, la réforme d'ensemble du code disciplinaire et pénal de la marine marchande et du code du travail maritime. Ce texte, bien entendu, intéresse plusieurs ministères, mais nous nous efforcerons de le faire aboutir le plus rapidement possible.

Au service des marins, à noter aussi la très intéressante expérience du corps de défense qui a été tentée cette année. Elle a été volontairement limitée dans l'espace au littoral de la direction de Nantes et a donné une efficacité accrue aux opérations de sauvetage. Elle a surtout montré que la formule originale de l'utilisation sur place des appelés du contingent au service de la marine marchande était bonne et susceptible d'être étendue avec profit. Elle a prouvé aussi qu'une excellente entente régnait entre la marine marchande, la marine nationale, la gendarmerie et les sociétés de sauvetage, entente que je suis heureux de souligner et qui montre à quel point est indispensable la solidarité de tous ceux qui ont une vocation maritime.

Au sujet des sociétés de sauvetage, j'indique que la décision de fusion doit intervenir l'an prochain pour les deux sociétés actuellement chargées du sauvetage en France. Ce regroupement nous conduira à mettre à la disposition de la nouvelle société des moyens plus puissants, en vue de rendre plus efficace l'action de ceux qui sur toutes les côtes de notre pays mettent leur courage et leur dévouement au service d'autrui.

J'en viens aux investissements, sans vouloir entrer dans le détail des opérations réalisées. Vous devinez aisément que ce problème conditionne d'une certaine façon l'avenir même de notre flotte de commerce.

L'augmentation de la quotité des crédits consentis aux entreprises d'armement, dans la limite de 80 p. 100 du montant des investissements, est en principe acquise.

Je rappelle que, dès le second semestre de cette année, est entrée en vigueur la prime de modernisation, qui peut atteindre 12 p. 100 du prix du navire et qui est versée pour la construction des cargos de ligne livrables au cours du V<sup>e</sup> Plan, à condition qu'ils répondent à certaines normes techniques et à certaines conditions de rentabilité. Qu'il s'agisse des crédits ou des subventions, ces dispositions financières ne peuvent manquer d'avoir d'heureuses répercussions sur la modernisation de notre flotte de commerce.

Enfin, si mes services se préoccupent d'aider l'armement et de défendre les intérêts du pavillon dans les négociations internationales, ils se sont aussi attaqués à la difficile réforme des auxiliaires de transport et ils ont demandé aux armateurs d'accomplir, de leur côté, un effort de réduction de leurs frais généraux, en concluant entre eux des accords de coopération et des concentrations de moyens de toute nature.

Les armateurs — il faut leur en rendre justice — ont très largement répondu à notre demande. Nous ne croyons pas, là comme ailleurs, à la concentration pour la concentration. Nous croyons que, devant une concurrence de plus en plus difficile, des moyens plus puissants sont nécessaires, qui ne peuvent être obtenus sans regroupement et sans coopération.

Mais les chiffres parlent d'eux-mêmes. En fait, la flotte marchande française a opéré, au cours des dernières années, une très large reconversion de ses structures et le mouvement s'est même précipité.

Sur le plan financier, en particulier, des ententes se sont réalisées, qui donnent beaucoup plus de solidité à notre dispositif.

A ceux qui déplorent la fragilité ou l'éparpillement des sociétés s'intéressant à l'armement marchand, quelques chiffres suffisent pour toute réponse. Ils figurent dans le rapport de M. Bayle, mais je vais les reprendre parce qu'ils revêtent une très grande importance.

S'il est exact que la France compte 146 armements — c'est évidemment considérable, mais ce chiffre comprend toutes les petites entreprises d'armement — il faut néanmoins se rappeler que sur cinq millions de tonneaux que compte la flotte française, et cela pour la première fois de son histoire, près de 3.500.000 tonneaux appartiennent à quinze armements seulement ; cinq groupes constituent 50 p. 100 de la flotte marchande française ; treize groupes, dont les cinq précédents, constituent 75 p. 100 de notre flotte ; vingt-huit groupes, dont les précédents, constituent 90 p. 100 de notre flotte. Cela tend à prouver que, finalement, l'armement n'est pas aussi disséminé qu'il pourrait y paraître dès l'abord.

Une politique d'ensemble a donc été suivie, qui commence à porter ses fruits et dont les résultats sont déjà importants.

Le regroupement qui s'opère et qui va se poursuivre est d'autant plus indispensable que les réalités auxquelles nous sommes confrontés du fait des transformations déjà survenues ou qui vont survenir, en matière tant d'armement que de constructions navales, nous font obligation d'aller assez vite en besogne.

Tant mieux si, sur le plan international, notre flotte devient plus productive et améliore sa position concurrentielle ; tant mieux si le solde débiteur de la balance des frets et des passages est en régression constante. La confiance est revenue dès l'annonce de la création d'une prime de modernisation. Nos armateurs ont passé des commandes de cargos ultra-modernes, automatisés, adaptés à la compétition internationale, alors que, depuis trois ans, les commandes pour ce type de navire étaient pratiquement nulles.

Cette année, 150.000 tonneaux de jauge brute ont été commandés par les armateurs français. Dans les autres catégories de navires, l'augmentation est aussi très sensible puisque, au total, près d'un million de tonneaux de jauge brute — cargos, minéraliers, pétroliers, paquebots — ont été commandés au cours de l'année, par les armateurs français. C'est dire que près de 82 p. 100 de toutes les commandes passées à nos chantiers correspondent à des commandes françaises, ce qui jamais n'avait été vu précédemment.

Si, dans le passé, la proportion des commandes étrangères sur les chantiers français était beaucoup plus importante et si, au contraire, cette année, la proportion des commandes françaises l'emporte de beaucoup, nous devons nous en réjouir pour notre marine marchande. Cela ne signifie pas qu'il faille s'endormir et ne pas rechercher les commandes partout où c'est possible. Dans tous les secteurs il faut aller de l'avant. J'y reviendrai à propos de la construction navale.

Je vais en terminer avec l'armement. Beaucoup de parlementaires se posent et m'ont posé des questions sur nos deux compagnies nationales, la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes.

J'indiquerai tout d'abord qu'elles ont intensifié leur effort pour réduire leur déficit d'exploitation. Leur situation n'est pas celle qu'on rêverait, tant s'en faut, mais les compagnies nationales doivent assurer, il ne faut pas l'oublier, pour le secteur public, un certain nombre de lignes qui ne sont pas rentables et les intérêts mêmes de l'Etat, les liaisons que la République française se doit d'assurer non seulement à travers le monde mais plus directement avec certains départements ou territoires d'outre-mer et avec certains pays amis coûtent cher à nos

compagnies nationales. Notre désir, dans ce domaine comme dans l'ensemble de nos transports, est de bien séparer les responsabilités des compagnies et celles de l'Etat.

En ce qui concerne ces deux compagnies, j'ajoute que l'action exercée commence à porter ses fruits puisque, pour 1967, les plafonds des subventions sont inférieurs à ceux convenus pour 1966.

Mes espoirs, il est vrai, visent surtout l'avenir et je veux être assuré que l'intelligence, la capacité et la volonté des dirigeants des deux compagnies nous aideront à atteindre le but que nous nous proposons.

Si plus tard une fusion doit intervenir, on le verra bien. A ceux qui directement ou indirectement m'ont posé des questions à ce sujet, je ne ferai aucune réponse car en toute sincérité, je l'avoue, ma religion, si j'ose dire, n'est pas encore faite. Mais tout ce qui est préconisé actuellement ne fait qu'abonder dans le sens d'une communauté de vues et d'entreprise à laquelle il n'est pas prouvé qu'une fusion administrative et commerciale n'entèverait pas plus qu'elle n'apporterait.

Ce que je demande aussi aux membres de l'Assemblée nationale de comprendre, c'est que la commande de bateaux neufs ne peut aller de pair, comme certains le souhaiteraient, avec le maintien de navires anciens. Je saisis parfaitement, moi aussi, les problèmes qui sont ainsi posés sur le plan social. Les armateurs font d'ailleurs aussi l'impossible pour les régler dans des conditions telles que les intérêts bien compris de leur personnel aillent de pair avec la meilleure gestion possible.

Si d'ailleurs il n'en était pas ainsi, ce serait tout le personnel lui-même qui se trouverait menacé. Le personnel lui aussi le sait bien et le comprend. On ne peut donc pas nous reprocher d'essayer de concilier des impératifs qui paraissent divergents mais qui en réalité convergent.

Si la baisse du trafic traditionnel des paquebots reste préoccupante, des croisières sont multipliées pour y remédier. Vous savez qu'avec l'appui des pouvoirs publics et le concours des entreprises spécialisées dans l'organisation des loisirs, d'intéressants essais de croisières à prix réduit vont être entrepris, souvent d'ailleurs en liaison avec la voie aérienne. C'est une activité nouvelle à l'expansion de laquelle nous croyons et qui devrait nous permettre de maintenir au niveau le plus élevé la capacité de notre flotte.

C'est également dans le cadre du plan de réforme de la marine marchande que mon département porte son effort sur le rajeunissement des services extérieurs en vue de les adapter à la gestion des affaires maritimes dont les tâches se sont considérablement accrues au cours des dernières années.

Une série de textes, déjà établis, a d'abord pour objet de réformer le corps des administrateurs de l'inscription maritime : changement d'appellation en « administrateurs des affaires maritimes », extension des attributions, modification du recrutement et de la formation.

Par ailleurs, mon département envisage une nouvelle implantation des services extérieurs — fusion ou rattachement de certains quartiers ou sous-quartiers — et un renforcement des pouvoirs attribués aux directeurs régionaux. Pour arriver à ce résultat sans accroissement de l'incidence budgétaire, il est prévu une redistribution des attributions et des effectifs des agents des services extérieurs.

Je sais que ces problèmes intéressent tout particulièrement les parlementaires dont la circonscription se trouve en bordure de mer. Ce qui est prévu à cet égard est limité et des études sont en cours. Tout sera fait avec une très grande prudence et avec le souci constant de renforcer l'efficacité de l'inscription maritime.

Le Gouvernement, vous le savez, fait un gros effort en faveur de l'enseignement. Je vous ai déjà dit quelques mots des textes préparés sur la formation professionnelle.

Les crédits inscrits au budget de 1967 pour l'enseignement maritime sont importants et essentiellement destinés à l'achèvement de l'école de Marseille, qui ouvrira ses portes au début de 1967. L'originalité de cet établissement est de regrouper l'école nationale de la marine marchande et l'école d'apprentissage maritime, qui fonctionnaient jusqu'à ces dernières années dans des établissements distincts. Elle pourra accueillir environ 500 élèves.

Dans le domaine de l'apprentissage maritime, la formation donnée au personnel navigant sera renforcée. Les exigences de la navigation maritime conduisent, sans spécialisation excessive, à la préparation d'un certificat d'aptitude professionnelle à option maritime. De même seront renforcés les efforts de mon département en matière de promotion sociale.

En ce qui concerne l'établissement national des invalides de la marine, un certain nombre de mesures ont été prises au cours de l'année 1966. Elles visent à réaliser une meilleure harmonisation entre le régime social des marins et le régime général.

Il faut noter aussi la mesure qui rétablit, en faveur des conchyliculteurs, la possibilité de percevoir, dans les conditions du droit commun, une pension sur la caisse de retraite tout en poursuivant leur activité maritime. Ceci nous avait été demandé avec insistance par un certain nombre d'entre vous. Les conchyliculteurs sont au nombre de 35.000 environ. C'est vous dire l'importance sociale des dispositions que vous avez récemment votées.

Par ailleurs, l'établissement national des invalides de la marine doit faire face à une situation de trésorerie délicate. Le déficit chronique de cet établissement appelle des remèdes qui excèdent le cadre de ce budget et ils sont du même ordre que ceux auxquels la sécurité sociale doit avoir recours.

C'est pour essayer de les trouver que mon département a proposé la création d'une commission interministérielle en accord avec le ministère de l'économie et des finances.

Enfin, dans le domaine de la réglementation, une commission constituée au sein de l'établissement national des invalides de la marine procède à la mise à jour des textes fondamentaux en matière d'accidents, de maladie, d'invalidité et de retraites.

Parlons maintenant de la construction navale. Je serai sur ce point, je vous l'ai dit, relativement bref car je crois que M. Pisani se propose de vous en parler dans le courant de la soirée. Mais je veux au moins vous dire quelles sont les grandes lignes de notre politique en la matière.

Nous avons souhaité que les quelques chantiers importants regroupent leurs efforts. S'agissant de sociétés privées, il nous faut convaincre et non pas contraindre. Mais les choses, finalement, évoluent dans la voie que nous souhaitons. C'est ainsi que les chantiers de La Ciotat et les chantiers de la Seine-Maritime au Trait ont fusionné, et nous n'avons pas d'inquiétudes pour leurs carnets de commandes. La reconversion d'une partie du personnel doit être facilitée par les dispositions financières que vous avez votées.

Certaines craintes ont pu apparaître lorsqu'ont été annoncées les vicissitudes d'Intra Bank. Ce sont, en effet, deux sociétés françaises proches de cet établissement qui sont aujourd'hui les actionnaires majoritaires des chantiers de La Ciotat.

Le Gouvernement est vigilant et suit de très près l'évolution de la situation, mais vous comprendrez qu'il est encore trop tôt pour que des solutions définitives puissent être proposées. D'ailleurs, je suis persuadé qu'aucune incidence nouvelle sur l'avenir du chantier n'est à craindre, en particulier quant à l'emploi, qui est assuré au niveau actuel pour plus de deux années, aussi bien à l'atelier de La Ciotat qu'à celui du Trait.

Le financement de la grande forme des chantiers de l'Atlantique est maintenant assuré. Le financement de la grande forme de La Ciotat est à l'étude. France-Gironde, Nantes et La Seyne sont en pleine activité. Les chiffres que j'ai cités antérieurement à propos de l'armement français et étranger vous donnent la situation exacte de la construction navale en France. Jamais elle n'a été ce qu'elle est. Aujourd'hui, pour la première fois depuis 1956, les grands chantiers sont assurés de deux ans, parfois de trois ans de travaux ininterrompus.

Ces conditions favorables jointes à la volonté du Gouvernement doivent faciliter une coopération plus étroite entre les grands chantiers français, ce à quoi nous tenons beaucoup.

Les conversions dans certaines zones sensibles comme Port-de-Bouc, Le Trait et Le Havre, doivent aller de pair avec le maintien de la construction navale, dans la mesure où celle-ci pourrait, dans le cadre du Marché commun, faire face à des commandes spécialisées ne requérant donc pas l'aide de l'Etat.

Vous savez, mesdames, messieurs, que les chantiers japonais réalisent actuellement près de 50 p. 100 de la construction navale mondiale. En Europe, les chantiers suédois font peser sur les autres chantiers européens le poids d'une concurrence astreignante. Mais l'objectif de l'aide communautaire à la construction navale que la Commission économique européenne étudie actuellement, doit permettre aux chantiers de l'Europe des Six de se placer dans des conditions de compétitivité favorables. En tout cas, il nous appartient d'agir dans ce sens.

En ce qui concerne la recherche scientifique, les études poursuivies par mon département se situent dans le cadre des grandes opérations qui ont été définies à l'occasion de la préparation du V<sup>e</sup> Plan. Elles visent à donner à nos chantiers de nouveaux débouchés en matière de développement des navires à coque d'air ou à ailes portantes ; à améliorer les conditions d'exploitation des navires de commerce et à augmenter leur rentabilité ; à rechercher, tant sur le plan national que dans le domaine international, les mesures susceptibles d'accroître la sécurité des marins ; enfin à placer sur un plan scientifique la recherche et l'exploitation des champs de pêche.

Et j'arrive ainsi, mesdames, messieurs, au problème des pêches maritimes dont je n'ose affirmer qu'il me tient le plus à cœur, encore que je ne mentirais pas en le disant.

Sur ce problème, M. Christian Bonnet a présenté une analyse très pertinente dont nombre de conclusions sont aussi les miennes. Il est vrai que les pêches marilimes ont à faire face à de nombreuses difficultés, renforcées encore à l'approche de l'entrée dans le Marché commun : difficultés techniques tout d'abord telles que l'appauvrissement des fonds, la transformation rapide du matériel nécessaire et des procédés de pêche ; et puis aussi les difficultés qui découlent de la concurrence étrangère, concurrence de plus en plus vive et qui nous oblige à prendre des dispositions financières voulues pour y faire face avant qu'il ne soit trop tard. Nous savons en effet que les pays voisins accordent à leurs pêcheurs, par diverses voies, des aides importantes.

Parallèlement, la commercialisation du poisson évolue vite, et dans des conditions qui ne sont pas suffisamment connues des acheteurs, dont les habitudes restent souvent trop traditionnelles. Quand je songe que tout récemment, un chantier a reçu la commande d'un grand chalutier prévu pour transformer toute sa pêche en poisson surgelé et qu'il a dû, en cours de construction, modifier son projet pour que le chalutier puisse être adapté pour moitié au poisson surgelé et pour moitié au poisson salé, je donne la mesure des hésitations des armateurs à la pêche devant les débouchés encore incertains, devant un marché en adaptation mouvante, devant une évolution de la clientèle qui, incontestablement, est trop lente.

Inutile de souligner, dans ces conditions, l'intérêt considérable que nous trouvons à moderniser notre pêche et à lui donner les moyens de satisfaire aux besoins de notre propre pays. C'est pourquoi dans trois secteurs — celui de la recherche et de la formation professionnelle, celui de l'aide à l'investissement en vue de la modernisation de la flotte et celui de l'organisation des marchés — le Gouvernement a décidé d'aller de l'avant.

Dans le domaine de la recherche, les crédits accordés à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes doivent permettre l'achèvement des laboratoires de Sète et de La Trinité-sur-Mer, le démarrage de la construction de l'établissement central de Nantes et l'amélioration de l'équipement des navires en service. Les crédits de fonctionnement, même s'ils sont limités, comme M. Christian Bonnet l'a souligné à juste titre, doivent permettre néanmoins le recrutement de nouveaux techniciens.

Pour la formation professionnelle, les mesures inscrites doivent permettre l'achèvement des deux chalutiers écoles, auxquels nous tenons beaucoup, l'amélioration de l'équipement de diverses écoles de pêche et un effort accru en faveur de la promotion sociale.

Pour aussi indispensables que soient la recherche et la formation professionnelle, leurs investissements, il faut bien le dire, ne pourront se faire que si dans le même temps la flotte se renouvelle et se rajeunit. L'aide de l'Etat doit donc se manifester et va se manifester davantage dans les investissements du secteur industriel comme dans ceux du secteur artisanal.

Pour la pêche industrielle, une aide de caractère très sélectif permettra aux subventions d'atteindre le taux plafond de 15 p. 100 en faveur des entreprises qui, par leurs assises financières, la structure de leur flotte et leur capacité de production, peuvent rester ou devenir compétitive au sein du Marché commun. Ces entreprises pourront aussi bénéficier de crédits à long terme et à taux d'intérêts réduit.

Mais qu'on y prenne bien garde, cette aide, qui sera fournie en 1967 aux sociétés existantes, ne se poursuivra à l'avenir que si sont constituées des sociétés financières d'armement aptes à mener des actions concertées d'investissement, de gestion et de commercialisation.

Pour la pêche artisanale, dont la production représente, en valeur, près de la moitié de la pêche française, et dont la modernisation doit être poussée, l'effort du Gouvernement se manifeste par l'augmentation de la capacité d'emprunt, par l'affectation principale à cette activité des crédits inscrits au budget, au titre du plan de relance.

Quant à l'organisation du marché, elle a déjà fait l'objet, en 1965, de la création d'un premier F. R. O. M. (Fonds régional d'organisation du marché) pour les ports du Nord. Elle vient d'être complétée par la création de deux autres F. R. O. M. couvrant respectivement le littoral breton et la Charente. Il est entendu que l'effort de l'Etat sera maintenu et développé en même temps qu'un effort supplémentaire sera demandé aux professionnels pour le financement de ces fonds d'organisation.

En apportant une telle aide, l'Etat, avec insistance, demande parallèlement à la profession la poursuite du sérieux effort d'organisation déjà commencé. Les mesures qui permettront d'assurer le meilleur écoulement du produit nécessitent l'adaptation des structures de la distribution, la réorganisation du mareyage, l'aménagement du régime des ventes dans les ports, l'organisation du contrôle de la qualité, la réforme du statut des

commissionnaires en mer, l'utilisation par les groupements de producteurs des marchés d'intérêt national.

Nous sommes bien décidés à aider la profession, mais il faut que la profession s'aide elle-même car l'Etat ne veut ni ne peut se substituer à elle. Elle doit savoir en tout cas que nous nous appliquerons à promouvoir l'étude et la mise en œuvre de ces mesures de réorganisation.

Si, comme je le souhaite, ces aménagements de structure et ces regroupements sont poursuivis par les professionnels, si l'aide qu'apporte l'Etat prend ainsi tout son sens, alors cette politique a toute chance d'être développée jusqu'à ce que la pêche française soit en état de tenir sa place devant la concurrence étrangère.

Sur le plan de la technique budgétaire, M. le secrétaire d'Etat au budget précisera de quelle façon les crédits supplémentaires, soit 4.200.000 francs intéressant le budget de fonctionnement et 5.200.000 francs d'autorisations de programme intéressant les dépenses en capital, seront portés aux chapitres intéressés.

L'important, en ce qui nous concerne, est de pouvoir assurer que le Gouvernement a pris la décision d'augmenter de façon substantielle les crédits ainsi accordés à la pêche.

Précisons que cette somme porte, en matière d'investissements, sur une prévision de programme de 5.000 tonneaux et que l'aide future ne sera plus importante que dans la mesure où les conditions énoncées précédemment seront remplies.

En conclusion de son rapport, M. Christian Bonnet émet le vœu de voir se créer un grand ministère de la mer.

En cette époque où les administrations, comme les entreprises, doivent se grouper et se concentrer plutôt que se dissocier, un tel désir ne me paraît pas susceptible d'aboutir. Mais je puis assurer l'Assemblée qu'au sein du grand ministère de l'équipement, la marine marchande conserve toute sa place. Elle participera aux décisions cohérentes qui doivent être prises en matière de transports dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'équipement du pays.

D'ailleurs, l'année 1966 est là pour le prouver et dans les trois domaines essentiels : transports maritimes, constructions navales, pêche maritime, des pas en avant substantiels ont été accomplis.

Nos sociétés nationales, comme les sociétés d'armement privées, améliorent continuellement leur productivité et défendent avec vigueur le pavillon français sur les mers. Les carnets de commandes de nos chantiers sont bien remplis et nous nous préparons à mettre en place les équipements qui leur permettront de construire les pétroliers géants. Ceux-ci constitueront, on le sait, une part notable de la flotte mondiale de demain.

Le renouveau des pêches, démarré cette année, doit se développer rapidement si l'on songe à la qualité de nos marins pêcheurs, au dynamisme des entreprises de pêche, à la richesse exceptionnelle des bancs de poissons dont nous disposons à Saint-Pierre et Miquelon, à l'insuffisance actuelle de notre production par rapport à la consommation française, et au support efficace que peuvent apporter les produits de la pêche à la balance de nos finances extérieures, non seulement en évitant d'importer, comme aujourd'hui, la moitié du poisson que consomment les Français, mais aussi en expédiant une partie du produit de nos pêches nationales vers les marchés étrangers.

La mer, c'est beaucoup plus que la marine marchande. C'est cet univers profond et mystérieux qui, de tout temps, a attiré les hommes. C'est en plus maintenant la certitude d'y trouver des trésors qui paraissent infinis.

La mer, c'est l'océanographie, c'est-à-dire la recherche fondamentale de la connaissance des mers. C'est aussi la recherche appliquée à laquelle notre institut des pêches apporte une aide tous les jours croissante. C'est encore l'exploitation du plateau continental où l'on est sûr de trouver bien d'autres richesses que le pétrole. C'est enfin la perspective de voir se développer demain la culture et l'élevage marins pour prendre le relais de ce que l'homme a déjà cultivé et élevé sur la terre.

Convient-il que toutes ces activités soient groupées sous la dépendance d'un même ministère ? L'idée en est séduisante, mais il ne m'appartient pas de trancher. L'essentiel pour moi c'est qu'une coordination très étroite s'instaure entre les départements intéressés, et je pense plus particulièrement aux liens qui doivent se raffermir encore entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée.

En d'autres termes, peu importent les structures. C'est l'action qui compte et c'est cette action concertée, efficace et dynamique qui donnera finalement satisfaction au vœu exprimé par votre rapporteur, M. Christian Bonnet.

La mer, qui est depuis des temps immémoriaux l'infrastructure des transports la moins onéreuse, sera demain une source de richesse économique infinie. Et les paroles que prononçait le président Kennedy peu de temps avant sa mort me reviennent en mémoire :

« Nous n'en sommes encore qu'aux toutes premières découvertes dans notre connaissance des océans. Cette connaissance n'est plus seulement une question de curiosité, c'est la survie de l'humanité qui peut en dépendre... » (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R.-U. D. T.)

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

**M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget.** Mesdames, messieurs, je veux confirmer les indications de M. le secrétaire d'Etat aux transports relatives à l'accroissement des crédits.

En effet, le Gouvernement, en plein accord avec M. le ministre de l'équipement et M. le secrétaire d'Etat aux transports, a décidé de faire un effort supplémentaire dans le secteur de la pêche.

Le chapitre 44-01 — titre IV, crédits d'intervention — qui concerne la propagande en faveur de la consommation du poisson, l'aide à certaines espèces — comme le thon, la sardine, la morue — le poisson surgelé et des fonds spéciaux affectés à l'organisation des marchés, est doté dans le projet de loi de finances d'une somme de 2.900.000 francs. Le Gouvernement a l'intention de porter le crédit à 7.120.000 francs.

Parallèlement, le chapitre 64-00 des autorisations de programme est doté d'une somme de 3.500.000 francs dont l'essentiel est affecté à des subventions à la construction et à des dotations pour la modernisation des unités de pêche. Ce chiffre sera porté à 3.700.000 francs, ainsi que vous l'a indiqué M. le secrétaire d'Etat aux transports.

Cependant, pour des raisons techniques, le Gouvernement ne peut déposer sur-le-champ un amendement. En effet, comme je l'ai rappelé lors de la discussion du budget du ministère des anciens combattants, l'article 21 portant équilibre étant voté dans la première partie de la loi de finances, il nous faut, à la fin de l'examen des dépenses, vous demander de modifier au cours d'une seconde délibération cette répartition pour ce poste et pour d'autres, dans la mesure compatible, bien entendu, avec l'équilibre global du budget.

Par ailleurs, nous devons procéder à une mise au point technique car il ne faut pas inscrire une autorisation de programme de 8.700.000 francs. Nous devons traduire cette décision en crédits de paiement qu'il convient de chiffrer en accord avec mes collègues.

Mesdames, messieurs, compte tenu de l'effort que le Gouvernement est tout disposé à consentir, je vous invite à adopter ce soir le budget de la marine marchande tel qu'il vous est proposé, le Gouvernement apportant, au cours d'une seconde délibération, les modifications que j'ai indiquées. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Collette, premier orateur inscrit.

**M. Henri Collette.** Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, l'étude du projet de budget de la marine marchande qui ne comportait aucune mesure nouvelle relative à l'industrie des pêches maritimes nous avait remplis d'inquiétude.

Cependant, dans le V<sup>e</sup> Plan est inclus un programme qui doit permettre à la pêche française de s'intégrer dans la Communauté économique européenne. Ce programme porte à la fois sur la politique des revenus et sur celle des investissements. Or la politique des investissements impose qu'une aide soit accordée aux organismes régionaux de marché, afin de compenser les disparités existant actuellement dans le Marché commun, car les producteurs ne peuvent prendre, dans le cadre interprofessionnel, des engagements à long terme que leurs ressources ne permettent pas de tenir, ce qui est le cas actuellement.

Sur la base d'une aide égale à 3 p. 100 du secteur intéressé de la production, le montant de l'aide devrait être de dix millions de francs. Cette aide est en Allemagne de 7 p. 100 et en Angleterre de 2,5 p. 100 et cela depuis quatre ans.

La politique des investissements impose, elle, deux mesures. La première consiste en des facilités de crédits à long terme adaptés à la durée et aux aléas de l'exploitation des navires. Il faut donc mettre à la disposition des organismes, notamment coopératifs, des moyens financiers correspondant aux programmes d'investissements.

La seconde consiste en une prime d'investissements qui assurerait une relance de ceux-ci et inciterait à combler le retard

constaté dans l'établissement de la politique commune, retard qui s'est traduit par un ralentissement des investissements navals. Ceux-ci sont tombés à 50 p. 100 du niveau qu'ils devraient atteindre pour le seul renouvellement de la flotte.

D'après les programmes d'investissements réalisables en 1967, le montant des crédits nécessaires prévus au F. D. E. S. devrait être de 40 millions de francs, y compris le crédit maritime mutuel, et le montant global des primes, en supposant qu'elles soient en 1967 de 15 p. 100 du coût des investissements, devrait être de 8 millions de francs.

La mise en application de ces mesures est essentielle. En dépendent à la fois l'économie de plusieurs régions et l'avenir de toutes les entreprises françaises de pêche, comme l'avenir de 35.000 marins et de leurs familles. Sans elles, il serait vain de consacrer des crédits à la recherche, comme ce serait tromper la jeunesse intéressée au travail maritime que de consacrer des crédits à sa formation professionnelle.

Les mesures à prendre doivent être simples et claires dans leur application. Elles visent en effet, en premier lieu, à établir et moderniser notre équipement naval et à le rendre rentable, compte tenu de la Communauté économique européenne. Si ces conditions ne sont pas réunies, il est également vain d'envisager des modifications de structures, alors qu'une profonde évolution dans ce domaine est en cours.

Or le projet de budget pour 1967 ne prévoit pratiquement, pour le fonctionnement des services de l'administration des affaires maritimes, que la reconduction des crédits de 1966, ce qui est manifestement insuffisant et incompatible avec l'accomplissement des tâches que les lois et règlements imposent à ces services.

En ce qui concerne plus particulièrement la pêche maritime, nous souhaiterions, pour que les négociations délicates amorcées à Bruxelles puissent être poursuivies avec le maximum d'efficacité, qu'un groupe de travail soit créé.

Ce groupe pourrait fort bien être composé de fonctionnaires de l'administration centrale. Mais il serait souhaitable que deux d'entre eux soient des fonctionnaires en service sur la côte, afin de conserver un contact étroit avec les réalités du marché.

Quatre ou cinq professionnels ne pourraient-ils pas être désignés, en dehors, si vous le désirez, des dirigeants syndicaux, pour être consultés par le groupe de travail ? Ainsi une équipe serait-elle constituée pour mener les négociations avec les éléments d'information et la continuité indispensables.

Mesdames, messieurs, vous n'ignorez pas que la part de notre pêche dans la production de la Communauté économique européenne a été en 1965 de 37,10 p. 100 et qu'elle occupe le premier rang. Vous n'ignorez pas non plus que Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche de cette Communauté.

Cependant, le particularisme de la pêche maritime irrite les fougueux économistes qui ne rêvent que de grands ensembles et de vastes groupes financiers dotés par eux de toutes les vertus. Ils ne voient, dans la pêche maritime, à travers des souvenirs littéraires ou de fugitives visions au cours de vacances côtières, qu'un milieu professionnel fermé, de structure archaïque, non évolué, caractérisé par un nombre considérable de petites entreprises plus ou moins familiales.

C'est là une vue beaucoup trop simple et par conséquent superficielle et fautive d'une réalité infiniment complexe par ses servitudes géographiques et techniques et aussi par une adaptation originale et méconnue, mais remarquable lorsque l'on veut bien l'étudier objectivement, des milieux professionnels à la spécificité de leur industrie.

Nous voudrions illustrer cette remarque générale par un certain nombre d'exemples, en prenant évidemment comme base Boulogne-sur-Mer qui est, je l'ai dit, le premier port de pêche de la Communauté économique européenne.

Nous y trouvons toutes les formes de négoce de poisson : frais, congelé, salé, fumé, en conserve, et il est en fait le seul marché des produits de la pêche maritime de caractère international de par sa position géographique et son intégration dans la grande communauté européenne de pêche des pays riverains de la mer du Nord.

D'une façon générale, la structure de l'armement français à la pêche est déterminée par l'étendue de nos côtes et un grand nombre de ports et par la variété des espèces capturées.

C'est là une donnée de la géographie que nous ne pouvons modifier et c'est cette même géographie qui fait qu'en Allemagne, par exemple, l'industrie de la pêche est concentrée dans quatre ports et se limite pour 90 p. 100 à la capture de quatre espèces.

Il faut avoir cette donnée présente à l'esprit lorsqu'on traite de l'économie des pêches.

A Boulogne, nous constatons l'évolution suivante dans la pêche industrielle : le nombre des chalutiers était de 100 en 1938, de 73 en 1956, de 59 en 1965. Le nombre d'hommes embarqués était de 2.000 en 1938, de 1.400 en 1956, de 1.260 en 1965. Par contre, la production était de 92.000 tonnes en 1938, de 111.000 en 1956, de 144.000 en 1965, le nombre des comptoirs d'armement passant de 57 en 1938 à 35 en 1956 et à 17 en 1965.

En dix ans, la réduction du nombre des comptoirs a été de 50 p. 100. A la diminution du nombre des marins correspond une augmentation de la production ; enfin nous notons une réduction du nombre des chalutiers mais une augmentation de leur puissance et la modernisation de leur équipement.

Ces résultats correspondent à une productivité accrue de 30 p. 100. Il ne s'agit donc pas d'un secteur économique sclérosé.

La deuxième constatation qu'il convient de faire est que la cellule de production est le navire et que, par conséquent, ce n'est qu'en donnant à celui-ci les dimensions optimum et en le dotant des moyens offerts par le progrès scientifique que l'on peut améliorer la production.

Le nombre des chalutiers exploités par une même entreprise n'a techniquement pas de conséquence sur les quantités produites. Une concentration horizontale des entreprises n'a aucune incidence sur les frais généraux qui d'après l'expérience se situent aux environs de 5 p. 100 du produit brut des mises à terre. La concentration, en augmentant la surface financière, permet seulement de mieux étaler les risques inhérents à la pêche maritime et de donner, tant à la vente qu'à l'achat, une puissance de négociation plus importante.

Mais ces avantages de la concentration peuvent être recherchés par des moyens plus efficaces, plus réalistes et moins coûteux que des concentrations financières nécessairement laborieuses et limitées. Il a été élaboré à cette fin une politique originale qui consiste à diviser les diverses fonctions des entreprises et à confier la gestion des fonctions et services communs à des organismes collectifs. Ainsi, on obtient à la fois le renforcement recherché et on conserve le profit et la promotion individuelle, c'est-à-dire les moteurs de la gestion personnalisée.

Cette deuxième constatation est essentielle ; rapprochée du fait que 90 p. 100 des entreprises d'armement joignent à leur activité d'armement celle de mareyeur, saleur, conserveur, elle est à la base de la politique que l'armement a suivie pour s'adapter à l'évolution économique et technique.

Il serait trop long d'exposer l'application de ces principes même en se limitant aux dix dernières années. Il y aurait d'ailleurs là matière à une étude extrêmement intéressante qui serait riche en enseignements pour d'autres secteurs.

Mesdames, messieurs, au moment où beaucoup d'esprits distingués se penchent avec ardeur, sinon avec succès sur la question de l'association capital-travail, il n'est pas sans intérêt de rappeler la solution adoptée depuis plusieurs siècles dans la pêche maritime.

Le salaire du marin a toujours été calculé sur le produit de la vente du poisson pêché et deux modes de calcul sont actuellement appliqués : la rémunération à la part ou la rémunération au minimum garanti.

Il y a donc à la pêche une relation précise entre les salaires et le chiffre d'affaires. Le prix du poisson détermine le salaire du marin. C'est un point essentiel qu'il faut toujours avoir à l'esprit. Taxer les prix de vente du poisson, c'est bloquer le salaire du marin pêcheur. Toute taxe sur le poisson au débarquement est une taxe sur le salaire du pêcheur.

Mais M. le secrétaire d'Etat vient de nous faire une déclaration de la plus haute importance. Depuis le dépôt du projet de budget, il a envisagé et obtenu un accroissement considérable des crédits destinés à promouvoir une véritable politique de la pêche en France, puisqu'il n'en existait pas, ainsi que l'a dit M. le rapporteur.

Aide accrue au fonds régional d'organisation des marchés, à certaines espèces, accroissement de l'aide à la construction, crédits supplémentaires pour le plan de relance, voilà enfin d'excellentes nouvelles dont nous sommes d'autant plus reconnaissants au ministre qu'il s'agit, si nous l'avons bien compris, d'une inscription au présent budget et non pas au collectif, ce qui nous permettra de retrouver ces mêmes crédits les années suivantes.

C'est à votre persévérance, à votre opiniâtreté, à votre connaissance des problèmes de la pêche, monsieur le ministre, que nous devons l'inscription de crédits si importants pour 1967 au titre de l'aide à la pêche.

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur Collette, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Henri Collette.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Dumortier, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Jeannil Dumortier.** M. Collette vient de poser une question très pertinente et nous aimerions que le Gouvernement y réponde.

S'agit-il réellement d'une inscription au budget ou d'une inscription au collectif ?

**M. le secrétaire d'Etat au budget.** Je réponds « oui » en ce qui concerne le budget et « non » en ce qui concerne le collectif.

**M. Jeannil Dumortier.** Je vous remercie.

**M. Henri Collette.** Je disais donc, monsieur le ministre, que c'était grâce à votre opiniâtreté et à votre dévouement que nous avons pu obtenir cette inscription au budget qui était inespérée et nous vous en sommes infiniment reconnaissants.

Nous aurions certes souhaité obtenir la détaxation du carburant utilisé par nos bateaux.

Vous n'êtes pas sans savoir — M. le rapporteur nous l'a dit tout à l'heure — qu'en Allemagne et en Hollande, le carburant est totalement détaxé. Je crois même avoir compris qu'en Allemagne une prime était versée pour le carburant consommé, ce qui est le contraire de notre procédé puisque nous taxons la consommation.

Certes, nous dit-on, la taxe actuellement perçue au profit de la caisse nationale des invalides de la marine serait supprimée en 1968. Cela ferait partie des décisions qui seront prises à l'occasion de la réforme de la fiscalité portuaire.

Mais nous craignons fort que cet avantage ne soit assorti, lors de la discussion de cette loi, de mesures qui en annuleront les effets. C'est pourquoi nous aurions souhaité la disparition de ce prélèvement.

Il nous reste, messieurs les ministres, à former des vœux pour que votre mission de négociateurs à Bruxelles soit couronnée de succès afin que nos marins et nos jeunes si nombreux dans notre région puissent garder l'espoir en l'avenir et trouver dans l'industrie de la pêche des emplois, de très nombreux emplois dont la région boulonnaise a le plus grand besoin. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.*)

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

**M. Jean Zuccarelli.** Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, dans le temps de parole très bref accordé au groupe du rassemblement démocratique sur le budget de la marine marchande, je n'aurai que la faculté de formuler de rapides observations sur deux problèmes, à savoir le problème dominant de l'armement naval et celui, plus particulier, des liaisons maritimes entre le continent et la Corse.

On sait que notre armement naval, en raison des charges qu'il devait supporter, s'est trouvé en butte à des difficultés qui ont mis en péril la présence même du pavillon français sur les lignes maritimes internationales et dans les grands ports.

Après maintes hésitations, le Gouvernement a tenté de réagir en établissant un programme spécifique d'aide à l'armement naval qui porte le nom de « Plan Morin ».

Ce plan, qui a une année d'existence et qui tend à alléger les charges de l'armement, s'analyse essentiellement en une triple mesure d'intervention directe.

En premier lieu, l'institution d'une prime spéciale pour la modernisation des cargos de ligne ; en second lieu, la prise en charge par l'Etat de certaines dépenses de maladie et de la taxe locale ; en troisième lieu enfin, l'exemption éventuelle du versement forfaitaire sur les salaires.

Il est donc naturel de se demander ce qu'apporte le budget de 1967 considéré dans l'optique du plan Morin.

En ce qui concerne les primes spéciales, le budget actuel annonce une diminution des autorisations de programme de 500.000 francs, soit près de 4 p. 100 en moins par rapport à 1956, étant entendu que les dotations votées l'an passé ne concernaient que six mois d'intervention.

Nous allons donc, dans ce domaine, au-devant de difficultés d'autant plus grandes que le décret d'application des dotations de 1966 n'est pas encore publié.

Il est évident que si le crédit ouvert en 1966 n'est pas rapidement engagé, des annulations risquent d'intervenir dans les commandes passées et d'exposer nos chantiers à des déboires supplémentaires.

En ce qui concerne le remboursement partiel des charges de maladie, le crédit inscrit cette année est exactement le même que celui de 1966, mais à côté disparaît le crédit prévu en application de l'article 73 de la loi du 21 décembre 1961, en sorte que d'aucuns ont pu dire ou écrire que l'Etat reprenait d'une main ce qu'il donnait de l'autre.

Le total des allocations compensatrices se réduira, dans l'intervalle d'une année, de 50 millions à 44,7 millions, soit de 10,6 pour 100, ce qui offre une expression très à rebours des intentions définies par le plan Morin.

Les charges grevant l'armement demeurent trop lourdes en dépit de l'inscription du crédit destiné à couvrir partiellement la taxe locale. La fiscalité locale qui pèse sur l'armement diminuera donc d'un demi-point, ce qui paraît à tout le moins manquer de hardiesse.

Aucune mesure concrète non plus n'est venue tenir la promesse d'exemption de 50 p. 100 sur les salaires. En définitive, si le plan Morin envisageait des mesures d'allègement et d'incitation intéressantes, les insuffisances de son application pratique laissent l'armement dans une situation d'expectative et d'incertitude, ce qui nous conduira à ne pas approuver une politique dépourvue du dynamisme depuis longtemps souhaité.

Regrettons aussi d'un mot la réduction de moitié de l'aide au cabotage à l'heure même où il se trouve aux prises avec une concurrence internationale vigoureuse.

En attendant une meilleure coordination sur le plan européen, il est indispensable de rétablir, semble-t-il, le crédit de deux millions figurant à l'exercice antérieur. L'aide de l'Etat à la marine marchande passera de 1966 à 1967 de 176 millions à 181 millions de francs, marquant une progression de 2,8 p. 100 seulement alors que l'ensemble des crédits demandés par le budget au même secteur augmentent de 12,2 p. 100, tous titres confondus, et alors que l'aide qui représentait en 1926 24,7 pour 100 de l'ensemble ne représentera plus que 22,7 p. 100 au nouvel exercice.

Ces considérations m'amènent tout naturellement aux lignes Continent-Corse. La subvention accordée à la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation de ces lignes sera en 1967 de 5.250.000 francs contre 6 millions en 1966, soit une diminution de 12,5 p. 100. Les dotations des services de la Corse qui atteignaient en 1966 5,4 p. 100 des subventions accordées aux services maritimes d'intérêt général se trouvent ramenées à 4,5 p. 100 et paraissent entrer dans un cycle progressif de disparition.

Certes, je n'ignore pas la modernisation intervenue dans l'équipement de ces trois lignes en « ferry ». Lors de la réunion du dernier comité consultatif place Fontenoy, comité dont le seul rôle est d'entériner le meilleur et le pire des horaires proposés, une voix parmi les plus autorisées de la Compagnie générale transatlantique a souligné la non-participation de l'Etat à l'effort d'équipement dont j'ai parlé.

Quoi qu'il en soit, ne serait-il pas préférable d'utiliser le gain de productivité ainsi réalisé à la mise en place de ce que nous appelons la « continuité territoriale », laquelle suppose un alignement réel des tarifs, voyageurs et fret, sur les tarifs ferroviaires de la S. N. C. F. comme c'est le cas pour les îles italiennes qui bénéficient d'un tarif forfaitaire égal au tarif ferroviaire calculé sur cent kilomètres, quelle que soit la distance à parcourir ?

Je conclurai mon exposé en posant trois questions.

Premièrement, maintiendra-t-on la liaison maritime Toulon-Corse qui a fait la démonstration et de sa rentabilité et de son exploitation en toutes saisons ? Rétablira-t-on l'escale indispensable d'Île-Rousse ?

Deuxièmement, ne pourrait-on mettre en vigueur un système de carte d'abonnement comme vient de le faire Air France ? Troisièmement, quelles mesures a-t-on envisagées pour épargner à l'économie de l'île le contre-coup de grèves comme celles qui se sont produites au mois de juin dernier, et qui ont fait l'objet d'une question écrite des trois députés de l'île, lesquels se trouvent encore associés pour vous poser cette dernière question ? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique et du centre démocratique.)

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

M. Albert Denvers. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai écouté avec une grande attention. Je ne puis cependant m'empêcher de dire que, par ses dispositions, ce budget ressemble étrangement à ceux des années passées, ce qui nous oblige à nous répéter pour déplorer son insuffisance et, en certains de ses points, sa banalité.

Rien de très précis dans aucun des grands secteurs des activités et prérogatives ressortissant à ce budget qui vient marquer

nettement, par des chiffres, la volonté du Gouvernement de s'assurer rapidement tous les moyens d'une politique réaliste d'expansion de notre marine marchande et de nos pêches maritimes.

Certes, le tonnage de toutes nos flottes réunies connaît une légère progression et, sans doute pour la première fois, nos chantiers de constructions navales ont-ils été l'objet de commandes intérieures plus importantes que d'habitude. Toutefois, ce n'est pas un signe suffisant pour se laisser aller à un optimisme sans réserve.

La hausse de 10 à 12 p. 100 des crédits par rapport à ceux de l'an dernier ne résulte pas pour autant d'actions nouvelles. Cette augmentation de crédits pour un certain nombre de postes est notamment provoquée par le besoin et la nécessité de trouver des ressources d'équilibre.

Mais, quoi qu'il en soit, il nous appartient de dire nos inquiétudes, des inquiétudes pesantes, comme l'a écrit M. Christian Bonnet dans son rapport, pour un avenir solide et durable de ce qui constitue l'essentiel de l'économie des activités maritimes.

Il ne semble pas que le pays et peut-être même les pouvoirs publics se soient rendus définitivement conscients de l'importance et de l'utilité, pour l'économie de la nation française, d'une politique maritime exprimée sous toutes formes qui soit menée avec la vigueur et la conviction qui s'imposent à travers un champ de concurrence internationale qui va se développant.

L'accroissement des commandes dont nos chantiers navals ont été saisis au cours des douze mois écoulés ne doit pas faire illusion, car il est dû, pour une large part, à des situations de circonstance comme l'obligation, pour certains armements français, de faire le saut fatal du renouvellement de bon nombre de leurs unités.

La construction navale japonaise demeure pour l'industrie navale française, comme d'ailleurs pour celle de nombreux autres pays occidentaux, un facteur de gêne et de préoccupation constante. D'autre part, et notamment en France, la situation a été quelque peu aggravée par suite d'une diminution trop rapide de l'aide publique imposée pour inviter les chantiers navals à rechercher des formules et des formes de production nouvelles.

Tout cela est même allé très loin et l'information publique qui nous est faite de l'accident, sinon de la faillite de l'Intra Bank du Liban, laisse découvrir que les Chantiers de la Ciotat avaient, en fait, faute d'une intervention française, dû se livrer, peut-être même pieds et poings liés, à des actionnaires étrangers.

Une société française soutenue par 78 p. 100 d'actionnaires étrangers, voilà qui doit nous rendre attentifs au caractère et à l'aspect de l'intérêt que portent les pouvoirs publics à l'économie qui relève de nos activités navales.

Le Gouvernement a, me semble-t-il, le devoir de s'expliquer sur ce point, pour lever, s'il est seulement possible de le faire, nos légitimes appréhensions et nos craintes.

M. le ministre Pisani, intervenant tout récemment à la télévision, déclarait, à juste titre d'ailleurs, qu'il existait un avenir pour la construction navale française. J'en ai, pour ma part, toute la croyance; nous en sommes d'ailleurs tous bien convaincus. Mais le déclarer ne suffit pas, encore faudrait-il dire comment et par quels moyens l'assurer.

La construction navale française, placée sous le coup d'une concurrence internationale sévère et brutale, dépend, il faut le dire très nettement, pour une large part de ce que sera ou ne sera pas notre armement maritime. Aussi tout ce qui pourra être fait en faveur de l'armement, de ses entreprises, de son artisanat et de ses hommes, assurera du même coup la survie et surtout l'essor de la construction navale française.

Il faut mettre la France en état de tirer le plus large profit de l'accroissement général à la fois des trafics et des tonnages mondiaux. 6 à 7 p. 100 d'accroissement du trafic mondial, 4 à 5 p. 100 du tonnage international de 1964 à 1965, ce sont autant de signes favorables dont la France devrait pouvoir tirer le maximum d'avantages. Mais encore faut-il que nous acceptions de lui en donner les moyens.

Depuis ces cinq dernières années, le tonnage de la flotte française est resté stationnaire ou presque, puisqu'il ne représente qu'un peu plus de 3 p. 100 du tonnage mondial, qui, lui, est passé de 136 millions à 160 millions de tonneaux.

Ces constatations devraient, si vraiment nous voulions croire en l'utilité, pour l'économie française, d'une politique maritime et navale, nous imposer les moyens de la mettre réellement en œuvre.

Il ne semble pas bon d'avoir ramené l'aide à l'armement naval, sous forme d'allocations compensatrices, de 49 millions en 1966 à 44 ou 45 millions en 1967.

Quant à l'aide au cabotage, à cet armement si précieux pour beaucoup de nos petits et moyens ports de commerce, elle est en diminution sensible.

Est-ce au moment où le cabotage se heurte à bien des difficultés d'exploitation et de fonctionnement qu'il convient de n'inscrire au budget de 1967 que la moitié des crédits de 1966 ?

Y a-t-il à cela des explications et des raisons acceptables ? Nous ne le pensons pas !

J'en viens maintenant, bien naturellement, à la situation des pêches maritimes et à la part qui leur est faite dans ce budget.

En cette matière est-il possible d'affirmer que notre pays se soit donné une véritable politique ?

Reconnaissons pourtant que les études entreprises et poursuivies à cet effet ne sont pas sans mérite, mais encore faudrait-il qu'elles puissent être suivies d'effet.

Le Gouvernement est-il décidé à porter un réel intérêt à l'avenir des pêches maritimes en permettant notamment aux armements qui en relèvent de se développer dans les mêmes conditions que ceux de nos voisins afin de répondre à un marché particulièrement menacé ?

Qu'entend faire le Gouvernement pour aider l'industrie des pêches maritimes à se tirer d'une situation plus que difficile ?

Il ne serait cependant pas juste de dire que ni l'armement, ni l'industrie à la pêche, ni les infrastructures de transformation ou de commercialisation n'ont fait un réel effort pour s'adapter aux tâches et aux missions nouvelles et pour se préparer à soutenir les effets du Marché commun.

Mais avant que tous les moyens aient été donnés à l'économie française des pêches maritimes pour être en état de se soumettre à une politique commune européenne et aux réglementations économiques et sociales qu'elle comporte, l'armement français avait déjà eu à faire face à une libération des importations relativement importante.

Le projet de budget pour 1967 ne comporte, jusqu'à cet instant même, aucune mesure nouvelle relative à l'industrie des pêches maritimes.

Si aucune action nouvelle n'était envisagée, nous serions incités à penser que le Gouvernement n'apprécie pas à son niveau la situation difficile qui place certaines entreprises d'armement à la veille de l'abandon d'une lutte inégale et périlleuse contre la concurrence étrangère largement encouragée. Rien d'étonnant alors que l'inquiétude des marins et des armateurs à la pêche aille croissant.

Cette inquiétude a notamment pour cause l'absence de politique commune de la pêche maritime au sein de la Communauté économique européenne et la perspective de la libération complète des échanges à partir de 1968. Cette libération, déjà en cours depuis plusieurs années, expose les producteurs français à la concurrence de plus en plus active de partenaires européens mieux aidés, ce qui provoque un avilissement progressif des salaires des marins pêcheurs et de la rentabilité normale des exploitations.

Nos marins et nos armateurs ne redoutent la concurrence étrangère que dans la mesure où les pouvoirs publics ne leur permettent pas d'atteindre la parité et de s'aligner dans tous les secteurs dont ils relèvent ; mais cette parité et cet alignement dépendent pour une large part de la volonté d'intervention du Gouvernement.

La politique des revenus et celle des investissements, inscrites dans les données du V<sup>e</sup> Plan, ne sauraient souffrir d'une remise en cause. La poursuite de ces politiques implique que des directives interviennent sans délai.

L'avenir des entreprises de pêche, c'est l'avenir même de plusieurs dizaines de milliers de marins et leurs familles. A quoi bon consacrer des efforts et des crédits à la recherche, à la formation professionnelle, à l'amélioration du sort des uns et des autres si c'est pour aboutir finalement à une économie des pêches maritimes en régression ?

Mais pour aller de l'avant, les décisions qui s'imposent doivent être nettes et très simples. Leur application exige que soient définies les responsabilités des parties en cause, à la fois celles du Gouvernement et celles des entreprises françaises, qui ont déjà agi en ce sens.

Telles sont les observations que l'on peut présenter à propos des pêches maritimes. Pour l'heure, le budget qui nous est soumis nous trace-t-il vraiment la voie ?

Les explications que M. le secrétaire d'Etat vient de nous donner nous apportent, certes, quelques encouragements. Mais il ne s'agit que d'un rattrapage. Souvenons-nous, en effet, que les crédits sont allés en diminuant depuis plusieurs années, notamment ceux qui sont destinés à favoriser la consommation du poisson.

Or je me souviens que cette Assemblée, à maintes reprises, avait unanimement protesté contre la diminution des crédits prévus pour inciter à une meilleure commercialisation et à une plus grande consommation du poisson.

Il est regrettable que la consommation française moyenne par habitant soit restée au même niveau depuis dix ans, alors qu'elle aurait dû progresser sensiblement.

Je voudrais maintenant appeler rapidement votre attention, d'une part, sur la situation des syndicats des gens de mer, d'autre part, sur la situation des retraités de la marine.

Le contentieux des syndicats des gens de mer est-il sur le point d'être réglé, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Dans l'affirmative, dans quel sens et sous quelle forme ?

M. Morin, secrétaire général de la marine marchande, en réponse à une question que je lui avais posée au début de cette année, m'a informé que la situation des syndicats des gens de mer faisait l'objet d'une étude portant sur la révision du plan de répartition et de la qualification des personnels des services extérieurs de la marine marchande.

Il n'est pas question de réduire les attributions traditionnelles des syndicats, me disait-il. Les syndicats des gens de mer seront maintenus dans leurs fonctions de chef ou d'adjoint au chef des stations maritimes. Les sous-quartiers qui seront supprimés seront remplacés par des stations maritimes principales, postes revenant à des syndicats des gens de mer.

Les syndicats verront leurs attributions étendues dans le domaine de la sécurité maritime. Certains d'entre eux, moyennant une formation complémentaire, deviendraient les collaborateurs directs des inspecteurs de la navigation et du travail maritime et des inspecteurs mécaniciens.

M. le président. Monsieur Denver, vous avez déjà dépassé votre temps de parole.

M. Albert Denver. Je vous demande donc si la réforme envisagée depuis plusieurs mois aboutira enfin. C'est indispensable.

J'en viens maintenant à la situation qui est faite à nos retraités de la marine.

Un malaise certain règne chez eux, il faut bien en convenir. Je crains d'ailleurs que la superposition ou la succession des commissions ne vienne encore accentuer leur impatience.

En effet, les conclusions du rapport Forner ne répondent pas toutes aux aspirations de nos marins.

Il importe non pas de supprimer l'article 55 de la loi sur les pensions, ni surtout d'en atteindre le principe ; il faut seulement asseoir son application sur des données plus proches de la réalité, en matière de salaires, moyens de fonction servant de base aux barèmes et au calcul des taux de pension.

Dans son application actuelle, l'article 55 a placé les pensionnés de la marine marchande dans une situation qui n'est allée qu'en se dégradant, ce qui provoque aujourd'hui le légitime et profond mécontentement du monde des travailleurs de la mer.

M. le président. Monsieur Denver, vous devez conclure.

M. Albert Denver. En outre, il est infiniment regrettable que les dispositions du décret du 13 décembre 1965 n'aient pu avoir d'effet rétroactif, ce qui eût accordé à tous les pensionnés, qui connaissent souvent des difficultés, les satisfactions dont bénéficieraient les futurs retraités.

Pourtant, le Parlement ne vient-il pas de régler tout récemment et à juste titre un problème de rétroactivité ?

C'est dire, monsieur le secrétaire d'Etat, toute notre insistance pour que vous et M. le ministre des finances reconsidériez les dispositions du décret du 16 décembre 1965 tendant à surclasser jusqu'à la septième catégorie les bénéficiaires d'une pension comptant au moins vingt annuités d'activité.

M. le président. Monsieur Denver, je suis obligé de vous demander de conclure. J'en suis désolé, mais vous avez très largement dépassé votre temps de parole et je dois imposer la même discipline à tous les orateurs.

M. Albert Denver. Un pays qui compte 3.000 kilomètres de littoral, des ports en grand nombre, une population côtière vaillante et courageuse a le devoir d'être une grande puissance maritime, les pouvoirs publics ne devant négliger ou marchander aucun effort dans les domaines économique et social.

Force m'est bien de constater que le budget de la marine marchande ne se présente pas, au titre de l'année 1967, comme assez significatif pour que nous l'estimions susceptible d'accorder tous les moyens requis par une politique maritime en expansion et un rayonnement toujours plus nécessaire du pavillon français. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)



**M. le président.** Mes chers collègues, je dois faire respecter, autant qu'il est possible, les temps de parole fixés par la conférence des présidents. Je m'efforce d'être très libéral et je n'ai d'ailleurs pas d'efforts à faire en ce sens, mais je dois tout de même faire respecter une certaine discipline.

La parole est à M. Louis Michaud.

**M. Louis Michaud.** Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, à l'occasion de la discussion du projet de budget pour la marine marchande, j'aurais aimé faire un large tour d'horizon de l'ensemble des problèmes intéressant la marine marchande et les pêches.

Mais je dois ajuster mon intervention aux limites étroites du temps de parole qui m'est imparti ; je laisserai donc à mes collègues de groupe, MM. Bourdellès et Orvoën, le soin d'évoquer les questions des pensions des marins, de l'armement au petit cabotage et de la crise sardinière.

En outre, je reprends bien volontiers à mon compte les déclarations faites dans son rapport écrit et au cours de son intervention par mon collègue et ami, M. Christian Bonnet, sur l'armement au commerce, sur l'apprentissage et l'enseignement maritimes, sur l'aide à la construction navale et sur la grave crise qui se dessine dans la pêche maritime et que vont connaître les départements de l'Ouest, point sur lequel j'insisterai dans quelques instants.

S'il me fallait formuler un jugement d'ensemble sur le budget qui nous est soumis — tout en notant une légère augmentation de crédits, moins forte peut-être qu'elle n'apparaît dans le rapport de la commission de la production et des échanges, une diminution sensible ayant été enregistrée l'an dernier par rapport à l'exercice précédent — je dirais que ce budget est en quelque sorte un budget de routine qui laisse à penser, comme les précédents budgets, que la France a perdu la foi dans sa vocation maritime, ou plutôt que le Gouvernement a perdu la foi dans la vocation de la France en matière maritime.

Je ne ferai qu'une brève allusion à la modicité des crédits ouverts pour le fonctionnement de l'inscription maritime, crédits qui, évidemment, étaient déjà insuffisants.

Mais il y a plus grave encore. N'est-ce pas en cours d'exercice, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous avez dû accepter une amputation sensible de ces crédits ? Cela constituerait, à ma connaissance, un fait sans précédent.

A quoi bon, dans ces conditions, voter un budget si les engagements de crédits qui y figurent ne sont pas respectés ? De telles méthodes provoquent chez les agents de l'administration un profond malaise. J'ai reçu leurs confidences. Ils préféreraient, en ce qui concerne leur destin, que le Gouvernement prit à leur égard une attitude franche et claire.

Ou bien l'inscription maritime n'a plus sa raison d'être et, dans ce cas, il faut le dire loyalement et en tirer les conséquences, ou bien — et tel est mon sentiment — cette administration a une mission irremplaçable à accomplir et il importe de lui en donner les moyens, ne serait-ce, par exemple, qu'en tenant les promesses qui ont été faites, en matière de reclassement indiciaire, aux gardes maritimes et aux syndicats des gens de mer. M. Denvers vient d'ailleurs d'évoquer ce problème.

Mais mon intervention portera essentiellement sur la pêche maritime.

Ai-je besoin de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que je vous ai écouté avec la plus grande attention et que j'ai pris bonne note des déclarations de M. le secrétaire d'Etat au budget sur la relance de la pêche, l'augmentation des crédits destinés à la construction navale et l'augmentation de l'aide accordée au fonds régional d'organisation des marchés.

Certes, j'admets qu'il est difficile, en raison de la diversité des pêches pratiquées le long et loin de nos côtes — il faut tenir compte, en effet, de l'ostréiculture et de la pêche hauturière — de planifier, de rationaliser et de simplifier.

Certains pays, la Russie et la Pologne notamment, qui n'avaient pour ainsi dire aucune expérience en matière de pêches maritimes ont pu, partant du néant ou presque, réaliser avec des crédits d'Etat l'intéressante expérience de la création d'une industrie des pêches.

D'autres pays à vocation maritime, la Grande-Bretagne, les pays scandinaves et plus précisément la Norvège, ont associé étroitement les professionnels de la pêche à la recherche de techniques nouvelles et à l'étude de la biologie marine.

L'existence d'une industrie des pêches en France devrait être pour nous une chance dans la recherche de débouchés nouveaux ou de formules originales. Or il semble que les pouvoirs publics attendent la disparition de la pêche artisanale — je

pourrais presque dire qu'ils accélèrent cette disparition — pour mettre ensuite en place plus facilement, pensent-ils, une organisation générale des pêches.

Une telle attitude présente, à mon sens, les plus redoutables dangers. Il régnait en ce moment un tel découragement dans les milieux de la pêche maritime que l'on risque de se trouver à bref délai devant une grande pénurie de marins pêcheurs. Le métier est rude et la crise qui se dessine amène les jeunes à rechercher des activités dans d'autres secteurs de l'économie. D'où la nécessité de réformer l'enseignement et l'apprentissage maritimes pour que nos patrons pêcheurs — tant de la pêche industrielle que de la pêche artisanale — puissent encore recruter des équipages. Je vous assure que cette crise est très grave, si je me réfère notamment aux données relatives à la région où j'ai l'honneur d'exercer les fonctions de maire.

En outre, puisque notre industrie des pêches doit affronter la concurrence des pays du Marché commun ou d'autres pays d'Europe, d'Afrique et même d'Asie, il est dès maintenant nécessaire d'accorder à nos armements des avantages comparables à ceux dont bénéficient les armements de ces autres pays.

Une importante question est évoquée lors de chaque discussion budgétaire : il s'agit de la détaxation du carburant, non encore accordée dans notre pays. Pourquoi ne pas le faire ?

Pourquoi, en revanche, avoir décidé l'importation massive de conserves de poisson l'été dernier, au moment précis où commençaient les campagnes de pêche saisonnières ?

Pourquoi aggraver la fiscalité que supportent les armateurs à la pêche ? Je pense en particulier à la taxe sur la valeur ajoutée.

Pourquoi accroître unilatéralement les charges supportées de nos bateaux ?

Les importations de conserves avaient provoqué l'été dernier quelques mouvements sociaux. Je crains que l'application du décret du 23 juillet 1965 et de l'arrêté ministériel, en date du 15 juin dernier, qui oblige tous les navires de pêche d'une jauge inférieure à 500 tonneaux à être équipés d'une radio-balise, ne provoquent de nouveaux mouvements sociaux.

En effet, ce dispositif de radio-balise, qui coûte plus de 3.000 francs, ne correspond à aucune règle de sécurité internationale.

Cet engin, disent les marins pêcheurs, est parfaitement inutile et inefficace. De plus — c'est un aspect qu'il ne faut pas négliger — je crois qu'une seule maison est actuellement susceptible de fournir cet engin, ce qui peut donner lieu à certaines interprétations sur lesquelles je n'insiste pas.

J'avais d'ailleurs demandé l'an dernier à M. le ministre chargé de la marine marchande de ne pas mettre en vigueur le texte de ce décret. J'insiste une fois de plus auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que vous renonciez à le mettre en application au 1<sup>er</sup> janvier prochain, comme cela est envisagé, je le crois du moins. Vous pourrez alors demander à vos services de procéder à une nouvelle étude de cette question.

Pourquoi réglementer de manière aussi sévère le chalutage côtier dans la limite des trois milles ? Pourquoi en contrepartie ne pas porter à douze milles la limite des eaux territoriales françaises ?

Ces questions ou plutôt ces suggestions ont pour objet essentiel de vous indiquer quelles seraient les premières et indispensables mesures à envisager pour éviter que la crise de la pêche ne fasse disparaître la France du marché européen du poisson de mer.

Elles ne définissent pas une politique. Elles constituent le préalable à l'établissement d'une politique des pêches qui peut être votre œuvre et à l'élaboration de laquelle je vous invite à associer étroitement les professionnels de la pêche sans lesquels les planistes ne pourront échafauder que des projets utopiques et désincarnés.

**M. le président.** Monsieur Michaud, je suis obligé de vous demander de conclure, car vous avez dépassé largement votre temps de parole.

**M. Louis Michaud.** Je croyais pouvoir bénéficier d'un crédit supplémentaire.

**M. le président.** Il n'y a pas de crédit supplémentaire. Je vous prie de conclure.

**M. Louis Michaud.** Je termine.

Former des marins-pêcheurs, leur donner foi en l'avenir de la pêche, leur permettre d'exercer leur métier dans des conditions rentables et humaines, voilà quelle doit être aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, votre ligne de conduite pour

assurer la pérennité et les chances d'avenir de la pêche maritime française. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

**M. le président.** La parole est à M. Cermolacce. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Paul Cermolacce.** Mesdames, messieurs, en sollicitant l'indulgence de M. le président...

**M. le président.** Il ne faut pas en abuser; c'est tout le problème.

**M. Paul Cermolacce.** ... je veux souligner combien cette discussion est pour le moins étriquée, alors qu'elle concerne un secteur important de l'économie française.

Le peu de temps qui nous est accordé est à l'image — tout au moins sous certains aspects — de la pauvreté du budget en discussion. D'une façon globale, celui-ci est en stagnation par rapport à 1965. Dans cette vieille administration qu'est la marine marchande et dans les quartiers d'inscription maritime, on se servira d'enveloppes usagées pour les retours du courrier. Le règlement des dossiers de prévoyance et de pensions se fera de plus en plus attendre. De cela pâtiront les usagers. Il en résultera un surcroît de travail pour les personnels sans que soient satisfaites pour autant leurs revendications.

Si l'établissement national des invalides voit sa subvention quelque peu augmentée — ce qui n'est qu'une simple règle de régularisation — le problème financier reste entier. Aucun espoir n'est laissé de voir s'effectuer le rattrapage nécessité par le décalage entre les rémunérations réelles et les salaires forfaitaires, implicitement admis dans le rapport Forner. Il n'est pas non plus envisagé, conformément à la loi sur les pensions, d'établir une nouvelle notion du salaire serrant au plus près les salaires réels, que réclament légitimement pensionnés et marins en activité.

En revanche, il y a tout lieu d'être méfiant sur les discussions et les études en cours qui viseraient à mettre en cause le principe même de la caisse ou l'amputation d'une partie de ses attributions.

Concernant la pêche industrielle et côtière, un crédit de 3.450.000 francs est inscrit au titre de l'organisation des marchés, de l'aide au crédit maritime mutuel et du plan de relance.

Pour mémoire, je rappellerai que ce crédit s'élevait à près de 10 millions de francs en 1964. Les quelques mesures qui ont été annoncées ne seront en réalité qu'un simple rattrapage.

Alors que la profession est en plein marasme, on fait peu de choses pour la réforme des circuits de distribution, pour la reconsidération des importations et le maintien des prix planchers à la production. Comment s'étonner d'une désaffection pour un métier, qui est le plus dur qui soit et qui ne nourrit plus son homme? Et cela au moment où se trouve posé le problème de l'intégration de cette industrie dans le Marché commun, face à des concurrents plus favorisés.

L'aide au cabotage est diminuée de moitié. Le Gouvernement considère probablement sa tâche terminée. L'affrètement de caboteurs étrangers se fera de plus belle.

Enfin demeure le problème essentiel de l'activité de nos chantiers et de notre flotte.

Dans un monde en pleine expansion, où la tendance à l'accroissement continu des échanges internationaux se manifeste, la part du pavillon français est en régression constante. Sur un trafic total de nos ports s'élevant, en 1965, à 129 millions de tonnes — certes en augmentation, mais cela est dû uniquement aux hydrocarbures — la part du pavillon français n'a été que de 41 p. 100 alors qu'elle était de 57 p. 100 en 1962.

En dehors de la zone franc, pour les diverses marchandises, ce pourcentage n'était plus que de 13,5 p. 100 en 1964.

En outre, 35 p. 100 seulement de passagers contre 51 p. 100 en 1962, utilisent des navires français. Alors que le tonnage mondial est passé de 153 millions à 160 millions de tonneaux, le tonnage français, de 788 unités jaugeant 5 millions de tonneaux en 1963, est tombé à 640 unités au 1<sup>er</sup> janvier 1966 pour 4.878.000 tonneaux de jauge brute.

Nous étions au huitième rang des flottes mondiales. Nous nous retrouvons aujourd'hui au dixième. C'est ainsi que s'accroît sans cesse le déficit de la balance des comptes. Il était de 76 millions de dollars en 1962, il est passé à 122 millions de dollars en 1965.

Il n'y a pas lieu d'être très satisfait de ces résultats. Et pourtant ce n'est pas l'aide à la construction navale qui a fait défaut. De 1951 à ce jour, on peut l'évaluer à quelque 267 milliards d'anciens francs.

La concentration s'est fortement développée, ce qui a entraîné la fermeture de nombreux chantiers et le licenciement de quelque 12.500 ouvriers et techniciens. La productivité a consi-

dérablement augmenté. Mais elle n'a profité qu'au seul patronat, lequel en a tiré de substantiels profits qui lui ont permis de réaliser des investissements fort importants, ce qui permet aujourd'hui aux seuls chantiers en activité, suivant les recommandations du livre blanc, de s'octroyer l'essentiel des commandes et d'affirmer que leur modernisation ne craint aucune comparaison.

Cet optimisme n'est-il pas d'ailleurs partagé par M. le ministre de l'équipement lorsqu'il déclarait: « Il existe toujours un avenir pour la construction navale française. Au terme de la concentration actuellement en cours, les chantiers qui demeureront seront des chantiers compétitifs ».

La loi d'aide, comme l'ont dit ses promoteurs, va-t-elle être enfin utilisée au maintien de l'emploi et à la satisfaction des revendications des travailleurs et non à des superprofits et à de nouveaux licenciements comme l'envisage le V<sup>e</sup> Plan?

Permettez-moi de vous signaler, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'aux chantiers de La Seyne les anciens ouvriers licenciés attendent toujours le paiement de leur préretraite. Quant aux chantiers de La Ciotat, ne risquent-ils pas de subir le contrecoup du krach de l'Intra Bank? Vos explications sur ce point ont été marquées d'une certaine réserve.

Mais force nous est de constater que le tonnage de notre flotte est très insuffisant, plus particulièrement dans le domaine des cargos de ligne et des paquebots.

Nous ne pensons pas que l'ère des paquebots soit terminée. Il est pour le moins choquant de voir s'installer sur les lignes que nous abandonnons, des compagnies étrangères qui réalisent des affaires à notre détriment.

Il est inadmissible que certaines compagnies d'économie mixte servent de relais à une société privée pour l'exploitation du tourisme maritime. Comme si cette compagnie ne pouvait elle-même orienter une partie de ses activités dans cette branche en plein développement!

Enfin, s'il est vrai — et nous ne contestons pas cette nécessité — qu'une mutation des structures de la marine marchande est indispensable, s'il est exact que la tendance est à l'accroissement de la taille des navires et à l'automatisme, il est non moins vrai que cette mutation doit être harmonieuse. En effet, si ces transformations concourent à améliorer grandement la rentabilité du navire, elles ne doivent pas se faire au seul profit de l'armement.

Déjà, quelque 5.000 emplois ont été supprimés dans cette profession. Les industries annexes, la réparation navale en subissent le contrecoup. La productivité est de plus en plus élevée, les effectifs sont de moins en moins nombreux, et ce processus tend à s'accroître.

C'est ainsi, par exemple, qu'il y a quelques années, le navire classique était le navire de 16.500 tonneaux, notamment pour les pétroliers. Dix de ces navires occupent quelque 500 officiers et marins.

**M. le président.** Monsieur Cermolacce, veuillez conclure.

**M. Paul Cermolacce.** J'arrive à ma conclusion, monsieur le président.

Aujourd'hui, avec un seul tanker de 165.000 tonneaux dont le coût de construction sera moindre que celui des dix navires, quarante hommes seulement seront occupés et quatre cent cinquante marins perdront leur emploi.

Dans ces conditions, la prime de modernisation prévue, s'ajoutant aux différentes aides que reçoit l'armement, n'est-elle pas superfétatoire?

D'autre part, combien de navires vise cette prime et pour quel tonnage? Le crédit représente-t-il seulement un acompte ou un parfait paiement? Ne serait-il donc pas préférable de l'utiliser pour assurer la stabilité de l'emploi, augmenter les effectifs, pourvoir à l'insuffisance manifeste des crédits de promotion sociale, assurer la formation complémentaire indispensable pour suivre l'évolution de la technique? Qu'allez-vous faire dans ce domaine?

Votre budget ne donne aucune réponse aux questions posées.

Nous considérons, quant à nous, que le développement harmonieux de notre marine marchande forme un tout et que l'on ne peut valablement sacrifier une partie pour l'autre si l'on veut que la vocation maritime de notre pays soit parfaitement assurée.

Nous ne pouvons pas accepter vos options. C'est pourquoi nous voterons contre ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Henry Rey.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Henri Rey, pour un rappel au règlement.

**M. Henry Rey.** Monsieur le président, je constate que deux de mes amis ont volontairement raccourci leurs interventions. C'est bien volontiers que le groupe U. N. R. met à la disposition des orateurs de l'opposition les dix minutes ainsi récupérées et qu'il n'utilisera pas. (Applaudissements.)

**Mme Jeannette Prin.** Très bien.

**M. le président.** J'accepte volontiers cette proposition, monsieur Henry Rey. Ces dix minutes bénéficieront donc aux orateurs de l'opposition encore inscrits dans le débat.

**M. Albert Denvers.** Dommage que M. Henri Rey n'ait pas fait cette proposition plus tôt ! Je le remercie quand même.

**M. le président.** Monsieur Denvers, ces dix minutes seront nécessaires à ceux qui sont encore inscrits, croyez-le bien !

La parole est à M. Godefroy.

**M. Pierre Godefroy.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mon intervention ne sera pas longue, mais j'aurai beaucoup de choses à vous demander.

Au moment où se réalise l'Europe économique, on constate à quel point les pêcheurs des côtes françaises sont désavantagés par rapport à leurs concurrents du Marché commun.

C'est ainsi que les pêcheurs français sont les seuls à payer leur carburant non seulement au prix plein, mais encore avec une surcharge non négligeable. A l'inverse, comme l'ont indiqué le rapporteur et divers orateurs, les pêcheurs allemands perçoivent une prime au litre de carburant utilisé.

Les pouvoirs publics préparent une réforme de la fiscalité maritime qui comporterait la disparition de cette surcharge. Mais en mettant les choses au mieux ce texte ne pourra pas s'appliquer, semble-t-il, avant 1968. Dans ces conditions le Gouvernement peut-il, soit par un amendement au projet de loi de finances pour 1967, soit par une lettre rectificative, envisager pour 1967 la suppression de cette taxe ? Nos pêcheurs y verraient la preuve que les pouvoirs publics donnent enfin à la pêche maritime la place qui doit lui revenir dans la nation.

J'enregistre avec satisfaction les mesures qui ont été annoncées par M. le secrétaire d'Etat au budget et qui doteront la pêche maritime d'un important volume de crédits supplémentaires. Mais la plupart de ces mesures ne produiront leur effet qu'à moyen terme. Dans l'immédiat, pourquoi ne pas accorder à nos pêcheurs le bénéfice d'un carburant moins cher ? (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

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

**M. Pierre Bourdellès.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, je viens de relire dans le *Journal officiel* du 13 octobre 1965 mon intervention sur le budget de la marine marchande pour 1966.

J'y traitais deux questions, celle de la retraite des marins et des pêcheurs, ainsi que celle des pensions de veuves, d'une part, et celle de l'aide au petit cabotage français, d'autre part. A force de frapper sur un clou, on arrive, dit-on, à l'enfoncer. Mais dans le domaine qui nous intéresse ce soir, j'ai l'impression que le clou fait ressort. Plus on frappe et moins il s'enfonce. (Sourires.) Néanmoins ma ténacité et mon entêtement de Breton m'obligent à reprendre le marteau pour retaper sur le clou. Je crois donc de mon devoir d'exposer de nouveau, pour les représentants du Gouvernement, ces deux problèmes que je considère comme importants pour le pays.

En consultant le budget de l'établissement national des invalides, nous assistons, chaque année un peu plus, à la détérioration du rapport cotisants-retraités. Et chacun sait que cet écart s'accroît encore au cours de la prochaine décennie.

Les raisons, nous les connaissons.

C'est, d'une part, l'augmentation du tonnage et de la vitesse des navires, l'automatisation de plus en plus poussée, donc la diminution du nombre de marins.

C'est, d'autre part, l'impossibilité d'augmenter et la cotisation des équipages et le taux de contribution des armateurs, puisque déjà l'Etat est obligé d'aider l'armement au commerce pour permettre à celui-ci de supporter ses charges sociales face à la concurrence étrangère.

Mais est-il normal que les retraités et les veuves soient tenus responsables de cette conjoncture et est-il équitable qu'ils en soient les victimes ?

Messieurs les ministres, vous réunissez commission sur commission. Celles-ci ne peuvent qu'enregistrer ces faits et, après chaque réunion, établir des procès-verbaux de carence.

Mais cela ne suffit pas !

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous devez, vous et M. le ministre de l'équipement, prendre le problème à bras le corps et exiger de votre collègue des finances les crédits indispensables pour donner à chacun de vos ressortissants la part qui lui est due.

Cette année, vous avez obtenu 50 millions de subventions que vous deviez attribuer à la caisse de retraite des marins. Hélas ! vous avez été contraint de les utiliser à d'autres fins. Les retraités et les veuves, une fois de plus, ont fait les frais du déficit permanent de la caisse de prévoyance. Ce n'est pas normal, ce n'est pas juste.

Il me faut donc cette année encore vous rappeler ce que l'ensemble des retraités de la marine marchande et des pêches attendent du Gouvernement.

Ils souhaitent tout simplement l'application honnête et loyale du plan Forner, le rattrapage des salaires forfaitaires et leur détermination au prorata des rémunérations réelles du personnel en activité.

Ce rattrapage, qui a été de 5 p. 100 en juillet 1966, doit être poursuivi jusqu'à son terme, c'est-à-dire jusqu'à ce que le Gouvernement ait rempli les engagements contractés envers cette classe défavorisée de la nation.

Mais je voudrais attirer plus spécialement l'attention du Gouvernement sur la pauvreté des pensions des petites catégories.

Savez-vous, mes chers collègues, que la veuve d'un marin de commerce ou d'un marin pêcheur inscrit en troisième catégorie ne perçoit pour vivre que 4,25 francs par jour ?

Et s'il s'agit de marins sur les salaires desquels on a retenu pendant au moins 25 ans une cotisation à la caisse des invalides, ne croyez-vous pas franchement qu'ils auraient pu souhaiter, ces braves marins, que leur famille connaisse, après leur mort, un sort meilleur ?

Croyez-vous qu'il soit exagéré de demander que les pensions des veuves des basses catégories — de la troisième à la septième — soient au moins égales au plafond des ressources ouvrant droit au bénéfice du fonds de solidarité nationale ? Ce plafond vient d'être fixé à 3.500 francs. En leur allouant ce minimum, on éviterait à ces petites gens les tracasseries administratives qui accompagnent toute constitution de dossier d'allocation supplémentaire.

D'autre part, ces mères de famille préfèrent parfois rester dans la misère plutôt que d'exiger de leurs enfants une pension alimentaire.

Enfin, pourquoi ne pas exonérer ces veuves de marins de la cotisation d'assurance sociale de la caisse de prévoyance, comme en sont exonérés, dans les autres régimes de la sécurité sociale, les vieux et les vieilles bénéficiaires de l'allocation supplémentaire ?

Dans la deuxième partie de mon exposé je traiterai du petit cabotage français.

Monsieur le secrétaire d'Etat, dans votre budget l'aide au cabotage est ramenée de 2 millions à 1 million de francs, l'effort fait par l'Etat en faveur de l'armement au cabotage ayant — dites-vous — largement atteint son objectif. Dois-je rappeler devant cette Assemblée que, pour assurer nos transports essentiels, nous sommes obligés d'affréter au moins trois fois plus de navires étrangers que nous n'avons d'unités arborant notre pavillon, et que pendant ce temps, nos concurrents poursuivent un important effort d'équipement financé largement par leurs Etats ?

Combien de fois ai-je été témoin de ce spectacle navrant, sur le quai d'un petit port breton, de marins de commerce réduits au chômage faute de bateaux, désœuvrés et impuissants devant un caboteur allemand, hollandais ou danois, embarquant nos légumes ou nos céréales pour un pays étranger, et même débarquant des produits français en provenance d'un autre port français.

Combien de fois ai-je entendu sur ces mêmes quais, devant ces bateaux étrangers, les propos amers tenus par de tout jeunes gens récemment sortis d'une école d'apprentissage maritime, titulaires du C. A. P. de matelot, impatients de partir vers le grand large, cloués sur place faute d'embarquement !

Que le Gouvernement français se dise satisfait d'un début de modernisation qui a pu être réalisé dans notre flotte de cabotage, qu'il se persuade que notre flotte de caboteurs de moins de 500 tonneaux de jauge brut qui compte, en tout et pour tout, 45 unités, est désormais suffisante, alors que l'Allemagne de l'Ouest en compte plus d'un millier, la Hollande autant, et le Danemark environ 500, me paraît un non-sens.

Le million de francs de subvention que le ministre des finances a retiré à l'aide aux petits caboteurs constitue une économie de bouts de chandelles et, je n'hésite pas à le dire, un geste qui n'est pas digne d'un grand pays maritime comme la France.

M. le secrétaire d'Etat au budget nous a déclaré faire un effort pour la pêche. Nos populations maritimes lui en seront reconnaissantes. Mais, en même temps, pourquoi ne pas accorder aux petits caboteurs le million de francs qui leur a été retiré cette année ?

**M. le président.** Monsieur Bourdellès, je vous demande de conclure. Je ne peux vous laisser utiliser le triple de temps de parole qui vous est attribué. Concluez, sinon je vous retirerai la parole.

**M. Pierre Bourdellès.** Je conclus donc.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, je connais vos attaches avec le pays païmpolais, je sais les sentiments d'amitié dont vous honorez les pêcheurs et marins bretons. Faites que votre promotion à la tête de la marine marchande, promotion à laquelle nous avons vivement applaudi, marque une ère nouvelle de justice envers nos vieux marins et nos pêcheurs et envers leurs veuves.

Faites que l'armement français redevienne capable d'assurer, pendant toute leur carrière, la stabilité de l'emploi à nos inscrits maritimes. Et pensez aux jeunes à qui il faut donner les moyens de répondre à l'appel de la mer, à des jeunes gens de nos départements côtiers incapables de trouver dans leur pays d'autre emploi que celui de navigateur et qui se refusent, très justement à s'en aller grossir les populations déjà trop concentrées des grandes villes industrielles. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

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

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les crédits affectés à l'organisation du marché du poisson avaient été durement amputés de 40 p. 100 en 1966 : 2.900.000 francs contre 4.700.000 francs.

Nous espérons voir au moins rétablir dans ce projet de budget pour 1967 les crédits de 1965. Il n'en est rien, d'après les textes que nous possédons. Il y a reconduction pure et simple, alors que les professionnels ont créé de nouveaux fonds régionaux d'organisation des marchés en Bretagne et en Charente.

M. Bayle, rapporteur pour avis, a écrit dans son rapport et répété à cette tribune : « Après la diminution subie en 1966, cette simple reconduction est en elle-même un mieux ». Je veux croire qu'il s'agit d'humour !

Mais la cloche d'alarme ayant dû tinter sur quelques passerelles côtières, voilà que le secrétaire d'Etat aux transports, M. Bettencourt, nous annonce que le renouveau des pêches est pour cette année, et le secrétaire d'Etat au budget, M. Boulin, confirme des inscriptions nouvelles au budget.

Pourquoi avoir attendu aujourd'hui pour prendre ces décisions modestes mais tout de même heureuses ?

Si les autorisations de programme pour l'adaptation des pêches maritimes augmentent, les crédits de paiement demeurent inchangés.

M. Christian Bonnet peut écrire dans son rapport que la marine marchande n'avait pas la possibilité d'entretenir quatre jours par semaine un représentant à Bruxelles, alors que se prépare le règlement européen des pêches, que pratiquement dans ce domaine n'existe aucune politique commune et que la libération complète des échanges est envisagée pour 1968.

A Bergen, lors de la réunion de la commission spéciale des normes de la F. A. O., il y avait un seul représentant français contre une dizaine pour chacun de nos partenaires. Manque de crédits !

Je veux souligner que la production de la pêche maritime française représente plus d'un tiers de la production de la C. E. E., que la France occupe le premier rang et, comme on le rappelait tout à l'heure, que Boulogne en est le premier port.

Mais dans quelle situation, demain, vont se trouver nos producteurs, alors que la parité n'existe pas dans les conditions d'exploitation, quand nos armateurs paient la taxe au litre sur les carburants, les armateurs allemands eux touchent une prime au kilo. Pour établir, sinon la parité, tout au moins un certain équilibre, il faut, monsieur le ministre que vous consentiez à la profession des facilités de crédits à long terme. Il faut aussi créer une prime d'investissements pour relancer ceux-ci qui atteignent à peine la moitié du niveau nécessaire au renouvellement de la flotte de pêche.

Vous avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat, que peu importaient les structures. Nous protestons, nous, contre la désorganisation systématique des services de la marine marchande et, par delà toute préoccupation politique, les mesures prises nous atterrent.

Faites, monsieur le ministre Pisani, que ne paraisse jamais contre vous un nouveau « courrier de la colère », consacré à la pêche celui-là !

Faisant miennes les observations de mon collègue M. Bourdellès sur les retraites des petites catégories, je voudrais par ailleurs attirer votre attention sur le classement en catégories de pensions, des patrons de pêche au large, de l'ancienne pêche dite « hauturière ».

Ces hommes ont littéralement défriché les lieux de pêche de la Grande Sole jusqu'à l'île de l'Ours, en passant par l'Islande et le détroit de Danemark. Ils l'ont fait avec des chalutiers de 50 à 1.000 chevaux ; entre 1918 et 1940 on rencontrait sur les bancs d'Utsire des chalutiers de 450 chevaux. Ne serait-il pas juste de classer ces hommes d'élite en quinzième catégorie immédiatement après leurs collègues de la grande pêche ?

La commission des invalides a accordé l'accession à la quatorzième catégorie, mais cette mesure ne touchera que les nouveaux pensionnés, les anciens restant en douzième catégorie.

N'appliquez pas, monsieur le secrétaire d'Etat — je vous le demande instamment — la règle de la non-rétroactivité. Vous ferez ainsi en la matière œuvre de justice. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Robert Richet.** Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, on ne peut évoquer certaines régions de France, en particulier la Bretagne, sans penser immédiatement à la mer.

Presque une île, notre région, au cours des temps, dut à la facilité de ses accès, beaucoup d'invasions et beaucoup de misères. En revanche, la mer lui apporta, tant par ses richesses propres que par la commodité des transports maritimes, sa véritable prospérité.

Une couronne de petits ports, dont certains sont situés dans des baies profondes a rendu possible des échanges commerciaux avec l'extérieur.

C'est ainsi que, dès le xiv<sup>e</sup> siècle, furent conclus de nombreux traités avec l'Angleterre, « pour les marchands, marchandises et sujets des deux pays ». Au xv<sup>e</sup> siècle, d'autres traités furent conclus avec le roi de Castille et de Léon, traités qui furent respectés tant par les Français que par les Espagnols jusqu'à la Révolution. A la même époque, les relations étaient fréquentes entre la Bretagne et les ports de la Hanse teutonique, Hambourg, Lübeck, Brême et Francfort. Enfin nous possédons le texte d'une convention conclue en 1440 pour la « sûreté du commerce entre la Bretagne et les pays de Hollande, de Zélande et de Frise ».

L'objet principal de tous ces traités était d'assurer aux marchands bretons en pays étrangers et réciproquement aux marchands étrangers en Bretagne la libre circulation de leurs personnes et des marchandises, un Marché commun avant la lettre.

L'apparition du chemin de fer, des transports routiers à grande vitesse, des grands ports a pu, un instant, faire penser que le cabotage était une activité surannée. Aujourd'hui, la réanimation de tous nos petits ports est évidente. Or, les pouvoirs publics continuent de croire, semble-t-il, à l'inutilité de ces transports à courte distance par voie de mer.

Il est sans aucun doute particulièrement heureux que l'on ait songé à créer de très grands transports pour l'approvisionnement massif en matières premières dont la nation a besoin. Nous souhaitons d'ailleurs vivement que la Bretagne puisse recevoir ces gigantesques navires. Mais de même qu'il faut sur terre des trains entiers, des camions et des camionnettes, il faut de même sur mer des grands navires et de petits cargos qui sont, en réalité, les animateurs des régions qu'ils desservent. Le développement du cabotage en Bretagne s'affirme de jour en jour.

Un seul exemple : un petit port comme Le Légué, à Saint-Brieuc, a décaplé son trafic en dix ans et il est loin d'être une exception.

Quelle prospérité pour ces régions si ces ports et la flotte française qui les fréquente faisaient l'objet d'un peu plus d'attention ! Car il est vraiment anormal que le pavillon français ne puisse, faute de navires de faible tonnage, participer au trafic de nos propres ports.

La place libre dans ce mode de transport tend à être presque exclusivement occupée par des bateaux étrangers. Les nations de ces armateurs ont su développer, par des investissements avisés, leur trafic et, par voie de conséquence, offrir à l'hinterland immédiat de leurs petits ports un développement économique important. On devrait s'inspirer de cet exemple.

Il n'est pas jusqu'à l'intérêt national en temps de guerre qui ne soit touché par la facilité et les délais rapides de transport de ces petits navires. La voie maritime, surtout dans un conflit

moderne, est plus sûre que la voie terrestre et suppléerait efficacement les moyens terrestres anéantis ou affaiblis.

L'intérêt de la défense nationale, rejoignant l'intérêt économique évident, aucun argument ne saurait être opposé au développement de nos petits ports et, simultanément, à la reconstitution de notre flotte de caboteurs qui, actuellement, ne couvre que le tiers de nos besoins, en dépit des efforts importants entrepris depuis dix ans.

Mais pour naviguer il faut des marins et si un effort est fait en faveur des nouveaux appelés les anciens ressentent beaucoup d'amertume et on les comprend.

La caisse de prévoyance, par exemple, est en fait anormalement alimentée par des fonds qui devraient revenir aux pensionnés. Suivant l'indexation prévue par M. Grandval, la subvention de l'Etat augmente quand augmente le nombre des pensionnés par rapport au nombre des actifs.

Le financement de la prévoyance est insuffisant, le salaire forfaitaire étant trop bas. Ce financement aurait dû progresser davantage puisque, depuis 1948, le bénéfice de la sécurité sociale a été étendu aux familles des marins.

La sécurité sociale est, elle aussi, déficitaire et, pourtant, elle a l'avantage de percevoir parfois et même souvent, deux cotisations par foyer. Or si la femme du marin travaille elle perçoit ses prestations maladie de la caisse de prévoyance alors qu'elle a cotisé à la caisse de sécurité sociale.

Il est curieux que les vieux marins qui n'ont pas bénéficié comme les jeunes des assurances sociales, soient aujourd'hui frustrés d'une partie de leurs pensions d'ancienneté parce que le déficit de la caisse de prévoyance est en partie à leur charge, ou du moins est la cause de la dégradation de leur situation.

Tout en reconnaissant l'effort fait depuis 1963 pour satisfaire leur réclamation concernant le rattrapage, les pensionnés ont l'impression de participer à un dialogue de sourds.

Les veuves, les orphelins, le mur des disparus, Colbert, Yser, Dixmude, les Dardanelles, etc., l'histoire et les pages d'héroïsme écrites par les marins sont bien connues mais, même l'humble sacrifice que les marins ont consenti de leur vie familiale n'a pu leur faire rendre justice.

Vous connaissez leurs problèmes, messieurs les ministres. Les marins vous font confiance. Ils ont prouvé par des chiffres que certaines catégories, celles des moins favorisés, ont droit à une revalorisation de 40 p. 100. Par exemple, le salaire moyen d'un marin de la quatrième catégorie était de 850 francs par mois en 1965. Le salaire forfaitaire est aujourd'hui de 606 francs. La différence d'environ 250 francs fait bien ressortir la nécessité d'une revalorisation du salaire forfaitaire d'environ 40 p. 100.

Les ministères intéressés produisent d'autres chiffres, moins élevés faisant ressortir qu'il existe un retard. Mais on répond aux pensionnés que la révision de la loi étant en instance, il leur faut attendre. C'est une réponse dilatoire.

En plaidant leur cause, les marins citent le chiffre maximum, mais entre ce chiffre et celui qui est admis officiellement, il y a la place pour une obole.

Pourquoi donc ne pas donner un modeste acompte, non pas sur la somme qui représente une augmentation de 40 p. 100 mais sur celle qui est admise par les pouvoirs publics après la commission Forner ? Un acompte de 5 p. 100 seulement aurait au moins la valeur d'un geste.

Les vieux marins sont convaincus qu'il serait possible aujourd'hui de trouver un « fond de tiroir » pour qu'une petite satisfaction leur soit accordée.

Comme le pense un ancien, messieurs les ministres, en conclusion, quelques millions de francs, 5 p. 100 en papier, c'est bien peu à l'époque de l'uranium enrichi. (Applaudissement sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

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

**M. Louis Orvoën.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, je désire, pendant les trois minutes qui me sont imparties, souligner les difficultés rencontrées par les pêches maritimes de la côte Atlantique et insister sur la nécessité et l'urgence d'y porter remède.

La pêche artisanale, notamment celle de la sardine, emploie encore de nombreux marins.

Ceux-ci connaissent depuis quatre ans une situation misérable. La pêche est, en effet, déficitaire, et dès que les cours montent, des importations provoquent la chute des prix et l'annonce, fin juin dernier, d'une importation supplémentaire de conserves de thon et de sardines a provoqué sur la côte une vive émotion et une grande déception, car la plupart de ces marins ne gagnent pas dans l'année l'équivalent du salaire minimum interprofessionnel garanti.

Pendant longtemps, grâce à l'établissement national des Invalides, les gens de mer ont bénéficié d'avantages sociaux que les autres travailleurs leur enviaient.

Aujourd'hui, les prestations sociales ou familiales qu'ils perçoivent sont inférieures à celles des autres catégories professionnelles et les vieux pêcheurs attendent toujours le rattrapage de leurs pensions.

Les jeunes d'autrefois s'orientaient volontiers vers la pêche industrielle, mais ils ne le peuvent plus aujourd'hui, car cette pêche est en pleine crise. On assiste en effet à une chute des cours du poisson alors que les charges de l'armement sont en augmentation.

La baisse des prix est, là aussi, provoquée par des importations abusives. Ces importations sont favorisées non seulement par notre désarmement douanier, mais aussi par les aides directes ou indirectes dont bénéficient nos concurrents. Plus de 50 p. 100 des chalutiers ont une exploitation déficitaire et les salaires versés aux équipages sont moins élevés que ceux qu'ils percevaient il y a dix ans. Ces salaires ne sont en rapport ni avec le travail effectué, ni avec les risques encourus. Demain, il sera difficile de trouver des équipages, car les candidats aux écoles de pêche sont chaque année de moins en moins nombreux. Il est urgent d'apporter des remèdes. Une amélioration du régime social des marins et le rattrapage des pensions seraient de nature à apaiser un certain nombre d'inquiétudes. Des crédits plus importants accordés en vue d'études et de recherches à l'inscription maritime permettraient, à l'échelon du quartier, de trouver des solutions aux problèmes techniques posés par la pêche artisanale.

Pour la pêche industrielle, le secrétariat général de la marine marchande a établi un plan. Des crédits supplémentaires viennent d'être accordés notamment pour la construction de bateaux et je me permets à ce sujet de vous poser une question.

En effet, en application de l'article 5 du décret du 9 avril 1965, un certain nombre de sociétés coopératives ont été créées pour la réalisation d'œuvres collectives de caractère régional ou national, notamment pour la construction navale.

Ces sociétés peuvent recevoir de la caisse centrale de crédit coopératif des prêts à taux réduit; elles sont connues sous le nom de S. I. D. R. I. P., sociétés d'investissement et de développement régional des industries de la pêche. Il en existe dans toutes les régions et voici ma question : Est-il exact que, depuis trois ans, une seule de ces sociétés a perçu 1.440 millions d'anciens francs pour la construction navale et 440 millions pour la construction d'une usine de sous-produits de la pêche, tandis que les demandes d'autres sociétés, notamment les sociétés bretonnes, ont été rejetées ?

Si la réponse à cette question devait être affirmative, j'aimerais savoir pourquoi les sociétés bretonnes ont été écartées.

Je souhaite, sans trop y croire, que les mesures qui viennent d'être annoncées seront de nature à apaiser les inquiétudes des marins.

J'espère qu'elles seront suffisantes pour enrayer le mal et provoquer un redressement sinon, et très rapidement, ce serait la ruine de régions entières qui, naguère encore, connaissaient la prospérité et l'expansion. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

**M. le président.** La parole est à M. Miossec, dernier orateur inscrit.

**M. Gabriel Miossec.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, les pêches maritimes françaises industrielles et artisanales disposent de 3.000 kilomètres de côtes qui constituent une richesse naturelle. Notre production est de 524.000 tonnes pour une valeur de 913 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable.

Malheureusement, cette importante industrie, avec ses annexes, comme la construction navale, la commercialisation du poisson, les conserveries, la mécanique, etc., connaît de sérieuses difficultés depuis la création du Marché commun.

En cinq ans nous sommes en effet passés d'une économie protégée à une économie de libre échange.

L'harmonisation des coûts de production entre la France et ses partenaires n'est pas encore réalisée et reste à l'état de projet. Il en résulte une discordance très fâcheuse des prix de revient qui fait que nous sommes de moins en moins compétitifs au fur et à mesure des abaissements successifs des droits de douane. La protection douanière est, en effet, passée de 33 p. 100 à 11,55 p. 100 pour le thon, la sardine, le hareng; de 25 p. 100 à 8,75 p. 100 pour le poisson fin, turbot et sole; et de 50 p. 100 à 12,25 p. 100 pour le filet de morue salée.

La situation va devenir rapidement critique si des mesures énergiques ne sont pas prises pour rétablir une honnête

concurrence. Le déficit de notre balance commerciale des produits de mer a quadruplé de 1955 à 1965, passant de 125 millions à 484 millions de francs.

Pour le poisson fin — bar, sole, turbot — les importations des neuf premiers mois de l'année sont passées de 13.300 tonnes à 3.800 tonnes en 1965, soit une augmentation de 350 p. 100. Or, le prix du poisson fin réagit sur celui des autres espèces en le comprimant et tend à faire baisser le prix moyen.

Cette accélération des importations peut devenir rapidement dangereuse si l'on n'y remédie pas. Elle explique l'inquiétude et le découragement de nos marins et armateurs.

La disparité de nos prix de revient avec ceux de nos partenaires provient des aides étatiques dont bénéficient ces derniers.

Si nous prenons, par exemple, le cas du carburant — je m'excuse d'y revenir — qui est un élément appréciable du prix de revient, on constate qu'en France il est soumis, depuis 1958, à une taxe de 1,60 franc par hectolitre représentant une charge annuelle de 6.500.000 francs alors qu'en Allemagne le carburant bénéficie, au contraire, d'une prime de 7 deutschmarks par 100 kilos, soit 8,68 francs.

La différence entre les deux pays est donc de 10,28 francs, soit 6 p. 100 environ du prix de vente du carburant en France. Peut-on s'étonner qu'armateurs et marins demandent avec insistance l'abolition de cette taxe, qui est l'un des facteurs de leur handicap ?

La France est aussi le seul pays du Marché commun à faire supporter à son industrie de la pêche une part des dépenses de travaux portuaires par des taxes dites « de péage » qui varient de 4 à 6 p. 100 de la valeur du poisson débarqué.

D'un côté des taxes, de l'autre des primes, des subventions et aides diverses. La lutte est par trop inégale. On ne peut guère espérer voir nos partenaires abandonner leurs aides à la pêche, si l'on considère que la production du Marché commun est de deux millions de tonnes, face à une production de huit millions de tonnes de l'Europe occidentale dont les prix de revient sont très bas, sous la pression des interventions publiques.

La France est donc conduite à choisir entre une aide comparable à celle de ses partenaires où le déclin et finalement la mort de son industrie.

Si l'on approuve le Gouvernement de ne pas vouloir être tributaire de la technique étrangère en électronique, en informatique ou en science atomique, il ne serait pas concevable que nous soyons tributaires de nos voisins ou de l'étranger pour les aliments d'origine marine nécessaires à notre alimentation.

Le déficit de notre balance commerciale s'élèvera à 850 millions en 1970 si les objectifs du V<sup>e</sup> Plan sont atteints. Mais il atteindra 1.500 millions s'ils ne le sont pas.

Il est grand temps qu'une politique réaliste des pêches soit mise en œuvre pour redonner confiance et dynamisme à la profession qui hésitera à se lancer dans des investissements nouveaux tant que subsistera le spectre du déficit des exploitations.

Sur le plan social, la rémunération équitable du travail des marins pêcheurs constitue l'élément de base. Ils ont un métier qui leur interdit la même facilité et la même sécurité que celle des terriens. Ils sont privés de vie familiale, de détente, de formation, de loisirs.

En 1965, 85 bateaux ont été sinistrés ; 38 marins ont péri en mer. Or, malgré les servitudes inhérentes à la profession et aux risques courus, les marins gagnent moins qu'il y a trois ou quatre ans, alors que le coût de la vie et les salaires à terre ont augmenté.

Un armateur important du Sud-Finistère me disait récemment que, si une usine importante venait s'implanter dans la région, les marins qui pourraient y trouver un emploi quitteraient la pêche, et bien des bateaux devraient être désarmés.

Cette désaffection de la profession est inquiétante et montre que le point critique est atteint.

Le redressement de la situation actuelle ne peut être acquis que par les moyens budgétaires indispensables, une politique commune des pêches maritimes, par l'application du traité de Rome et du V<sup>e</sup> Plan.

A cet égard, un calendrier des échéances de la politique commune des pêches aurait dû être arrêté depuis longtemps. Il a été demandé en vain.

Compte tenu de notre situation géographique, de l'étendue de nos côtes, de la valeur de nos marins, de la capacité des

armateurs et des industriels, on peut regarder l'avenir avec confiance si, toutefois, des mesures efficaces sont rapidement prises.

Nous comptons fermement, messieurs les ministres, sur votre dynamisme et votre réalisme pour prendre ou obtenir ces mesures prochainement.

Elles se situent moins sur le plan technique que sur les plans économique et financier.

Je me réjouis des deux décisions que vous venez d'annoncer. Souhaitons que ce ne soit qu'un tout petit pas dans la voie du redressement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

**M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement.** Mesdames, messieurs, je me bornerai à répondre à certaines questions qui ont été posées au cours du débat. M. le secrétaire d'Etat aux transports répondra à celles qui n'auraient pas trouvé réponse par ma bouche.

J'aborderai d'abord très succinctement le problème des pêches.

La détaxation du carburant est, en effet, envisagée mais ne sera soumise au Parlement qu'avec le projet de loi portant réforme du droit de port et de navigation actuellement en préparation et que le Gouvernement déposera sur le bureau de l'Assemblée nationale lors de la session de printemps.

Les mesures qui ont été décidées et que M. le secrétaire d'Etat aux transports et M. le secrétaire d'Etat au budget ont annoncées à l'Assemblée constituent un premier pas dans le sens d'une évolution et d'un aménagement de la profession des pêches maritimes en France. Mais il est clair que l'intervention de l'Etat ne se justifie que dans la mesure où elle est l'occasion et le soutien d'un effort professionnel dans tous les domaines.

Nous devrions tout de même nous habituer à la pensée que le budget de l'Etat n'est pas fait pour intervenir indéfiniment dans tous les secteurs au profit de professions qui, pour une raison ou pour une autre, seraient hors d'état de maîtriser un jour leur propre destin.

Le rôle de l'intervention de l'Etat est de permettre à une profession de traverser une crise et d'arriver à l'état de santé pour se déployer ensuite grâce à ses seules forces.

Ainsi, la définition qu'il convient de donner aux mesures qui ont été énoncées est-elle très claire : il s'agit d'un effort de l'Etat, auquel un effort nouveau de la profession doit répondre. Nous aurons de la sorte les pêches maritimes que nous nous devons d'avoir, que nous avons besoin d'avoir.

Nous avons besoin d'autant plus de les avoir qu'en effet le règlement élaboré par la commission de Bruxelles, relativement aux pêches maritimes, et qui suit le processus normal des études auxquelles sont soumis de pareils documents, doit venir en discussion avant le mois de juillet de l'année 1967. Ainsi, connaissons-nous avec précision les concurrences comme aussi les mécanismes protecteurs dont seront l'objet les pêches maritimes françaises.

En tout état de cause, il est clair que la pêche maritime française aura à s'insérer dans un marché plus ouvert et il convient que nous l'aïdions à faire face à cette concurrence, dans la mesure où elle nous démontrera sa capacité de faire face elle-même ensuite au jeu normal du marché.

Je voudrais enfin aborder, plus longuement sans doute, le problème de la construction navale. Et je voudrais trouver dans la construction navale la démonstration que ce que je viens de dire est fondé.

En effet, il y a un an, la construction navale connaissait en France une crise grave. Depuis plusieurs années, cette même construction navale était l'objet de la part de l'Etat d'une intervention positive. Après un temps de crise et alors qu'au début de cette année, nous avions cru qu'après l'un d'entre eux tous les chantiers français se trouveraient en difficulté, nous pouvons dire que la construction navale française est dans un état de santé relativement satisfaisant.

Oh ! j'entends que les docteurs Tant-Pis pourront toujours nous dire que cet état de santé ne leur dit rien qui vaille. Mais quant à moi, qui ne suis pas médecin, j'ai tendance à penser qu'un état de santé satisfaisant est toujours bon à prendre. On peut supputer les difficultés ; on peut dire qu'ici ou là il y a des éléments d'inquiétude. C'est vrai. Mais la vie ne serait pas la vie si elle était dépourvue de tout élément d'inquiétude.

Au total, après les crises que nous avons connues, après les craintes que nous avons eues, nous sommes en droit de dire que la santé des chantiers navals est aujourd'hui satisfaisante.

D'abord, évoquons d'un mot les crises que nous avons enregistrées dans le département du Var et dans celui de la Seine-Maritime au début de l'année.

Vous savez grâce à quelle intervention puissante de l'Etat, à l'initiative du Gouvernement soutenu par le Parlement, nous sommes parvenus à sortir ces chantiers navals de la difficulté grave où ils étaient.

Eh bien ! l'évènement est venu confirmer le bien-fondé des affirmations de ceux qui souhaitaient cette intervention puisque l'analyse du carnet de commandes des chantiers considérés est satisfaisante, puisque les choses prennent progressivement un cours normal.

Abordons maintenant cet autre chantier naval dont certains pensent, à tort, qu'une crise bancaire étrangère menace la tranquillité et la pérennité.

Rien ne nous permet de dire, rien ne nous permet de penser que les difficultés présentes de cet établissement bancaire pourraient peser sur l'équilibre et la prospérité du chantier. Dans le cas, très improbable, où une telle menace existerait, le Gouvernement prendrait les mesures nécessaires.

Quant à reprocher au Gouvernement d'avoir laissé une partie substantielle du capital de la société passer entre des mains étrangères, je crois qu'il faut accepter le risque que comporte ce genre d'opération, à moins qu'on ne nationalise toute l'industrie française.

Nous nous trouvons là dans un secteur privé. Il est tout de même anormal de considérer qu'à tout moment et en toute circonstance l'Etat doit intervenir, d'autant qu'il est difficile d'emporter un chantier naval clandestinement dans ses bagages, d'autant que les activités navales sont implantées durablement dans notre pays.

Au demeurant, ce chantier naval possède un carnet de commandes substantiel, de l'ordre de deux ans à deux ans et demi. Il a mis à l'étude la réalisation d'installations nouvelles permettant la construction de bateaux de plus fort tonnage. Lorsque les études relatives à cet investissement seront conclues, nous aurons à en voir les conséquences sur le plan financier dans la mesure où ces chantiers navals auraient besoin de recourir au crédit.

Parlons encore des chantiers navals de Penhoët.

Une décision récente du Gouvernement, permettant l'intervention à la fois du fonds de développement économique et social et du crédit national, assure à ces chantiers des investissements d'une importance telle que leur capacité et leur productivité vont se trouver considérablement accrues.

Je pourrais poursuivre mon énumération, parler aussi bien de Dunkerque, de Nantes que de France-Gironde, pour dire qu'en définitive la situation de nos chantiers navals est plus satisfaisante qu'elle ne l'a été depuis fort longtemps. Cela, grâce à une aide de l'Etat savamment appliquée, cela aussi grâce au développement de l'armement naval français. Et c'est aussi un signe de santé, du moins relatif, puisqu'une très grande partie de l'activité des chantiers navals est destinée à la satisfaction des besoins de l'armement français.

Il est clair que le développement de l'activité des chantiers navals français se déroule dans un climat international difficile et dominé par la capacité exceptionnelle des chantiers navals japonais. Et la position des pays à hauts salaires est incontestablement inconfortable en face de ce redoutable concurrent asiatique qui bientôt — et peut-être déjà — représentera 50 pour 100 de la construction navale mondiale, du moins en carnets de commandes.

En face de cette concurrence, deux types de mesures ont été adoptées : aide de l'Etat, effort d'organisation et de concentration.

S'agissant de l'aide de l'Etat, l'Allemagne, l'Angleterre et la France l'ont consentie. Au niveau du Marché commun, la question est posée de savoir si un accord ne pourrait pas intervenir en vue de définir au niveau européen les conditions mêmes de cette intervention. Mais aussi, chacun de ces pays a accompli un effort de concentration et d'accroissement de la productivité, dont les effets ont été positifs.

Est-ce que l'effort qui a été accompli jusqu'à présent se suffit à lui-même, et les choses ont-elles trouvé leur site définitif ? Je ne saurais l'affirmer. J'ai même demandé à des experts de l'administration en contact avec les représentants des chantiers navals de voir si, après le pas considérable qui a été franchi, un pas complémentaire doit ou peut être accompli. J'attends les conclusions de cette commission, dont l'objectif, face à l'évolution redoutable des chantiers navals mondiaux, est de maintenir une construction navale française digne de ce nom.

Je voudrais, en conclusion, indiquer que la plus singulière des attitudes — et elle s'est manifestée à cette tribune — est de

grogner contre une évolution mondiale, de grogner contre l'évolution de la technique, de protester contre un avancement inéluctable des choses.

Plus sage est sans doute l'attitude qui consiste à analyser ce progrès, à essayer d'en tirer parti et à protéger à la fois les hommes et l'économie nationale contre les méfaits du progrès.

Il n'est pas d'attitude plus rétrograde que celle qui, sous prétexte de protection sociale, veut s'opposer au progrès technique et économique. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T. et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. secrétaire d'Etat aux transports.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports.** Mesdames, messieurs, un très grand nombre de questions ont été posées. Je n'ai pas la prétention de répondre à toutes ni même de répondre parfaitement à quelques-unes. J'essaierai cependant de donner à certaines d'entre elles des éléments de réponse.

Je veux d'abord remercier M. Collette, qui a manifesté le premier des inquiétudes que nous avons ressenties nous-mêmes quant au financement de notre programme sur la pêche.

Il est exact que c'est seulement aujourd'hui que des décisions sont intervenues. C'est dire que nous avons attendu jusqu'au dernier moment.

Quoi qu'il en soit, les chiffres qui sont présentés à l'Assemblée nationale nous permettent de dire que nous disposons d'un programme de pêche. Il ne doit pas nous empêcher de faire mieux demain, mais ce ne peut être qu'une œuvre commune, avec la profession par ses efforts elle-même l'ampleur.

Il est exact aussi que notre représentation à Bruxelles — qui préoccupe notamment M. Collette et M. Christian Bonnet — n'est pas ce que nous aimerions qu'elle soit. Il conviendrait d'avoir quelqu'un sur place en permanence, en raison de l'importance des problèmes qui nous intéressent en matière de pêche. Mais nous avons la possibilité, à tout moment, d'y dépêcher des fonctionnaires de notre administration lors des discussions. C'est d'ailleurs bien notre intention de le faire, comme aussi de recruter, parmi le personnel parfois éminent qui est le nôtre, un élément qui puisse, de façon plus durable à l'avenir, nous représenter à Bruxelles dès l'ouverture des négociations.

Je ne répondrai pas à M. Collette en ce qui concerne la détaxation des carburants puisque, sur ce problème très important pour nous, M. Pisani, ministre de l'équipement, vient de s'expliquer. Mais j'ai observé que M. Collette, député d'un port moins concerné probablement que d'autres par la détaxation des carburants, s'est intéressé généreusement — et comment ne pas l'en remercier ? — au sort de tous les petits pêcheurs de nos côtes, pour qui la question est d'importance.

Croyez bien que, dans les conversations des mois à venir et avant le débat qui s'instaurera à l'Assemblée nationale, ainsi que M. Pisani l'a annoncé, nous ne manquerons pas d'avoir avec le ministre des finances les entrevues nécessaires pour que ce problème soit réglé au mieux.

Plusieurs membres de l'Assemblée nationale m'ont interrogé sur l'aide au cabotage, spécialement M. Bayle. Je voudrais d'abord rappeler que l'aide au petit cabotage a été créée en janvier 1955, pour une période initiale de trois ans. Elle a fait l'objet de plusieurs prorogations, dont la dernière, décidée par une loi du 19 décembre 1963, arrive à expiration le 31 décembre 1966.

Disons que les efforts fournis depuis onze ans par l'armement français au cabotage se sont traduits par des résultats tangibles, mais qui restent encore insuffisants.

On note, entre autres, une sensible modernisation de la flotte et l'accroissement du port en lourd total, malgré un nombre d'unités stationnaires.

D'autre part, la flotte française de cabotage ne couvre encore que le tiers des besoins français. Les affrètements de caboteurs étrangers de moins de 500 tonneaux de jauge brute représentent encore des sommes très importantes, c'est exact ; mais, lors des arbitrages budgétaires, il a été estimé que l'effort fait par l'Etat en faveur de l'armement au cabotage avait, au moins pour une part, atteint son objectif qui est d'assurer la modernisation de la flotte française de cabotage. Celle-ci peut également bénéficier des mesures nouvelles prises par le Gouvernement en faveur de l'armement français au commerce, telles les primes de modernisation.

Il a été décidé en conséquence de ne pas reconduire l'aide au cabotage pour plusieurs exercices et de fixer le crédit inscrit au projet de budget de 1967 à un million au lieu des deux millions inscrits depuis 1962.

M. Zuccarelli m'a questionné sur différents problèmes intéressant plus particulièrement la Corse, et d'abord en ce qui concerne les cartes d'abonnement sur la ligne de Corse.

Il est exact que les tarifs de passagers sont alignés sur ceux de la S. N. C. F.

Il faut cependant noter que l'usager de la S. N. C. F. apporte un tarif kilométrique quels que soient les détours de la ligne, tandis que les passagers maritimes paient un tarif en droiture plus avantageux. D'autre part, l'usager maritime peut voyager en quatrième classe, dont le tarif est de 30 p. 100 plus économique que celui de la S. N. C. F.

Il faut donc avoir tout cela en mémoire lorsqu'on demande de nouveaux avantages pour les usagers des lignes de Corse, d'autant que les pouvoirs publics cherchent à diminuer au maximum la subvention autre que celle qui correspond à des charges particulières résultant des obligations de service public imposées par l'Etat aux compagnies.

La question de la carte d'abonnement mérite cependant d'être étudiée et nous en discuterons avec la Compagnie générale transatlantique. Disons que pourrait s'ensuivre un manque à gagner de l'ordre de 4 millions, alors que le déficit réel est déjà de 1 million.

M. Zuccarelli a aussi demandé les motifs de la réduction apportée à l'allocation concernant l'exploitation des lignes de Corse.

La subvention accordée pour l'exploitation de ces lignes atteignait en 1966 10 millions de francs. Elle n'est plus que de 5 millions pour 1967. Cette diminution a paru possible compte tenu des résultats que nous escomptons de l'exploitation par la Compagnie générale transatlantique d'un matériel moderne consécutif à des investissements importants.

Pour tous ceux d'entre vous, mesdames, messieurs, qu'intéressent tout particulièrement les liaisons entre la Corse et le continent, j'ajouterai que, au cours de l'année 1967, la desserte de la ligne sera assurée par le *Napoléon*, le *Fred-Scaroni*, le *Corse* et le *Comté-de-Nice*, renforcés par un cargo-garage capable de transporter 140 automobiles.

Les car-ferry Corse et *Comté-de-Nice* seront affectés durant six ou sept mois à la desserte de l'Afrique du Nord, ainsi que le cargo-garage.

En 1966, la Compagnie générale transatlantique aura utilisé pendant un certain temps les services du *Cyros* et du *Sampiero-Corso*, qui, datant respectivement de 1929 et de 1936, sont maintenant retirés du service et restitués à l'Etat pour être mis en vente.

Dès 1967, la ligne de Corse sera donc dotée de cinq navires modernes, conçus spécialement pour les relations maritimes avec le continent. Elle pourra offrir un service de qualité, capable de répondre pleinement aux aspirations, légitimes d'ailleurs, d'une clientèle en grande partie saisonnière et touristique.

Tel est le but à atteindre et que nous nous proposons effectivement d'atteindre en 1967.

Quant à l'escale de l'Île-Rousse, elle exigerait des aménagements du port.

MM. Bayle et Laurin, accompagnés d'une délégation, étaient venus m'entretenir de la desserte de Toulon. Les efforts demandés ont été accomplis cette année. J'avais indiqué qu'il s'agissait d'une expérience. Les résultats n'en sont pas encore connus. C'est seulement après leur examen que nous déciderons de la poursuite de l'expérience.

MM. Orvoën, Godefroy, Bourdelles et Michaud ont traité de la réglementation du chalutage côtier, question qui nous tient particulièrement à cœur puisque ce sont les conditions mêmes de travail des petits pêcheurs qui sont en cause.

Les travaux des organismes scientifiques nationaux et internationaux ont fait apparaître, depuis de nombreuses années, le caractère nocif de l'utilisation des chaluts dans les zones de hauts fonds qui bordent le littoral et où les poissons passent une grande partie de leur vie.

Le département de la marine marchande a donc mis à l'étude une nouvelle réglementation du chalutage côtier, prévoyant d'importantes restrictions à l'emploi de cette méthode de pêche en deçà des trois milles marins de la laisse de basse mer.

Toutefois, cette activité constituant la principale ressource de nombreuses communautés de pêcheurs artisans, une interdiction immédiate de pratiquer le chalutage les mettrait dans l'impossibilité de gagner leur vie. Une série de dispositions sont donc prévues afin de permettre à ces pêcheurs de poursuivre une activité.

M. Michaud a évoqué le problème des radiobalises de localisation de sinistre. Il est effectivement assez difficile à résoudre car les frais qui incomberaient de ce fait aux petits armateurs sont élevés.

Mais nous sommes soumis en la matière à un accord international dans le cadre de l'I. M. C. O.

Les chiffres avancés par M. Michaud quant au prix des engins sont exacts. Ils se rapportent à la radiobalise, au récepteur de veille et au goniomètre. En fait, un certain nombre de bâtiments étaient déjà organisés en fonction de l'un ou l'autre de ces matériels. Tous n'ont donc pas à faire l'acquisition de l'ensemble de ces appareils, mais un grand nombre d'entre eux ont à compléter leur équipement. Il est vrai aussi que cela représente une certaine dépense.

On peut regretter que ce matériel provienne d'une seule source, mais tous les essais, tous les contrôles rigoureux qui ont été effectués tant par la direction des services radio-électriques que par la marine marchande en garantissent la qualité.

Il me semble que si l'on compare l'effort financier demandé à la certitude de sauvegarder des vies humaines, le sacrifice après tout en vaut la peine.

Comme M. Collette, M. Michaud a insisté sur la nécessité d'associer les professionnels à l'élaboration d'une politique des pêches. Qu'il s'agisse de la politique commune de Bruxelles ou de notre politique nationale, nos contacts avec les armements, les artisans, les organisations syndicales sont très fréquents. Le secrétaire général de la marine marchande, les directeurs de la marine marchande ou moi-même, tous nous avons des contacts multiples, chaque semaine, avec les professionnels.

On ne saurait envisager d'organiser la pêche sans les professionnels, d'autant que les problèmes qui se posent sont différents selon qu'il s'agit de la pêche à Boulogne, par exemple, de la grande pêche à la morue, de la pêche hauturière pratiquée dans certains ports ou bien de la pêche artisanale.

A propos de la retraite des marins et des pensions de veuves, problèmes difficiles qui intéressent tout le monde, on m'a questionné sur le rattrapage des salaires forfaitaires préconisé par la commission Forner.

En 1963, date de ses travaux, la commission Forner a constaté un décalage entre l'évolution des salaires réels et celle des salaires forfaitaires institués en 1948. Elle a noté que le taux des écarts entre les salaires réels et les salaires forfaitaires paraissait être de 15 à 20 p. 100 des salaires forfaitaires et que pour certaines catégories, ce taux s'écarte sensiblement de cette moyenne. En effet, les salaires réels afférents à certaines fonctions ont augmenté proportionnellement plus que ceux attribués à d'autres, alors que les salaires forfaitaires ont été majorés de façon sensiblement analogue pour toutes les catégories.

Les mesures de rattrapage qui ont été prises ont représenté un élément positif de l'amélioration de la situation des retraités de l'établissement national des invalides de la marine. Elles n'ont toutefois pas résolu de façon uniforme le problème posé, puisque les unes n'ont concerné qu'une partie des catégories et que d'autres n'ont pas bénéficié aux marins déjà retraités lors de leur adoption. C'est dire que nous accordons la plus grande attention aux conclusions du rapport établi par la commission Forner et que la commission *ad hoc* constituée au sein du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine et à laquelle l'administration a fourni tous les éléments en sa possession, en tiendra compte.

M. Dumortier m'a fait remarquer que les crédits avaient été décidés bien tard. Je lui répondrai que mieux vaut tard que jamais. (Sourires.)

En ce qui concerne les syndics et les gens de mer, leur problème sera étudié au sein de la commission de réforme des services extérieurs qui est au travail. Les travaux seront terminés à la fin de l'année. Interviendront ensuite des décisions sur l'ensemble qui, je le répète, seront mesurées.

Nous avons parfaitement conscience — cela va de soi — de la nécessité où nous sommes de réserver la plus grande attention à ces problèmes humains. C'est dans la mesure où nous aurons sur nos côtes des hommes de qualité, pouvant éventuellement opérer des arbitrages, que nous aurons une situation sociale meilleure. Il y va de l'intérêt de tous.

Des économies — mais peu — peuvent être réalisées, mais c'est bien plus une question d'organisation qui est en jeu.

M. Orvoën m'a posé la question précise suivante concernant les sociétés d'investissement et de développement régional des industries de la pêche : est-il exact qu'une seule S. I. D. R. I. P. a bénéficié de tous les avantages ?



On peut dire qu'il y a une S. I. D. R. I. P. qui a principalement bénéficié d'avantages, celle de Boulogne. On sait qu'il existe quatre S. I. D. R. I. P. : Boulogne, Lorient, Concarneau, La Rochelle. Si celle de Concarneau n'a pu en profiter, c'est parce que, au moment où les projets ont été présentés, elle ne satisfaisait pas à certaines règles édictées par le ministre des finances.

Dans l'avenir, qu'il s'agisse de Lorient, de La Rochelle, de Concarneau ou de Boulogne, il faudra, pour bénéficier des avantages dont nous avons parlé ce soir, que des sociétés financières d'armement soient constituées. Ceux qui sont intéressés par ce problème ne doivent pas perdre de vue cet aspect du problème. Autrement dit, les avantages qui seront accordés iront de pair avec des regroupements, avec une organisation financière meilleure, sinon ils ne seront pas consentis. Il va de soi que tous les ports seront à égalité.

Certes, le Gouvernement — et tel est bien mon désir — est disposé, comme on l'a demandé, à travailler en plein accord avec la profession, mais, de leur côté, il faut aussi que les professionnels nous aident afin que, dans un avenir que nous souhaitons proche et dans des conditions que nous estimerons possibles, la pêche trouve en France la place qu'elle doit avoir.

En résumé, nous sommes en droit de dire qu'en ce qui concerne la construction des navires, nous avons fait de très gros progrès : les chiffres sont là pour le prouver. Nous sommes également en droit de penser qu'en ce qui concerne l'armement, les commandes qui ont été passées prouvent un élan de prospérité.

En ce qui concerne la pêche, disons que les chiffres importants que nous avons avancés ce soir devront être l'amorce de la grande politique des pêches que nous souhaitons. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. le président.** Nous allons passer maintenant au vote des crédits de la marine marchande ainsi que des articles 48 et 49 qui s'y rapportent.

Sur le titre III de l'état B, la parole est à M. Bourdellès.

**M. Pierre Bourdellès.** Notre collègue, le président Pleven, qui n'a pas pu intervenir dans ce débat en raison de la limitation du temps accordé à notre groupe, m'a chargé de donner son avis sur ce titre III relatif à l'inscription maritime.

Comme notre rapporteur M. Christian Bonnet, nous nous étonnons qu'une réduction de 500.000 francs ait été opérée sur les crédits de l'inscription maritime, avec pour seule justification la phrase suivante : « Abattement provisionnel correspondant à des réductions d'effectifs en cours d'année, rendues possibles par la réforme, actuellement à l'étude, des services extérieurs de la marine marchande ».

Comment peut-on, d'une manière aussi désinvolte, préjuger les conclusions d'une commission qui n'a pas commencé son travail, conclusions qui devraient en toute logique être soumises à l'appréciation du Parlement ?

Ne pourriez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, puisqu'il en est encore temps, déposer une lettre rectificative pour le rétablissement de ce crédit jusqu'à l'adoption de la réforme en cause, réforme dont on peut déjà dire qu'elle aurait pour fâcheux effet, en réduisant le nombre des quartiers de l'inscription maritime, d'accroître encore le malaise qui règne dans les milieux maritimes ? (Applaudissements sur divers bancs.)

**M. le président.** La parole est à M. de Rocca Serra.

**M. Jean-Paul de Rocca Serra.** Monsieur le secrétaire d'Etat, en l'absence de mon collègue Zuccarelli souffrant, je tiens à vous remercier des longues explications que vous avez bien voulu nous donner au sujet de la desserte maritime de la Corse.

Nous sommes heureux d'apprendre que l'effort de modernisation de la flotte sera poursuivi. Je ne puis, on m'en excusera, vous suivre entièrement dans votre analyse concernant le prix des transports et je regrette aussi de ne pas avoir entendu votre réponse sur la question qui me paraît la plus importante : celle de savoir quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour prémunir notre île contre les conséquences désastreuses qu'aurait le renouvellement des grèves du personnel de la Compagnie générale transatlantique pendant la saison touristique.

Le monopole du pavillon créé à l'Etat une obligation qu'il ne peut éluder : la continuité des services maritimes doit être assurée en toute circonstance.

Je conçois que, pour des raisons d'ordre social, que j'apprécie hautement, on ne puisse à la légère parler de réquisition ; je conçois également que l'on hésite à envisager une réforme de la réglementation du droit de grève. Mais ce qui importe, c'est

qu'en permanence, et notamment pendant la saison touristique, des services maritimes de remplacement soient prévus et puissent être mis en place sans délai. Quoi qu'il arrive, il faut que soit assurée la continuité de la desserte maritime. (Applaudissements.)

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

Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre III de l'état B concernant le ministère de l'équipement (V. — Marine marchande) au chiffre de 5.428.938 francs.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

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

**M. le président.** Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre IV de l'état B concernant le ministère de l'équipement (V. — Marine marchande) au chiffre de 10 millions 557.101 francs.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère de l'équipement (V. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 6.460.000 F.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère de l'équipement (V. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 5.160.000 francs.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère de l'équipement (V. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 257.540.000 F.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère de l'équipement (V. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 88.639.000 francs.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

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

[Article 48.]

**M. le président.** « Art. 48. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1967 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955, relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 48.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

(L'article 48, mis aux voix, est adopté.)

[Article 49.]

**M. le président.** « Art. 49. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 49 de la loi n° 64-1279 du 23 décembre 1964 sont ainsi modifiées et complétées :

« 1967.....	239.800.000 F
« 1968.....	83.000.000 F
« 1969.....	74.000.000 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 49.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre.

(L'article 49, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement concernant la marine marchande.

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

— 2 —

## DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Lucien Meunier un avis présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi de finances pour 1967. — Office de radiodiffusion-télévision française (n° 2044).

L'avis sera imprimé sous le numéro 2095 et distribué.

J'ai reçu un avis présenté au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi de finances pour 1967 (n° 1044), Affaires étrangères : 1<sup>re</sup> partie : affaires étrangères, par M. René Ribière ; 2<sup>e</sup> partie : relations culturelles, par M. Xavier Deniau ; 3<sup>e</sup> partie : Algérie, par M. Jacques Mer.

L'avis sera imprimé sous le numéro 2096 et distribué.

— 3 —

## DEPOT D'UN PROJET DE LOI REJETE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi relatif à la suppléance du magistrat chargé du service de la juridiction de droit commun instituée sur le territoire des îles Wallis et Futuna, adopté par l'Assemblée nationale le 27 juin 1966 et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en première lecture par le Sénat au cours de sa séance du 20 octobre 1966.

Le texte du projet de loi rejeté sera imprimé sous le numéro 2092, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 4 —

## ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 24 octobre, à quinze heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1967, n° 2044 (rapport n° 2050 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

— Intérieur et rapatriés : (annexe n° 21, M. Edouard Charret, rapporteur spécial ; avis n° 2092 de M. Zimmermann, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 22 octobre, à zéro heure quarante minutes.)

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

## Erratum.

au compte rendu intégral de la séance du 16 juin 1966.

Ordre des pharmaciens, L. n° 515.

Page 2112, 1<sup>re</sup> colonne, article 2, dernière ligne :

Au lieu de : « ... au point de vue disciplinaire »,

Lire : « ... au point de vue disciplinaire ».

## Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 48 du règlement est convoquée par M. le président pour le mercredi 26 octobre 1966, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE  
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

## QUESTION ORALE AVEC DEBAT

21770. — 21 octobre 1966. — M. Massot rappelle à M. le ministre de l'agriculture que les départements des Basses-Alpes et des Hautes-Alpes font partie de la Société d'économie mixte du canal de Provence et de l'aménagement de la moyenne Durance ; que c'est à la demande même de M. le ministre de l'agriculture que ces deux départements situés en amont de la future réserve de Sainte-Croix-du-Verdon ont été intégrés dans cette société d'aménagement régional. Il s'étonne qu'aucun crédit ne soit prévu au chapitre 61-61 du budget du ministère de l'agriculture pour ces deux départements des Hautes et Basses-Alpes. Il lui demande : 1° sur quels crédits ces deux départements peuvent compter pour réaliser leur programme d'équipement (notamment en matière d'irrigation) qui doit être intégré dans le programme d'aménagement régional en complément des opérations propres du canal de Provence ; 2° si des crédits ont été attribués à ces deux départements sur les dotations de l'hydraulique agricole prévues au chapitre 61-60 du budget de l'agriculture.

## QUESTION ORALE SANS DEBAT

21744. — 21 octobre 1966. — M. Cassagne expose à M. le Premier ministre que, lors de son intervention télévisée du 26 septembre dernier, il a annoncé son « intention de présenter un plan général de réforme de la sécurité sociale dans un grand débat devant une Assemblée nouvelle, édue pour cinq ans ». Il a même précisé « qu'on augmentera un peu les recettes et qu'on diminuera un peu le régime des prestations », ajoutant que les parlementaires seraient « parfaitement informés, ainsi que toutes les organisations syndicales et autres ». Il lui demande : 1° s'il n'estime pas correct d'informer les Français avant les élections législatives, et non après, du détail de ses intentions en matière de réforme de la sécurité sociale ; 2° de quelle manière il pense augmenter les recettes ; 3° quelles prestations il entend diminuer.

## QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler des éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

21745. — 21 octobre 1966. — M. Bernard Muller expose à M. le Premier ministre les légitimes inquiétudes de l'ensemble de la population du département de la Loire devant la dégradation qui se manifeste dans la situation économique de ce département. L'avenir des houillères du bassin de la Loire, la situation de la métallurgie de la Loire, caractérisée par l'importance de la sous-traitance, et pour laquelle les projets de fusion de la C. A. F. L. paraissent particulièrement inquiétants, le marasme dans certaines branches du textile, la disparition de services administratifs importants, constitués autant d'éléments qui contribuent à assombrir l'avenir de ce département et soulèvent des craintes justifiées de voir se produire dans les prochaines années de nombreuses suppressions d'emplois. Conscient du caractère particulièrement grave et douloureux des conséquences sociales que cette situation risque d'amener à brève échéance au cours des toutes prochaines années, il lui demande quelles mesures effectives il compte prendre pour remédier à cet état de choses. Ces mesures indispensables devraient

être mises très rapidement en pratique et porter sur de nombreux domaines. Parmi elles, le développement d'un enseignement supérieur étendu dans le département, l'amélioration des moyens de communication et en particulier la réalisation rapide de l'autoroute Rive-de-Gier—Givors et Saint-Etienne—Veauche dès les premières années du V<sup>e</sup> Plan, la rénovation poussée de l'habitat sur toute l'étendue du territoire départemental, l'implantation d'industries nouvelles et une aide pour la modernisation et la reconversion éventuelle de celles déjà existantes, semblent de toute première importance.

**21746.** — 21 octobre 1966. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que la C. R. I. C. A. F. (Caisse de retraites des industriels et commerçants des Alpes françaises) exige que lui soient rattachés pour le paiement des cotisations de retraite vieillesse les débardeurs en forêt dont la profession consiste dans le décapage et la mise sur chargeoir des grumes. Il lui précise que, dans certains départements, des commissions mixtes de sécurité sociale ont estimé que les débardeurs en forêt devaient être affiliés au régime agricole. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de donner toutes instructions utiles pour que ces professionnels soient, comme il est normal, rattachés aux caisses centrales de mutualité agricole.

**21747.** — 21 octobre 1966. — **M. Jean Lainé** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'impossibilité dans laquelle se trouvent un certain nombre d'agriculteurs, désireux de cesser leur exploitation, de bénéficier des dispositions du décret n° 63-1207 du 4 décembre 1963, relatif aux conditions d'attribution de l'indemnité viagère de départ — il lui signale, à titre d'exemples : 1° le cas d'un fermier, locataire de plusieurs parcelles de terres, à qui l'administration n'accorde pas le paiement de l'indemnité, car un des propriétaires refuse de consentir un bail au successeur de l'intéressé ; 2° le cas d'un cultivateur exploitant 22 hectares, qui ayant cédé son exploitation à un jeune agriculteur, a conservé pour son usage personnel 1 hectare 30 ares et qui pour cette raison s'est vu refuser le règlement de l'indemnité ; 3° le cas d'un vétérinaire qui ayant conservé pour y élever des chevaux, 5 hectares sur un total de 60 hectares, dont il était propriétaire avec d'autres personnes, a de ce fait empêché le fermier cédant de bénéficier de l'indemnité, la législation exigeant la cession de la totalité de l'exploitation — il souligne le fait qu'il est absolument injuste de généraliser ceux des cédants dont l'exploitation ne sera pas pour des raisons absolument indépendantes de leur volonté, intégralement reprise par un nouvel exploitant ou qui auront conservé un minimum de terrain indispensable pour la production de fruits et de légumes uniquement destinés à la consommation familiale, il lui demande s'il n'estime pas équitable d'apporter au texte précité toutes modifications utiles afin que tout agriculteur se retirant au profit de jeunes cultivateurs puisse bénéficier de l'indemnité viagère de départ, à la seule condition que le nouvel exploitant cultive une superficie de terre supérieure au minimum de rentabilité fixé par arrêté préfectoral.

**21748.** — 21 octobre 1966. — **M. Longueue** expose à **M. le Premier ministre** que les décrets à intervenir pour l'application de la loi n° 66-482 du 6 juillet 1966, modifiant et complétant la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine n'ont pas encore été promulgués. Or, **M. le garde des sceaux**, lors du débat du 17 juin 1966 à l'Assemblée nationale, avait donné l'assurance d'une parution prochaine de ces décrets. Il lui demande s'il peut lui indiquer à quel stade en est la procédure de préparation des textes et plus spécialement de celui qui concerne la protection des appellations des porcelaines et émaux de Limoges.

**21749.** — 21 octobre 1966. — **M. Raoul Bayou** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur certaines imprécisions concernant les attributions des sous-directeurs de C. E. S. La circulaire du 17 octobre 1963 qui définit leurs fonctions dit seulement que « le sous-directeur est l'adjoint du directeur de C. E. S. dans l'exercice de ses fonctions de direction et d'éducation pour toutes les classes et dans le contrôle de l'activité pédagogique des sections M 2, T et P. Les sous-directeurs gardent un contact permanent avec l'enseignement en assurant un service partiel de professeur comme l'a prévu leur statut de directeur de C. E. G. ». Il lui demande, en conséquence : 1° quelles sont les attributions et les obligations du sous-directeur lorsque le C. E. S. comporte un internat ; 2° dans quelles conditions le principal et le sous-directeur peuvent être dispensés du service d'enseignement ; 3° dans le cas d'un C. E. S. mixte de 1.400 élèves si l'existence d'un seul sous-directeur n'est pas insuffisant et s'il n'y aurait pas lieu de prévoir aussi une sous-directrice.

**21750.** — 21 octobre 1966. — **M. Fil** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que la loi n° 64-1339 du 26 décembre 1964 accorde une majoration de 10 p. 100 du montant de la retraite à des fonctionnaires ayant élevé trois enfants jusqu'à l'âge de seize ans. Toutefois cette disposition ne s'applique pas aux fonctionnaires civils et militaires retraités avant le 1<sup>er</sup> décembre 1964, à l'exception des titulaires de pension d'ancienneté. Il lui demande s'il ne lui paraît pas équitable de mettre fin à cette discrimination qui frappe des retraités ayant accompli les mêmes efforts pour élever leurs enfants que les bénéficiaires de la loi.

**21751.** — 21 octobre 1966. — **M. Raoul Bayou** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les instituteurs ou institutrices éliminés de la liste d'aptitude aux emplois de directeur de collèges d'enseignement général dans l'Hérault n'ont pas été informés des raisons de leur élimination. Cette situation a créé un malaise certain chez les enseignants. Il lui demande s'il n'entend pas envoyer les instructions nécessaires aux recteurs d'académie afin que ceux-ci informent les instituteurs et institutrices éliminés de la liste d'aptitude aux emplois de directeur de collège d'enseignement général, des raisons de leur élimination de cette liste.

**21752.** — 21 octobre 1966. — **M. Commenay** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que par question posée au *Journal officiel* du 18 décembre 1964 ; il avait attiré l'attention de son prédécesseur sur le fait que la fixation du prix du quintal de maïs à 44,60 F à compter de 1967 dans l'ensemble de la Communauté européenne, avait causé une très vive déception aux producteurs français. Il lui avait signalé que la fixation de ce prix, correspondant sensiblement au niveau des cours français de l'époque, empêcherait toute majoration ultérieure et qu'une baisse risquerait de s'en suivre. Il avait fait encore valoir que le prix indicatif retenu par l'accord de Bruxelles n'étant valable que dans la zone la plus déficitaire (Duisburg), il en résulterait que les prix dérivés seraient d'autant plus faibles que la zone de production serait plus éloignée de la zone de consommation, ce qui désavantagerait singulièrement les producteurs du Sud-Ouest. Enfin, il avait relevé que dans l'accord de Bruxelles, la présence de clauses dérogatoires consenties à l'Italie contribuerait à offrir des possibilités anormales à la concurrence américaine. Il lui avait demandé en conclusion de réserver à la production française de maïs une meilleure place dans l'économie européenne et d'accorder aux producteurs nationaux un prix rémunérateur, conformément à la loi d'orientation. Par réponse parue au *Journal officiel* du 13 mars 1965, le ministre de l'agriculture lui faisait savoir que : 1° lors des discussions de Bruxelles, sous l'effet des requêtes italiennes, il fut décidé que le prix indicatif unique du maïs se situerait entre les prix extrêmes du maïs, celui du maïs français 44,40 F le quintal et celui du maïs italien 34,13 F ; 2° le Gouvernement français suivait de près la question relative à la fixation des prix futurs des céréales au stade du marché unique, qu'il s'efforcerait d'obtenir un relèvement du prix du maïs et qu'il veillerait, en fin, à ce que le régime fiscal des taxes et des redevances applicables aux céréales soient allégées au maximum pour le maïs. Malgré l'engagement contenu au paragraphe 4 ci-dessus rappelé et en dépit des légitimes revendications des producteurs tendant à ce que le prix du maïs s'établisse à 108 p. 100 du prix de l'orge, le décret n° 66-765 du 14 octobre 1966 vient d'entériner les chiffres désavantageux arrêtés à Bruxelles le 15 décembre 1964 (prix indicatif dans la zone excédentaire : 40,05 F ; prix d'intervention de l'O. N. I. C. : 38,05 F). Reprenant les motifs de sa question du 18 décembre 1964 il attire instamment son attention sur le grave préjudice causé par ce récent décret aux producteurs de maïs. Il lui demande : 1° s'il n'envisage pas d'engager sans délai, des négociations à l'effet de reviser, en hausse, les prix résultant de l'accord de Bruxelles ; si compte tenu des lenteurs d'une éventuelle négociation, il n'estime pas opportun d'accorder d'extrême urgence, aux producteurs de maïs, des primes spéciales leur permettant d'atteindre le juste prix réclamé par leurs organisations syndicales (108 p. 100 du prix de l'orge).

**21753.** — 21 octobre 1966. — **M. André Rey** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** la situation des écoles maternelles déjà difficile dans les locaux inadaptes à des effectifs pléthoriques rendant impossible tout enseignement préscolaire. La généralisation du recul d'âge d'admission des élèves (on refuse les enfants de 2 à 3 ans) pose un problème social pour les familles dont les parents travaillent. Il souligne le caractère aléatoire du système des listes d'attente en vue d'une admission ultérieure, qui peut ne pas être possible de toute l'année scolaire. Il en est ainsi dans de nombreuses écoles de Toulouse et du département de la Haute-Garonne. Il lui demande de préciser : 1° quels sont les textes qui permettent ainsi de limiter les admissions ; 2° les solutions qu'il pense pouvoir prendre d'urgence pour faire face à une telle situation.

**21754.** — 21 octobre 1966. — **M. Charret** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en vertu de l'article 154 du code général des impôts, le salaire du conjoint de l'exploitant individuel marié sous un régime de communauté est déductible dans la limite de 1.500 F par an, à condition que soient acquittées les cotisations de sécurité sociale et le versement forfaitaire. Il lui demande quel montant doit être déclaré sur les déclarations annuelles 2042: la somme de 1.500 F diminuée de toutes les charges sociales supportées effectivement par le salarié, correspondant à son salaire réel (sécurité sociale + retraite complémentaire...), ou bien la somme de 1.500 F diminuée d'une quote-part des charges sociales dans la proportion salaire réel salaire déductible, ou bien, quelle autre solution admet l'administration.

**21755.** — 21 octobre 1966. — **M. Charret** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un associé d'une société de fait met gratuitement à la disposition d'un chauffeur de cet établissement un logement dont il est propriétaire et qui ne figure pas à l'actif de l'entreprise. La société de fait tient compte de cet avantage en nature accordé au salarié pour le calcul du versement forfaitaire ou des cotisations de la sécurité sociale. Il lui demande si le propriétaire du logement (et associé de fait) doit établir une déclaration n° 2044 (revenus fonciers) concernant ce logement, sachant qu'il a spécialement contracté un emprunt pour sa construction et qu'il paie régulièrement les intérêts pour cette dette. Cette situation aboutit à un déficit foncier puisqu'il n'a aucun produit à déclarer, mais uniquement des intérêts à faire valoir.

**21756.** — 21 octobre 1966. — **M. Charret** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** le cas d'une société de fait constituée entre deux frères à raison de 50 p. 100 chacun. Chacun des participants est propriétaire d'une voiture de tourisme, affectée aux besoins généraux de l'entreprise, qui figure à l'actif de l'entreprise. La voiture est immatriculée au nom de chacune des personnes physiques en question sous la rubrique conduite intérieure, comme en fait foi la carte grise. Les voitures n'étant pas immatriculées au nom de la société de fait, la société n'a donc pas à remplir la déclaration annuelle, modèle E. Il lui demande si elle peut, dans ces conditions, amortir lesdites voitures.

**21757.** — 21 octobre 1966. — **M. La Combe** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** que selon les dispositions de l'article 5 du décret du 12 janvier 1898, modifié par le décret n° 52-219 du 27 février 1952, seuls les documents ayant plus de cinquante ans de date peuvent être librement communiqués au public par les Archives nationales. Les documents ayant moins de cinquante ans de date ne sont communiqués que sur autorisation du ministre ou de l'administration dépositaire. Il lui fait remarquer que les précautions ainsi prises sont souvent gênantes et interdisent fréquemment à des chercheurs d'avoir accès à des documents nécessaires pour la réalisation de certaines études historiques. Il lui demande s'il ne peut envisager de modifier les dispositions des textes précités de telle sorte que tous les documents ayant plus de trente ans de date puissent être librement communiqués, sans qu'il soit nécessaire de demander une autorisation particulière.

**21758.** — 21 octobre 1966. — **M. Mer** rappelle à **M. le ministre de l'équipement** que le décret n° 62-1179 du 12 octobre 1962 a prévu que le permis de conduire des véhicules des catégories C, D ou E ne pouvait être accordé que sur présentation d'un certificat médical délivré à la suite d'un examen passé devant une commission médicale constituée suivant des conditions précisées par arrêté ministériel. S'agissant du permis de conduire des véhicules de la catégorie C, celui-ci doit être prorogé lorsque le conducteur atteint l'âge de trente-cinq, quarante-cinq, cinquante, cinquante-cinq et soixante ans et, ensuite, tous les deux ans lorsque les conducteurs ont dépassé cet âge. Il semble qu'un grand nombre de chauffeurs de véhicules « poids lourds » dont l'attention n'a pas été attirée sur ces dispositions relativement récentes, n'ont pas pris les mesures nécessaires pour passer, en temps opportun, la visite médicale obligatoire. De ce fait, ils se sont vu interdire la conduite de leur véhicule et actuellement les entreprises, pour cette raison, ont des difficultés à trouver du personnel qualifié titulaire du permis de conduire « poids lourds ». Afin de remédier à ces inconvénients, il lui demande s'il envisage de prendre des mesures destinées à assouplir les dispositions qui viennent d'être rappelées. Il serait, par exemple, utile d'indiquer sur le permis au moment où il est délivré, les dates auxquelles devront être passées les visites médicales ultérieures. Il semble, également souhaitable, de relever une simple contravention à l'égard des retardataires sans leur imposer une suspension de leur travail et l'obligation, pour la restitution de leur permis de conduire, d'un nouvel examen médical coûteux et long.

**21759.** — 21 octobre 1966. — **M. Peyret** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les conseillers et conseillères ménagères agricoles du ministère de l'agriculture et des organismes publics redoutent les conséquences imprévisibles pour leur avenir matériel et familial qui risquent de résulter de la suppression des directions des services agricoles et leur remplacement par une direction départementale de l'agriculture et un service d'agronomie. Les agents en cause ont une situation plus que précaire car aucun statut ne les régit et ils ne sont pas couverts par les dispositions s'appliquant aux agents de la fonction publique. Ils ne sont, en effet, liés que par un contrat renouvelable par tacite reconduction. Il lui demande s'il envisage la titularisation de ces personnels au sein d'un nouveau corps qu'il conviendrait de doter d'un statut relevant de la fonction publique.

**21760.** — 21 octobre 1966. — **M. Tricon** rappelle à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'un accord est intervenu le 2 juin 1964 entre le Gouvernement français et le Gouvernement italien au sujet du rachat forfaitaire des obligations de divers emprunts italiens émis en France. Cet accord a été approuvé par le Sénat italien le 22 mars 1966 et par la chambre des députés le 23 juin suivant. Il n'attend pour être rendu officiel que d'être contresigné par le Président de la République italienne. Il lui demande si le département des affaires étrangères ne pourrait intervenir pour que la promulgation du décret par le Gouvernement italien permette à l'accord d'entrer en application.

**21761.** — 21 octobre 1966. — **M. Valenet** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un administrateur de société anonyme de promotion immobilière, occupant des fonctions dirigeantes, déclare annuellement un revenu fiscal de l'ordre de 70.000 francs. Par ailleurs, il possède personnellement un patrimoine immobilier et des valeurs mobilières assez importants et anciens. Il lui demande: 1° si cet administrateur peut vendre une partie de son patrimoine immobilier (des appartements dont il est propriétaire depuis plus de cinq ans) et réinvestir ce capital dans les opérations immobilières nouvelles qu'il dirige et, dans ce cas, s'il pourra bénéficier de l'impôt libérateur de 25 p. 100; 2° si ce même administrateur peut vendre une partie de ses valeurs mobilières (actions de sociétés industrielles) qu'il détient depuis plus de huit ans et réinvestir ce capital dans les opérations immobilières nouvelles qu'il dirige; et s'il pourra alors bénéficier de l'impôt libérateur de 25 p. 100.

**21762.** — 21 octobre 1966. — **M. Palmero** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de lui préciser les raisons profondes pour lesquelles les titulaires de rentes viagères, garanties par l'Etat, auprès de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse sont de toutes les catégories sociales la plus défavorisée, en particulier les titulaires de rentes viagères constituées avant le 1<sup>er</sup> août 1914, dont les rentes viagères sont au coefficient 30,4, alors que les retraites vieillesse sécurité sociale constituées en 1930, en une monnaie déjà dévalorisée des quatre cinquièmes, sont au coefficient 166, et qu'en matière d'impôt sur les plus-values foncières, les prix d'achat de 1914 sont au coefficient 243.

**21763.** — 21 octobre 1966. — **M. Le Guen** demande à **M. le ministre des affaires sociales** de bien vouloir indiquer les raisons pour lesquelles il envisage d'enlever aux médecins, chirurgiens, dentistes, pharmaciens et vétérinaires possédant les diplômes requis pour l'exercice de leur profession, l'autorisation de fournir eux-mêmes à leurs clients les médicaments et les spécialités pharmaceutiques qu'ils leur ont prescrits pour la préservation ou le rétablissement de leur santé.

**21764.** — 21 octobre 1966. — **Mme de la Chevrellière** expose à **M. le ministre de l'équipement** qu'en exécution des instructions données dans une circulaire récente émanant de son ministère, les ingénieurs en chef des ponts et chaussées doivent surseoir actuellement à tout recrutement d'agents de travaux. Elle appelle son attention sur la situation qui se trouve ainsi faite à quinze jeunes gens du département des Deux-Sèvres, admis au concours d'agent de travaux le 23 juin 1966, qui se voient dans l'impossibilité d'obtenir leur nomination. Elle lui demande quelles raisons sont à l'origine de cette mesure, et s'il pense pouvoir lever prochainement une interdiction qui cause un grave préjudice aux jeunes gens admis au concours.

**21765.** — 21 octobre 1966. — **M. Jean Moulin** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative** que dans la réponse donnée à la question écrite n° 13426 du 6 mars 1965 (J. O. débats A. N. du 9 avril 1965, page 710), il ne semble pas que la

situation particulière dans laquelle se trouvent un grand nombre d'agents des P. T. T. (préposés, receveurs distributeurs, receveurs de petites classes) ait été examinée avec toute l'attention requise. Il précise que le problème posé concerne plus de 6.000 fonctionnaires des P. T. T. qui, ayant leur titularisation, ont travaillé à temps partiel pour la même administration, à titre d'auxiliaire, sans atteindre la durée journalière minimum de travail (six heures par jour) exigée pour la validité des services auxiliaires. Il paraît anormal que ces fonctionnaires subissent un préjudice du fait que leur temps de travail comme auxiliaire — fixé par l'administration des P. T. T. elle-même, dans l'intérêt exclusif du service — ne correspond pas à la règle générale en vigueur dans la fonction publique. Il fait observer que si les intéressés étaient autorisés à verser rétroactivement une retenue de 6 p. 100 sur les émoluments perçus pendant la période d'auxiliarat, le Trésor bénéficierait d'une rentrée de 4 millions de francs environ et que, dans ces conditions, l'intervention d'une mesure libérale en faveur desdits agents ne saurait soulever de difficultés budgétaires. Il lui demande s'il n'estime pas équitable de remettre ce problème à l'étude, en liaison avec le ministre des P. T. T., et d'examiner si la durée minimum de six heures ne pourrait être réduite à cinq heures lorsqu'il s'agit d'anciens auxiliaires titularisés dans l'administration qui leur a imposé une durée journalière inférieure à six heures.

21766. — 21 octobre 1966. — M. Nessler expose à M. le ministre des affaires sociales que les donneurs de sang sont tenus de payer les transfusions de sang dont ils pourraient avoir besoin. Dans la plupart des cas, cette dépense est d'ailleurs intégralement remboursée par la sécurité sociale. Toutefois, certaines catégories professionnelles (commerçants, artisans) ne bénéficiaient pas de cette prestation. Il lui demande si la nouvelle législation qui va entrer en vigueur mettra un terme à cette anomalie d'autant plus fâcheuse qu'elle frappe des donneurs bénévoles qui ne tirent aucun avantage de leur don.

21767. — 21 octobre 1966. — M. Neuwirth expose à M. le Premier ministre que les décisions prises par différents conseils inter-ministériels et prévoyant le classement en zone 2 de l'agglomération stéphanoise, la reconnaissance de la vocation de Saint-Etienne à l'enseignement supérieur, l'annonce de la réalisation de l'autoroute Givors-Firminy et des travaux de restructuration de la ville, et la création d'un bureau d'industrialisation, ont suscité de grands espoirs parmi la population inquiète, à juste titre, des conséquences de la reconversion des houillères, des concentrations d'industries conduisant à des suppressions d'emplois, et des dangers de la sous-traitance. Il lui demande quelles mesures concrètes sont envisagées pour mettre rapidement en œuvre les moyens indispensables à la réalisation des mesures annoncées.

21768. — 21 octobre 1966. — M. Paul Rivière demande à M. le ministre de l'économie et des finances quels sont les textes qui définissent les pouvoirs du contrôleur d'Etat d'une société d'économie mixte et comment s'articulent ces pouvoirs et ceux dont disposent, d'une part, le conseil d'administration de la société considérée, d'autre part, le commissaire du Gouvernement près de cette société, notamment en matière d'élaboration et d'application du budget de la société.

21769. — 21 octobre 1966. — M. Arthur Richards expose à M. le ministre de l'économie et des finances que l'article 35 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales précise que le capital des sociétés à responsabilité limitée doit être de 20.000 F et que s'il est inférieur il devra être ajusté dans le délai d'un an. Il lui demande si en ce qui concerne les droits sur les augmentations de capital, il a été prévu, en raison de l'obligation ci-dessus rappelée, un taux réduit ou bien si c'est le droit habituel qui sera exigé et dans ce dernier cas quel en est le montant.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des quatre séances  
du vendredi 21 octobre 1966.

1<sup>re</sup> séance : page 3689. — 2<sup>e</sup> séance : page 3713. — 3<sup>e</sup> séance : page 3715  
4<sup>e</sup> séance : page 3739

PRIX : 0.75 F