

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

COMPTE RENDU INTEGRAL — 32^e SEANCE

1^{re} Séance du Jeudi 31 Octobre 1968.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1969 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3775).

Transports. — III. — Marine marchande.

MM. Bonnet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Miossec, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Dumortier, le rapporteur spécial, Bourdellés, Chamant, ministre des transports ; Cermolacce, Lejeune, Jean-Claude Petit, Carpentier, Arnaud, Achille-Fould, Bayle, Laudrin.

MM. le ministre des transports, Achille-Fould.

Etat B.

Titre III. — Adoption des crédits.

Titre IV. — Adoption des crédits.

Etat C.

Titre V. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Titre VI. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Art. 74. — Adoption.

Renvol de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 3792).

PRESIDENCE DE M. RENE LA COMBE,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— I —

LOI DE FINANCES POUR 1969 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341, 359).

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (Section III, Marine marchande).

Je rappelle les chiffres des états B et C.

TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

ETAT B

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

« Titre III : + 2.817.286 francs ;

« Titre IV : + 22.040.800 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme : 8.940.000 francs ;
- « Crédits de paiement : 6.270.000 francs. »

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

- « Autorisations de programme : 293.110.000 francs ;
- « Crédits de paiement : 144.260.000 francs. »

Le débat a été organisé comme suit :

- Gouvernement, 40 minutes ;
- Commissions, 25 minutes ;
- Groupe de l'union des démocrates pour la République, 20 minutes ;
- Groupe des républicains indépendants, 20 minutes ;
- Groupe de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, 25 minutes ;
- Groupe communiste, 10 minutes ;
- Groupe Progrès et démocratie moderne, 10 minutes ;
- Isolés, 5 minutes.

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

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, l'atmosphère intime et feutrée de ce matin d'avant Toussaint ne se prête pas aux débordements oratoires et sans doute est-ce mieux ainsi. Sans doute pourrions-nous davantage instaurer un échange — le mot « dialogue » étant par trop employé pour qu'on n'en ait pas finalement la nausée — un échange de vues sur les points essentiels.

Il n'est pas dans mon propos de présenter un rapport exhaustif ; j'attends plutôt de vous, monsieur le ministre — puisque je crois savoir que vous avez eu connaissance des rapports de la commission des finances et de la commission de la production et des échanges — des réponses aux questions que se sont posées les commissions respectives.

En ce qui me concerne, j'ai à vous faire part des préoccupations de la commission des finances.

Après avoir rendu justice sur le plan moral comme sur le plan matériel au corps des administrateurs des affaires maritimes, j'insisterai sur la nécessité de doter les services dits extérieurs de la marine marchande des moyens qui aujourd'hui leur font cruellement défaut.

Les effectifs du personnel d'encadrement sont insuffisants. Savez-vous que dans des quartiers aussi importants que Concarneau et Douarnenez il n'y a pas d'officiers d'administration ? Que certaines unités naviguent sans avoir été vraiment vérifiées et, certaines, sans permis ? Que les retards s'accumulent en matière de cadastre conchylicole ? Que la police des pêches et de la navigation est pratiquement abandonnée sur la plus grande partie du littoral ?

Les crédits d'entretien sont tout aussi insuffisants : ceux d'entretien des immeubles ont diminué par rapport à 1960 ; ceux d'entretien du parc automobile sont au même niveau qu'en 1960. Comme les véhicules datent généralement de la même époque, et que les frais d'entretien ont augmenté par conséquent sensiblement, vous pouvez mesurer à quel point ces crédits sont insuffisants !

Dans certains directions, et c'est le cas notamment dans l'une que je connais bien et pour cause, les crédits ouverts pour le téléphone sont inférieurs de moitié aux besoins réels reconnus !

A tout cela s'ajoute la pénurie de vedettes : il n'y a pratiquement plus, je le répète, de police des pêches et de la navigation en zone littorale.

A cet égard, nous souhaiterions, monsieur le ministre, obtenir l'assurance que vous entendez mettre un terme à une situation dont vous percevez tout le premier qu'elle deviendrait intolérable si elle ne trouvait pas de solution dans le projet de budget pour 1970.

Si je passe à l'armement au commerce, je dois vous faire part de la double préoccupation de la commission des finances face à la dégradation de la situation des armements que j'ai décrite dans mon rapport écrit. Elle souhaite, d'une part, que soit établi un plan de relance spécifique des investissements de l'armement au commerce, investissements qui ne peuvent s'accommoder des mesures en faveur des investissements en général prises il y a un mois par le Parlement. Elle souhaite, d'autre part, que le Gouvernement s'attache résolument à rechercher une entente dans le cadre communautaire avec les pays dont le pavillon est appelé à souffrir, comme le nôtre, de l'essor prodigieux, brutal, d'une flotte qui peut se permettre d'ignorer les impératifs du prix de revient.

L'harmonisation des législations, dans des domaines aussi délicats que le droit au pavillon et l'armement proprement dit du navire, c'est-à-dire le statut du marin, pose des problèmes complexes dont la solution sera rendue encore plus difficile par les réticences néerlandaises à s'engager dans la voie d'une réglementation maritime commune. Mais, au fur et à mesure que le Marché commun devient une réalité concrète et que les menaces venues de l'Est étendent, dans le trafic mondial, la part des pavillons privilégiés grâce à des artifices, cette réglementation commune s'imposera quelles que soient les difficultés qu'il faille surmonter. Et si les négociations doivent être longues et ardues, ce doit être, non pas un motif pour les différer, mais une incitation au contraire à les engager le plus rapidement possible.

Dans un passage de mon rapport, j'ai insisté, monsieur le ministre, sur la nécessité de venir en aide au petit cabotage. Il y a place en France pour une flotte d'environ cent caboteurs de moins de 500 tonneaux. Cette flotte se montait à 48 unités au début de 1968, mais 11 d'entre elles ont disparu. La commission des finances insiste pour que, par préciput, soit réservée sur les crédits d'aide sélective à l'armement une part qui permette à cette flotte de petits caboteurs de remplir son rôle dans la Communauté.

Le problème des entreprises nationales fait l'objet de longs développements dans mon rapport. Cette analyse était tout indiquée en raison, d'une part, de l'intérêt porté par M. le Premier ministre au redressement de la situation des entreprises nationales dans leur ensemble et, d'autre part, de la situation financière de nos deux entreprises nationales.

La commission des finances ne refuse pas d'aider le Gouvernement dans sa tâche difficile de désinvestissement de certains navires à passagers, mais elle lui demande en contrepartie — mon rapport comporte tous les détails — de tenir les engagements qu'il avait librement souscrits en signant les conventions, notamment ceux contenus dans l'article 5 qui prévoit un ajustement de la subvention lorsque certaines conditions sont réunies ; or elles l'ont été en 1965, en 1966, en 1967 et elles le seront encore, hélas ! en 1968.

Les sommes en cause seront au 31 décembre 1968 de l'ordre de 125 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique et de 65 millions pour les Messageries maritimes. La situation financière de ces deux compagnies s'est profondément dégradée depuis quelques années ; elles ne peuvent pas faire face avec leurs seules ressources aux nécessités de la conversion qui seule permettrait, dans la grande mutation économique et technique que nous vivons, le maintien d'un certain nombre d'emplois.

Non pas que nous ignorions les efforts que ces compagnies doivent faire sur elles-mêmes, ni la nécessité pour elles de développer davantage l'esprit d'entreprise. En particulier, il est frappant de constater que les Messageries maritimes ont obtenu en Extrême-Orient, dans le cadre de deux conférences, des droits de fondateur, tout comme la Grande-Bretagne, et que le nombre de leurs « touchées » est inférieur de près de 90 p. 100 à celui des Britanniques.

Nous n'ignorons pas non plus qu'il existe au sein de ces deux compagnies un problème d'effectifs sédentaires, effectifs trop souvent pléthoriques, hérités d'une période caractérisée par le trafic important de la guerre d'Indochine et des événements d'Algérie. Si ces trafics ont cessé, les hommes demeurent, protégés par un statut dont nous devons sur le plan du personnel sédentaire bien concevoir la lourdeur.

Il est difficile à cet égard d'accuser les dirigeants de manquer d'esprit d'initiative — ce qui a été vrai parfois — et de leur refuser en même temps tout moyen de se libérer du carcan à l'intérieur duquel ils doivent exercer leur activité et d'une tutelle trop souvent tatillonne.

Je sais que certains dirigeants ont réclamé, dans une note adressée au Premier ministre et à vous-même, monsieur le

ministre, plus d'initiative, étant entendu qu'ils sont disposés à assumer davantage de responsabilités. C'est la voie dans laquelle je crois que M. le Premier ministre souhaite engager les entreprises nationales. La commission des finances, pour sa part, est tout à fait d'accord pour qu'il en aille ainsi dans le secteur qui concerne votre tutelle.

En ce qui concerne le secteur des pêches maritimes, vous avez hérité d'une situation difficile, monsieur le ministre. Il vous appartient maintenant de sauver ce qui peut être sauvé de ce secteur. C'est précisément dans les régions où les difficultés dans le secteur de l'emploi sont les plus grandes, — le Midi-Côte d'Azur et la Bretagne — que le problème de l'avenir de nos pêches se pose avec le plus d'acuité.

La plupart des pays d'Europe ont, au lendemain des accords Dillon, qui ont constitué pour notre pêche maritime une véritable catastrophe à terme, développé des systèmes d'aide, dans lesquels nous ne nous sommes engagés que par la suite, et très timidement. Il vous appartient aujourd'hui, avec la connaissance que vous avez acquise du dossier, et avec vos talents de négociateurs, de rattraper tout le retard que nous accusons en la matière. Cette tâche sera difficile. Mais ces jours derniers, M. Simonnet, venu de Bruxelles en mission officielle auprès d'un groupe de parlementaires, leur a appris que les négociations de Bruxelles entraient dans leur phase finale. Aussi, la commission est-elle persuadée que c'est de votre attitude dans la négociation que dépendra l'avenir de nos pêches maritimes, au lendemain de l'adoption, par le Parlement européen, du rapport Kriedemann.

Après cette négociation, des dispositions législatives pourront être prises pour pallier, si besoin est, l'insuffisance des résultats que vous aurez pu obtenir. Mais nous souhaitons tous ne pas avoir à nous pencher sur ce dossier de loi de programme, qui aurait dû être élaborée il y a quelques années, et qu'il est aujourd'hui ou trop tard ou trop tôt pour la mettre en œuvre : cela signifierait que les résultats de la négociation auraient pleinement répondu à notre attente.

Voilà des années que la commission des finances tient, sur trois points essentiels — construction navale, armement, pêche — le même langage à vos prédécesseurs et à vous-même. Elle a aujourd'hui le triste privilège de constater que ses appréciations étaient fondées.

En ce qui concerne la construction navale, elle s'est toujours félicitée qu'il y ait une politique ; dès lors que celle-ci était définie, il était possible, quelles que soient les difficultés, de les surmonter.

En ce qui concerne l'armement, elle avait reconnu très volontiers l'amorce d'une politique qui a d'ailleurs porté des fruits. Le renouvellement de près de 40 p. 100 de la flotte française en cinq ans est là pour en témoigner, et pour témoigner aussi que l'esprit d'initiative n'était pas mort chez nos armateurs, comme certains avaient tendance à le croire.

Mais tout est remis en cause, dans ce domaine de l'armement au commerce, par les charges issues des événements du printemps.

Il faut à tout prix, je le répète, qu'un texte nouveau, hors budget, s'inscrive dans la ligne générale d'aide aux investissements, mais spécifique, intervienne, et, sur ce point, nous souhaitons des apaisements de votre part. Nous n'en ferons pas une condition suspensive du vote du budget — ce ne serait ni courtois ni amical — mais la commission des finances insiste pour que vous veuillez bien lui donner des indications sur le principe, et si possible sur la date à laquelle pourrait intervenir la discussion de ce texte.

Notre marine marchande court le risque de disparaître au moment même où l'Union soviétique qui avait longtemps méconnu l'intérêt de la mer a fait une option décisive, servie dans sa réalisation par une économie largement dirigée.

Ce n'est pas à ce moment, j'imagine, que la France va abandonner sa marine marchande, élément essentiel de sa vie économique et du maintien d'un certain niveau d'emploi sur nos côtes.

Pour la construction navale, il y avait une politique. Pour l'armement au commerce, il y a eu une amorce de politique, productrice de résultats qui risquent d'être remis en cause par l'augmentation des charges d'exploitation issue des événements du printemps. Il faut donc un texte.

En ce qui concerne la pêche, il n'y avait rien ou presque, et nous mesurons le fossé tragique qui sépare notre propre régime d'aide de celui de nos principaux partenaires de la Communauté, mais aussi de pays européens, comme la Grande-Bretagne et la Norvège.

C'est à vous, monsieur le ministre, qu'il appartient de scruer la situation. Nous connaissons votre talent, nous savons votre souci d'étudier les dossiers à fond, et nous comptons beaucoup sur votre action à Bruxelles.

Nous avons, depuis plus d'un siècle, négligé, en France, la chese maritime. Les Français ont eu les yeux fixés sur la « ligne bleue des Vosges » après 1870, sur la ligne Maginot après 1914. Depuis 1945, ils ont les yeux fixés sur le rideau de fer.

Quelle est la place de la mer dans les préoccupations de la nation ?

Je ne mets pas en cause le Gouvernement — car l'action de celui-ci n'est jamais, à bien des égards, que le reflet des préoccupations du pays — lorsque je dis que cette place est plus que modeste.

Et voici que naît un espoir à travers la vie que le Gouvernement envisage de redonner à nos régions à vocation maritime, sur laquelle le chef de l'Etat aurait insisté lors de l'un des derniers conseils des ministres précédant son prochain voyage en Bretagne. Voici que, par la revitalisation des régions, le « fait maritime » a une chance, la première peut-être depuis Colbert, de retenir vraiment l'attention des pouvoirs publics.

La commission des finances souhaite très vivement, monsieur le ministre, ne pas être déçu sur ce point et, vous faisant confiance pour répondre à son attente, elle a conclu à l'adoption de votre projet de budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Miossec, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la marine marchande.

M. Gabriel Miossec, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'aurais souhaité pouvoir dire, comme l'a fait M. le rapporteur du budget de l'éducation nationale, que le budget qui nous est proposé apparaît comme un budget d'efficacité propre à relancer énergiquement l'armement au commerce et à la pêche.

Hélas ! ce budget est en réalité bien pâle et ne répond pas aux nécessités de l'heure.

Les crédits prévus pour les dépenses ordinaires sont en augmentation de 12 p. 100, mais ils couvrent surtout des dépenses de fonctionnement. Pour les dépenses en capital, on constate une réduction de 2 p. 100 des autorisations de programme et une augmentation de 23 p. 100 des crédits de paiement dont une grande partie doit honorer les autorisations de programme de l'année en cours.

L'aide à la construction navale bénéficie d'une augmentation de 19 p. 100 en autorisations de programme et de 8,5 p. 100 en crédits de paiement.

La construction navale a dû supporter des majorations de salaires qui vont alourdir le prix de revient sans que cette charge supplémentaire puisse être répercutée sur les prix de vente, ceux-ci étant fermes et non révisables. Sans doute, l'incidence de ces augmentations a-t-elle été palliée par l'octroi d'allocations compensatrices dont l'effet s'étend jusqu'au 31 décembre prochain et qui ont pour résultat de maintenir les indices au niveau du mois de mai.

D'autre part, les événements de mai ont nécessité un relèvement du taux d'escompte qui entraîne un accroissement des charges de l'ordre de 0,75 p. 100 du prix total des navires.

Enfin, en ce qui concerne le financement proprement dit, un taux préférentiel d'escompte de 2 p. 100 est actuellement consenti pour les crédits à 5 ans. Il n'est également valable que jusqu'à la fin de l'année.

La construction navale risque donc de connaître, dès le début de l'année prochaine, des difficultés de nature à compromettre sa compétitivité sur le marché international. Fort heureusement, la situation du plan de charge est satisfaisante et n'inspirera pas d'inquiétude jusqu'en 1970 et probablement jusqu'en 1971.

Les perspectives de l'armement au commerce ne sont hélas ! pas aussi favorables.

En 1967, le tonnage transporté sous pavillon français était en légère diminution par rapport à l'année précédente, passant à 42 p. 100 pour l'importation contre 44,3 p. 100 et à 24 p. 100 pour l'exportation contre 24,9 p. 100. Le déficit de la balance des frets a coûté un milliard de francs en 1967, soit un tiers du chiffre d'affaires de l'armement français et on peut craindre

que l'extension à l'armement des accords de Grenelle ne vienne aggraver une situation déjà délicate. Les charges supplémentaires sont estimées à quelque 50 millions de francs en année pleine.

Une aide de 23 millions de francs a été consentie aux armateurs pour la période du 1^{er} juillet 1968 au 31 janvier 1969. Son effet, limité lui aussi dans le temps, ne pourra, seul, empêcher la liquidation de navires dont l'exploitation aura été rendue déficitaire, cela d'autant plus que l'aide à l'armement ne cesse de se dégrader.

En effet, cette aide estimée à 50 millions en 1961, n'a été que de 35 millions en 1964, de 11,5 millions en 1967 et elle ne sera que de 11 millions de francs en 1969.

Le remboursement de la taxe sur les salaires, malgré l'augmentation de 500.000 francs, ne fera que couvrir cette taxe en compensant diverses hausses.

Quant au remboursement partiel des dépenses engagées au titre de l'article 79 du code du travail maritime, le chiffre de 16 millions reste le même qu'en 1968 ; il ne tient pas compte de l'aggravation des charges et ramène le taux de remboursement de 65 à 50 p. 100.

Peut-on envisager la possibilité d'autofinancement quand on constate, d'après les résultats de 1967, que le rythme des amortissements atteint 15 à 20 ans selon les types de navires au lieu de 10 à 12 ans normalement ?

Le seul moyen d'assurer ces investissements consisterait à octroyer une prime d'investissement comparable à celle accordée à l'armement britannique, qui est de l'ordre de 25 p. 100.

Faut-il enfin rappeler qu'aucune autorisation de programme ne figure au budget pour les cargos de ligne et que l'aide au cabotage est supprimée ?

Pourtant, une politique dynamique devrait permettre d'utiliser nos nombreux ports côtiers, d'occuper une partie des marins sans emploi par suite des réductions de personnel sur les navires modernes, d'éponger une partie des 30 millions de francs de devises qui vont au cabotage étranger. Le cabotage ne pourrait-il bénéficier d'une partie de l'aide accordée à l'armement ? Le caractère sélectif de cette aide devrait le permettre.

Un plan spécifique de relance paraît donc indispensable sous peine de voir s'amenuiser de plus en plus notre flotte de commerce.

Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de nous donner quelques apaisements en ce qui concerne le désarmement de notre flotte de paquebots ?

Les perspectives de la pêche ne sont guère plus brillantes que celles de l'armement au commerce. Là aussi, notre espoir réside dans une politique communautaire des Six.

Vous vous occuper activement, monsieur le ministre, de mettre sur pied le règlement poissonnier et on ne peut que vous en féliciter. Mais cette action aurait dû être entreprise voilà deux ou trois ans. On peut craindre qu'elle n'intervienne trop tard quand on constate la dégradation rapide de l'industrie de la pêche.

En Bretagne, on se demande si, au train où vont les choses, dans cinq ans, 50 p. 100 des bateaux n'auront pas dû désarmer. La rentabilité des bateaux n'est plus assurée et, dans bien des cas, les gains des équipages rémunérés à la part n'atteignent pas le niveau du S. M. I. G.

Comment s'étonner, dans ces conditions, que nos écoles de pêche se vident ? La fermeture de l'école d'apprentissage maritime du Guilvinec est envisagée, l'établissement n'ayant que le quart de son effectif normal.

Nous disposons de très bons bateaux et d'excellents équipages. Mais que peuvent-ils contre des partenaires recevant des aides aussi variées que substantielles, sans parler de l'entrée, sans droits ni contingentements, des produits scandinaves et même japonais ?

L'institution des F. R. O. M. a constitué une aide précieuse sans doute, mais insuffisante, en somme un ballon d'oxygène pour le moment.

Quant à notre industrie de la conserve de poissons, qui emploie une main-d'œuvre importante à prédominance féminine, comment résistera-t-elle à la concurrence des industries portugaise, espagnole et marocaine dont les coûts de main-d'œuvre et les charges sociales sont infiniment inférieurs aux nôtres, si les contingentements communautaires venaient à être levés ?

Les mareyeurs, qui constituent un des maillons de la chaîne de commercialisation du poisson, sont soumis à une agression fiscale. Qu'on en juge : un mareyeur moyen, qui supportait

en 1956 une patente de 73.234 anciens francs, paie aujourd'hui 1.200.000 anciens francs, soit une augmentation de 1.500 p. 100 en douze ans.

De plus, les mareyeurs sont soumis à la T. V. A., qu'ils ne peuvent pratiquement pas récupérer.

Quant à affirmer que cette branche est prospère, je me permets de douter qu'on le puisse, alors que, en Bretagne tout au moins — mais ailleurs la situation doit être identique — la valeur d'un fonds de commerce de mareyage est égale à zéro.

C'est dans cette conjoncture inquiétante, monsieur le secrétaire général, que vous avez accepté la lourde charge de présider aux destinées de la marine marchande. On fait confiance à votre dynamisme et à votre esprit d'entreprise pour redresser une situation, certes difficile, mais non désespérée.

Vous avez derrière vous toute la grande famille des marins du commerce et de la pêche qui est courageuse et laborieuse. Vous pouvez compter sur elle.

Des mesures urgentes s'imposent donc. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous sachiez les prendre et que vous défendiez nos intérêts à Bruxelles avec vigueur et talent.

Car rien ne sert d'avoir de bons bateaux et d'excellents équipages si les produits de la pêche ne peuvent être commercialisés à un prix raisonnable.

C'est sur cette note de confiance que je termine et je vous demande, mesdames, messieurs, de bien vouloir adopter le budget de la marine marchande. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

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

M. Jeannil Dumortier. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les articles 39 à 46 du traité de Rome prévoient pour les produits agricoles — les produits de la pêche, ainsi que les produits de première transformation, sont considérés comme des produits agricoles — un régime d'exception.

Cette disposition s'imposait car, suivant leur situation économique ou sociale, ou suivant le niveau de leur développement, c'est dans des conditions de prix de revient très variées que les peuples maritimes exploitent les océans. C'était autrefois sans importance, chaque marché national dépendant alors pratiquement de la seule pêche nationale. Mais aujourd'hui, le brassage des échanges fait que — et la formule n'est pas de moi — « les prix de revient des conserveries de Concarneau sont influencés par ceux de Dakar » et que le poisson frais lui-même n'est pas épargné.

Dans de nombreux pays, et en particulier dans les pays nordiques, l'industrie de la pêche est devenue d'une telle importance pour leur économie que l'intérêt de ces Etats pour leur activité maritime a engendré d'importants systèmes d'aides et de subventions. Par exemple, la Norvège, pour maintenir ses exportations lors de la dévaluation du sterling, a porté ses subventions de 130 millions de couronnes à 230 millions de couronnes, soit 16 milliards de nos anciens francs. Et c'est dans cette situation internationale, alors que s'affrontent aux 2.400.000 tonnes de production communautaire 7 millions de tonnes de nos concurrents européens que, par les accords si regrettables du G. A. T. T., a été abandonné le droit de protection des marchés de notre pêche.

Je sais, monsieur le ministre, qu'en juin, tout au moins pour le hareng et le thon, il y a eu, dans le cadre de ces accords, une amélioration, mais moyennant l'abandon des contingents et des droits de douane.

Il faut, monsieur le ministre, défendre nos pêches car, en même temps, vous défendez notre économie. L'activité des pêches est, vous le savez, ponctuelle, concentrée en certains points du littoral où elle est dominante. Sa disparition ou son ralentissement ferait de ces régions des régions économiquement mortes.

Dépendent de l'activité de nos marins-pêcheurs tous ceux qui préparent le navire : les ouvriers des chantiers navals, les personnels des services d'outillage, peintres, caréniers, dockers, fournisseurs de tous ordres, de chaluts, câbles, radars, fuel, etc., et tout ceux qui vivent du poisson pêché : industries de transformation, conserves, salaisons, mareyage, transports, poissonniers, etc.

M. Jacques Huret, président des armateurs à la pêche, évalue à 300.000 salariés le nombre de ceux qui doivent à nos 40.000 pêcheurs leurs moyens d'existence.

Or chacun sait bien que le niveau de vie du pêcheur dépend de l'équilibre du marché où s'écoule le produit de la pêche. L'ouverture inconsidérée des frontières dans des conditions d'inégale concurrence a entraîné la dégradation du prix du poisson et la conséquence la plus directe de cette dégradation a été l'arrêt des investissements et de la construction des navires.

A Boulogne-sur-Mer, en 1967, le programme du V^e Plan n'a été couvert qu'à 30 p. 100.

M. Huret peut écrire qu'aucun contrat de construction n'a été conclu, qu'aucune signature n'a été envisagée pour 1968 pour le premier port de pêche de France et vous connaissez l'extrême ralentissement de cette construction sur la côte atlantique.

Tous ces problèmes, monsieur le ministre, vous préoccupent, nous le savons. Nous avons voulu cependant vous lancer aujourd'hui un cri d'alarme. Vous êtes l'exécutif, vous êtes responsable. Ne laissez pas la situation s'aggraver. Le sort de plus de 300.000 familles est en jeu.

Il est vrai que le taux de l'aide à la modernisation a été porté de 3,5 p. 100 à environ 12,5 p. 100 du prix de la construction et qu'il y a eu en 1967 une amélioration des conditions d'investissement. Malheureusement, dans la pratique, cette amélioration n'a fait qu'éponger l'augmentation du prix de la construction navale elle-même par rapport aux commandes de 1965 et, si je citais les taux de cette dernière augmentation, vous constateriez qu'à 1 ou 2 p. 100 près ils sont ceux du relèvement de l'aide à la modernisation.

Sur le plan de la pêche artisanale, je veux d'ailleurs ouvrir ici une parenthèse. J'insiste sur la nécessité de relever le plafond des prêts de la caisse de crédit maritime mutuel et sur l'intérêt qu'il y aurait à envisager un plus long terme.

M^r Loyrette a été chargé d'une enquête qui conclut à des réformes de structure se ramenant finalement à la réduction du nombre des entreprises d'armement. Il préconise la création d'un organisme national dont je crains bien, monsieur le ministre, qu'il ne soit un rouage supplémentaire inutile et coûteux.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Il aurait mieux fait de se casser une jambe !

M. Jeannil Dumortier. Oh ! Vous êtes féroce, mon cher collègue...

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Cela lui aurait évité de dire des bêtises.

M. Jeannil Dumortier. La création des F.R.O.M. pour la régularisation des marchés a été heureuse.

Mais le vrai, le seul problème est celui de la concurrence européenne. C'est une situation analogue qu'avait rencontrée la Grande-Bretagne, après les accords de Stockholm réalisant la zone de libre échange et c'est par un système d'aide financière que le *Sea fish industry bill* a rétabli l'équilibre. L'Etat prend 40 p. 100 du prix des navires, accorde une aide par jour de mer et une importante bonification des résultats, cette dernière étant d'ailleurs réservée à la modernisation.

Les Allemands ont réagi aux accords du G. A. T. T. par un « plan de structures » : des crédits à long terme, quatorze ans à 4 p. 100 pour 85 p. 100 du prix du navire, une bonification d'intérêt régional ramenant le taux à moins de 3 p. 100. Une aide dite à la qualité — en pratique une aide aux produits — égale à 10 p. 100, puis à 6 p. 100 de la valeur en criée du poisson est en plus accordée. Et vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, que le sénateur Karl Eggers a présenté un mémorandum, au début de septembre, sur d'éventuelles nouvelles mesures d'aide à la pêche.

Pour sauver notre pêche nationale, monsieur le ministre, il convient que les règlements communautaires prévus exigent l'harmonisation des aides des Etats. A cet égard, permettez-moi de formuler quelques remarques sur les propositions de règlements présentées par la commission des communautés européennes.

La première proposition concerne les structures : égalité pour l'accès de l'exploitation des fonds marins, égalité d'accès des ports, amélioration de la production et de la commercialisation et autorisations d'aides, mesures qui doivent s'inscrire dans l'optique des décisions du conseil. Il conviendrait peut-être aussi de faire disparaître certains engins de capture destructeurs de nos fonds et de ceux de la mer du Nord.

La deuxième proposition concerne la politique des marchés. Je n'ai aucune remarque à formuler sur les prix d'orientation,

d'intervention, de retrait, etc., ni sur les définitions des situations de crise ou de crise grave, mais je serais heureux que les normes de qualité qui doivent être fixées soient les normes françaises.

La troisième proposition traite des échanges avec les pays tiers.

Ne craignez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il soit dangereux de prévoir l'autorisation d'importation sans droits des harengs, des thons et de la morue salée, même si cette solution comporte des compensations financières pour les producteurs de la Communauté ?

Je crains des opérations de dumping, malgré la fixation annuelle du prix de référence.

Certes, monsieur le ministre, les actuelles négociations sont difficiles. Mais je vous demande de ne pas admettre que les pêches françaises soient sacrifiées au profit de telle ou telle autre de nos activités et d'obtenir à tout prix de nos partenaires la parité des conditions de production.

Si l'économie internationale des pêches était assainie, c'est-à-dire si le produit des ventes était au moins égal au prix de revient, la pêche française assumerait seule ses responsabilités, la valeur de ses équipages permettant à nos capitaines d'obtenir un rendement égal à celui des meilleurs de nos concurrents.

Le rapport de M. le président Gaudillère précise d'ailleurs que la France tient la sixième place mondiale pour la valeur des produits pêchés.

La pêche française ne doit pas être considérée comme une industrie primaire vouée à disparaître dans l'avenir. Bien au contraire, elle doit, comme celle de tous les pays modernes et hautement industrialisés — les Etats-Unis, le Japon ou l'Allemagne — se développer et devenir l'un des éléments florissants de notre économie.

M. Hervé Laudrin. M^r permettez-vous de vous interrompre, monsieur Dumortier ?

M. Jeannil Dumortier. Je vous en prie.

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

M. Hervé Laudrin. J'apprécie beaucoup les paroles que vous prononcez à cette tribune, mais je serais très heureux que vous puissiez les faire prendre en charge par vos représentants au parlement européen, car nous venons de constater que les socialistes européens, voire les socialistes français, ont pris des positions contraires aux intérêts de la pêche en France.

Je serais heureux que le même langage soit tenu à la tribune de l'Assemblée nationale en France et à celle du parlement européen, par le même parti socialiste.

M. Jeannil Dumortier. Je puis vous assurer, mon cher collègue, que je n'hésiterai pas à demander à cet égard des explications. Mais je suis un vieux cartésien et j'ai l'habitude de « ne recevoir jamais aucune chose pour vraie que je ne la connusse évidemment être telle ».

M. Hervé Laudrin. Vive Descartes !

M. Jeannil Dumortier. Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, s'agissant de la situation des pensionnés de la marine, des veuves et des ayants droit, et en plein accord avec mon collègue et ami, Albert Denvers, attirer l'attention du Gouvernement sur le problème de nos anciens marins, et vous demander de tout mettre en œuvre pour aboutir, au plus tôt, aux solutions préconisées par les associations des marins pensionnés et reprises, pour l'essentiel, par la commission supérieure de l'établissement national des invalides.

Aux quelques résultats positifs obtenus ces jours derniers en ce qui concerne le reclassement de certaines catégories de marins, il importe d'en ajouter d'autres, afin de pouvoir liquider au plus tôt ce contentieux de la caisse des pensions et retraitements dont relèvent les marins et pêcheurs français. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Bourdellès. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Pierre Bourdellès. Monsieur le ministre, mes chers collègues, une fois de plus je veux protester contre le temps insuffisant réservé à la discussion du budget de la marine marchande. C'est

ainsi que mon collègue, M. le président Pleven, a préféré se retirer du débat pour me laisser la majeure partie du temps de parole imparti à notre groupe.

J'estime, d'autre part, que les très importants problèmes que pose l'évolution de la marine marchande, exigent un autre débat que la discussion étreiquée des chapitres budgétaires.

La France devrait être une grande puissance maritime, en raison à la fois de sa position géographique unique sur trois mers, et de son importante population littorale parmi laquelle, depuis des siècles, elle a trouvé des marins dont la qualité, qu'il s'agisse des pêcheurs, des marins de commerce ou des marins de l'Etat, est reconnue par nos rivaux du monde entier.

Dans la marine marchande, les transformations technologiques actuelles ou bien font disparaître certains types de navires comme les paquebots, grands employeurs de marins, ou bien imposent un accroissement de tonnage comme c'est le cas dans le secteur de la pêche ou dans celui des transports pétroliers.

Ces transformations s'imposent à tous les pays et à toutes les marines mais il faut bien admettre que notre politique maritime est imparfaite puisque notre rang ne cesse de reculer.

Il en résulte qu'un véritable désespoir s'empare d'un grand nombre de ceux qui naviguent actuellement sous notre pavillon et qu'une désaffection profonde du métier de marin se manifeste chez les jeunes qui devraient plus tard les remplacer.

Tel est le grand problème qui mériterait le débat au fond que nous réclamons, mes collègues et moi-même, depuis plusieurs années, débat qui nous est toujours promis mais n'est jamais inscrit à l'ordre du jour de notre Assemblée. Une fois de plus, nous nous contenterons d'appeler votre attention sur un certain nombre de problèmes particuliers, mais, croyez-le bien, le débat d'aujourd'hui ne répondra pas à l'attente des populations maritimes que nous représentons.

Monsieur le ministre, ce projet de loi de finances sur la marine marchande a pour moi la résonance d'un glas.

Je trouve, en effet, la preuve, à l'article 03.3.38 — chapitre 34-22 — que l'école nationale de la marine marchande de Paimpol est condamnée à devenir un collège technique d'enseignement maritime.

Il s'agit d'une école moderne, conçue spécialement pour préparer des officiers aux plus hautes responsabilités de la mer. Il y a moins de cinq ans, M. Marc Jacquet, alors ministre des travaux publics, chargé de la marine marchande, s'était rendu dans cette petite cité qu'est Paimpol, modeste certes, mais de grand renom maritime, pour inaugurer ce bel établissement. Ce jour-là, il avait vanté les mérites et la valeur exceptionnelle des générations d'officiers au long cours, d'officiers de la marine marchande et d'officiers mécaniciens formés par cette école.

Vous nous avez assuré, monsieur le ministre, que l'école de Paimpol conserverait des cours de formation d'officiers. Certes, il reste encore quelques représentants de l'ancien régime, mais ceux-ci sont voués à disparaître à terme, car, chaque année, se poursuit le travail de termites entrepris il y a deux ans.

Cette année, c'est une nouvelle section d'officiers mécaniciens qu'on a supprimée. En principe, une section d'officiers chefs de quart, nouveau régime, devrait la remplacer, mais combien est fictif ce remplacement !

En effet, pour 150 places mises au concours dans la France entière, vous n'avez pas eu un seul candidat ! Vous êtes-vous demandé pourquoi vous avez battu cette manière de record olympique ? Je gage qu'au temps où nous vivons, où tant de jeunes gens cherchent à assurer leur avenir, vous avez réussi là un exploit unique.

Est-ce à dire qu'en Bretagne, et en particulier dans les Côtes-du-Nord, les jeunes se détachent de la mer ? Pas encore, je puis vous l'assurer ! Les candidats seraient nombreux, très nombreux même, si les perspectives de carrière que vous leur offrez n'étaient pas si incertaines.

Car, et c'est là le cœur du débat, vous opposez à toutes nos demandes, à toutes nos mises en garde, cette unique réponse : « Les transformations envisagées font partie d'une action d'ensemble ».

Monsieur le ministre, cette action d'ensemble nous n'arrivons pas à la saisir, car malheureusement la réalité est impitoyable pour votre action d'ensemble, et chaque jour découvre un nouvel échec.

Hier, le délégué général du comité central des armateurs de France, constatant l'amenuisement du tonnage transporté par nos cargos, craignait que notre marine marchande ne soit pas de taille à lutter contre la concurrence étrangère, en particulier la concurrence soviétique.

Aujourd'hui, c'est l'annonce de la liquidation de paquebots par les Messageries maritimes. Les consolations données aux équipages justement alarmés, sous la forme de vingt cargos de remplacement, sont singulièrement affaiblies par les inquiétudes que j'ai mentionnées plus haut.

Vous voulez nous convaincre que votre action d'ensemble est efficace, rationnelle et que vous prévoyez les événements, alors que, de toute évidence — et je suis navré de vous le dire — nous dérivons au fil de l'eau.

Et vous voulez qu'au nom de cette action d'ensemble, nous Bretons, marins par atavisme, dont pas une famille, même ouvrière ou paysanne, ne comporte en son sein quelques marins, vous voulez que nous Bretons, qui avons le sentiment d'être indispensables à la marine de notre pays, nous acceptions les décisions les plus injustes, les moins réalistes !

L'école nationale de marine marchande de Paimpol a formé des capitaines au long cours depuis que ce titre existe. Elle a élevé dans la société, bien avant que l'on n'invente le terme de promotion sociale, des milliers de jeunes hommes. Elle a apporté une grande richesse à notre contrée. Elle peut le faire encore.

Or, par la volonté du Gouvernement, il faudrait que cette école forme des chaudronniers, des tourneurs dont nul ne voit l'emploi futur : l'éducation nationale ne forme plus de tourneurs depuis quelques années.

Et c'est pour mettre en place cette spécialité d'un autre âge qu'il faudrait démolir ce qui existe, acheter des tours, engager les jeunes dans une nouvelle impasse ?

Dans ce budget austère, où l'on a pressé les dernières gouttes de jus du budget de la nation pour procurer quelques minces ressources à notre marine marchande, voilà qu'il vous faudrait quelques millions de plus pour assassiner la seule école qui soit vraiment en plein cœur de la Bretagne.

Non, monsieur le ministre ! Si minime soit-il, je vous refuserai ce crédit.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Bourdellès ?

M. Pierre Bourdellès. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Monsieur Bourdellès, je suis quelque peu surpris de l'allure prise par votre propos en ce qui concerne l'école de Paimpol.

Bien entendu, vous avez le droit de refuser les crédits qui sont actuellement soumis à votre discussion. Je tiens cependant à vous dire que je me suis penché personnellement sur cette affaire et que, au vu des problèmes qu'elle pose et dont je suis parfaitement conscient, j'ai décidé d'envoyer dans quelques jours à Paimpol les responsables de l'enseignement maritime de mon ministère pour examiner précisément avec les autorités locales les problèmes posés par cette école et envisager avec elles un ensemble de mesures dont je pense qu'elles seront de nature à leur donner satisfaction.

Si j'ai bien compris le sens de votre intervention, vous ne refuserez pas de voter le budget de la marine marchande puisque vous avez vous-même souhaité l'organisation de ce colloque. S'il en était autrement, permettez-moi de le regretter.

M. Pierre Bourdellès. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette précision.

Je suis persuadé que tous ceux qui s'intéressent à cette école maritime de Paimpol tiendront à participer à ce colloque que vous voulez bien organiser.

M. Hervé Laudrin. Alors, votez les crédits !

M. Pierre Bourdellès. Je serai d'ailleurs le premier à y assister.

J'ai dit que je refusais de voter le crédit de l'article 03-3-38, chapitre 34-22 qui condamne à terme l'école nationale de marine marchande de Paimpol, mais je ne refuse pas les crédits du budget de la marine marchande que j'ai d'ailleurs l'intention de voter.

Vous prenez une excellente initiative, monsieur le ministre, en venant à Paimpol expliquer aux Paimpolais comment une école qui était faite pour former des officiers deviendra une école technique, ce qu'ils n'ont pas très bien compris. La venue des spécialistes de votre ministère permettra, je l'espère, à cette population de reprendre espoir en l'avenir. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le président, mesdames et messieurs, dans une certaine mesure, au moins dans leur forme, nous sommes prêts à approuver les conclusions des rapporteurs de la commission de la production et des échanges constatant qu'il s'agit d'un budget malheureusement fort classique et de M. le rapporteur de la commission des finances qui attend du Gouvernement une action énergique en faveur de l'ensemble de nos activités maritimes.

Je pense que cette action énergique doit s'exercer effectivement, dans le domaine des pêches maritimes, dans l'aide au petit cabotage et dans le domaine des pensions. En effet, si quelques résultats positifs sont intervenus, il reste encore beaucoup à faire pour rattraper le retard. Mais ce sont là des conclusions qui, sous une forme ou sous une autre, sont répétées chaque année.

Force nous est donc de constater que la situation de nos activités maritimes, de l'essor économique et financier de notre pays, et de l'emploi ne cesse de se dégrader, malgré les déclarations, tant du ministre que du chef de l'État, sur la nécessité de posséder une flotte à la hauteur du destin économique et financier de notre pays, une flotte composée de toutes sortes de navires, sans exception, et armés par des marins français.

Alors que la marine marchande ne peut valablement être considérée comme une industrie qui régresse faute de débouchés et que les perspectives en matière de commerce maritime sont à l'expansion, la part du pavillon français est sans cesse en diminution.

Dans une période d'accroissement continu des échanges mondiaux, nous n'assurons à l'importation que 42 p. 100, contre 44,3 p. 100 en 1966, du trafic concernant l'économie nationale française et de 24 p. 100 seulement à l'exportation, contre 24,9 p. 100 en 1966, et encore les hydrocarbures tiennent-ils une place prédominante dans ces chiffres.

La progression, au détriment du pavillon français, des navires étrangers qui touchent nos ports est sans cesse plus importante et entraîne un déficit de la balance des frets de 1 milliard de francs en devises fortes à payer aux gouvernements étrangers.

M. Jean Morin, en qualité de secrétaire général de la marine marchande, avait bien lancé un appel à la solidarité des industriels pour qu'ils utilisent le pavillon français, mais cette solidarité n'a pas joué : industriels et armateurs, avec pour le moins la complaisance du Gouvernement, ont maintenu leur préférence aux pavillons étrangers. Il est vrai que cela permet toutes sortes de pratiques plus ou moins avouables, surtout si l'on considère que le déficit de la balance des frets constitue un tiers du chiffre d'affaires de notre armement. Il y a là une marge fort importante de profits pour les uns et les autres au détriment de la nation.

Quand aujourd'hui on tente d'imputer aux accords de Grenelle l'aggravation de la situation de l'armement, permettez-nous de contester cette affirmation. Nous n'entendons pas sous-estimer telle ou telle difficulté que rencontrent certains armements dans la concurrence internationale, mais il en n'est pas ainsi pour tous. C'est ainsi qu'un armement annonce pour l'exercice 1967 un bénéfice net de 6.335 millions de francs après avoir reçu une dotation de 60 millions de francs pour amortissements, au lieu de, pour l'exercice 1966, 5.900.000 francs de bénéfice net et d'une dotation pour amortissements de 48 millions de francs. Il y a donc progression en matière de bénéfices et de dotations pour amortissements.

C'est pourquoi nous ne saurions souscrire à certains propos selon lesquels les événements du mois de mai allaient entraîner un délestage pouvant porter sur une quarantaine de navires et conduire à la perte de 1.800 emplois d'officiers et de marins.

Certes, nous estimons qu'un certain nombre de navires se trouvent à l'heure actuelle quelque peu dépassés et qu'il est nécessaire de procéder à une rapide adaptation de notre flotte à l'évolution des techniques, mais nous constatons que les objectifs du V^e Plan ont été plus ou moins respectés. C'est ainsi

qu'on prévoyait que la flotte française devait avoir une capacité de 6.613.000 tonneaux se décomposant comme suit : navires à passagers, 496.000 tonneaux ; cargos de divers types, 1.786.000 tonneaux ; cargos porteurs de vrac, 919.000 tonneaux ; pétroliers et gaziers, 3.412.000 tonneaux.

Or, au 1^{er} octobre, suivant le fichier du secrétariat de la marine marchande, le tonnage en activité n'est que de 5.334.000 tonneaux, soit une régression par rapport aux objectifs du V^e Plan.

En revanche la capacité des transporteurs de vrac est de l'ordre de 1.075.000 tonneaux, celle des pétroliers et gaziers de l'ordre de 4.450.000 tonneaux.

J'entends bien que le V^e Plan n'est pas encore terminé ; mais malgré le plan de charge des chantiers de constructions navales établi jusqu'à 1970 — après ce sera l'inconnu — malgré les précisions du livre blanc en ce qui concerne la concentration, les fermetures de chantiers et les milliers de pertes d'emplois, on sera encore loin de l'objectif du V^e Plan, même si des commandes de cargos sont passées pour 105.700 tonneaux.

En revanche sont en commande 1.500.000 tonneaux de pétroliers. Ainsi on s'oriente de plus en plus vers une spécialisation dans le trafic maritime le plus lucratif, et l'abandon des services soi-disant plus ou moins rentables, mais déterminants pour l'ensemble des activités et des besoins de notre économie.

C'est ce qui explique les affrètements toujours plus importants de navires étrangers, de cargos notamment avec équipages étrangers, et qui sont réalisés avec votre agrément ; ainsi vous admettez allègrement que des armateurs envisagent de vendre leurs navires en étant assurés, au préalable, de pouvoir les affréter après la vente, car c'est de cela qu'il s'agit. C'est d'ailleurs ce qui se passe au port de Marseille, nous pouvons vous en donner les preuves.

Si les armateurs y trouvent leur compte, il en est tout autrement pour les marins privés d'emploi, ainsi que pour les besoins de l'économie de notre pays.

Cela me conduit à examiner brièvement la situation des sociétés d'économie mixte qui, en difficulté pour toutes sortes de raisons, n'agissent pas autrement que les armements privés en pratiquant des affrètements inconsidérés.

Soulignons simplement que 30 p. 100 du tonnage global exploités par les Messageries maritimes sont représentés par des affrètements étrangers, le pourcentage atteignant environ 50 p. 100 pour les seuls cargos de cette compagnie.

Le plan de dégagement des paquebots des Messageries maritimes, s'il a été quelque peu différé l'an dernier, notamment pour la ligne d'Extrême-Orient — et cela grâce à l'action du personnel soutenu par l'opinion publique marseillaise — n'en demeure pas moins. Je dirai même que la menace est plus précise puisqu'un prochain comité interministériel serait amené à adopter le calendrier suivant qui prévoit : fin 1969, la suppression de la ligne d'Extrême-Orient ; au début de 1970, la vente des navires *Tahitien* et *Calédonien*, remplacés sur la ligne d'Australie par le *Laos* et le *Cambodge* ; fin 1970, le retrait et la vente du *Jean Laborde* et du *Pierre Loti* de la ligne de l'Océan Indien ; fin 1971, le retrait et la vente du *Pacifique* de la ligne de l'Océan Indien, qui serait ainsi supprimée ; fin 1972, le retrait et la vente du *Laos* et du *Cambodge* et la cessation de la ligne passagère Nouvelle-Calédonie—Australie ; fin 1973, le retrait et la vente du *Pasteur*, unité moderne mise en ligne en 1966 seulement et, du même coup, la suppression de la ligne de l'Amérique du Sud.

En fait, il s'agit de la disparition délibérée de plus de la moitié de la flotte française de paquebots ; ce qui revient à dire que la France sera privée de liaisons de passagers avec tous les continents, Amérique du Nord et Afrique du Nord exceptées. Ajoutons que sept de ces navires sur huit sont armés à Marseille.

Tout en reconnaissant qu'une restructuration est indispensable pour rendre ces armements, quels qu'ils soient, plus compétitifs que jamais, il est indispensable de tenir compte de considérations sociales et économiques lors de la vente de paquebots, c'est-à-dire :

En premier lieu d'étaler les délais de délestage de la flotte de paquebots, voire d'envisager de les utiliser différemment dans les domaines les plus divers : croisières populaires, croisières universitaires, d'autant que, à notre sens, la fin du paquebot n'est pas pour demain et qu'il aura encore les faveurs d'une certaine clientèle.

En second lieu, de donner à ces armements les moyens financiers leur permettant d'amorcer leur reconversion. Car vouloir

mettre en vente dans un délai aussi rapproché huit paquebots sur un marché déjà saturé, c'est être assurés, dès à présent, qu'ils seront non point cédés au meilleur prix — cela est vrai notamment pour le *Pasteur* dont l'amortissement devait se terminer en 1986 — mais laissés au prix de la ferraille.

Quels sont les moyens mis en œuvre pour amorcer un plan de relance pour ces compagnies ?

Par le produit de la vente des navires ? Deux paquebots sont actuellement à la vente mais elle ne peut être encore réalisée et, au mieux, elle le couvrira que le prix d'achat d'un cargo, le seul que cette compagnie ait pu trouver disponible et encore à condition de le payer comptant !

Par la dotation en capital ? Quatre milliards d'anciens francs pour les deux sociétés d'économie mixte, c'est une somme nettement insuffisante, surtout si l'on tient compte que l'Etat n'a pas toujours respecté les conventions passées avec ces sociétés et qu'il a mis à leur charge certaines dépenses d'investissements. C'est le cas pour la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de Corse.

Les conséquences pour le seul armement des Messageries maritimes de la région marseillaise se traduiront d'ici à 1973 par la suppression de 220 postes d'officiers, de 1.500 postes de marins et de 250 postes de sédentaires alors qu'un climat de récession s'installe dans de nombreux secteurs industriels de notre région.

Si nous sommes en principe d'accord sur la forme avec MM. les rapporteurs, sur le fond, nous ne pouvons faire confiance au Gouvernement. Nous estimons impératif d'assurer, avant toute décision, la garantie de l'emploi à ces personnels, marins ou sédentaires.

Il importe de procéder à un contrôle rigoureux des affrètements de navires étrangers, car leur quasi-permanence prouve que des possibilités de trafic existent. Il importe qu'un effort plus grand soit consenti, particulièrement dans le domaine de la construction des cargos, et qu'aucun délestage de navire ne soit envisagé sans compensation tant au point de vue du tonnage que de la capacité d'emploi. Car si nous nous félicitons de l'ouverture récente d'un bureau central de la main-d'œuvre maritime, chargé de définir les besoins et de recycler la main-d'œuvre disponible, il importe de maintenir les emplois existants et non de planifier le chômage qui ne peut aller qu'en s'aggravant.

Si un véritable plan de relance doit être rapidement envisagé sans perdre de vue que la marine marchande est un secteur vital pour l'économie de notre pays, il appartient à l'Etat d'y apporter toute son aide. Cette aide doit être contrôlée pour être efficace et satisfaire en priorité les besoins de la nation.

Il apparaît donc qu'en démocratisant les sociétés d'économie mixte, en leur donnant les moyens d'assurer l'expansion de la flotte de commerce, elles constitueraient l'ossature d'une marine marchande au service des intérêts bien compris du pays. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. Max Lejeune. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. Max Lejeune. Monsieur le ministre, j'appellerai rapidement votre attention sur deux aspects de l'activité maritime traditionnelle de la baie de la Somme.

D'abord, je parlerai du ramassage des coques ou hénons qui se pratique sur l'ensemble des plages de sable à marée basse. Environ 250 personnes sont intéressées par cette activité qui leur rapporte 60.000 francs par semaine, soit par la vente des coquillages, soit en salaires.

L'Institut scientifique des pêches, au cours de ces derniers mois, a interdit le ramassage des coques sur les neuf bancs de la baie de la Somme, devant le Crotoy, et ces jours derniers à Camiers, dans le Pas-de-Calais, où se rendaient les hénonniers condamnés à cette migration de travail.

Naturellement, je ne conteste pas la nécessité des contrôles sanitaires, qui sont opérés sur les lieux de pêche, mais aussi quelquefois aux halles de Paris, après un transport effectué dans des conditions parfois discutables. S'il est nécessaire de lutter contre la pollution de tous les coquillages ramassés sur nos grèves, que ce soit les huîtres d'Arcachon ou les moules de Boulogne, il convient de ne pas pousser la sévérité trop loin. En effet, les moules de Hollande pénétrant en France sont-elles soumises à un tel contrôle ? Non !

Les hénonniers, qui sont des gens modestes, sont invités à se constituer en société pour faire construire un bassin d'épu-

ration. Mais quand ils demandent le prix de la réalisation, on leur répond : de cent à cent cinquante millions. S'ils s'informent ensuite des subventions dont ils peuvent bénéficier, la réponse est très évasive.

J'ai reçu les hénonniers. Ils ont demandé à constituer d'abord une société régie par la loi de 1901, pour défendre leurs conditions d'existence, et ils envisagent ensuite de former une société d'exploitation. Mais ce projet est important puisqu'il s'agirait en fait d'épurer treize tonnes de coquillages par jour et d'y affecter une somme de cent ou cent cinquante millions de francs. C'est évidemment une opération assez délicate à mettre sur pied.

Je souhaiterais donc qu'avant la constitution de cette société et la construction de ce bassin d'épuration, des autorisations temporaires soient accordées à cette population particulièrement intéressante d'exploiter des gisements contrôlés, particulièrement celui de Fort-Mahon, qui n'est à découvert que durant quatre heures par jour.

C'est une nécessité car cette population ne comprend pas que les vacanciers aient pu ramasser sur les plages, sans interdiction aucune, près de 300 tonnes de coquillages pendant tout l'été, sans qu'à aucun moment on n'ait entendu dire qu'ils aient été incommodés par la consommation de ces coquillages. Il est absolument nécessaire que vous vous penchiez sur ce problème qui, pour moi, n'est pas mineur, car il intéresse la population particulièrement modeste de trois localités côtières de Picardie.

Enfin, je voudrais appeler votre attention sur l'incertitude qui pèse sur la pêche artisanale à la crevette et au poisson plat des soixante bateaux de Sai -Valéry-du-Crotoy et de Cayeux-le-Hourdel.

Les pêcheurs picards ont eu à pâtir au cours de l'année des importations massives en provenance de Hollande. La réglementation de la pêche n'étant pas la même dans tous les pays du Marché commun, ils demandent l'établissement d'une politique commune dans le secteur des pêches maritimes. Je suis intervenu auprès de vous, auprès du ministre des finances et du Premier ministre, pour signaler ces importations, catastrophiques pour le commerce local, de crevettes grises hollandaises saupoudrées d'acide benzoïque pour en prolonger la conservation. Nos pêcheurs se sont d'ailleurs vu interdire l'utilisation de l'acide benzoïque pour assurer à leur récolte la même conservation et ils ne comprennent pas l'introduction en France de crevettes hollandaises ainsi traitées.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Très bien !

M. Max Lejeune. Le Gouvernement a bien voulu, à deux reprises, interdire l'importation des crevettes hollandaises ; il a fait refouler à la frontière des camions chargés. Mais, sporadiquement, ces importations ont repris ; et l'on retrouve, de temps à autre, des crevettes ainsi traitées sur le carreau des Halles.

Je crois également que le service des fraudes a été saisi du grave problème posé par l'utilisation de ce procédé chimique pour rosir les crevettes d'importation.

Monsieur le ministre, ces deux problèmes peuvent sembler très mineurs dans cette discussion générale, mais de leur solution dépendent la vie et l'avenir d'environ 500 familles de la côte picarde. Je souhaite que vous y prêtiez une attention toute particulière. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, je n'ai pas eu connaissance — et vous n'en serez pas surpris — du premier des problèmes que vous avez évoqués.

Il a retenu mon attention. Je vais l'examiner dans les meilleurs délais, avec le souci d'autoriser vos compatriotes spécialisés dans le ramassage des coquillages à poursuivre leur activité tout au moins tant que le bassin d'épuration dont vous avez parlé ne sera pas réalisé.

Le second problème, je le connaissais ; vous avez bien voulu souligner l'intérêt des mesures qui ont été prises pour arrêter les importations de crevettes grises hollandaises, dont le traitement par l'acide benzoïque est interdit par la réglementation française.

Si les importations de crevettes traitées chimiquement reprenaient, je demanderais, comme je l'ai déjà fait à plusieurs reprises, que le contrôle soit intensifié afin que les mesures d'interdiction puissent être pleinement appliquées. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Très bien !

M. Max Lejeune. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Petit.

M. Jean-Claude Petit. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, à l'occasion de ce débat sur le budget de la marine marchande, c'est pour moi un devoir impérieux que d'appeler votre attention sur le dramatique problème de la pêche maritime dans ma circonscription.

Je le fais avec d'autant plus d'insistance que j'ai conscience de traiter sur un exemple localement restreint, de problèmes qui intéressent cette activité fondamentale à l'échelle même de la nation.

En effet, par Concarneau, ville principale de ma circonscription, deuxième port de pêche de France, je touche du doigt les problèmes qui concernent, en fait, toute la pêche hauturière française.

Par l'abondance des petits ports, dans ma circonscription, je crois discerner les problèmes propres à l'ensemble de la pêche artisanale.

A vrai dire, il m'est impossible, dans le temps qui m'est imparti, de traiter exhaustivement de toutes les difficultés de la profession. Aussi, me contenterai-je, pour cette fois, d'aborder les aspects urgents de la question.

Dans le domaine de la pêche hauturière, par chalutiers principalement, le danger est imminent. La population concarnoise dont les deux tiers vivent de la pêche est extrêmement inquiète. Après une période faste, il y a une dizaine d'années, des nuages viennent maintenant assombrir de tous côtés l'horizon économique de la ville.

La concurrence des pays étrangers, notamment de la Hollande, l'augmentation légitime des parts des travailleurs, l'éloignement des grands centres de consommation, tels sont les trois facteurs qui ont contribué à réduire la part réservée à l'amortissement de la flottille, cette flottille, maintenant vieillie, pour le renouvellement de laquelle l'Etat se devrait de prendre des mesures équivalentes à celles que les pays étrangers, sous forme directe ou indirecte, consentent pour la modernisation de leur armement.

La production de la Communauté européenne, qui est de 2 millions de tonnes de poisson par an, est dominée par les 7 millions de tonnes de ses concurrents européens.

Concarneau, étant excentré dans la Communauté européenne, se trouve, a fortiori, plus mal placé encore.

En 1961, les accords Dillon ont échangé la fortune de la pêche maritime française contre un plat de lentilles.

Le traité de Rome avait prévu qu'il était nécessaire d'étendre le règlement de préférence communautaire, qui s'applique en agriculture, aux produits de la pêche maritime.

Les accords Dillon ont sacrifié ce principe. Ils ont échangé le droit de protéger les marchés maritimes contre la possibilité d'exporter aux pays tiers nos productions industrielles.

Ces accords ont été pris sans consulter les pêcheurs français ou leurs représentants. Il est possible qu'au niveau national ils aient constitué une opération positive pour l'économie française, mais il est certain qu'ils ont été passés au détriment d'un secteur particulier, celui de la pêche maritime.

L'incidence est particulièrement ressentie dans les régions où l'activité des pêches est essentielle à l'économie. C'est le cas de la Bretagne.

Si les accords Dillon n'ont pas favorisé l'économie française, en général, ils sont inutiles. S'ils ont — comme c'est vraisemblable — favorisé cette économie, il serait équitable qu'il y ait, de la part de la collectivité nationale bénéficiaire, réparation au moins partielle du préjudice subi par la pêche maritime.

Cette réparation, de forme protectionniste, s'est mieux révélée chez nos voisins.

La signature des accords de Stockholm entre sept pays européens condamnait a priori la pêche britannique : la zone de libre échange ainsi établie n'allait pas manquer de favoriser la production norvégienne sur le marché d'outre-manche. Aussitôt des mesures d'envergure étaient prises par les Britanniques : le « Sea Fish Industry Bill » créa une aide aux investissements et aux exploitations.

L'intervention de l'Etat se chiffrait à 40 p. 100 dans le prix des navires. Une aide par jour de mer qu'octroyait l'Etat soulageait d'autant les frais d'exploitation.

Parallèlement, l'Allemagne fédérale avait une réaction analogue : un plan de structure fut établi pour neutraliser tout ce que les accords Dillon pouvaient avoir de néfaste à l'égard des pêches maritimes.

L'aide à la qualité, dans les ports de l'Allemagne fédérale, oscille autour de 6 p. 100 de la valeur du poisson débarqué en criée. En France, l'aide de l'Etat est de l'ordre de 1 p. 100 du chiffre d'affaires correspondant. Il y a là une disparité d'autant plus inquiétante que l'ouverture des frontières laisse plus de liberté au jeu de la concurrence internationale, au sein de l'Europe communautaire.

D'autre part, un phénomène récent aggrave d'ores et déjà la situation : une partie de l'élite des professionnels de la pêche, des équipages entiers, sont de plus en plus tentés par les contrats exceptionnels que leur offrent des pays francophones d'Afrique noire. Il est paradoxal, dans ce domaine précis, que l'aide de notre pays, au titre de la coopération, se retourne aussi directement, aussi impudiquement contre ceux qui l'ont octroyée.

Je souhaite qu'un barrage rigoureux soit mis à de telles pratiques. Ne serait-il pas plus équitable de soutenir directement les équipages bretons, surtout à un moment où les écoles d'apprentissage maritime ressentent des difficultés de recrutement ?

Dans le domaine de la pêche artisanale, l'heure est au désespoir. Aux difficultés propres à l'artisanat dans son ensemble, sont venues s'ajouter les difficultés ordinaires du marché et des difficultés exceptionnelles, dues à une production d'une exceptionnelle faiblesse cette année.

Il s'agit principalement du problème sardinier. Les sardines sont beaucoup plus rares et d'une taille trop élevée, ce qui les rend impropres à leur principale destination : la conserve. Il en est résulté une diminution catastrophique du revenu des marins. En moyenne, je peux vous assurer, monsieur le ministre, que les pêcheurs de la région que je représente ont eu pour salaire, ce dernier semestre, environ 350 francs par mois, dans les meilleures conditions.

Encore convient-il d'ajouter que pour obtenir ce résultat, inférieur au S. M. I. G., c'est-à-dire en dessous de tout, les patrons pêcheurs ont négligé le plus souvent de considérer l'amortissement de leur matériel.

Pour couronner ce sombre tableau, pour aggraver le désespoir de ces pêcheurs, un bruit inquiétant comme les prémices d'une lame de fond qui emporte tout sur son passage, vient hanter leurs esprits : la disparition de leur corporation.

Or, monsieur le ministre, si à un moment donné de notre histoire, les pêcheurs de l'île de Sein représentaient la moitié de la France, vous savez, comme nous tous, que les pêcheurs bretons continuent à représenter, quant au tempérament, quant à l'économie et quant au tourisme, la moitié de la Bretagne. Il me paraît donc en premier lieu souhaitable que les plus hautes autorités de ce pays, telles que la vôtre, rassurent d'un mot et d'un geste cette noble profession.

Ce geste est nécessaire pour l'ensemble de la pêche maritime de la circonscription de Quimper-Concarneau.

En effet, je suis persuadé que si nous lui assurons la survie pendant deux ans, la pêche maritime sera définitivement sauvée. Il y a, sous réserve de ce délai, deux facteurs favorables.

D'abord, à l'issue de ce délai, il est vraisemblable que la politique commune des pêches, dans le cadre du Marché commun, sera entrée en application. Dans le même délai, sans que j'aie aujourd'hui à me prononcer sur son opportunité, une loi de programme des pêches maritimes françaises aura pu compléter dans un sens favorable la politique commune européenne.

Ensuite, il est tout aussi vraisemblable que la régionalisation commencera alors à porter ses fruits. Le coefficient d'importance de l'ensemble des pêches maritimes de la région de Bretagne, par rapport à la totalité de son activité économique, sera beaucoup plus important que celui qui concerne l'ensemble des pêches françaises, par rapport à la totalité de l'activité économique de la nation.

La pêche maritime, à l'échelon de la région, aura une importance, en valeur relative, beaucoup plus grande. Cette importance est telle qu'elle sera, avec l'agriculture, le premier soul d'action des nouvelles structures.

Voilà, monsieur le ministre, deux facteurs concomitants qui permettront à la pêche, si elle « tient » deux ans, de « tenir » longtemps.

Sous cet éclairage, il me semble indubitable, qu'une aide immédiate à la pêche hauturière comme à la pêche artisanale, dans ma circonscription, comme dans la région bretonne, serait doublement intéressante.

Elle serait intéressante économiquement, puisqu'elle lui permettrait, dans un moment particulièrement difficile, d'assurer la soudure entre un proche passé florissant et un proche avenir compétitif.

Elle serait intéressante humainement, car elle redonnerait à des familles, au bord de l'effondrement, cette parcelle minimale d'espoir, indispensable à l'équilibre humain et au dynamisme d'une profession.

Quelles que soient ces formes d'aides, assimilables au soutien que l'Etat octroie dans les cas de calamités, qu'il s'agisse de protection aux frontières, d'aide à forme sociale, d'aide à l'équipement, de participation financière directe, elles partent toutes du même principe : que la survie du libéralisme économique dépend de l'action du Gouvernement et du Parlement qui doivent en pallier les excès et en stigmatiser les défauts.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, de l'urgente nécessité d'une action transitoire pour sauver la pêche maritime en Cornouaille. Je vous demande cette action pour une durée de deux ans, en attendant que la réforme définitive des structures de cette profession garantisse aux pêcheurs bretons un niveau de vie décent et la sécurité du lendemain. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Georges Carpentier. Monsieur le ministre, c'est presque une gageure que de se faire l'avocat, à cette tribune, d'une industrie qui, selon le rapport de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines de juin 1968, occupait dans le monde le quatrième rang par son carnet de commandes et le cinquième par sa production en 1967.

Mais en ce qui concerne la flotte de commerce, la France n'occupe que le dixième rang ; alors que l'accroissement du tonnage mondial est de 19 p. 100, celui de la France n'est que de 9 p. 100.

Il est à craindre que ce pourcentage ne diminue si nous considérons les désarmements de navires qui sont intervenus ou qui sont annoncés pour les années à venir. En outre, si l'armement français confie la construction de certains de ses bateaux à d'autres pays, comme la Compagnie générale transatlantique l'a fait en passant deux commandes à l'Allemagne de l'Est, il y a des raisons d'éprouver quelque inquiétude.

Pourquoi ?

D'abord à cause de la place qu'occupe dans notre économie la construction navale, qu'il s'agisse des effectifs de l'emploi, du potentiel qu'elle représente, du volume d'affaires qu'elle réalise, de la variété de ses productions et donc de son rayonnement à travers le monde.

Ensuite parce qu'il n'est pas inutile de rappeler son caractère spécifique : les problèmes qui se posent à elle ne peuvent être envisagés sous le même angle que ceux des autres secteurs industriels et les solutions à leur apporter doivent tenir compte de cette nature particulière.

Sans doute est-elle soumise aux mêmes impératifs d'investissements, de modernisation et de productivité. Mais ceux-ci prennent à son niveau une dimension telle et les problèmes qui lui sont propres sont tels qu'à une différence de degré vient s'ajouter une différence de nature.

Aucun industrie en France n'est aussi désarmée devant la concurrence internationale que la construction navale. Elle ne bénéficie d'aucune protection : pas de droits de douane, pas de marques de fabrication, pas de charges de transport du lieu de production au lieu d'utilisation. Les commandes se font uniquement en fonction des prix et des délais de livraison.

Aucune industrie, non plus sur le plan international, ne se trouve en présence d'un adversaire aussi redoutable que le Japon, qui absorbe 49,7 p. 100 de la production mondiale des navires et dont le carnet de commandes est constitué, à 93 p. 100, par des achats de pays étrangers. Il s'est ainsi institué pour la construction navale une zone de libre-échange qui n'a pas de correspondant pour les autres types de fabrication.

Comment résister à cette concurrence ? Tout naturellement pour les pays constructeurs de navires se pose le problème de l'aide à la construction navale. Cette aide peut revêtir diffé-

rentes formes : mesures de protection du marché, subventions directes à la production, interventions directes dans le domaine du crédit et dans le domaine fiscal, encouragement aux investissements.

Que se passe-t-il au Japon ? Ce pays a été le premier à offrir à ses clients étrangers des crédits à long terme à un taux inférieur à celui pratiqué par le marché financier japonais. En outre, des prêts à long terme et à faible taux d'intérêt sont consentis aux chantiers pour leurs investissements. De plus, il est pratiquement interdit aux armateurs privés de passer commande à l'étranger mais, en compensation, pour les commandes passées aux chantiers nationaux, des facilités de crédit sont accordées. Enfin, les achats de produits sidérurgiques se font à un prix préférentiel. Il est incontestable que cette politique a contribué à faire du Japon le premier constructeur mondial.

Pour nous et pour nos partenaires du Marché commun, l'aide se situe dans le cadre des accords communautaires. Que font donc nos principaux partenaires en la matière, dans la limite de cette aide fixée à 10 p. 100 des prix contractuels ?

Le Gouvernement allemand, pour les contrats à l'exportation, consent des prêts de 80 p. 100 sur huit ans, à 5,50 p. 100, plus la prise en charge de la bonification d'intérêt jusqu'à un montant de commandes étrangères de 500 millions de deutschmarks.

En Italie, les 10 p. 100 de l'aide communautaire sont transgressés jusqu'en 1971. Ainsi, en 1968, les navires autres que les paquebots bénéficient d'une subvention moyenne de 15 à 16 p. 100 à laquelle s'ajoutent les exonérations, les ristournes fiscales et la prime pour les dépenses d'investissement. Et 80 p. 100 des chantiers appartiennent à l'Etat.

Je laisse de côté la construction navale britannique et surtout la construction navale suédoise qui se place au deuxième rang par sa production de 1967, alors que les salaires y sont au niveau le plus élevé d'Europe.

Et nous ? Nous nous en tenons, en général, au respect du taux de l'aide communautaire, l'Etat couvrant les augmentations anormales — ce qui est tout de même assez vague — au-dessus d'un seuil de 3,6 p. 100. Pour le reste, il n'y a rien de comparable aux efforts consentis par l'Allemagne et l'Italie et à plus forte raison par le Japon.

Notre production, à partir de 1971, doit atteindre 580.000 tonnes de jauge brute compensée, la moitié de la production allemande et anglaise et moins que le plus grand chantier japonais, contre 500.000 tonnes de jauge brute compensée prévues en 1969 et 1970.

L'accroissement de 80.000 tonnes est bien maigre. Le régime de franchise accordé par le Gouvernement pour les produits importés utilisés par la construction navale existe déjà dans la plupart des pays du Marché commun.

Dans le domaine du crédit, on fait appel au bon vouloir du Gouvernement, ce qui est également bien vague. Nos partenaires allemands et italiens sont plus gâtés que nous à cet égard.

Demain, compte tenu des investissements et de la modernisation réalisés, le problème des commandes prendra une importance majeure, d'autant plus que la conjoncture des trois dernières années, caractérisée par des commandes importantes de l'armement français et par la construction de pétroliers géants, ne se poursuivra peut-être pas indéfiniment.

La construction navale risquera donc de dépendre de plus en plus des armateurs étrangers, c'est-à-dire d'être soumise à une concurrence plus sévère encore.

Comment ne pas être inquiet alors que certains de nos chantiers se trouvent aujourd'hui dans une situation difficile sur laquelle nous souhaiterions d'ailleurs avoir des explications ?

Quelle aide la construction navale française peut-elle attendre du Gouvernement dans le domaine du crédit, de la prospection des marchés — ceux des pays du tiers monde, par exemple — et même d'une action au sein de la Communauté économique européenne, qui ne semble pas voir pris conscience du danger japonais ?

Tels sont, monsieur le ministre, les problèmes essentiels sur lesquels vous devez rapidement vous pencher si vous voulez assurer la pérennité de la construction navale française. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

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

M. Henri Arnaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est erroné d'affirmer qu'à l'heure aérienne le paquebot est un outil périmé.

Il faut, pour la clarté du débat, considérer trois types de paquebots : les paquebots traditionnels, chargés de transporter, suivant un horaire fixe, des passagers d'un port à un autre ; les paquebots de croisière, véritables hôtels flottants ; les paquebots mixtes.

De nombreux et nouveaux paquebots sont, en effet, de véritables palaces flottants. Ceux-ci sont indispensables dans notre ère de loisirs pour donner à l'homme des temps modernes la détente et la récréation que le tourisme automobile ne peut plus lui procurer. Ce genre de paquebot conçu spécialement pour cet emploi « gagne sa vie » en Europe de mai à septembre et dans la mer des Caraïbes le reste de l'année. Certains paquebots de type classique cherchent à s'adapter à ce genre de gagne-pain, mais ils y arrivent mal.

Les paquebots des Messageries maritimes dont il s'agit ici sont en fait des paquebots mixtes chargés de transporter à partir de Marseille et pour des ports situés au-delà de Suez des passagers et des marchandises. Des événements imprévus, comme la fermeture du canal de Suez, la guerre du Viet-Nam ou l'apparition d'avions long courrier à grande capacité, ont bouleversé complètement le recrutement des passagers pour les régions situées au-delà de Suez.

Beaucoup de passagers s'embarquaient, en effet, sur ces paquebots pour des voyages partiels de port à port : Marseille-Port Saïd, Port Saïd-Djibouti, Djibouti-Singapour. L'obligation de passer par Gibraltar et le cap de Bonne-Espérance a tari cette importante source de revenus.

Les voyages actuels sont donc déficitaires, mais faut-il pour cela supprimer le service passagers ? Même si le personnel hôtelier était débarqué et même si ces navires n'étaient armés que sous forme de cargos, les voyages demeureraient déficitaires. Ces paquebots mixtes ne sont pas aptes à transporter les types de cargaison qui s'offrent sur le marché, pour l'exportation ou pour l'importation. Ces paquebots mixtes appartiennent à une époque révolue.

La situation actuelle est grave, car il faut choisir les solutions qui à court terme et à moyen terme sauvegarderont les intérêts des parties en présence.

Il y a d'abord l'aspect douloureux et négatif de ce problème, aspect qui est, hélas ! celui de toute entreprise obligée d'opérer une reconversion à chaud.

On a prévu un plan de dégageant qui permettrait d'étaler les licenciements en retirant progressivement des paquebots de leurs lignes. Le personnel hôtelier et les commissaires de bord devraient pouvoir retrouver un emploi dans les hôtels déjà existants susceptibles d'être créés en Corse, sur la Côte d'Azur et dans d'autres sites méditerranéens. Mais les principales victimes seront les « Comoriens » dont la reconversion dans le secteur hôtelier sera plus délicate. Il est navrant de voir ce personnel si dévoué attendre chaque jour un embarquement qui ne vient pas.

Comment minimiser les répercussions de la suppression des paquebots sur la situation des officiers et des marins ?

L'aspect de ce problème serait moins préoccupant si la compagnie des Messageries maritimes pouvait disposer de nouveaux cargos qui viendraient remplacer les paquebots mixtes périmés au fur et à mesure de leur retrait.

On a parlé des dernières semaines de relance maritime. La construction de cargos modernes est certainement une opération rentable. Il ne convient donc pas de l'envisager comme un pis-aller.

La rentabilité de l'armement maritime est certes modeste, comme celle de toute industrie lourde, mais elle est réelle. Un armateur privé faisait récemment remarquer que l'armement maritime venait au troisième rang des industries lourdes, après l'industrie atomique et la production d'électricité.

La construction de cargos ne doit pas être considérée comme une catastrophe inéluctable, comme un moindre mal. La France doit reprendre sa place dans le concert mondial des frères, non pas grâce à un protectionnisme de pavillon, réel ou déguisé, mais par sa rentrée dans le *shipping* international.

Dans la situation actuelle, la flotte française ne peut jouir pleinement des droits que lui réservent les grandes conférences internationales de fret. Actuellement, selon les chiffres communiqués par le comité central des armateurs de France, la balance des frères — on l'a dit — a connu en 1967 un déficit de 1 milliard de francs. C'est dire qu'un tiers du fret, à l'importation, est transporté par des armateurs étrangers.

Je ne parle pas dans un esprit chauvin. Car la liberté du commerce maritime est nécessaire en soi et nécessaire à la vie de nos ports. Si les cargos étrangers sont les clients assidus de nos ports, les nôtres doivent leur rendre la politesse et participer hardiment au trafic international.

Je veux dire par là que de nouveaux cargos trouveraient immédiatement leur plein emploi et gagneraient honorablement leur vie.

Plein emploi ! Voilà deux mots qu'on entend souvent prononcer. Or, des cargos modernes assureraient le plein emploi de nos jeunes diplômés. Car les navires modernes, grâce à l'automatisation, ont besoin d'ingénieurs. Le soutier d'antan a fait place aujourd'hui au mécanicien qui sera lui-même remplacé demain par l'électronicien.

N'allons pas chercher bien loin ce qui est à proximité de nos rivages. La France se doit de posséder une flotte de navires marchands, capable de rentabilité sur le marché mondial des frères. L'absence de la France sur ce marché crée un vide que beaucoup de flottes nouvelles, notamment celle des pays de l'Est, seraient heureuses de combler.

Aussi ne puis-je qu'approuver ce qu'a dit M. Christian Bonnet à ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République.*)

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

M. Aymar Achille-Fould. Monsieur le ministre, j'ai le sentiment d'assister ici à une sorte d'unanimité sur les problèmes de la marine marchande.

J'y joindrai ma voix et celles des collègues de mon groupe, en tirant rapidement quelques conclusions sur la situation de notre flotte marchande.

Somme toute, son fonds de commerce est, pour le moment, dans un état assez satisfaisant. C'est un fonds de commerce sain, qui peut connaître des développements importants, à condition qu'on lui en donne les chances et les possibilités, à condition aussi de pouvoir rattraper, par un effort de production, l'anticipation qui est intervenue en matière de frais d'exploitation à la suite des accords de Grenelle, et dans la mesure où, sur le plan commercial, ses activités ignorent la saturation, contrairement à d'autres secteurs d'activité, tel celui de l'automobile.

Mais cette activité connaît aussi des problèmes et des difficultés. Elle ne respecte pas la progression nécessaire, et d'ailleurs prévue par le V^e Plan. Vous savez — nos rapporteurs l'ont excellemment dit — que le plan de relance s'adapte mal au secteur de la marine marchande. Les déductions fiscales, en particulier, lui sont inadéquates. Les armateurs sont plus endettés qu'ils ne l'avaient prévu et ils ont tendance à se défaire des plus anciens bateaux pour accroître la rentabilité de l'ensemble ; l'outil devient ainsi plus moderne ; mais notre capacité de transport sous pavillon français diminue progressivement. Il importe donc de provoquer une incitation en faveur de ces activités maritimes, et pas seulement une incitation pour la gloire de notre pavillon.

D'une part des problèmes d'emploi se posent, que chacun ici, me semble-t-il, reconnaît et auxquels nous sommes sensibles, comme l'est l'ensemble de la profession.

D'autre part, l'intérêt économique général de notre pays est fonction de l'activité de sa flotte marchande. A ce sujet, le président du comité central des armateurs a indiqué qu'un navire battant pavillon français rapportait, au cours de sa vie, en devises, environ trois fois et demi son prix de construction.

Or, faute d'une incitation sérieuse, les armateurs risquent de se décourager et les commandes de faire défaut.

Quelle incitation est possible ?

On l'a dit, les Anglais, eux, ont résolu carrément le problème. Leur loi d'incitation à l'investissement de 1966 accorde aux armateurs qui font construire un navire une ristourne représentant 25 p. 100 de la valeur du bâtiment, que ce dernier soit construit dans un chantier britannique ou ailleurs. Je crois savoir que l'application de cette loi a coûté l'an dernier au Trésor britannique 39 millions de livres pour des bâtiments construits à l'étranger et 4 millions de livres pour des bâtiments construits en Grande-Bretagne.

C'est dire que les Anglais se rendent compte de la simple rentabilité d'une flotte naviguant sous leur pavillon, en plus des avantages de leur construction dans les chantiers navals nationaux.

Certes — et la plus haute autorité de l'Etat l'a fort judicieusement rappelé — la Grande-Bretagne est une île. Mais la France

a, elle aussi, les yeux tournés vers la mer. Il serait souhaitable que son Gouvernement — son ministre de la marine marchande, en particulier — ait aussi les yeux tournés vers la mer.

Plusieurs orateurs, dont mon collègue Bourdellès, ont demandé un grand débat sur les problèmes de la marine marchande. Je crois également à la nécessité d'une véritable loi de programme. Elle seule permettra à la France de posséder une flotte marchande digne d'elle et digne de sa réputation. Mais cette loi de programme, dont le Gouvernement ne peut nier la rentabilité économique, doit apporter une aide sensiblement accrue à la construction de navires battant pavillon français.

Monsieur le ministre, si c'est sous l'angle européen que vous considérez la question et si vous envisagez d'inclure la marine marchande dans les articles du traité de Rome, ni mon groupe ni la marine marchande française ne vous en feront grief. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Marcel Bayle. Mes chers collègues, à l'occasion du débat sur le budget de la marine marchande, je désire appeler l'attention de M. le ministre des transports et celle de l'Assemblée sur les problèmes que pose la gestion des lignes de paquebots exploitées par les compagnies d'économie mixte.

En effet, nous étions déjà alertés sur la nécessité d'une reconversion progressive de la flotte française de paquebots, mais les informations récemment parues dans la presse au sujet de la Compagnie des messageries maritimes viennent de mettre à nouveau en lumière les difficultés de cette compagnie, dans des termes qui ont légitimement alarmé la population de la région de Marseille, au premier chef, l'ensemble des milieux maritimes.

S'il faut en croire ces informations, la Compagnie des messageries maritimes envisagerait de supprimer complètement d'ici à la fin de 1973 son activité de transport de passagers sur des lignes de l'Extrême-Orient, du Pacifique, de l'Océan Indien et de l'Amérique du Sud, lignes qu'elle exploite encore de façon régulière dans le cadre de ses obligations contractuelles d'intérêt national.

Bien que de telles informations n'aient pas été données pour l'instant en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, nous avons tout lieu de penser que la gestion de la flotte de paquebots pose aussi, pour elle, des problèmes du même ordre.

Ainsi voyons-nous approcher le moment où notre flotte n'assurerait plus aucun transport de passagers sauf — nous l'espérons — pour les liaisons telles que celles de la Corse, qui justifient l'utilisation des moyens modernes comme les car-ferries.

Nous désirerions être précisément informés des intentions du Gouvernement et des dirigeants des Compagnies nationales sur ce problème essentiel.

En effet, pour la seule Compagnie des messageries maritimes, la fermeture des lignes entraînerait la suppression de quelque 2.000 emplois à bord et à terre, et nous devons, dès maintenant, souligner la nécessité de pallier les conséquences sociales d'une diminution d'effectifs aussi importante. En outre, nous nous soucions que l'activité des compagnies, même amputée du trafic des passagers, soit prospère et qu'elle se développe sur le plan commercial dans des conditions de concurrence favorables par rapport aux autres armements.

Nous comprenons fort bien, monsieur le ministre, que les réalités économiques présentes imposent, dans ce domaine comme dans bien d'autres, une transformation des objectifs et des moyens, et il serait certainement de mauvaise politique de maintenir, envers et contre tout, une activité de plus en plus menacée par la concurrence de l'avion et entraînant des charges financières de plus en plus lourdes pour la collectivité.

Ce n'est pas sans regrets cependant que nous assisterions à la disparition complète et prochaine des paquebots auxquels s'attachent tant de symboles et tant de souvenirs.

Mais surtout, nous désirerions instamment, monsieur le ministre, compte tenu de l'importance nationale de cette affaire et de l'aspect essentiel sur le plan régional des problèmes d'emploi qui vont se trouver ainsi posés dans les années à venir, que vous nous fassiez connaître les dispositions que vous envisagez pour, d'une part, éviter que la fermeture progressive des lignes ne constitue une source nouvelle de chômage en Provence alors que la situation est déjà difficile sur ce plan et, d'autre part, pour assurer aux compagnies d'économie mixte, à l'aide des

quelles nous restons très attachés, le développement le plus heureux au sein d'une marine marchande rénovée. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Hervé Laudrin. Monsieur le président, monsieur le ministre, je n'avais pas l'intention d'intervenir dans ce débat. Mais les orateurs qui se sont succédé m'ont fait songer à quelques problèmes que j'aimerais vous soumettre.

Au surplus, il n'est pas un homme libre qui ne chérisse la mer, surtout quand il est Breton.

Je voudrais d'abord connaître — c'est un point qui n'a été évoqué par personne — les intentions du Gouvernement français en ce qui concerne la structure d'un secteur important de notre marine marchande. Je veux parler de la pêche. La pêche relèvera-t-elle un jour du ministère de l'agriculture ou restera-t-elle de votre ressort, monsieur le ministre ? Quand vous discutez de la pêche dans le cadre du parlement européen, vous vous trouvez en présence de M. Mansholt, ministre de l'agriculture européenne, et vos autres collègues sont pour la plupart des ministres de l'agriculture. Il est bien évident, en effet, que l'approvisionnement en poisson relève davantage du ministère de l'agriculture qui s'occupe de la nourriture des hommes, que du ministère des transports.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Laudrin ?

M. Hervé Laudrin. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Monsieur Laudrin, vous soulevez là une question que j'ai moi-même été amené à poser aux plus hautes instances de l'Etat, quand le ministère des transports a été constitué de façon autonome.

Compte tenu des traditions de la marine marchande, il n'a pas paru possible de distraire la pêche, secteur important de l'activité économique, de l'ensemble des autres secteurs relevant de la marine marchande.

En conséquence, il ne saurait être question, pour l'instant, de modifier les structures actuelles.

M. Hervé Laudrin. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette réponse, dont vous m'aviez d'ailleurs prévenu. (Sourires.)

Mon propos ne tendait nullement à critiquer votre action. Je sais que votre sens des responsabilités et votre autorité personnelle vous permettront de remplir tous vos devoirs devant les ministres de l'agriculture de la Communauté économique européenne.

Mais, s'il existait un secrétariat d'Etat à la marine marchande, comme certains le souhaitent, il n'y aurait aucun inconvénient à le rattacher au ministère de l'agriculture aussi bien qu'à celui des transports. C'est là un problème qui, sur le plan européen, se posera nécessairement un jour ou l'autre.

Qu'il me soit permis, monsieur le ministre, de vous poser maintenant quelques questions précises.

Avez-vous envisagé — et, dans l'affirmative où en est cette étude — une politique communautaire européenne pour l'armement au commerce ? A ma connaissance, aucun débat n'a été engagé sur ce point. Il faudra bien en parler un jour.

Mais c'est sur des problèmes plus pratiques que je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre. Nous assistons actuellement à une redoutable évolution dans l'industrie de la conserve. Si l'on peut se réjouir des concentrations qui confèrent à nos entreprises une dimension européenne, il n'en reste pas moins que cette évolution représente pour les entreprises moyennes, dites familiales, une sérieuse menace pour leur avenir et un risque de chômage important dans un pays comme le nôtre.

Quelle est, monsieur le ministre, votre politique économique en ce qui concerne l'industrie de la conserve et quelles chances de survie accordez-vous aux entreprises de taille moyenne ? Si ces dernières ne devaient pas résister à l'évolution, il serait temps de définir une politique et d'engager les entreprises moyennes dans de nouvelles voies, avant qu'il ne soit trop tard. Ces industries sont d'ailleurs menacées — vous le savez — par la concurrence étrangère.

Pouvez-vous obtenir du conseil des ministres de la Communauté économique européenne, au sein duquel vous représentez la France, que nos conserveries soient défendues contre les importations de thon japonais sur le marché européen par l'intermédiaire de l'Italie, importations qui sont de nature à écraser la concurrence française.

D'après les renseignements qui m'ont été fournis, les Japonais produiraient annuellement 600.000 tonnes de conserves de thon, alors que nous n'en produisons que 40.000 tonnes.

Comment pouvons-nous protéger à la fois nos pêcheurs et nos entreprises de conserverie si, par le canal de l'Italie et en dépit de toutes les réglementations communautaires, ce thon vient sur nos marchés concurrencer notre propre production ?

Une mesure urgente s'impose donc dans ce domaine. A cet égard, pouvez-vous prendre à cette tribune, monsieur le ministre, l'engagement de défendre, devant le conseil des ministres de la Communauté économique européenne, le prix d'intervention du F. E. O. G. A. à 95 p. 100 du prix d'orientation et non à 85 p. 100, comme cela vient d'être décidé par le parlement européen sur proposition de M. Mansholt ?

J'ai dit tout à l'heure à notre collègue socialiste combien je regrettais que les socialistes allemands et français, entraînés par M. Mansholt, aient accepté de réduire ce prix d'intervention. En effet, si ce taux est ramené à 85 p. 100, nous ne disposerons pas de moyens suffisants pour affronter la concurrence des Japonais qui jouissent d'un monopole de fait.

M. le ministre des transports. Monsieur Laudrin, me permettez-vous de vous interrompre à nouveau ?

M. Hervé Laudrin. Très volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Monsieur Laudrin, je vous remercie de me permettre de vous interrompre.

Sur le point que vous venez d'évoquer, nous n'en sommes encore qu'aux balbutiements. Si des chiffres et des pourcentages ont été avancés, il ne peut s'agir que de projets ou d'intentions de la commission européenne et, à aucun moment, le conseil des ministres de la Communauté n'en a été saisi. Vous ne pouvez donc préjuger ce que sera la position française, laquelle fait actuellement l'objet d'études et de mises au point.

Je peux toutefois donner à l'Assemblée l'assurance que les légitimes intérêts dont vous vous êtes fait l'avocat après d'autres, monsieur Laudrin, seront défendus au sein du conseil des ministres de la Communauté.

M. Hervé Laudrin. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse, mais j'avais l'innocence de croire que n'étaient pas des balbutiements des propositions établies par M. Mansholt et la commission de Bruxelles, d'abord, et votées par le parlement européen, ensuite. En fait, seule doit encore intervenir la décision du conseil des ministres...

M. le ministre des transports. Elle est capitale.

M. Hervé Laudrin. Certes, elle est essentielle, mais j'avais cependant le devoir d'appeler votre attention à ce sujet et de rappeler que, dans cette affaire, les représentants du Parlement français, au sein de la Communauté économique européenne, ont été largement battus. Vous restez donc, monsieur le ministre, notre dernier recours.

Nous avons aussi été battus à propos de la suppression du tarif douanier applicable aux importations de morue. Chacun sait que nous possédons, en Bretagne, une flotte de morutiers extrêmement importante qui subit malheureusement la concurrence des flottes norvégienne, portugaise et espagnole dont les conditions de pêche sont très différentes des nôtres, ce qui leur permet de pratiquer sur le marché des prix bien inférieurs à ceux de nos pêcheurs. Dans ces conditions, nos bateaux morutiers seront bientôt obligés de rester au port, dans l'impossibilité où ils seront de vendre leur production.

Il vous restera donc à vous prononcer, lors d'une prochaine réunion du conseil des ministres de la Communauté, sur un autre de ces balbutiements auxquels vous avez fait allusion et qui est le règlement préparé par la commission et accepté malgré nous par le Parlement européen.

Monsieur le ministre, je n'avais pas d'autre intention que de vous signaler la gravité de ces problèmes. Vous êtes désormais notre seul défenseur de la pêche. Nos pêcheurs et, en particulier,

ceux de Bretagne, vous seront très reconnaissants de défendre leurs intérêts. Vous êtes d'ailleurs, monsieur le ministre, un excellent avocat. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Jeannil Dumortier. Monsieur Laudrin, il eût été préférable pour la qualité même de notre débat, de garder une sérénité complète.

M. Hervé Laudrin. Il n'y a pas eu d'orage !

M. Jeannil Dumortier. Je ne suis pas membre de l'assemblée européenne. Or avec le manque de sectarisme que je vous connais (Sourires) et votre esprit serein...

M. Hervé Laudrin. Vous allez me mettre en cage. (Sourires.)

M. Jeannil Dumortier. ...vous avez tenu à souligner un désaccord que je ne peux vérifier et à mettre en accusation mes collègues socialistes du Parlement européen.

Je regrette que vous l'ayez fait, alors que je souhaitais qu'une attitude unanime fût prise ici afin de soutenir les efforts de M. le ministre des transports.

Vraiment, j'aurais préféré, mon cher collègue, que vous ne parliez point de cette façon.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le président, mesdames messieurs, je me réjouis que le débat qui s'est instauré devant vous ait eu l'ampleur à laquelle je m'attendais et que, personnellement, je souhaitais.

Chacun en a pris conscience, les problèmes que pose la marine marchande ne cessent de revêtir une importance toujours plus grande. Le Gouvernement en est tellement convaincu que, pour la première fois, en 1969, le budget de la marine marchande dépassera le chiffre d'un milliard de francs.

MM. les rapporteurs, que je remercie vivement de leurs exposés, ainsi que tous les orateurs ont certes relevé ce qui constitue tantôt des zones d'ombre, tantôt des zones de lumière. Chacun, selon son tempérament et les intérêts dont il a la charge, a souligné tout naturellement ce qui lui paraissait caractéristique dans ce budget.

Par rapport à 1968, l'augmentation des crédits sera de 16 p. 100. Mais si l'on tient compte des nouvelles charges à assumer et dont je prie M. Cermolacce de croire qu'elles ne sont pas légères, on doit considérer que la progression du budget de 1969 sur celui de 1968 sera, en réalité, de 8 p. 100. On conviendra que ce taux d'accroissement est, en définitive, relativement satisfaisant.

Les dépenses en capital augmentent de 23 p. 100, tandis que les dépenses d'intervention — M. Christian Bonnet l'a souligné — accusent une hausse de 12 p. 100. Compte tenu des grandes orientations de ce budget ou des lignes de force qu'il dessine, ces chiffres traduisent un effort qui n'est pas négligeable, même si — et je suis le premier à le reconnaître — par rapport à nos objectifs, les moyens mis à notre disposition restent, dans beaucoup de domaines, en deçà de ce que nous souhaitons.

L'un de mes prédécesseurs, qui a illustré ce ministère pendant plusieurs années et dont je suis heureux de saluer la présence dans cette enceinte, M. Marc Jacquet, me disait un jour, alors qu'il avait la charge de présenter et de défendre son budget devant votre Assemblée, qu'il était toujours difficile de le cerner, tant les activités de la marine marchande sont nombreuses et, parfois, sans rapport étroit entre elles.

Ainsi, c'est toujours à un examen analytique de ces problèmes que l'on est tenté de procéder, la synthèse dans ce domaine étant particulièrement difficile. Il m'apparaît, si j'ai bien retenu le sens des interventions des rapporteurs et des orateurs, que mon exposé pourrait porter sur les rubriques suivantes : les moyens des services de la marine marchande ; le problème d'ensemble de l'armement naval ; la construction navale ; la situation et l'avenir des compagnies d'économie mixte ; le présent et l'avenir des pêches françaises.

C'est donc à l'examen de ces cinq questions que je me consacrerai maintenant, en ayant le souci de répondre à toutes les préoccupations qui ont été exprimées.

S'il m'arrivait, au cours de cet exposé, d'oublier tel ou tel point particulier soulevé par les orateurs, je prie par avance ces derniers de bien vouloir m'excuser. J'ai toujours eu peur habitude de répondre par écrit sur les problèmes particuliers. Il demeure en effet de l'intervention de chaque député une trace écrite qui appelle naturellement, de la part du ministre concerné, une réponse aussi claire et complète que possible.

Le distingué rapporteur de la commission des finances soulignait que la caractéristique du budget de la marine marchande était avant tout son orientation vers les actions économiques. En effet, une part très importante des crédits qui y sont inscrits est constituée par des interventions publiques.

Puisque j'ai déjà dit que les dépenses ordinaires étaient en augmentation assez sensible, je n'insisterai pas sur ce point. Je préciserai simplement que les mesures nouvelles qui touchent aux moyens des services, visent deux objectifs. Ils tendent d'abord à permettre le fonctionnement des installations mises en service au titre des précédents budgets. Je songe ici au centre administratif de Saint-Servan, au nouveau centre de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes de Nantes, et au laboratoire de ce même institut installé à la Réunion. Grâce à ces crédits, seront aussi poursuivies les opérations de réorganisation déjà entreprises.

Le second objectif que ces moyens doivent permettre d'atteindre est la réorganisation de nos circonscriptions maritimes. Je dois souligner en effet — et M. Christian Bonnet a insisté sur ce point — qu'à la suite des travaux de la commission Ecal, dont le Gouvernement, je m'empresse de le dire, n'a pas approuvé toutes les conclusions, il est apparu nécessaire de procéder à une certaine réorganisation. Mon intention est de diviser le territoire français en vingt-deux circonscriptions maritimes au lieu des quarante-quatre qui existent actuellement et de regrouper ces nouvelles circonscriptions en quatre régions dont les capitales, si l'on peut dire, seront respectivement Le Havre, Nantes, Bordeaux et Marseille.

Le rapporteur de la commission des finances a rendu hommage à la qualité du personnel de l'administration des affaires maritimes. Je me garderai bien d'oublier ce que l'on doit à la fois à leur compétence et à leur dévouement. La réorganisation envisagée n'a pas d'autre but que de rendre leur tâche plus facile qu'elle ne l'est aujourd'hui, et de mettre à leur disposition des moyens dont je suis le premier à reconnaître qu'ils leur font parfois cruellement défaut.

Il s'agit, par conséquent, d'une amorce de solution de nature à assurer un redressement souhaité par tous les parlementaires qui s'intéressent à ces problèmes.

Bien entendu, cet effort sera poursuivi dans les années qui viennent.

S'agissant des moyens des services de la marine marchande, j'évoquerai la situation de l'Établissement national des invalides de la marine. Vous la connaissez et vous savez — cela répond aux vœux exprimés par la plupart d'entre vous et, en tout cas, à celui qui a été formulé par M. Dumortier — que le budget amorce la correction de la différence constatée entre les salaires réels et les salaires forfaitaires sur lesquels sont calculés les retraites. Il s'agit là d'un premier effort qui, je le pense, pourra être renouvelé au cours des prochaines années.

Telles sont les observations que, très brièvement, je voulais présenter à l'Assemblée au sujet des moyens des services de la marine marchande. J'ai rappelé, à cet égard, les objectifs que nous nous proposons ainsi d'atteindre.

J'en arrive à l'important problème de l'armement. Tous les orateurs l'ont traité avec beaucoup de compétence et de clarté. Cet intérêt que vous avez tous manifesté, mesdames et messieurs les députés, montre à coup sûr l'importance capitale que présente la situation actuelle de l'armement, non seulement dans le domaine de la marine marchande, mais encore dans celui de l'activité économique. Tour à tour, MM. Christian Bonnet, Miossec, Cermolacce, Arnaud, Achille-Fould, et peut-être d'autres encore, ont particulièrement insisté sur ce point.

Je voudrais, pour ma part, revenir sur un aspect du problème qui n'a peut-être pas été suffisamment souligné, et vous dire que, depuis quelques années, la flotte française se modernise dans une proportion relativement importante. Certes, il faut noter le retrait progressif des paquebots, retrait que je crois, hélas, inéluctable, l'apparition de transports de vrac, l'introduction des porte-containers dans la flotte de commerce, et, d'une manière générale, le développement de l'automatisation. A cet égard, l'effort fait par les armateurs français, qu'ils appartiennent au secteur privé ou au secteur public, est considérable, puisque leurs commandes ont dépassé les objectifs du Plan de 36 p. 100 pour les pétroliers et de 114 p. 100 pour les navires polythermes.

Par conséquent, lorsqu'on parle du rajeunissement et de la modernisation de la flotte française, on est en droit de dire que, dans ce domaine, l'action entreprise à la fois par les pouvoirs publics et par la profession a été des plus efficace. Les chiffres que je viens de rappeler — car vous les connaissez — attestent incontestablement qu'un gros effort a été entrepris.

Les différentes formes d'aide accordées par l'État à l'armement au cours de ces dernières années étaient précisément destinées à permettre à la flotte d'opérer cette reconversion et cette modernisation; la dégradation rapide constatée à la fin du IV^e Plan a été enrayée et le nombre des cargos qui auront été mis en service au cours de l'exécution du V^e Plan sera pratiquement le même que celui qui a été atteint au cours de l'application du IV^e Plan, c'est-à-dire qu'il représentera 330.000 tonneaux de jauge brute.

Cependant, il est permis de dire que, jusqu'à la fin de 1970, l'armement au commerce poursuivant sur sa lancée, nous obtiendrons des résultats non négligeables, loin de là.

Alors, conscient que l'armement doit aujourd'hui faire face à des tâches peut-être plus difficiles qu'on ne pouvait le supposer, chacun s'interroge sur la nécessité d'un nouveau plan de relance, qui viendrait s'ajouter aux différentes formes d'aide dont personne d'entre vous n'a méconnu l'intérêt.

Il m'a donc été demandé si le Gouvernement envisageait d'accorder à l'armement une aide spécifique nouvelle. Je me suis entretenu de cette question avec les rapporteurs spécialisés auxquels j'ai fait part de mon intention de poursuivre à cet égard les études déjà commencées par mes services. J'espère pouvoir, dans un délai aussi rapproché que possible, soumettre à l'approbation du Gouvernement les conclusions de ces études. L'Assemblée nationale peut être assurée que j'envisage favorablement le principe d'une éventuelle aide spécifique à l'armement et les intéressés seront dès que possible informés des conclusions auxquelles, sur ce point, nous aurons abouti.

Je rappelle cependant à ceux que ce problème préoccupe que l'année 1968 a vu la mise en application de deux décisions importantes. La première est le remboursement par l'État de la taxe de 5 p. 100 sur les salaires et la seconde est l'inscription aux autorisations de programme d'un complément portant à 100 millions les sommes allouées au titre de la prime de modernisation des cargos de ligne.

Je répète que, malgré ce qui a été réalisé et malgré les aides dont la reconduction est prévue dans le budget de 1969, je suis parfaitement conscient que certains événements nouveaux militent en faveur d'une aide spécifique.

Là encore, je dirai à M. Cermolacce qu'il ne faut pas minimiser l'incidence sur l'armement en général des événements du mois de mai et des accords de Grenelle; cette incidence, évaluée à 29 millions de francs pour l'année en cours, sera d'un peu plus de 50 millions de francs pour 1969, et cela sans tenir compte des services contractuels des compagnies d'économie mixte.

Évoquant ce problème de l'armement aux aspects si multiples, il conviendrait, si le temps ne nous était pas si mesuré, de distinguer entre l'armement pétrolier et l'armement sec, la situation du premier étant certes moins touchée que ne l'est celle du second. Si donc une aide spécifique nouvelle doit être accordée dans les prochaines semaines ou dans les prochains mois à l'armement, il n'est pas douteux qu'elle devra revêtir un caractère particulièrement sélectif. Elle ne pourrait être indifférenciée étant donné les conditions particulières de chaque armement.

Alors se pose le problème de savoir si les dispositions du traité de Rome devraient être étendues au domaine des transports maritimes.

Je serai tenté de dire qu'il se pose d'une façon marginale dans ce débat s'il n'avait été placé par les orateurs au centre de leurs discours.

Sur ce sujet, j'ai lu il y a quelques semaines avec beaucoup d'intérêt, dans un grand quotidien parisien du matin, un article fort bien documenté et, le lisant, je ne pouvais m'empêcher de penser que les arguments en faveur de l'application aux transports maritimes des règlements de la communauté économique européenne avaient leur poids et qu'ils méritaient donc réflexion et étude de la part des pouvoirs publics. Plus récemment encore m'entretenant avec le rapporteur de la commission des finances je lui ai fait part de mon souci de réfléchir à cet aspect des choses. C'est pourquoi je puis assurer l'Assemblée que, dans l'immédiat, mes services vont entreprendre en ce sens, en collaboration avec ceux du ministère des finances, des

études aux fins de savoir s'il n'est pas de l'intérêt bien compris de l'armement français que les dispositions du traité de Rome soient appliquées à ses activités.

Ainsi donc, vous le voyez, le Gouvernement considère que cette éventualité mérite réflexion et ce que je viens de dire, mesdames, messieurs, témoin de la sincérité de mes intentions à cet égard. Cependant à première vue — c'est j'en conviens une impression fondée sur une réflexion un peu sommaire — elle ne présenterait probablement pas que des avantages. L'extension aux transports maritimes des dispositions du traité de Rome aurait d'abord cet effet négatif de supprimer certains privilèges et, plus exactement, des monopoles dont l'armement français bénéficie actuellement sur certaines relations.

Mais, je le répète, je n'ai pas encore fixé mon jugement sur une éventualité aussi importante dont les répercussions peuvent être considérables. Je note simplement qu'il faut en aborder l'étude avec la plus grande prudence et la plus grande objectivité.

Peut-être y trouverons-nous, sinon la solution miracle, du moins l'une des solutions à la situation de l'armement naval.

En marge de l'armement, M. Christian Bonnet, M. Miossec et d'autres orateurs, m'ont interpellé, ou plutôt, puisque l'interpellation n'existe plus, ont attiré mon attention sur la situation du cabotage et plus spécialement sur l'aide au petit cabotage.

A cet égard je regrette qu'en raison de contraintes budgétaires qui pèsent sur mon ministère comme sur tous les autres, ait disparue du budget de 1969 la ligne qui traduit l'aide accordée par l'Etat au petit cabotage. J'ai demandé à mon collègue chargé de l'aménagement du territoire de reconduire l'effort que, cette année, la D. A. T. A. R. a déjà consenti en faveur du petit cabotage. Si donc, comme je l'espère, j'obtiens satisfaction, l'aide de la D. A. T. A. R. continuant à s'ajouter à l'aide de caractère général que j'appellerai l'aide de droit commun prévue pour l'armement, ce petit cabotage sera moins paralysé que ne le craignent ceux qui ont plaidé sa cause à cette tribune.

Je me dois maintenant d'évoquer la situation des compagnies maritimes d'économie mixte, qui est naturellement en liaison très étroite avec l'armement et tout d'abord de présenter une remarque de portée générale.

M. le Premier ministre a fait connaître à l'Assemblée sa volonté de voir s'engager, avant la fin de la présente session, un vaste débat sur la situation des entreprises publiques et sur les réformes qu'il conviendrait d'y apporter.

En ma qualité de ministre des transports je suis à un double titre, et même à un triple titre, intéressé par ce problème. Je ne le rappelle que pour confirmer à l'Assemblée que dans quelques semaines, à une date qui n'est pas encore fixée, un débat s'instaura au cours duquel sera traitée au fond, entre autres questions, la situation des deux compagnies d'économie mixte.

Pour l'instant, traitant la partie du budget qui les concerne, je dirai qu'il est apparu nécessaire, sur un plan général, il y a déjà quelques années, d'inviter les deux compagnies en cause à se moderniser, à se reconverter comme l'armement privé. Dans une mesure, certes, moins importante que nous l'aurions souhaitée, cette reconversion a été amorcée et se poursuivra. Plusieurs orateurs se sont interrogés sur l'avenir des paquebots. Je n'insisterai pas sur ce point sauf pour rappeler ce que j'ai dit l'an dernier et qui n'a été contesté par personne : la désaffection à l'égard du paquebot est un fait comme il y en a mille autres dans le domaine de l'activité économique. Dès l'instant où les premiers signes de cette désaffection se sont manifestés, il appartenait aux pouvoirs publics d'en tirer les conclusions et de prendre des mesures destinées à sauver l'essentiel de l'activité des deux compagnies dont il est vrai — ainsi que l'a dit un orateur — que le fonds de commerce représente une valeur certaine.

Est-ce bien le moment de débattre de l'intérêt du paquebot de croisière, question que M. Arnaud et M. Bayle ont plus particulièrement évoquée ?

Un certain type de paquebot de croisière, j'en conviens, peut encore présenter un intérêt sur le plan touristique, à la condition, toutefois, qu'il s'agisse d'un paquebot aussi moderne que possible et uniquement conçu pour les croisières, que l'exploitation en soit relativement peu onéreuse et que les prix pratiqués pour ces croisières intéressent une clientèle de plus en plus importante aux moyens modestes ou réduits.

Mais, compte tenu des données du problème, la solution est difficile à trouver, si bien que je ne puis donner, au point où

nous en sommes de nos études, l'assurance qu'au moins l'une des deux compagnies d'économie mixte pourra s'orienter avec quelque chance de succès vers cette activité particulière.

Mais pour en revenir aux paquebots, leur dégagement des lignes a fait déjà l'objet les années passées et plus encore au début de cette année de nombreuses études. Le Gouvernement a arrêté une politique qui me semble conforme à l'intérêt bien compris des compagnies, dès lors que l'on donne en même temps à ces compagnies les moyens de poursuivre la reconversion et la modernisation qu'elles ont entreprises depuis quelques années déjà, comme l'a fait l'armement privé.

Mais — et c'est peut-être là, j'en ai parfaitement conscience, l'aspect le plus délicat de cette affaire — cette modernisation et cette reconversion dans ce secteur comme dans tous les autres posent sur le plan social un problème d'une singulière acuité. Déjà nous avons dû prendre certaines décisions destinées à atténuer — je ne dis pas à supprimer totalement — les conséquences de cette politique sur la situation de l'emploi.

Sans en tirer immédiatement une raison d'espérance pour les mois ou les années à venir, je dois dire que les effectifs inscrits au chômage du fait des décisions prises dans le domaine de l'armement par le Gouvernement étaient, au 1^{er} avril 1968, il y a donc un peu plus de six mois, de soixante officiers et 60 mille marins, et au 1^{er} septembre de soixante officiers et 690 marins.

Par conséquent, sur une période relativement courte une certaine déflation des effectifs au chômage s'est manifestée. Elle peut s'expliquer par plusieurs raisons : le reclassement dans certains cas dans des emplois à terre ; l'effet des réformes et des mises à la retraite.

Je ne tire pas de ces faits des conclusions hâtives pour affirmer que les décisions prises par le Gouvernement n'entraîneront pas une aggravation du chômage. Ce que nous souhaitons, c'est limiter les effets de ces décisions.

A cet égard, deux mesures ont été prises récemment par le Gouvernement.

L'une, c'est la signature en 1966 — il y a donc à peine deux ans — de la convention marine marchande-affaires sociales, destinée à faire bénéficier les marins du fonds national de l'emploi, afin d'améliorer leur qualification maritime ou de faciliter leur reclassement à terre. Grâce à cette convention, 1.470 marins ont bénéficié de ces dispositions depuis 1966.

L'autre, c'est la mise en place, il y a quelques mois, d'une commission nationale de l'emploi destinée à prévoir les mouvements d'effectifs dans la flotte, et d'un bureau central de la main-d'œuvre maritime qui doit ajuster l'offre à la demande. C'est là le résultat des accords qui ont été conclus entre la profession et les organisations syndicales au début du mois de juin dernier.

Si je me suis étendu sur cet aspect des choses, c'est d'abord parce qu'il a une résonance humaine. C'est aussi pour montrer que le Gouvernement, quelles que puissent être les conséquences de ses décisions, non seulement n'est pas resté passif mais a pris des mesures qui ne supprimeront peut-être pas toutes perturbations dans le domaine de l'emploi mais qui, j'en suis persuadé, pourront en atténuer sensiblement les effets.

Quant aux intentions du Gouvernement sur la modification des structures des deux compagnies d'économie mixte, nous nous en expliquerons au cours du débat qui aura lieu à la fin de cette session sur la situation générale des entreprises publiques.

M. Carpentier s'est surtout préoccupé de la construction navale, M. Christian Bonnet ayant seulement évoqué le problème, mais sans aller au fond.

J'ai été rattrapé par le caractère exagérément pessimiste de l'intervention de M. Carpentier.

Je ne nie pas que la construction navale, comme beaucoup d'autres activités économiques, soit actuellement confrontée à certains problèmes, qu'elle s'efforce d'ailleurs de résoudre et, à mon sens, avec beaucoup de bonheur.

Mais si l'on examine objectivement la situation nouvelle de la construction navale en France, et si en même temps on essaie de faire un peu de prospective — que l'Assemblée me pardonne ce terme qu'affectionnent les économistes ! — on ne peut qu'être frappé par les zones de lumière qui semblent présentement entourer cette industrie dans son ensemble.

Ce jugement d'ordre général n'exclut pas, j'entends bien, certaines difficultés que peuvent rencontrer des chantiers tels que ceux de Bordeaux et du Trait et plus généralement les petits et moyens chantiers.

Nous sommes très préoccupés par cette situation et déjà nous avons pris quelques mesures, peut-être fragmentaires, mais qui ne devraient pas être sans effet.

Depuis la grande restructuration de la construction navale intervenue il y a quelques années, on doit admettre que la conjoncture à court terme — à la fin de 1971, c'est bien du court terme — se présente sous des auspices relativement favorables.

Je ne saurais mieux que par des chiffres illustrer mon propos.

Actuellement, trois millions de tonneaux de jauge brute sont en commande dans l'ensemble des chantiers français. C'est le niveau le plus élevé qu'on ait jamais atteint en France. Il place notre pays, ainsi que M. Carpentier l'a souligné, au cinquième rang dans le monde, après le Japon, la Suède, l'Allemagne fédérale et la Grande-Bretagne.

Ainsi, jusqu'à la fin de 1971, le plein emploi paraît assuré dans les chantiers.

En disant « jusqu'à la fin de 1971 », je rectifie une indication que j'avais donnée, il y a quelques semaines, à votre commission de la production et des échanges. J'avais en effet précisé que le plein emploi paraissait assuré jusqu'à la fin de 1970, c'est-à-dire jusqu'au terme du V^e Plan. Mais des informations nouvelles me permettent d'affirmer que, jusqu'à la fin de 1971, le plein emploi sera assuré.

Pour ce qui est du moyen terme, j'en conviens, les perspectives apparaissent plus incertaines. Mais il est bien évident que, pour agir, nous n'attendrons pas qu'elles se dessinent puisque, déjà, nous avons encouragé la profession à conclure un contrat professionnel, grâce auquel l'effort de rationalisation de la profession pourra être poursuivi, ainsi que le processus de concentration, qui a déjà franchi une étape considérable, et grâce auquel le reclassement du personnel pourra, éventuellement, être favorablement envisagé.

C'est là une mesure positive, qui démontre que le Gouvernement va au-delà du court terme et se préoccupe déjà de l'avenir de la construction navale après 1971.

Je tiens également à souligner que les commandes passées par les armateurs français sont beaucoup plus importantes que les commandes passées par les armateurs étrangers. Les premières atteignent aujourd'hui, d'après les derniers chiffres que je me suis fait communiquer, 2.330.000 tonneaux sur les trois millions qui sont en cours de réalisation, alors que les secondes représentent 647.000 tonneaux. C'est la preuve que les armateurs français font, depuis quelques années, davantage confiance à nos chantiers. C'est la preuve aussi que leurs besoins sont considérables et que l'on peut bien augurer de l'avenir de l'armement français.

J'ai évoqué la situation des chantiers de Bordeaux.

On sait que, malgré la prorogation de l'aide consentie en faveur de ces chantiers, leurs dirigeants n'ont pas jugé possible de maintenir leur activité à un niveau satisfaisant et qu'ils ont été amenés, sur le plan de la gestion, à prendre certaines décisions.

Je voudrais qu'il soit bien entendu que le Gouvernement a fait tout son devoir à l'égard de ces chantiers en prorogeant l'aide de l'Etat au-delà du terme prévu. Mais il apparaît que cette aide, en tout état de cause, n'est pas suffisante pour permettre le maintien intégral de leur activité.

Il y a des responsabilités qui sont celles des pouvoirs publics : nous les avons prises. Mais il y a des responsabilités qui sont celles du secteur privé : il appartient aux dirigeants de les apprécier, en toute connaissance de cause naturellement, et de les prendre. Cela ne signifie pas, bien entendu, que l'Etat doit rester indifférent, et je crois avoir montré qu'il ne l'a pas été.

M. Aymar Achille-Fould. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Achille-Fould, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Aymar Achille-Fould. Monsieur le ministre, je vous demandais, sans la moindre passion, de nous dire si le Gouvernement n'aurait pas l'intention de transférer vers le Nord des activités de construction navale que, eu égard à la concu-

rence européenne ou pour d'autres raisons, il estimerait trop dispersées dans les régions où elles sont actuellement implantées, spécialement en Aquitaine.

Cela cadrerait bien, d'ailleurs, avec la politique actuelle du Gouvernement.

Mais c'est là qu'intervient la responsabilité du Gouvernement en matière sociale et en matière de reconversion du personnel. On sait, en effet, car ce n'est un secret pour personne, que la région d'Aquitaine est très menacée et qu'elle ne bénéficie pas encore des aides spéciales que, par exemple, grâce aux hardis efforts du C. E. L. I. B. — n'est-ce pas, monsieur Plevin ? — la Bretagne a déjà recues.

Nous sommes très inquiets, notamment du fait que 500 ouvriers licenciés des chantiers ne réussissent pas à se réemployer en Aquitaine.

J'avais eu la discrétion de ne pas en parler tout à l'heure. Mais laissez-moi vous dire, puisque vous revenez sur le sujet, qu'il importe que le Gouvernement dans son ensemble — et non pas seulement le ministre chargé de la marine marchande — prenne des mesures d'urgence pour remédier à cette situation qui, sans exagération, est dramatique.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, c'est en effet volontairement que j'ai abordé ce problème que vous n'avez pas évoqué. C'est dire quelles sont les préoccupations du Gouvernement à l'égard des chantiers de Bordeaux.

Je le répète, nous avons prorogé au-delà de la date prévue l'aide de l'Etat à cet établissement. Parallèlement, nous avons insisté pour que des commandes destinées à d'autres chantiers soient passées aux chantiers de Bordeaux, et cela a été fait récemment pour deux bateaux.

Cela étant, je considère que je n'ai pas le droit de refermer le dossier en l'état. J'envisage d'autres mesures qui pourraient être prises dans les jours qui viennent. On pourrait, entre autres, nommer un commissaire à la reconversion, qui préferait à la mise en place d'une structure administrative qui en d'autres régions a fait heureusement ses preuves.

Encore une fois, le Gouvernement partage votre préoccupation au sujet de la situation des chantiers de Bordeaux.

Avant d'ouvrir le dossier des pêches, je voudrais répondre à une observation de fond présentée par M. Cermolacce concernant l'affrètement des navires étrangers.

J'avais dit, l'an dernier, en défendant pour la première fois le budget de la marine marchande, que la pratique de l'affrètement ne pouvait pas être évitée, qu'elle était dans la ligne des accords que nous avons conclus au sein du G. A. T. T. et de l'O. C. D. E., et que, par conséquent, une certaine liberté des échanges ayant été spontanément consentie par la France, nous ne pouvions pas limiter cette pratique, encore que, ainsi que je l'ai déclaré devant la commission de la production et des échanges, j'envisage volontiers de procéder à une étude à ce sujet.

En réalité, nous vivons dans un monde où règne une liberté assez complète. L'affrètement des navires étrangers procède de ce régime de liberté et découle des engagements que nous avons pris.

Mais, outre cette considération d'ordre juridique, il faut tenir compte d'un facteur économique. En effet, pour certaines compagnies maritimes et pour certains transports, l'affrètement peut présenter un intérêt dans des périodes de pointe, eu égard à l'insuffisance du parc, si je puis dire. Telle compagnie qui est appelée à assurer un transport exceptionnel peut ne pas disposer du navire spécialisé mais le trouver dans un armement étranger, et réciproquement.

La pratique de l'affrètement présente donc un intérêt économique évident.

Sans doute les compagnies étrangères affrètent-elles rarement des navires français. Mais rien ne permet de penser que dans l'avenir la réciprocité ne finira pas par jouer en notre faveur.

J'aborderai maintenant l'important problème des pêches. M. Dumortier s'est longuement étendu sur cette activité à la fois nationale et régionale et tous les orateurs en ont souligné l'importance et l'intérêt.

J'aimerais d'abord que vous soyez bien convaincus, mesdames, messieurs, que l'une des préoccupations du ministre chargé de la marine marchande et des pêches est de donner au monde des pêcheurs les satisfactions qu'il est en droit d'attendre.

Je n'ignore pas que, pour la plupart des régions que vous représentez, il s'agit d'une activité économique essentielle. C'est dire que tous nos soins doivent être apportés d'abord à l'étude de la situation de la pêche et des pêcheurs, ensuite à la mise en application de décisions judicieuses.

D'un point de vue général, ce que nous devons faire en ce domaine, ce que nous avons fait dans un passé récent, ce que nous faisons actuellement est entièrement subordonné à la mise en place et à l'application d'une politique communautaire des pêches.

Je vous prie de croire, mesdames, messieurs, qu'il n'a pas dépendu du Gouvernement français que la politique communautaire des pêches ne soit pas, à ce jour, entrée dans les faits. Presque seuls, et à plusieurs reprises, nous avons insisté auprès de la commission de Bruxelles pour que soient élaborés les règlements communautaires. C'est chose faite maintenant puisque devant le Parlement européen de Strasbourg un débat s'est engagé récemment, qui s'est conclu par le dépôt d'un rapport dont les conclusions rejoignent pour l'essentiel les vues du Gouvernement français.

Avant d'aborder au fond ce problème, encore que je n'exclue pas l'éventualité d'un débat sur ces trois règlements qui pour l'heure sont soumis à l'examen des ministres concernés des six pays de la Communauté, je tiens à rappeler — et en citant ces quelques chiffres, je pense mettre un peu de baume dans le cœur de tous ceux qui se préoccupent de la question — que l'industrie de la pêche tient une place convenable sur le marché mondial : la quatorzième pour les quantités pêchées et la sixième pour la valeur, après le Japon, la Russie, la Chine et les États-Unis et l'Espagne.

Que cette activité connaisse encore des difficultés certaines, variables selon les espèces et par conséquent selon les régions, je ne le nie pas, et mes prédécesseurs en ont été conscients également puisque déjà nombre d'aides, inscrites dans les budgets précédents, ont été consenties en faveur de ce secteur.

Parallèlement à l'effort entrepris par les pouvoirs publics et quoique avec plus de timidité — je le dis avec regret sachant d'ailleurs que je rencontrerai sur ce point votre assentiment — un effort a été tenté pour améliorer les structures de la profession, effort timide, je le répète, qui tient sans doute au caractère artisanal qui est la marque particulière de cette activité économique, encore que la pêche industrielle se soit développée et ait atteint, selon les régions, une ampleur de plus en plus grande au cours des dernières années.

A travers les parlementaires j'adresse donc un appel aux professionnels pour que cet effort, encore trop timide, s'intensifie dans les années prochaines étant précisé que le Gouvernement et les pouvoirs publics sont de leur côté disposés à consentir, je ne dis pas les sacrifices — le mot serait injurieux — mais les efforts nécessaires.

A côté de ce problème de structures internes de la profession, se pose celui de l'organisation des marchés.

A cet égard, l'action du Gouvernement depuis plusieurs années, notamment par l'institution des F. R. O. M. — fonds régionaux d'organisation des marchés — n'est pas négligeable. Les représentants des régions côtières concernées savent combien l'action de ces F. R. O. M. a été efficace. Il n'est donc pas étonnant de retrouver dans le budget de 1969 la reconduction des crédits de 1968, étant entendu, d'ailleurs, qu'en 1968, nous avons été amenés à faire en faveur de l'un des F. R. O. M. un effort supérieur à celui qui avait été initialement prévu lors du vote du budget de cet exercice.

Mise à part l'institution des F. R. O. M. et de leur action bénéfique, lorsque, dans un secteur particulier, ou sur des espèces précises, des anomalies se sont révélées — et M. Dumortier sait à quoi je fais allusion — nous n'avons pas hésité à prendre des mesures particulières. C'est ainsi qu'en ce qui concerne la pêche de Boulogne dont la production était singulièrement menacée par des importations abusives et souvent pratiquées en dehors des normes réglementaires, nous avons dû établir des prix planchers et nous avons exigé qu'ils soient respectés. De plus, chaque fois que les importations concurrençaient la production régionale en ne respectant pas la réglementation en vigueur, nous avons fermé la frontière à l'introduction de ces espèces. C'est ainsi que, pour certaines espèces, il y a eu déjà, au cours des six premiers mois, cent quarante-huit jours de fermeture.

C'est dire qu'à cet égard le Gouvernement n'a pas mauvaise conscience. Chaque fois que des situations dignes d'intérêt lui ont été signalées, il a pris les mesures qui lui ont paru les plus adéquates et elles se sont effectivement révélées efficaces.

Mais, encore une fois, elles ne dispensent nullement le Gouvernement et plus spécialement le ministre tuteur des pêches de réfléchir aux solutions fondamentales qui sont seules susceptibles d'apporter aux populations maritimes intéressées des satisfactions qu'elles ont en droit d'escompter.

La situation de la Bretagne est peut-être plus difficile que celle de Boulogne, j'en conviens, et M. Petit s'est fait l'avocat, à la fois émouvant et éloquent, des intérêts de la population qu'il représente ici. J'ai déjà eu l'occasion récemment, en répondant à une question orale sans débat — et je crois que M. Petit était présent — d'évoquer les problèmes de la pêche sardinière ; je ne reviens pas sur ce que j'ai dit alors.

Je reconnais que la Bretagne pose un problème particulier et que la pêche artisanale se trouve dans une situation délicate, mais moins défavorable cependant que certaines pêches semi-industrielles ou industrielles. C'est donc en faveur de cette forme de pêche que le Gouvernement fera porter ses efforts.

Mais déjà pour la pêche industrielle ou semi-industrielle, je sais que des efforts de concentration, de restructuration et de regroupement, ont été entrepris. Il faut persévérer ; c'est à ce prix que nous arriverons à résoudre les difficultés.

A ce propos, beaucoup d'entre vous, après M. le rapporteur de la commission des finances, se sont interrogés sur l'opportunité ou l'intérêt d'élaborer une loi-cadre ou une loi-programme concernant la pêche. Je n'ai pas de position doctrinale à cet égard, ce serait d'ailleurs ridicule. Je dirai simplement que d'instinct, si j'ose dire, je serais favorable à cette procédure, à condition toutefois qu'elle intervienne seulement après que les règlements communautaires sur la pêche auront été mis au point par le conseil des ministres à Bruxelles. Une telle loi ne pourrait en effet que traduire sur le plan national les principes posés dans les règlements communautaires ; c'est donc une question de calendrier. D'ores et déjà, je dis à ceux qui ont évoqué ce problème, que je suis disposé à examiner cette question avec toute la bienveillance désirable.

Pour ce qui est de la politique communautaire, je rappelle que les gouvernements viennent d'être saisis de trois projets de règlement et je vous ai déjà dit que les conclusions du rapport très documenté établi par le Parlement européen à leur sujet recoupaient nos propres préoccupations. Sur l'essentiel de ces règlements, je n'ai donc pas d'objection sérieuse à élever. J'ai retenu les observations de M. Dumortier et de M. Laudrin sur les normes qu'il conviendrait de respecter et comme eux j'estime qu'il faudra en tenir le plus grand compte lors de la discussion qui s'instaurera à Bruxelles.

Deux de ces règlements concernent les structures et l'organisation des marchés, et je n'ai pas l'impression qu'ils soulèveront des difficultés. Plus délicate sera la discussion du troisième, qui concerne le tarif extérieur, et je me propose d'y être très attentif car c'est à son sujet que tout va se jouer.

M. René Plevin. Très bien !

M. le ministre des transports. Je prévois une discussion singulièrement ardue sur ce troisième règlement.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Sûrement !

M. le ministre des transports. C'est l'avenir de la pêche française qui en dépend.

Les gouvernements seront donc amenés à prendre position officiellement à l'égard de ces règlements et bien entendu je ne manquerai pas de vous la faire connaître. La procédure réglementaire de l'Assemblée est suffisamment riche pour m'en fournir l'occasion, ce qui me permettra d'obtenir votre concours et même votre accord.

Soyez persuadés cependant — et nombre d'entre vous m'ont déjà manifesté leur approbation, ce dont je les remercie — que je m'efforcerais à Bruxelles d'être le porte-parole fidèle d'intérêts que je considère comme primordiaux pour l'avenir d'une profession qui intéresse de nombreuses régions de notre pays. (Applaudissements.)

Mesdames, messieurs, un exposé comme celui que je viens de vous faire est forcément un peu long et un peu décousu en raison de la variété des matières qui sont traitées dans ce budget. La synthèse sera plus aisée lorsque seront évoquées dans quelques jours les problèmes de l'aviation civile et des transports terrestres. S'agissant de la marine marchande, nous ne pouvions procéder que dans un esprit analytique.

M. le rapporteur de la commission des finances a rappelé que pendant des décennies les pouvoirs publics avaient négligé la marine marchande; je me garderais bien de le suivre sur ce terrain. Si son jugement ne peut être ratifié, il en a cependant donné une explication: les pouvoirs publics avaient le regard porté tantôt vers la ligne bleue des Vosges, entre 1914 et 1918, tantôt, après 1920, sur la ligne Maginot. Si j'ai bien compris, il a reproché à cette politique son inspiration barrésienne. En l'écoutant, je songeais en effet au fameux titre de Barrès « La Terre et les Morts » et à la non moins fameuse apostrophe par laquelle Claudel répondit plus tard: « La Mer et les Vivants »!

Mesdames, messieurs, soyez convaincus que le Gouvernement en général, et le ministre des transports tuteur de la marine marchande en particulier, sont soucieux avant tout des gens et des problèmes de la mer. Nous sommes absolument persuadés que tout ce qui touche au domaine maritime présente un intérêt certain pour l'avenir même de notre pays et de son économie. C'est dans cet esprit que, pour ma part, et depuis dix-huit mois, je me suis efforcé d'aborder les problèmes qui m'ont été soumis et de leur donner une solution conforme à l'ensemble des intérêts que vous représentez ici, et que vous avez remarquablement défendus.

C'est pourquoi, très simplement, et avant de quitter cette tribune, je vous lance un appel et je vous demande d'approuver l'ensemble des crédits qui vous sont proposés et qui vont nous permettre de poursuivre notre politique dans la voie même où nous l'avons engagée. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et sur divers bancs.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports. (Section III. — Marine marchande).

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des transports (III. Marine marchande), au chiffre de + 2.817.286 francs.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre ce titre et l'ensemble des titres suivants.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des transports (III. Marine marchande), au chiffre de + 22.040.800 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des transports (III. Marine marchande), les autorisations de programme au chiffre de 8.940.000 francs.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des transports (III. Marine marchande) les crédits de paiement au chiffre de 6.270.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des transports (III. Marine marchande) les autorisations de programme au chiffre de 293.110.000 francs.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des transports (III. Marine marchande) les crédits de paiement au chiffre de 144.260.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

[Article 74.]

M. le président. J'appelle maintenant l'article 74:

« Art. 74. — I. — L'alinéa 3 de l'article 73 de la loi de finances n° 61-1396 du 21 décembre 1961, portant institution d'une aide à l'armement naval, est modifié comme suit:

« ... Dans la limite des crédits ouverts, des allocations sélectives pourront être attribuées pour les navires appartenant à des entreprises françaises, affectés aux lignes ou trafics soumis à la concurrence internationale, lorsque ces lignes ou trafics comportent des difficultés particulières et lorsque leur maintien présente un caractère d'intérêt national. »

« II. — Les dispositions prévues par le paragraphe I ci-dessus entreront en vigueur pour compter du 1^{er} janvier 1969. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 74.

(L'article 74, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (Section III. — Marine marchande).

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341).

(Rapport n° 359 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Équipement et logement.

Tourlame. (Annexe n° 18. — M. Louis Sallé, rapporteur spécial; avis n° 360, tome XVI, de M. Bayle, au nom de la commission de la production et des échanges.)

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante-cinq minutes.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

VINCENT DELBECCHI.