

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE 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

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL -- 61^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 17 Novembre 1970.

SOMMAIRE

1. — **Mise au point au sujet d'un vote** (p. 5643).
MM. Paul Duraffour ; le président.
2. — **Loi de finances pour 1971 (deuxième partie)** (p. 5643).
Suite de la discussion d'un projet de loi.
Transports. — III. — **Marine marchande.**
MM. Christian Bonnet, rapporteur spécial ; Miossec, rapporteur pour avis.
M. Mondon, ministre des transports.
MM. Bourdellès, Lavielle, Mauger, Cermolacce, Jean-Claude Petit, Georges, Henri Arnaud, Dehen, Carpentier, Collette.
M. le ministre des transports.
Etat B :
Titres III et IV. — Adoption.
Etat C :
Titre V. — Adoption.
Titre VI :
MM. Bécam ; le ministre des transports.
Amendement n° 156 de M. Fontaine : MM. Fontaine, le rapporteur spécial ; le ministre des transports. — Rejet.
Adoption du titre VI.
Renvoi de la suite de la discussion.
3. — **Ordre du jour** (p. 5658).

PRESIDENCE DE M. CLAUDIUS-PETIT, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

M. le président. La parole est à M. Paul Duraffour.

M. Paul Duraffour. Monsieur le président, dans le scrutin n° 156 portant sur les autorisations de programme du titre V de l'état C du budget de l'agriculture, j'ai été porté par erreur comme ayant voté pour, alors que mon intervention à la tribune avait laissé nettement entendre que je voterais contre.

M. le président. Je ne puis que vous donner acte de votre déclaration, mon cher collègue.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1971 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n° 1376, 1395).

TRANSPORTS

III. — Marine marchande.

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

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, mes chers collègues, mon bref propos visera davantage à être vivant qu'à être académique, à obtenir du Gouvernement une réponse sur certains points précis plutôt qu'à être exhaustif. A cet égard, je prierai ceux qui pourraient penser que leur problème a été oublié ou négligé de se reporter à mon rapport écrit, dont cette intervention ne sera en aucun cas une réédition.

Puisque aussi bien il ne s'agit pas de présenter ici un cahier de doléances, mon devoir est de commencer par traduire la satisfaction de la commission des finances à constater les deux faits largement positifs qui ont marqué cette année dans le domaine maritime : l'heureux achèvement de la négociation communautaire sur les pêches maritimes, et l'apparition pour la première fois dans le projet de budget pour 1971 d'un crédit affirmant la volonté du Gouvernement de s'engager — un peu tardivement, sans doute, mais résolument du moins — dans la voie du soutien à l'expansion de notre flotte de commerce.

L'adoption par le Gouvernement du plan dit de relance des transports maritimes est due pour très large part à votre détermination, monsieur le ministre, et je m'en voudrais de ne pas saisir l'occasion qui m'est donnée de vous exprimer publiquement la gratitude de la commission des finances.

Vos efforts, marqués du double sceau de la continuité et de la volonté d'aboutir, n'ont pourtant pas encore porté leurs fruits dans un certain domaine social, et l'impatience, à dire le vrai, se fait légitimement grandissante à cet égard.

Je ne vise pas ici les revendications du personnel hôtelier du paquebot *France*, dont votre rapporteur, parlant en son nom, estime de son devoir de dire que, déclenchées inopinément par un petit groupe d'agents du service général n'ayant pas mesuré l'exacte portée de leur geste, elles étaient particulièrement inopportunes en un moment où les adversaires du maintien en ligne du paquebot ne se situent pas seulement au ministère des finances.

Je fais allusion — chacun l'aura compris — à la mesure de justice sociale attendue du Gouvernement, qui a mis au premier rang de ses préoccupations la satisfaction des besoins fondamentaux de ceux qui vivent dans la familiarité du pire. Cette mesure de justice sociale attendue du Gouvernement, c'est l'accélération, pour les pensionnés des huit premières catégories, du rythme de l'action de rattrapage entreprise, à la cadence de 1 p. 100, comme suite aux conclusions du rapport de l'administrateur général Forner.

La décision, qui peut n'être pas budgétaire *stricto sensu* dans la mesure où elle s'analyserait en une augmentation, très limitée au demeurant, des avances de trésorerie consenties à l'établissement national des invalides de la marine, doit intervenir désormais très rapidement, pour pouvoir être mise en application dès le 1^{er} janvier prochain, tant il est vrai qu'il n'est pas décent qu'un mois après que l'accent eut été mis par M. le Premier ministre, ici même, sur la considération à apporter aux problèmes propres aux femmes de France, des veuves de marins soient encore conviées à survivre — « survivre » est le mot — avec une pension de l'ordre de 270 francs par mois.

Je veux croire que le propos tenu il y a un instant par votre rapporteur sur le conflit survenu au Havre il y a quelque temps permet d'écarter, de son insistance à réclamer justice pour les veuves et les plus modestes des pensionnés, tout soupçon de démagogie.

Première dans l'esprit des membres de la commission des finances, dont la vocation n'est pourtant pas sociale, cette question se devait d'être posée la première au ministre de tutelle, mais il en est d'autres qui leur tiennent à cœur.

S'agissant de la pêche dite industrielle, qui vous doit, monsieur le ministre, le bénéfice d'une aide de 25 p. 100 à ses investissements dans des unités modernes, le problème qui se pose est de savoir si, comme il en va désormais pour la flotte de commerce, les armateurs, qui ne pourront pas tous être servis en 1971 tant faute de crédits que du fait de l'encombrement des cales des chantiers de construction, peuvent passer commande en toute liberté d'esprit à l'abri d'un programme pluriannuel.

A mêmes maux, mêmes remèdes. Beaucoup plus fragile, à mon sens, pour le marché du poisson que pour celui des frets

maritimes, la conjoncture favorable du moment doit être mise à profit pour doter notre pays, dans les prochaines années, d'une flotte lui permettant de faire face, dans un climat d'après compétition, aux fluctuations que ne manqueront pas de connaître les cours.

Pour avoir une flotte compétitive, il faut commander. Pour commander, il faut disposer de garanties solides. Etes-vous, monsieur le ministre, en mesure de les donner à cette Assemblée ?

Etes-vous pareillement, dans le domaine de la pêche artisanale, chère, vous le savez, à l'ensemble des députés côtiers, décidé à engager une action tendant à représenter au ministre des finances que la disparité des conditions faites, au et par le crédit agricole d'une part, au et par le crédit maritime mutuel d'autre part, n'a pas sa raison d'être s'agissant, dans l'un et l'autre cas, du soutien à des activités ressortissant au même secteur primaire ?

Venant de la pêche industrielle, ayant abordé la pêche artisanale, j'en viens tout naturellement à évoquer les préoccupations propres au monde de l'ostréiculture, dont on ne saurait sous-estimer l'importance qu'elles revêtent pour le maintien, en dehors de la période estivale, d'un certain niveau d'emploi dans plusieurs départements côtiers.

A cet égard, vous ne sauriez vous étonner, monsieur le ministre, que vous soit posée la question de l'indispensable prorogation au-delà du 31 décembre, et sans solution de continuité, des dispositions autorisant la perception, dans un secteur qui a tant besoin d'actions professionnelles et de promotion collective, de la taxe parafiscale sur les étiquettes de salubrité au profit du comité interprofessionnel de la conchyliculture.

Vous ne sauriez davantage vous étonner qu'une corporation appelée à supporter en quelques années un accroissement de 200 p. 100 du montant de ses redevances domaniales estime cette progression trop brutale dans le temps et rejette, en tout état de cause, le principe de la majoration de 25 p. 100 à dater du 1^{er} janvier 1973 sur les tarifs des élevages surélevés.

Si ce dispositif doit être adopté dans certaines régions, n'est-il pas le témoignage que s'y fait jour une rentabilité insuffisante des techniques classiques ?

Quand je vous aurai félicité pour le choix, enfin intervenu, semble-t-il, de l'ordinateur de l'établissement national des invalides de la marine, et prié d'indiquer à l'Assemblée ce qu'il advient du projet de statut des syndics des gens de mer déposé par les intéressés en juillet dernier, il me restera, avant de conclure sur ce qui est, aux yeux de la commission des finances, le problème qui domine tous les autres, à faire montre de curiosité à propos de deux affaires d'importance, dont la première, au-delà même de la commission et de l'ensemble des députés maritimes de cette Assemblée, intéresse l'ensemble de ses membres : c'est la situation de la Société nationale de sauvetage en mer.

La situation qui est faite, sur le plan financier, aux hommes de cœur et de qualité qui ont pris en charge les destinées de cette institution, et qui est faite, sur le plan du matériel mis à leur disposition, aux hommes de tous les dévouements et de tous les courages, n'est plus tolérable.

Il n'est pas décent que, dans le même temps où le nombre des bateaux de plaisance est quintuplé, les crédits de paiement alloués par l'Etat hier à la Société centrale des naufragés et à la Société des hospitaliers bretons, aujourd'hui à la Société nationale de sauvetage, aient diminué en francs nominaux, entre 1963 et 1970, de 1.539.000 francs à 1.424.396 francs.

Faudra-t-il un « Cinq-Sept » maritime pour que l'Etat s'avise qu'il était de son devoir, à lui, d'assurer l'entretien, l'emploi et le renouvellement des 59 grands canots « tous temps », des 71 vedettes rapides d'intervention et des 262 canots pneumatiques répartis entre 278 stations ? Et qui devrait-on suspendre, si d'aventure pareil drame devait arriver, du ministre des transports ou du ministre de l'économie et des finances ?

Savez-vous, monsieur le ministre, la direction du budget sait-elle que la Société nationale de sauvetage ne dispose d'aucun bâtiment en « volant » susceptible d'être mis en place dans une station pour remplacer un bâtiment devenant fortuitement indisponible ?

Savez-vous, la direction du budget sait-elle que les trois canots « tous temps » appartenant aux stations de Grauville, de Bréhat et de l'Aber-Vrach ont dû être condamnés au cours de cette année ?

Si le budget de la S. N. S. M., c'est-à-dire la sécurité des hommes, doit être — une fois, espérons-le, épongé le déficit des années antérieures, tant par le prochain collectif que par un emprunt du type F. D. E. S. — soumis d'année en année aux aléas des arbitrages budgétaires, nous connaissons de durs révéls.

Il existe un moyen, et un seul, de donner à la société, dont la gestion est aujourd'hui assurée au moindre coût, l'outil dont elle a besoin et les possibilités d'un renouvellement de son matériel : l'instauration d'une redevance prélevée sur les propriétaires des bateaux de plaisance.

A cet égard, les réticences, pour des questions de principe, du ministère des finances sont sans doute plus grandes à vaincre qu'il ne serait difficile de convaincre de l'utilité d'une telle participation à l'effort consenti pour leur sécurité les redevables en cause. Etes-vous en mesure sur ce point, monsieur le ministre, de donner à l'Assemblée les apaisements qu'elle attend ?

Le manque de moyens commun à la Société nationale de sauvetage et à l'administration de la marine marchande me fournit une transition toute naturelle pour vous prier enfin d'indiquer, à des parlementaires blessés par l'absence totale d'action budgétaire tendant au renforcement de la flotille de surveillance des pêches, où en est l'application pratique des conclusions — formelles pourtant — du rapport du groupe de travail siégeant au secrétariat général de la défense nationale et concernant la création d'une autorité unique pour les actions à la mer.

Vous avez vous-même, lors de la discussion du budget des transports terrestres, marqué la nécessité de l'instauration d'une autorité unique d'agglomération pour dominer les problèmes de circulation dans les grands centres. Comment ne seriez-vous pas convaincu de l'opportunité d'une coordination analogue, au bénéfice du ministre de tutelle de la marine marchande, des actions assurées aujourd'hui à partir d'initiatives trop dispersées ?

Le moment est venu de conclure, et sur les termes de cette conclusion je n'aurai pas, monsieur le ministre, le mauvais goût de vous demander votre sentiment. Du moins, ai-je le devoir d'exprimer aujourd'hui que ce qui, il y a plusieurs années, était seulement la conviction de son rapporteur est aujourd'hui devenu la conviction de la commission des finances dans son ensemble.

A ses yeux — et cela condamne bien évidemment toute perspective de création d'une section commune du personnel — au moment où se multiplient les signes annonciateurs d'une nouvelle phase de civilisation à dominante maritime, une nation disposant — par la longueur de ses côtes, la qualité de ses ports, la valeur de ses professionnels — d'atouts appréciables pour y occuper une place de choix ne saurait s'accommoder longtemps du manque de cohérence de ses actions en la matière.

Un secrétariat général à la marine marchande, souvent victime d'arbitrages rendus à son détriment, contrôle la construction navale, les transports maritimes et la pêche.

La direction des ports maritimes et la direction des phares et balises sont rattachées au ministère de l'équipement.

Le service des jauges dépend du ministère des finances.

Enfin — dernier venu, mais, de toutes les administrations, la plus dynamique et apparemment la mieux pourvue si j'en juge par la présentation du rapport annuel de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes et de son propre rapport — le Centre national d'exploitation des océans, rattaché jusqu'à l'an dernier au Premier ministre, est maintenant placé sous la tutelle du ministre du développement industriel et scientifique.

Si l'on ajoute que l'administration des douanes, dont les moyens sont aussi larges que sont restreints ceux de la marine marchande, se taille d'année en année une part plus importante des tâches proprement maritimes, on admettra qu'une telle dispersion est aberrante ; elle engendre un manque de coordination, des rivalités et des doubles emplois également coûteux.

J'en veux pour preuve le fait, que ni vous, monsieur le ministre, ni M. le secrétaire général n'êtes membres du comité d'honneur du prochain colloque international sur l'exploitation des océans, au sein duquel j'ai presque été surpris — et lui gêné peut-être vis-à-vis de vous — de voir mentionné le nom de votre directeur des pêches.

Assez plaisanté ! Un regroupement, sous l'égide du grand département de la mer, de l'ensemble des administrations ayant à connaître des activités maritimes s'impose, compte tenu de l'importance grandissante du fait maritime dans l'économie mondiale.

La dispersion actuelle affaiblit des activités importantes pour le pays dans son ensemble et pour les régions sous-industrialisées du littoral en particulier. Elle explique que, tout comme M. Marete, et comme M. Rieubon, qui l'ont fait avec force lors du débat en commission, j'en vienne, en conviant l'Assemblée à adopter les crédits de la marine marchande, à formuler le vœu qu'il soit fait usage pour la dernière fois d'un vocable aussi étroit que désuet. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

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. Mesdames, messieurs, le budget de la marine marchande qui est soumis à votre approbation s'élève à 1.130 millions de francs, en augmentation de 168,5 millions de francs par rapport à celui de l'année dernière, soit 17,6 p. 100 de hausse.

Cette augmentation se répartit comme suit :

En premier lieu : 77 millions de francs vont à l'E. N. I. M., Etablissement national des invalides de la marine, et sur cette dotation il y a 60,5 millions de francs d'augmentation des dépenses de fonctionnement, 16,5 millions de francs représentant la majoration de 8,2 p. 100 des salaires forfaitaires effectuée en 1970, tandis qu'une réduction de 2 millions de francs est prévue sur les études et équipements des affaires maritimes.

D'autre part, 1,5 million de francs vont à l'I. S. T. P. M., Institut scientifique et technique des pêches maritimes, 5 millions de francs aux moyens des services et surtout 95 millions de francs à l'aide à la construction navale, aide justifiée par l'accroissement des commandes, ce dont on peut se réjouir. Cet accroissement est dû, en grande partie, aux efforts de productivité de nos chantiers qui, avec cette aide, atteignent la parité avec la concurrence internationale.

7 millions de francs sont attribués à l'armement au commerce. Mais on doit noter par ailleurs une réduction de 23 millions de francs sur les 121 millions de francs de la contribution de l'Etat pour l'exploitation des lignes d'intérêt général de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des messageries maritimes ainsi qu'une réduction de 4 millions de francs sur 36 millions de la dotation aux compagnies d'économie mixte.

11 millions de francs supplémentaires sont prévus pour la pêche ; j'en parlerai tout à l'heure.

Enfin, 500.000 francs vont à la société nationale de sauvetage. Il est à souhaiter qu'une solution soit trouvée pour que cette société puisse faire face à ses charges qui croissent avec le développement des sports et du tourisme nautiques. Différentes solutions, vous le savez, sont envisagées, notamment une participation du sport nautique et une participation des compagnies d'assurance qui sont évidemment les premières bénéficiaires des activités de la société nationale de sauvetage.

On peut s'étonner de la modicité du budget de la marine marchande quand on considère son incidence importante sur la balance des paiements et la balance commerciale de notre pays. En effet, la part du pavillon français dans le commerce extérieur maritime ne cesse de décroître, ce qui ne laisse pas d'être inquiétant : pour les marchandises débarquées, 42 p. 100 en 1967, 38 p. 100 en 1968 et 37 p. 100 en 1969 ; pour les marchandises embarquées, pour les mêmes années, 24 p. 100, 22 p. 100 et 19 p. 100. Il en résulte un déficit croissant de notre balance des frets et passages, déficit qui s'est élevé à 160 millions de dollars en 1967 et 1968. On prévoit qu'il atteindra quelque 280 millions de dollars en 1975, si toutefois le plan de relance prévu est rigoureusement exécuté.

Compte tenu de l'endettement actuel de l'armement français, le plan de relance, correspondant à 6 milliards pour la période du VI^e Plan, ne sera possible que si l'Etat accorde des primes d'équipement d'un montant de 430 millions de francs. C'est d'ailleurs l'ordre de grandeur de l'enveloppe pour l'ensemble du plan de relance qui résulte de l'arbitrage interministériel de juin dernier.

Sans doute, y a-t-il une hausse des frets mondiaux, mais cette hausse est compensée, et au-delà, par celle des prix des navires. En tout état de cause, si l'on veut que les 2,5 milliards supplémentaires souhaités par le comité des transports maritimes aient des chances de se réaliser, il importe que les 6 milliards du Plan, qui constituent le noyau dur de l'expansion soient d'abord acquis et que les conditions financières nécessaires, à savoir l'aide de 430 millions, soient officiellement acceptées.

Dans cette perspective, les 50 millions d'autorisation de programme inscrits au budget de 1971, accompagnés des 25 millions de crédit de paiement, constituent une base de départ correcte pour le démarrage du Plan de relance.

Mais celui-ci n'aura son plein effet incitatif que si le Gouvernement fait connaître rapidement les règles du jeu, au niveau requis par le programme d'investissement. C'est en effet à cette condition que les amateurs pourront prendre, en toute connaissance de cause, leur décision d'investir.

Quant à la situation du cabotage français, elle est très mauvaise. Notre retard va en s'aggravant : le déficit de notre balance dans ce secteur a été de 90 millions en 1968.

Peut-être pourriez-vous, monsieur le secrétaire général à la marine marchande, étant donné votre dynamisme bien connu, mettre au point un plan de redressement de cette activité maritime.

Au moment où l'on envisage l'entrée de nouveaux partenaires dans le Marché commun, il me paraît indispensable que des dispositions soient prises pour assurer au moins une partie des échanges par des caboteurs français. A cet égard, nos règlements administratifs et nos charges, qui constituent encore un handicap par rapport à ceux de nos concurrents, pourraient-ils être allégés ou compensés et des techniques nouvelles recherchées ? Sur le plan financier, peut-être pourrait-on accorder aux armateurs désireux d'acquérir des bateaux de seconde main, les mêmes avantages de bonification d'intérêts qui leur sont consentis pour des bateaux neufs ?

Dans notre industrie de la pêche, on constate que nos pêcheurs ont mis à terre, en 1969, 613.000 tonnes de poissons, crustacés et mollusques représentant une valeur de 1,400 milliard de francs. Le volume de la production a baissé de 1,02 p. 100, mais le chiffre d'affaires s'est amélioré de 7,5 p. 100.

La baisse de production à laquelle nous assistons provient en grande partie de l'épuisement des fonds. Aussi serait-il souhaitable, monsieur le ministre, que notre pays prenne la tête des nations pour établir un vaste programme mondial de protection des espèces fondé sur les données scientifiques. Mais ce programme n'aura d'efficacité que dans la mesure où les différents pays intéressés disposeront de moyens permettant de faire respecter la réglementation établie.

La surveillance maritime, en ce qui nous concerne, nécessite une réorganisation car elle est actuellement partagée entre la marine marchande, la douane et la gendarmerie maritime. Un arbitrage s'impose si nous voulons assumer la surveillance et le contrôle international en haute mer dont nous avons la charge.

Le nombre de marins embarqués a diminué de 2,67 p. 100, par an, depuis 1967.

La stagnation de notre production a laissé le champ libre à nos concurrents étrangers et la balance des produits de la mer n'a cessé de se détériorer. Ce déficit s'est élevé l'an dernier à 678 millions de francs. Il représente 20 p. 100 du déficit total de notre balance commerciale.

Nos importations, 790 millions, ont augmenté de 8 p. 100. Sans doute nos exportations ont-elles atteint le chiffre de 112 millions, en augmentation de 15,8 p. 100, de sorte que le taux de couverture s'est légèrement amélioré, passant de 13,2 à 14,2 p. 100.

On ne saurait trop vous féliciter, monsieur le ministre, d'avoir porté à 25 p. 100 la prime de construction pour les navires de pêche industrielle, mais les crédits n'ont pas suivi et, au bout de quelques mois, ils étaient épuisés... Si l'on peut se féliciter que l'aide aux investissements de la pêche industrielle passe de 11 millions à 16 millions et demi de francs, soit une augmentation de 50 p. 100, on doit aussi observer que le coût de la construction navale a augmenté de quelque 60 à 70 p. 100 depuis un an, ce qui réduit l'importance relative de cette aide.

On peut s'étonner, étant donné les déficits de nos balances commerciales, tant pour notre marine de commerce — 170 millions de francs environ — que pour notre marine de pêche — 678 millions de francs — que le ministre des finances ne s'intéresse pas davantage à la marine marchande alors qu'il serait possible de résorber ces déficits, tout au moins en partie. Nous disposons, en effet, de ports de commerce relativement bien outillés, de ports de pêche variés, d'équipages de valeur en quête d'emploi dans chacune de ces activités maritimes, encore que ces demandes d'emploi tendent à diminuer. Ce n'est surtout les moyens financiers qui sont insuffisants, bien que leur rentabilité soit assurée.

Le ministère des finances pourtant soucieux, dans certains domaines, du déficit de notre balance commerciale, semble négliger le rattrapage possible dans celui de la marine marchande. Les auteurs du rapport sur les principales options du VI^e Plan semblent l'avoir bien compris en soulignant : les efforts remarquables de restructuration et d'assainissement accomplis et à poursuivre dans la construction navale ; les chances de développement qu'offrent les perspectives très favorables des marchés des transports maritimes susceptibles de s'ouvrir aux initiatives de notre pavillon ; la mise en œuvre d'un important programme d'investissements permettant un taux d'accroissement annuel de l'ordre de 15 p. 100, au cours du VI^e Plan, pour le tonnage de la flotte de commerce française ; l'intégration des pêches maritimes françaises dans la Communauté économique européenne, en disposant d'un appareil de production déjà important, mais encore insuffisant.

Cette action concourrait à la stimulation de l'économie des régions littorales, par ailleurs sous-industrialisées, et contribuerait à résoudre les problèmes d'emploi.

Le marché européen du poisson peut encore être développé et pourrait être approvisionné en produits français de qualité.

Cela me conduit à évoquer, monsieur le ministre, le succès que vous avez remporté à Bruxelles en collaboration avec votre collègue, le ministre de l'agriculture et la délégation française.

Après plusieurs années d'efforts, vous êtes parvenu aux règlements de base d'une politique commune des pêches absolument indispensable à notre industrie, politique qui a été définitivement adoptée le 19 octobre dernier par le conseil de ministres de la C. E. E.

C'est en vous félicitant pour ce succès, qui vous vaut, monsieur le ministre, la reconnaissance des professionnels de la pêche, que je terminerai en demandant à l'Assemblée d'adopter, malgré ses insuffisances, le budget de la marine marchande qui lui est proposé. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens d'abord à dire à M. Christian Bonnet et à M. Miossec, respectivement rapporteurs de la commission des finances et de la commission de la production et des échanges, combien je les remercie et je les félicite pour le sérieux et l'objectivité de leurs rapports ainsi que pour la gentillesse qu'ils ont marquée à mon égard pour un certain nombre d'actes positifs que j'avais promis d'accomplir en arrivant au ministère en juillet 1969 et que j'ai tenu à réaliser.

Mais, comme je le rappellerai tout à l'heure à propos des pêches et des accords communautaires du mois d'octobre, je dois, en tant que membre du Gouvernement, dire aussi un grand merci à mon collègue et ami le ministre de l'agriculture, M. Jacques Duhamel, qui, alors que j'étais souffrant pendant plusieurs mois, m'a très utilement et très efficacement remplacé, soit à Bruxelles, soit à Luxembourg.

Le projet de budget que je vous soumetts aujourd'hui consacre la poursuite de l'effort d'adaptation et de modernisation de la marine marchande. Notre flotte entreprend une nouvelle étape de son développement ; la construction navale dont on a parlé tout à l'heure s'est hissée au premier plan ; les pêches maritimes, enfin, ont retrouvé leur dynamisme.

Le développement économique est certes indispensable au progrès social. Il n'en comporte pas moins dans ce domaine comme dans tant d'autres, des mutations dont les prolongements sociaux ne peuvent être ignorés des pouvoirs publics.

La situation de l'emploi dans la marine de commerce mérite une attention spéciale. La modernisation de la flotte, le retrait progressif des paquebots entraînent une rétraction des effectifs sensible surtout dans les emplois de service général.

Pour y faire face, une commission tripartite de l'emploi et un bureau central de la main-d'œuvre ont été créés. Leurs efforts ont permis une meilleure adaptation de l'offre à la demande et un large usage des possibilités de la formation professionnelle.

Grâce aux dispositions d'une convention tripartite, à l'aide du fonds national pour l'emploi et à l'application très libérale des mesures indemnitaires en faveur des stagiaires de la formation professionnelle, les résultats sont probants, de nombreux reclassements à terre ont ainsi pu être réalisés et, en dépit des craintes exprimées il y a quelques années, le chômage réel est heureusement resté très faible.

Je suis conscient de la nécessité de poursuivre cet effort concurrentiellement à ceux qui sont faits pour maintenir, voire développer, la qualification professionnelle et le haut niveau technique dont s'honorent les personnels de la marine marchande.

Puisque je parle des problèmes sociaux, je vais dès maintenant répondre sur ce point à M. Christian Bonnet, me réservant de répondre ultérieurement à ses autres questions ainsi qu'à celles de M. Miossec et des différents orateurs qui interviendront dans ce débat.

Vous avez fait allusion, monsieur le rapporteur de la commission des finances, au rattrapage « Forner ». Je précise que ce rattrapage ne relève pas du domaine budgétaire. Depuis des années, que ce soit dans cette Assemblée ou au Sénat, cette question est soulevée. Mais vous savez que depuis un an environ, mes services et moi-même, agissons auprès du ministre des finances dans le sens que vous souhaitez. Je poursuis encore cette action et puisque, dans d'autres domaines, j'ai pu tenir les promesses que je vous ai faites, j'espère, en cette matière, réussir également.

Nous ne devons pas cependant, ni vous, ni moi, nous bercer d'illusions car l'action entreprise est difficile à mener à bien. Mais vous êtes Breton, monsieur Christian Bonnet, et je suis Lorrain. Nous sommes donc têtus tous les deux et nos entêtements conjugués nous permettront, je le pense, d'aboutir. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

Je vous parlerai maintenant du plan de relance de l'armement.

Comme je l'avais rappelé lors de la précédente discussion budgétaire, les dernières dix années ont constitué, pour l'armement naval français, une phase essentiellement axée sur la modernisation. C'est pourquoi l'accent a été mis sur la compétitivité, qui a été recherchée dans un rajeunissement systématique de la flotte permettant, notamment, la mise en service d'unités très automatisées et de grande capacité.

Dans le même temps, l'armement français concentrait ses structures, et cette évolution se poursuit encore aujourd'hui comme en témoignent les accords récents.

Si l'armement français se trouve de ce fait aujourd'hui bien placé pour faire face à la concurrence internationale, il n'a pu, toutefois, mener de pair la modernisation et l'expansion. La capacité de la flotte, en effet, n'a été que de façon assez modeste au cours des dernières années, car la mise en service des nouveaux navires s'est accompagnée du retrait d'un très grand nombre d'unités anciennes dont l'exploitation était trop coûteuse.

Il en résulte — mais cela n'est pas surprenant après ce que je viens d'exposer — que la capacité de notre flotte ne se situe plus aujourd'hui qu'au dixième rang mondial, alors que notre commerce maritime nous place au cinquième. Parallèlement, et par voie de conséquence, le déficit de notre balance des frets et passages a beaucoup augmenté et atteint à l'heure actuelle un milliard de francs environ.

Telle est la situation au moment où s'achève le plan de modernisation des cargos de ligne, dit plan Morin, et où s'élabore le VI^e Plan.

Le Gouvernement — vous le savez et M. Christian Bonnet y a fait allusion — a estimé, en plein accord avec la profession, que le moment était venu pour l'armement français d'aborder, dès l'an prochain, l'étape de l'expansion. Laisser se dégrader le taux de couverture par notre pavillon de nos échanges maritimes signifierait, en effet, non seulement une plus grande perte annuelle de devises, mais aussi une possibilité accrue de mainmise de l'étranger sur notre commerce extérieur maritime, lequel représente actuellement la moitié de notre commerce extérieur.

C'est ainsi qu'est né le plan de relance de l'armement dont les caractéristiques n'ont pu être totalement arrêtées qu'après examen des incidences de la dévaluation monétaire de 1969. J'ai le grand plaisir aujourd'hui d'annoncer à l'Assemblée nationale, en lui donnant la primeur de cette nouvelle, que les dispositions du plan de relance sont aujourd'hui entièrement définies par le Gouvernement et que leur application va pouvoir débiter prochainement.

L'objectif physique retenu consiste, entre 1971 et 1975, à augmenter de plus de moitié la capacité de la flotte sèche et à doubler la flotte pétrolière, ce qui nécessite, comme l'a rappelé M. Miossec, des investissements de l'ordre de 6 milliards de francs.

L'aide de l'Etat se manifestera en premier lieu par le maintien du régime des bonifications d'intérêt et, de plus, celui-ci s'appliquera à un volume total de crédits très fortement majoré.

Cependant, cette forme d'aide, suffisante pour l'armement pétrolier, ne l'est pas pour ce qu'il est convenu d'appeler la flotte sèche. L'Etat accepte donc de verser pour cette dernière des primes d'équipement analogues, dans leur principe, à celles du plan Morin, mais dont les taux pourront atteindre des niveaux plus élevés et dont le bénéfice ne sera pas réservé aux seuls cargos de ligne.

L'enveloppe globale affectée à ces primes est, je peux vous l'annoncer aujourd'hui, de l'ordre de 400 millions de francs, soit quatre fois le montant du plan Morin. J'ai obtenu cette décision après bien des discussions, mais je dois reconnaître que M. Giscard d'Estaing s'est rendu à nos arguments et qu'il nous a donné ainsi une très grande satisfaction. Je tenais d'autant plus à le souligner que le ministre de l'économie et des finances est souvent critiqué. (Applaudissements.)

Le barème d'attribution sera forfaitaire et sélectif, les primes les plus fortes étant, bien entendu, destinées aux navires porte-conteneurs qui se développent beaucoup.

Le quart environ des primes d'équipement devrait porter sur les navires commandés par la Compagnie générale transatlantique et par la Compagnie des messageries maritimes. Ainsi nos deux compagnies d'économie mixte bénéficieront, pour leur reconversion, de moyens importants.

Le projet de budget qui vous est soumis prévoit une dotation suffisante pour octroyer les primes d'équipement correspondant aux premiers dossiers présentés.

J'en viens à un problème que M. Christian Bonnet a évoqué, celui de la survie et du développement de la société nationale de sauvetage en mer.

Ce budget de 1971 comprend des dotations nettement accrues en ce qui concerne cette société nationale. Pour son équipement, celle-ci recevra deux fois plus de crédits de paiement qu'en 1970. Je suis cependant, comme vous, conscient que cela ne suffit pas actuellement à résoudre tous les problèmes difficiles de cette association et notamment à résorber son passif actuel.

Après m'en être entretenu avec le ministre de l'économie et des finances, je viens d'obtenir que soit inscrit dans le collectif que vous aurez à voter au mois de décembre prochain un crédit de 500.000 francs dégagé au profit de la société nationale pour moitié sur mon budget. Vous voyez donc que, progressivement, nous prenons les dispositions nécessaires pour que cette société soit en mesure de remplir pleinement son rôle dont je me plais à souligner l'importance. (Applaudissements.)

Vous m'avez, à ce sujet, posé d'autres questions, monsieur le rapporteur. Je puis vous dire que nous étudions toutes ces questions qui sont particulièrement délicates. Nous aurons certainement l'occasion de nous en entretenir.

J'aborde maintenant le problème de la construction navale.

Vous savez qu'après avoir connu des crises graves du point de vue social et du point de vue de l'emploi, notre construction navale est satisfaisante et progresse rapidement.

Les lancements, qui ne représentaient en 1968 que 500.000 tonneaux de jauge brute, sont passés en 1970 à 1 million de tonneaux de jauge brute. La croissance des mises sur cale, qui préfigurent les lancements futurs, est également spectaculaire puisque celles-ci sont passées en trois ans de 550.000 Tjb à 1.130.000 Tjb.

Cette progression importante concerne essentiellement les cinq grands chantiers navals français et plus particulièrement ceux de La Ciotat et ceux de l'Atlantique à Saint-Nazaire qui tirent maintenant pleinement parti des nouvelles capacités de production mises en service l'an dernier.

Cette situation favorable devrait se prolonger au cours des années prochaines. En effet, au 1^{er} octobre de cette année, le carnet de commandes des chantiers a atteint un niveau record : 5.360.000 tonneaux de jauge brute pour un montant dépassant neuf milliards de francs.

La France se classe ainsi au quatrième rang des constructeurs de navires dans le monde, après le Japon, la Suède et la Grande-Bretagne.

Le pourcentage des commandes destinées à l'exportation est particulièrement élevé puisqu'en valeur, il représente plus de la moitié de l'ensemble. La France a acquis une position mondiale de tout premier plan, en particulier dans le domaine de la construction des méthaniers.

Ainsi, le contrat entre l'Etat et les constructeurs porte ses fruits. Sans doute le soutien de l'Etat constitue-t-il une lourde charge. Mais nous pouvons légitimement espérer que plus tard, lorsque seront atténués les effets des hausses consécutives aux événements de 1968, l'Etat pourra réduire sans dommage pour la construction navale le soutien qu'il doit lui accorder aujourd'hui. En tout cas, les résultats présents sont particulièrement probants.

En ce qui concerne les pêches maritimes, le projet de budget qui vous est soumis concrétise une fois de plus la volonté du Gouvernement de poursuivre et d'intensifier l'effort de modernisation et d'adaptation déjà entrepris.

L'année 1970 marque en effet le début d'un redressement dont nous savons désormais qu'il sera conduit à son terme, et MM. les rapporteurs l'ont souligné. Elle s'est caractérisée par l'amélioration des cours au débarquement, la reprise des investissements, l'adoption des règlements communautaires.

Bien que ses effets ne fussent pas négligeables, la dévaluation ne suffit pas à expliquer la hausse et la régularité des prix payés aux producteurs. En fait, l'action des fonds régionaux d'organisation des marchés dont, avec l'aide des pouvoirs publics, les professionnels ont acquis une très grande maîtrise, a été déterminante. Celle du comité central de propagande n'a pas été vaine non plus et mérite d'être soulignée.

Comme l'a rappelé M. Miossec, la décision de porter à 25 p. 100 le taux maximal de la prime à la construction et de la contribution du F. D. E. S. a provoqué une vive reprise des investissements.

En un an, les armateurs m'ont présenté 33 dossiers de construction de bateaux. Dès cette année, le financement de 11 chalutiers et thoniers jaugeant 5.300 tonneaux a pu être assuré, ce qui représente une augmentation de 20 p. 100 par rapport à la moyenne annuelle des commandes des trois dernières années et un quadruplement si l'on se réfère à la seule année 1969.

Enfin, après de longues et nombreuses discussions, les règlements communautaires ont été adoptés dans les délais qu'au

mois de mai j'avais moi-même fixés à Luxembourg. Je rappelle qu'alors même que j'étais souffrant, M. Duhamel a mené à bien les négociations en juin, juillet et octobre et a ainsi permis de respecter ces délais.

Nos professionnels ont désormais l'assurance de ne pas subir une concurrence anarchique, même dans l'hypothèse d'un élargissement du Marché commun; ils savent en outre que leurs efforts seront récompensés, et c'est l'essentiel.

C'est dans cette perspective d'un dynamisme retrouvé que s'inscrit le projet de budget que je vous présente et qui témoigne de la confiance qu'accorde le Gouvernement aux professionnels et de sa volonté de les aider. Il se caractérise par un accroissement sensible des crédits destinés à encourager les investissements et une amélioration des moyens de l'Institut scientifique et technique.

Les crédits nouveaux permettront d'accélérer le renouvellement et la modernisation de notre flotte de pêche industrielle. Actuellement, l'ensemble des demandes, y compris le reliquat du programme 1970 — car nous retiendrons en 1971, monsieur Miossec, les projets qui n'auront pu être acceptés cette année — représente une trentaine de bateaux dont la moitié pourra être financée dès 1971, ce qui, en tonnage, représentera une augmentation de 50 p. 100 par rapport à 1970.

La flotte artisanale, de son côté, continuera à bénéficier du très avantageux système de prêts du crédit maritime mutuel. Elle bénéficiera, en outre, désormais d'une aide à la modernisation sous formes de primes, pouvant atteindre 10 p. 100 pour les premiers bateaux de séries nouvelles.

Il y aura bien entendu, vous l'avez dit, la réduction des subventions accordées aux F. R. O. M. Elle est d'ailleurs plus théorique que réelle dans la mesure où, pour les produits faisant l'objet d'une organisation de marché, les dépenses entraînées par les opérations de retrait seront désormais remboursées par le F.E.O.G.A.

Enfin, l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes disposera de moyens accrus pour poursuivre sa mission. J'entends, en effet, qu'il intensifie son action en faveur de tous les secteurs d'activité regroupés sous ce terme de pêches maritimes, et notamment de la conchyliculture, dont le développement me paraît également indispensable.

A ce sujet, j'indique à M. Christian Bonnet que le décret concernant les ressources du comité interprofessionnel de la conchyliculture, qui venait à expiration le 31 décembre 1970, va être reconduit jusqu'au 31 décembre 1971, car nous n'avons pas encore pu mettre au point toutes les modifications à apporter au décret du 27 décembre 1969; sur ce point, M. Bonnet a donc, je crois, satisfaction.

Telles sont, mesdames, messieurs, les lignes générales de ce projet de budget qui s'inscrit dans le cadre de la politique d'investissement et de la politique communautaire du Gouvernement.

Dans le domaine de la marine marchande et des pêches, un gros effort a été entrepris. A vous, à nous de le poursuivre dans un esprit de continuité et avec une volonté de succès. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)*

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

M. Pierre Bourdellès. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après des exposés aussi complets que ceux de nos rapporteurs, MM. Miossec et Christian Bonnet, il peut sembler superflu que d'autres parlementaires montent à la tribune pour y traiter les mêmes problèmes.

Cependant, monsieur le ministre, j'ai considéré qu'il était de mon devoir d'élu d'une population côtière, composée de très nombreuses familles de marins et de pêcheurs, de mettre l'accent sur certaines déficiences du projet de budget pour 1971.

Ce n'est pas ce budget qui vous permettra, par exemple, de tenir les engagements que le Gouvernement a pris dès 1963 envers les retraités et pensionnés de la marine marchande et de la pêche, après avoir chargé l'inspecteur général Forner d'effectuer une enquête sur le rattrapage des salaires forfaitaires servant au calcul de leurs retraites et de leurs pensions.

En dépit de certains points positifs de ce budget et de certains progrès que je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir obtenus, je considère qu'ils ne sont pas suffisants pour assurer l'avenir de notre marine marchande et la rendre compétitive face à nos voisins.

L'aide supplémentaire à la construction navale sera rapidement absorbée par la hausse des prix. La relance des transports maritimes par l'armement privé, si elle constitue une excellente décision, risque de se voir neutralisée par des efforts plus substantiels consentis par d'autres pays. Les besoins dans ce

domaine vont s'accroître rapidement dans les années à venir et la concurrence sera terrible lorsque l'Angleterre, l'Irlande, la Norvège et le Danemark auront adhéré à la Communauté économique européenne.

La France se doit d'être présente, particulièrement sur la Manche et la mer du Nord, au moment où s'accélère le rythme des échanges entre tous ces pays.

Il nous faudra, par conséquent, beaucoup de bateaux, mais aussi beaucoup d'officiers, beaucoup de marins. Et ne serait-il pas aberrant, pour un pays à vocation maritime comme la France, d'être obligé de faire appel à des étrangers pour piloter ses navires? Ce point d'interrogation me conduit à tirer la sonnette d'alarme.

Il semble, en effet, qu'il y ait dans nos populations des bords de mer, chez les jeunes, chez les fils de marins et de pêcheurs, une désaffection de plus en plus prononcée pour le métier exercé par leurs pères et leurs aïeux.

Les écoles d'apprentissage maritimes sont loin de faire le plein: alors que, il y a quelques années, on ne pouvait y accéder que par voie de concours, aujourd'hui, ces écoles sont obligées de procéder à une intense prospection.

J'interroge souvent des jeunes gens dont je connais l'amour qu'ils portent à la mer et qui, par tradition familiale, désiraient lui consacrer leur vie. Pourquoi ne dirigez-vous pas vos études vers la carrière d'officier au long cours ou d'officier mécanicien de la marine marchande? La réponse est toujours la même: Oh combien nous l'aurions aimé, combien nous le désirons, mais notre confiance en l'avenir de cette profession est ébranlée. Les réformes récentes de l'enseignement maritime supérieur ne nous satisfont pas. Si nous nous engageons dans cette voie, c'est vraiment avec l'intention d'y faire carrière et nous craignons de ne pouvoir aller jusqu'au bout.

Ce n'est certes pas non plus le goût de la mer qui manque aux fils de marins et de pêcheurs, nullement attirés par les études et qui, depuis leur jeune âge, ne rêvent que de voyages ou de bateaux. Cependant ils hésitent, eux aussi.

Les raisons de cette désaffection sont multiples. Mais il y en a une sur laquelle je voudrais appeler l'attention et qui est, en partie, d'ordre psychologique. Vous n'êtes pas sans le savoir, monsieur le ministre: profonde est l'amertume, grand est le mécontentement dans les familles de retraités et de pensionnés devant l'insuffisance de leurs moyens d'existence. Aigries par des promesses fallacieuses, nos populations côtières détachent de plus en plus leurs enfants d'une orientation maritime.

Autrefois, le marin burlinait sur les mers, loin, très loin de son pays, l'esprit tranquille: s'il lui arrivait malheur ou accident, sa femme et ses enfants ne seraient-ils pas à l'abri de la misère? Pour lui, ses vieux jours étaient confortablement assurés; à son retour au village, après vingt-cinq ou trente ans passés loin des siens, sans cesse en proie à des risques immenses, il se trouvait plutôt favorisé par rapport à ses condisciples demeurés sur le plancher des vaches.

Aujourd'hui que constate-t-il, ce marin? L'ouvrier, l'employé, le fonctionnaire qui n'a jamais quitté son foyer, bénéficie d'une retraite plus substantielle que la sienne!

Est-il juste, d'autre part, que la veuve d'un marin de quatrième catégorie qui régulièrement a versé ses cotisations pendant vingt-cinq ans à l'établissement national des invalides de la marine ne perçoive qu'une pension trimestrielle de 620,90 francs, soit un peu moins de sept francs par jour? Est-il juste que la veuve d'un marin de cinquième catégorie ne perçoive que 681,30 francs par trimestre?

Ces pensions sont à peine égales aux allocations vieillesse versées par l'Etat aux personnes qui n'ont jamais cotisé à une caisse d'assurance sociale ou à une caisse de retraite.

Voilà l'une des raisons du mécontentement des vieux marins, une des raisons pour lesquelles les jeunes cherchent ailleurs ce que la marine ne veut plus leur donner: petites causes, grands effets. D'où la nécessité absolue de revaloriser la retraite des marins, des pêcheurs et la pension de leurs veuves, si la France tient à garder, comme elle en a le devoir, une marine marchande solide, compétitive et digne d'elle.

Des propositions concrètes émanant de différentes sources ont été faites récemment au ministre des finances; je me permets de les rappeler.

Sans exiger que le rattrapage soit obtenu en une seule fois — ce qui pourrait paraître lourd pour le budget — nous avons proposé des mesures provisoires mais immédiates en attendant l'application intégrale du plan Forner.

Nous avons proposé premièrement que le rattrapage des salaires forfaitaires pour l'ensemble des catégories continue à s'effectuer au rythme actuel de 1 p. 100 par an; deuxièmement,

que pour les sept premières catégories s'y ajoute une majoration spécifique de 4 p. 100 ; troisièmement, que pour la huitième catégorie s'y ajoute parallèlement une augmentation de 2 p. 100.

Ces mesures intéressent environ 60.000 retraités et ayants droit. Leur coût total serait de l'ordre de 14 millions de francs en année pleine et la subvention allouée par l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine se verrait, de ce fait, augmentée de 9 millions de francs, le complément étant pris, selon la règle, sur les cotisations des armateurs et des marins.

Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que ce problème n'était pas budgétaire. Mais il faudra tout de même que quel qu'un paye et ce ne peut être que l'Etat.

Cette dépense relativement faible, acceptable pour le budget national, serait de nature à changer radicalement le climat social chez nos marins et l'effort ainsi consenti par le Gouvernement aurait — j'en suis persuadé — une heureuse répercussion sur l'avenir de notre marine marchande.

Je terminerai ce court exposé par une autre considération qui, à mes yeux, revêt une importance capitale. Il s'agit du problème de l'emploi. Dans les régions côtières excentrées — je pense en tout premier lieu à la Bretagne — l'industrialisation et la décentralisation industrielle rencontrent d'énormes difficultés.

Or nous possédons une industrie naturelle, celle de l'exploitation de l'océan. La mer est capable de retenir, dans le milieu qui leur est cher, un nombre considérable de jeunes. L'exploitation de l'océan devrait donc acquérir une dimension plus vaste que celle qui est actuellement la sienne.

Le Gouvernement français se doit, aujourd'hui plus que jamais, de se pencher d'une façon toute particulière sur les problèmes de la mer. Aujourd'hui plus que jamais — après M. le rapporteur, je tiens à appeler votre attention sur ce point, monsieur le ministre, étant donné la sollicitude que vous manifestez à l'égard de ces problèmes — un ministère ou au moins un secrétariat d'Etat à la mer s'impose à notre pays, qui se veut moderne et dont la vocation demeure indiscutablement maritime. (Applaudissements.)

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

M. Henri Lavielle. Monsieur le ministre, nous serons sans doute nombreux à revenir sur le problème des retraités et des pensionnés de la marine. Ce n'est point par goût des redites. C'est parce que ce problème est incontestablement sérieux et qu'il sensibilise tout particulièrement les vieux travailleurs de la mer.

Beaucoup de mes collègues et moi-même avons été alertés par les associations de retraités, pensionnés et veuves qui s'inquièrent du fait que leur régime de retraite reste l'un des plus défavorisés, tant il est vrai que le dixième des retraités dépendent encore du fonds national de solidarité.

Au fil des années, ce vieux régime de retraite s'est dégradé et il est loin d'offrir, aujourd'hui, aux plus anciens des affiliés, des avantages pouvant leur assurer une vie décente.

Une analyse des divers rapports qui nous sont parvenus nous amène à constater que cette situation est due, en premier lieu, à une mauvaise application de l'évolution des salaires réels aux salaires forfaitaires qui accusent un décalage de près de 60 p. 100 pour les petites catégories.

De plus, le refus de faire bénéficier les retraités et pensionnés des dispositions prises en faveur du personnel en activité, refus motivé par le respect du principe de la non-rétroactivité, semble aller cependant à l'encontre, par une mauvaise interprétation des textes, de la loi de 1948, article 55 et LD.

Si l'avantage de la retraite à cinquante-cinq ans pour les marins est un avantage évident, il n'en demeure pas moins que le grand principe qui consiste à calquer la situation des pensionnés, toutes choses étant égales, sur celle du personnel en activité, devrait être respecté.

Si j'ajoute que les pensions des marins sont exclues de tout régime complémentaire alors que cette mesure des retraites complémentaires tend à se généraliser dans les autres secteurs et qu'elles accusent aujourd'hui, comme je le disais tout à l'heure, une dégradation de l'ordre de 60 p. 100 pour les catégories qui sont au bas de l'échelle, vous conviendrez avec moi, monsieur le ministre, que le Gouvernement doit se pencher sur ce problème et rétablir une justice qui semble être absente de l'affaire.

L'article 55 de la loi de 1948 précise en effet que les salaires forfaitaires seront révisés, dès qu'ils auront évolué de 5 p. 100 par rapport au taux précédent.

Or, il apparaît, au dire de la profession elle-même et des retraités — c'est ce qui paraît dans les rapports qui nous ont été transmis — que l'administration des finances et les arma-

teurs estiment que des tranches de 3 ou 4 p. 100 accordées en plusieurs fois ne peuvent être retenues pour l'application de cette révision ; ainsi, d'année en année, le décalage n'a cessé d'augmenter et nous a conduits à la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Il est donc clair qu'une mesure de rattrapage par tranches de 5 p. 100 minimum par an s'impose de toute urgence dans le cadre du rapport de M. l'administrateur Forner, dont tout le monde a parlé et nous savons, monsieur le ministre, que vous vous attachez précisément à défendre cette position.

Nous avons un rapporteur breton, un ministre lorrain, ce sont deux races têtues.

M. le ministre des transports. Il y a aussi un Landais !

M. Henri Lavielle. Un Basco-landais, nous serons donc trois têtus à nous pencher sur ce problème. (Sourires.)

Il nous apparaît dès lors nécessaire, monsieur le ministre, de classer en toute priorité le règlement du problème des petits retraités et des veuves de la marine marchande dont la situation est actuellement angoissante.

Je me fais très volontiers le porte-parole des associations concernées pour vous proposer, dans l'ordre des priorités, les quatre points qui méritent votre attention et votre sollicitude : le rattrapage Forner par tranches annuelles de 5 p. 100 minimum pour les catégories allant de la quatrième à la dixième, le bénéfice de la rétroactivité aux anciens pensionnés des avantages accordés aux nouveaux pensionnés, la pension de réversion aux veuves à concurrence des deux tiers de la pension du mari, enfin, la révision du salaire forfaitaire qui doit être aligné au niveau du salaire réel ou impossible.

A l'heure où la situation des personnes âgées n'a pas échappé, dans son ensemble, au Gouvernement, je me plais à croire que celle des retraités, pensionnés et veuves de la marine marchande sera examinée, comme il convient, dans le cadre des mesures prises pour améliorer le niveau de vie de nos vieux travailleurs.

Enfin, pour clore ma courte intervention, monsieur le ministre, j'évoquerai la situation du corps technique du contrôle de la navigation dont l'un des rapporteurs a parlé tout à l'heure. Ce corps réclame la mise en application d'un statut particulier. Un projet de statut vous a été soumis au mois de juin 1970 ; il serait souhaitable qu'une suite favorable lui soit donnée.

Il est inutile de vous rappeler, monsieur le ministre, la situation défavorable qui a été faite au personnel du corps des syndics des gens de mer lors du reclassement de la fonction publique. Ce reclassement, attendu par la profession, devait permettre une classification de ces fonctionnaires suivant les responsabilités qui étaient les leurs et suivant aussi les missions qui leur étaient confiées.

Or, en ce qui concerne le personnel du corps technique du contrôle de la navigation, la notion de responsabilité semble avoir été complètement méconnue, et cela au moment précisément où le champ de ces responsabilités a été élargi par le décret du 4 février 1969.

Une remise en ordre s'impose dans tous les domaines et le projet de statut qui vous a été soumis le 20 juin 1970 est de nature, précisément, à apporter une solution au problème que je viens d'évoquer.

En conclusion, monsieur le ministre, je ne doute pas que vous accueilliez favorablement mon propos afin que soient améliorées la situation des anciens marins et celle des gens de mer encore en activité. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste et sur divers bancs.)

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du budget de la marine marchande me donne l'occasion d'appeler à nouveau votre attention sur deux points précis et importants.

Le premier concerne la société nationale de sauvetage en mer qui a la charge, et la mission, d'assurer la protection de tous ceux qui naviguent le long de nos côtes, qu'ils soient professionnels ou plaisanciers, mission essentielle et combien nécessaire à une époque où la sécurité maritime est un problème d'actualité aussi important, toutes proportions gardées, que celui de la sécurité routière.

En effet, depuis quelques années, le nombre des navigateurs a considérablement augmenté. La plaisance à elle seule a doublé entre 1960 et 1965 et, de 1965 à 1970, les bâtiments de plaisance sont passés de 116.892 à 218.813. Ces chiffres posent le problème à sa juste valeur.

Pour bien remplir sa mission, la société nationale de sauvetage en mer doit disposer de moyens en matériel et en hommes pour lesquels il lui faut un financement. Ce dernier a été estimé,

pour l'année 1970, en fonction de l'expérience des exercices 1968 et 1969, à 2.400.000 francs pour l'entretien et le fonctionnement, avec une participation minimum de l'Etat de un million de francs.

D'autre part, pour renouveler le matériel usagé et acheter le matériel supplémentaire exigé par l'augmentation du nombre de bâtiments à la mer, un crédit d'équipement de 2.500.000 francs pour l'année 1970 est indispensable. Or vous n'accordez à la société nationale de sauvetage que deux millions de francs en subventions d'équipement et 470.000 francs pour les frais de fonctionnement et d'entretien.

Je reconnais que vous faites un gros effort puisque vous venez d'ajouter un crédit de 500.000 francs. Mais il me semble que ce n'est pas encore suffisant car il faut voir les choses telles qu'elles sont, il faut que les crédits correspondent à la réalité. La société de sauvetage en mer ne demande pas de crédits pour se développer inutilement ; si elle les demande, c'est qu'elle en a besoin. Ce n'est pas lorsque l'accident est arrivé et qu'il y a mort d'homme qu'il faut battre sa coulpe et émettre des regrets. C'est avant qu'il faut donner des crédits. J'ai malheureusement en mémoire un souvenir personnel qui me fait insister auprès de vous, monsieur le ministre, car je me souviens de Noël 1967. Je vous demande donc d'accorder à la société de sauvetage en mer les crédits dont elle a besoin pour assurer la sécurité de nos concitoyens qui naviguent.

Le deuxième point concerne la pêche et plus particulièrement la pêche à la sardine. Cette année encore, la campagne a été mauvaise et cette situation a été encore aggravée par le coût des rogues qui viennent d'Islande et qui, par suite de la dévaluation, ont subi une augmentation de 100 francs par baril, passant de 200 à 300 francs.

Cette augmentation pèse très lourdement sur l'exploitation des navires de pêche. Aussi, pour pallier cette situation, le comité interprofessionnel de la sardine vous a-t-il demandé une aide afin de ramener le prix du baril de 300 francs à 250 francs, la différence de 50 francs étant prise en charge moitié par le comité, moitié par votre ministère. A cet effet, une subvention de 75.000 francs a été sollicitée. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir l'accorder.

Enfin, vous me permettez de vous proposer une mesure financière supplémentaire en faveur de la pêche sardinière. Les coopératives doivent approvisionner leurs entrepôts en rogues chaque année avant la campagne, car du fait de l'éloignement des pays producteurs — Islande et Norvège — il est pour ainsi dire impossible de s'approvisionner en cours de campagne. On stocke donc au début de chaque campagne environ 120.000 barils qui correspondent à la consommation moyenne d'une campagne, chiffre auquel il convient d'ajouter un volant de sécurité.

Or, cette année, la campagne ayant été mauvaise, le stock restant dans les entrepôts atteindra 9.000 barils, sur lesquels il va falloir payer des agios que l'on peut estimer en gros, pour la campagne 1970, à 126.000 francs.

Ne serait-il pas possible d'accorder aux coopératives du Centre-Ouest une bonification d'intérêt sur les emprunts ou découverts qu'elles sont obligées de demander pour ces approvisionnements ? Cette pratique existe en agriculture pour soutenir les cultivateurs. La même mesure pourrait être étendue aux pêcheurs qui en ont bien besoin.

J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez m'accorder satisfaction sur les divers points que j'ai soumis à votre attention et, d'avance, je vous en remercie. (Applaudissements.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le président, mesdames, messieurs, ce budget est l'un des plus caractéristiques de l'orientation de la politique gouvernementale de concentration.

Cela se vérifie notamment pour les grands chantiers de construction navale et le regroupement des grands trusts de la marine marchande.

En revanche, il sacrifie délibérément les petits et moyens chantiers, démantèle nos deux sociétés nationales, et sur le plan social, plus particulièrement dans le domaine des pensions, il est loin de permettre de faire face à ses obligations.

Certes, on pourrait s'enorgueillir de la prochaine mise en service d'un des plus gros pétroliers d'Europe, des carnets de commandes chargés jusqu'en 1974, et de l'augmentation de votre budget qui, de 961 millions de francs pour 1970, passe à 1.129 millions pour 1971.

Mais tout cela n'empêche pas qu'avec l'évolution des techniques, l'entrée en ligne des gros transporteurs et l'automatisation, le nombre des navires en service diminue sans cesse, que le cabotage demeure inexistant, et qu'il nous faut constater la perte de milliers d'emplois pour le personnel subalterne, les états-majors, et dans la construction navale.

Loin de nous l'idée de nier la nécessité de faire face à l'évolution des techniques, afin de répondre dans tous les domaines aux besoins de la concurrence, et d'étendre partout notre participation commerciale.

Forcé nous est pourtant de constater que la part du pavillon français dans le commerce extérieur maritime est en continue régression, n'assurant que 37 p. 100 du trafic à l'importation pour 1969, contre 44,3 p. 100 en 1966, et 24,9 p. 100 des exportations en 1966 contre 19 p. 100 en 1969. Et encore faut-il prendre soin d'ajouter que la part des hydrocarbures et autres pondéreux tient une place prédominante dans ces statistiques.

Le trafic étranger sur nos ports est sans cesse plus important et a entraîné pour 1968, un déficit de la balance des frets et des passages de l'ordre de 200 millions de dollars.

Vous estimez, selon des prévisions établies à l'autome 1969, que le commerce extérieur maritime français devrait passer de 133 millions de tonnes en 1968, à 221 millions de tonnes en 1975, et cela dans un contexte général prévoyant un commerce maritime mondial supérieur à 3 milliards de tonnes en 1975, contre 1.800 millions de tonnes en 1968.

Dans ces conditions, les perspectives du commerce maritime montrent qu'on se dirige vers la pleine expansion. Nous avons donc des places à conquérir.

Mais pour ce faire, il faut posséder l'outil nécessaire. En est-il ainsi ?

Le V^e Plan 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, 1.796.000 tonneaux ; cargos porteurs de « vrac », 919.000 tonneaux ; pétroliers et gaziers, 3.412.000 tonneaux.

Nous en sommes actuellement à 5.967.000 tonneaux et, pour l'essentiel, il s'agit de pétroliers et de transporteurs de « vrac ».

L'augmentation des crédits à la construction navale, allez-vous me dire, témoigne de votre volonté et de celle du Gouvernement de faire face à cette situation. Permettez-moi d'être sceptique. Quand on examine la part des carnets de commandes consacrée à l'armement français, sur un total de 3.113.946 tonneaux, 2.800.000 sont réservés aux pétroliers et porteurs de « vrac ».

Les commandes passées à l'étranger pour des navires de moindre importance, et au détriment des chantiers moyens comme Bordeaux et Le Trait, que l'on a tendance à vouer à la liquidation, représentent à peine 150.000 tonneaux. Elles ne compenseront pas notre lourd handicap en cargos et caboteurs qui nous font cruellement défaut.

Vous persistez à favoriser une spécialisation dans le trafic maritime le plus lucratif pour l'armement, et à abandonner les services soi-disant moins rentables.

Or, on sait que dans le déficit de la balance des frets et des passagers la part du cabotage représente 95 millions de dollars, et que, selon les prévisions établies, si cette flotte reste dans le même état et si les livraisons de navires se limitent à celles qui ont été prévues, le déficit s'élèvera, en 1975, à 150 millions de dollars.

Vous avez demandé une étude aux armateurs pour établir des prévisions de rentabilité. Et vous écrivez vous-même dans une publication : « A l'exception des navires de faible et moyen tonnage, la flotte ne subit aucun handicap sérieux d'exploitation par rapport aux flottes des autres pays développés à l'économie de marché ».

On peut se poser plusieurs questions : ces études sont-elles sérieuses ? Certains armateurs ne les ont-ils pas faites tout simplement pour répondre à vos demandes, et n'ont-ils pas forcé la note pour obtenir plus de crédits ?

N'est-il pas singulier, par ailleurs, que cette étude ait été établie sur des prix de construction de 1970 et des taux de fret de 1968, alors que ceux-ci ont largement augmenté depuis lors ? Moins lucratif que les gros transports, le trafic des marchandises diverses n'est pas pour autant déficitaire. Mais une fois de plus, il se vérifie que la recherche du profit maximal s'exerce au détriment de l'intérêt général.

Or, vous avez les moyens de défendre ces intérêts. La loi de 1948 sur l'organisation de la marine marchande a doté notre pays de deux sociétés d'économie mixte dont l'Etat détient la majorité du capital, qui pouvaient devenir l'ossature de la marine marchande dont la France a besoin.

En réalité, le processus suivi, inverse de celui défini par la loi, a abouti, d'une part, à une insuffisance constante des dotations en capital pour l'adaptation et la modernisation de leurs flottes selon les orientations nouvelles du trafic maritime, et, d'autre part, à une absence de recherche de nouveaux courants de trafics.

Cette persévérance regrettable aboutit à la substitution de l'armement privé à celui des sociétés d'économie mixte. Les compagnies privées bénéficient de l'aide de l'Etat qui leur permet d'assurer les trafics abandonnés grâce à la mise en service de navires adaptés à ces trafics.

La constitution de la compagnie Transméditerranéenne, la poursuite d'un affrètement inconsideré de navires étrangers sont caractéristiques des atteintes portées au statut des compagnies d'économie mixte et de leurs personnels.

La compagnie des Messageries maritimes a été invitée, fin 1968, par le gouvernement de M. Couve de Murville, à mettre sur pied un plan de déstagement total de sa flotte de dix navires à passagers. En contrepartie, une promesse de dotations importante en capital avait été donnée, pour aider à la conversion de cette société.

Après s'être défaits du dernier paquebot, les Messageries maritimes devront fonctionner comme une société de statut privé, aucune subvention ne lui étant désormais attribuée.

Le plan prévu a été scrupuleusement respecté jusqu'à ce jour, si bien que deux navires seulement demeureront en ligne en 1971 — et pour combien de temps ? — au départ de Marseille.

Qu'en est-il des dotations en capital qu'en contrepartie les pouvoirs publics s'étaient engagés à attribuer ?

Des 40 millions annuels prévus à l'origine pour les deux sociétés nationales — Messageries maritimes et Compagnie générale transatlantique — 15 millions de francs en 1969, 13.500.000 francs en 1970 et 12 millions de francs en 1971, au total 40 millions de francs en trois ans, ont été attribués aux Messageries maritimes, dont le programme de conversion porte à ce jour sur un engagement de dépenses effectives de 730 millions de francs.

A cette insuffisance notoire, dans la phase extrêmement délicate que traverse cette société, vient s'ajouter l'accord de concentration entre les Messageries maritimes et les Chargeurs réunis qui, s'il semble constituer pour l'immédiat un garde-fou des positions acquises par la Société d'économie mixte sur l'Extrême-Orient, n'en représente pas moins à terme proche un réel danger.

En effet, la période transitoire que va connaître la société, entre le moment où les paquebots auront totalement disparu et celui où les investissements seront financièrement productifs, pourrait se révéler fatale pour la survie même la compagnie sans une aide plus substantielle de l'Etat. C'est alors que la partenaire — les Chargeurs réunis — prendrait une relève totale d'autant plus aisée qu'elle ne serait pas fortuite. Et c'en serait fini de l'existence même de la société et de son statut d'économie mixte.

Dans l'immédiat, six cents marins et une cinquantaine d'employés sédentaires vont être les nouvelles victimes à Marseille des premiers dégagements d'effectifs. Quarante cent cinquante autres marins suivront d'ici à la fin de 1971, et, ce, sans garantie de reclassement.

Concurremment à ces incidences douloureuses se pose le maintien de l'agence de Marseille, appelée, dans le cadre de la réorganisation entrevue, à ne demeurer qu'une antenne commerciale de la compagnie dans notre port, alors que les voix officielles les plus autorisées prônent une politique de décentralisation.

C'est condamner l'avenir de cette société dans ce port, au profit des armements concurrentiels précités.

Puisqu'il y a carence des groupes financiers pour doter notre pays des moyens et petits navires qui lui font défaut, pourquoi ne pas réserver cette vocation et les crédits correspondants aux sociétés d'économie mixte ?

Quant à la compétitivité de nos ports maritimes, M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges estime — tout en soulignant les charges financières, les diverses taxes et droits de ports qui grèvent la manutention portuaire — qu'elle passe en premier lieu par la réorganisation du travail et du régime de la main-d'œuvre.

A notre avis, c'est voir volontairement le problème par le petit bout de la lorgnette.

Soutenir qu'il n'y a pas à réduire les frais portuaires et de manutention serait un non-sens ; mais s'en prendre à la loi du 6 septembre 1947, c'est se livrer à une attaque grossière contre une conquête sociale obtenue au lendemain de la Libération.

Est-ce améliorer l'organisation du travail, que de le confier à des non-professionnels, car avec l'évolution du trafic maritime et des techniques la concentration a joué, là aussi, au profit des plus puissants groupes industriels et financiers.

Le pétrole, le minerai, l'acier ont pris le pas sur les marchandises autrefois transportées. Les grands trusts s'installent en force auprès de la mer. Il s'agit en fait d'accorder à ces monopoles des quais privés dont les infrastructures et l'outillage ont été réalisés en grande partie grâce à des crédits d'Etat, et où ils auraient la possibilité d'embaucher du personnel non qualifié non titulaire, payé au rabais.

Veut-on aussi faire oublier que si l'effectif des dockers français est tombé, entre 1959 et 1969, de 16.088 à 13.941, soit de 15,40 p. 100, le tonnage manipulé est passé, dans la même période — hydrocarbures exclus — de 37.921.015 à 62.370.112 tonnes ?

N'est-ce pas le comité des transports qui se réfère lui-même à une étude selon laquelle — pour des opérations de manutention — Dunkerque est meilleur marché qu'Anvers, de 10 à 20 p. 100, et Marseille est un des ports les plus rapides d'Europe ?

S'est-on inquiété, une fois pour toutes, des bénéfices énormes réalisés par les entreprises de manutention ?

Il faut aller jusqu'au bout quand on veut faire des comparaisons.

Les problèmes de la pêche, celui de la société de sauvetage ont été largement abordés. Je dirai simplement que je partage les inquiétudes qui se sont exprimées à cette tribune.

Mais je voudrais encore, dans les dix minutes qui me sont imparties, dire quelques mots sur ce grand dossier : le régime des retraites des marins.

Toutes les organisations syndicales et de pensionnés s'accordent à reconnaître la disparité qui existe entre les salaires réels et les salaires forfaitaires, et le décalage qui s'ensuit sur les régimes des pensions.

Selon les déclarations de votre propre administration, ce décalage est de l'ordre de 15 à 20 p. 100. Nous pensons qu'il est plus important encore. La revendication générale des pensionnés est que le rattrapage préconisé par la commission Forner s'effectue notamment pour les petites catégories à raison de 5 p. 100 par an, et que la loi selon laquelle les salaires forfaitaires doivent suivre au plus près les salaires réels, soit strictement respectée.

La dotation supplémentaire attribuée à l'E. N. I. M. ne couvre que le supplément de dépenses occasionnées par la dernière revalorisation des salaires forfaitaires et il n'existe aucun crédit provisionnel pour faire face, en 1971, à une nouvelle réévaluation.

Envisager un rattrapage de l'ordre de 1 p. 100, dans le moment présent, c'est accorder une aumône aux pensionnés.

Les charges sont lourdes, les retraités sont plus nombreux que les marins en activité, nous direz-vous. Mais qui est responsable de cet état de choses, sinon votre politique ?

Nous voulons faire deux propositions.

Compte tenu des réductions d'effectifs consécutives à l'entrée en service des gros transporteurs et à l'automatisation, il n'est pas juste de maintenir le même système de cotisation pour les armateurs.

En plus des cotisations salariales et patronales, nous estimons qu'une taxe spéciale devrait être mise au point et appliquée à tout navire automatisé ainsi qu'aux gros porteurs, ce qui compenserait en partie la réduction des effectifs entraînée par la mise en service de ces unités dont la rentabilité est plus grande que celle des vieux navires. Cette taxe devrait être étendue à l'affrètement de navires étrangers, avec équipages étrangers.

A toutes ces propositions, pensez-vous donner une suite favorable ? Selon nous, la véritable solution aux problèmes multiples qui se posent à la marine marchande passe par la nationalisation démocratique de notre flotte et des grands chantiers de construction navale.

Cela permettrait de doter notre pays de l'outil dont il a besoin pour son commerce maritime, d'accroître la stabilité de l'emploi, de satisfaire les revendications les plus urgentes, relatives tant aux salaires qu'aux conditions de travail.

Votre politique va à l'opposé. C'est pourquoi nous ne pouvons l'approuver. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

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

M. Jean-Claude Petit. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'avenir de la pêche maritime en France n'est pas brillant.

La production de ce secteur sensibilise tous les élus car elle est fondamentale pour un hexagone dont trois côtés s'ouvrent sur quatre mers.

Elle est fondamentale par la tradition multiséculaire de nos populations côtières de puiser dans la mer une part considérable de notre production nationale.

Elle est encore plus fondamentale au moment même où, devant les problèmes de subsistance de l'humanité, la mer seule nous ouvre une perspective immédiate de solution logique.

C'est dire que dans vingt ou trente ans, les nations qui n'auront pas acquis ou su conserver une part suffisante de la faune maritime se retrouveront assistées et peut-être asservies. C'est la chance de la France que d'occuper, par sa situation géographique, une des trois ou quatre meilleures positions du monde pour puiser dans les ressources que l'océan nous offre.

La situation instantanée de la pêche maritime française est liée à un grand nombre de facteurs: les uns sont d'ordre international, d'autres du ressort du Gouvernement français, d'autres enfin dépendent de la profession.

Sur le plan international, l'avenir de la pêche maritime française a été bradé en contrepartie de la possibilité donnée à nos industries d'exporter des produits finis dans des pays producteurs, en échange de leurs poissons. Nous n'avons pas lieu de nous en réjouir: c'est ainsi que certain pays producteur de l'Europe des Six exporte chez nous 120 p. 100 de sa production nationale officielle.

En outre, en une période où la plupart des pays européens soutenaient directement l'armement et la pêche, notre aide à la construction navale d'unités de pêche avait été réduite à 15 p. 100 du montant des devis.

Votre visite à Concarneau et dans les ports bretons, monsieur le ministre, au mois de septembre 1969, avait redonné l'espoir aux pêcheurs, car vous aviez annoncé le retour desdites subventions au taux de 25 p. 100. Malgré ce geste, dont nous vous remercions, nous ne sommes pas, à l'usage, satisfaits des conséquences pratiques qui en ont résulté. En effet, il faut considérer que, pendant la période où le taux de subvention avait été réduit, les prix de la construction navale avaient beaucoup augmenté. La part de 75 p. 100 qui reste encore à la charge des armateurs conduit, en 1970, même en francs constants, à une dépense bien supérieure à celle correspondant à la part de 85 p. 100 qui était à leur charge voici trois ans ou même deux ans. La hausse récente et importante des prix de l'acier n'a pas amélioré la situation.

Parallèlement, le dépeuplement des fonds marins contraint les pêcheurs à rechercher bien loin les bancs de poissons, à construire des navires de dimensions plus importantes, donc plus coûteux. Il faut, de plus, utiliser des techniques plus subtiles, plus élaborées, telles que le sennage-arrière. Des moyens accrues sont nécessaires pour détecter certaines espèces comme le thon; de plus en plus les marins font appel aux repérage aérien qui est coûteux.

Simultanément, les Américains et les Soviétiques utilisent des moyens gigantesques, pêchant avec d'invincibles armadas qui comportent des navires-usines de grande capacité. Comment, dans ces conditions, ne pas comprendre l'appréhension des armateurs, des pêcheurs et des mareyeurs? Comment leur reprocher de n'avoir pas confiance dans l'avenir de leur profession?

Nous sommes souvent parmi eux. Nous voulons que leur soit redonnée cette confiance dont ils ont le plus grand besoin. Cela suppose que le Gouvernement, en ce qui le concerne, fournisse à la pêche maritime tous les moyens matériels propres à lui rendre espoir et à la revivifier.

Il m'appartient, puisque je suis l'un des représentants du département le plus « côtier » de la France continentale, d'appeler à nouveau votre attention, monsieur le ministre, et celle du Gouvernement tout entier sur l'acuité de l'inquiétude des pêcheurs qui attendent une politique attentive et prévisionnelle à moyen et à long terme. Or, celle-ci, à notre connaissance, commence seulement à prendre forme, grâce aux efforts que vous avez déployés à Bruxelles et à Luxembourg et dont nous vous remercions.

Je n'aborderai pas la question de la pêche sur le littoral méditerranéen. Il est bien évident que l'objet et les moyens de cette pêche sont très particuliers et qu'ils seront bien mieux défendus par mes collègues directement concernés. Mais je voudrais, monsieur le ministre, que vous étudiez la situation de ce ruban côtier qui s'étend de la frontière belge à celle de l'Espagne.

Il faut y trouver le port dont l'activité actuelle, la position et la potentialité lui donnent vocation de port national de pêche. A cet égard, Concarneau, qui se place après Boulogne pour l'importance de la production, justifie amplement un tel choix. Vous tenez, en Concarneau, un port de pêche de première qualité et qui attend de vous le soutien qu'il mérite.

Il est de première qualité par la production, due au dynamisme de tous ceux qui l'animent et que vous avez rencontrés. Malheu-

reusement, la flottille est insuffisamment renouvelée, les investissements étant jugés très difficiles en raison de l'incertitude qui hypothèque l'avenir de toute la pêche française.

Il est aussi de première qualité par sa position. Il suffit, en effet, de jeter un coup d'œil sur une mappemonde pour se rendre compte que Concarneau est, sur la côte atlantique, le port le plus proche de l'Afrique occidentale où tant de nos unités font campagne, qu'il est placé à bonne proximité de la mer d'Irlande, que les voies de la Manche et de la mer du Nord sont à sa portée, qu'aucune autre activité portuaire, telle que les évolutions de la marine nationale, ne vient limiter ses possibilités d'accueil pour la pêche, que tout près du port une vaste zone rurale permettrait toutes les implantations nécessaires des industries de transformation.

J'ai toujours été pénétré de cette idée que le port de Concarneau méritait, dans l'intérêt économique de la France, l'attention soutenue du Gouvernement. C'est pourquoi je vous avais demandé, monsieur le ministre, de le désigner pour y implanter, le moment venu, cette école supérieure d'haliéutique qui était préconisée dans la préparation régionale des options du VI^e Plan. Je maintiens avec force cette candidature et je sollicite votre engagement, monsieur le ministre, avec non moins de force.

Il est bon de remarquer aussi que Concarneau est le barycentre de nombreux ports de pêche artisanaux. Or, pour plusieurs raisons économiques et touristiques, je crois à la nécessité de l'activité de la pêche artisanale et je souhaite que des facilités soient accordées aux pêcheurs artisanaux pour qu'ils bénéficient des subventions à la construction navale. Sans doute, les unités utilisées actuellement sont-elles généralement trop faibles mais, à un niveau inférieur à celui des grands chalutiers, existe une place pour les pêcheurs artisanaux. Des subventions au taux de 25 p. 100 constituerait, financièrement, une incitation considérable à leur regroupement sur des unités moyennes.

Mais je reviens à cette notion de port de pêche océanique à vocation nationale pour expliquer les raisons de ma conviction.

D'abord, dans notre monde, la mode, comme la nécessité, est aux regroupements. J'en conclus qu'un pays à vocation grandement maritime, telle la France, doit ressentir l'importance d'une expérience de regroupement dans ce domaine. En outre, l'Europe consolidée, bientôt agrandie, constituera un marché communautaire du même ordre de grandeur que le marché nord-américain ou que celui des pays de l'Est. Or, lorsque des partenaires sont de même force, ils accentuent leurs échanges. Quand ce stade sera atteint — et, sauf conflagration mondiale, il le sera — l'Europe aura donc besoin d'un port de pêche avancé dans l'Atlantique, doté de tous les moyens modernes de transformation et de communication: ce port, logiquement, se situera en Bretagne et — nous pouvons l'espérer — sera Concarneau.

Je ne prétends pas vouloir en faire dès aujourd'hui le port de l'Europe, mais j'estime qu'il est temps d'en faire le port de pêche océanique de la France.

N'oublions pas que l'Allemagne est forte aujourd'hui de posséder un grand port de pêche, et un seul, et que, demain ou après-demain, la Grande-Bretagne ne laisserait pas passer l'occasion de fournir à l'Europe un port océanique à ses dimensions. C'est à nous, monsieur le ministre, de nous rendre compte que la position excentrée de la Bretagne, actuellement défavorable, sera, une fois réalisée la grande Europe communautaire, la chance que le Gouvernement doit l'aider à saisir. Il est temps d'y penser. (Applaudissements.)

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

M. Maurice Georges. Monsieur le ministre, représentant d'un grand port, je voudrais une fois de plus, comme M. Christian Bonnet, rapporteur, appeler votre attention sur les pensions des marins, et notamment sur celles des marins qui appartenaient aux catégories les moins favorisées.

Le montant des pensions des marins du commerce est égal à 2 p. 100 du salaire forfaitaire multiplié par le nombre d'années d'activité. C'est dire qu'un marin réunissant vingt-cinq années de navigation perçoit une pension qui représente la moitié de son salaire, mais de son salaire forfaitaire.

Ce mode de calcul n'est pas foncièrement mauvais, et il serait même bon si ce salaire forfaitaire était proche du salaire réel. Or il n'en est pas ainsi et le taux reste particulièrement bas, puisque le calcul ne prend pas en compte la rémunération des heures supplémentaires ni les innombrables primes qui, pour les petites catégories, vont parfois jusqu'à doubler le salaire forfaitaire.

C'est ainsi que le salaire forfaitaire d'un matelot ou d'un garçon de cinquième catégorie — la plus haute à laquelle ils puissent l'un et l'autre prétendre — ne s'élève qu'à 908 francs. Or un ménage peut-il vivre avec une pension de cinq cents francs, voire de quatre cents francs par mois?

En conséquence, il conviendrait de rapprocher les pensions des marins, calculées grâce à un procédé discutable et trompeur, de celles qui sont constituées dans les secteurs public ou privé, pour lesquels il existe, en outre, des retraites complémentaires. A l'égard de ces catégories de petits pensionnés, les plus démunies, les plus modestes, la nécessité d'un rattrapage du retard a déjà été démontrée par la commission Forner. D'autres orateurs que moi l'ont dit et redit aujourd'hui même : je serai donc très bref sur ce point.

Je crois savoir que M. le ministre de l'économie et des finances n'est pas hostile au relèvement du taux des pensions jusqu'à la huitième catégorie. J'espère, monsieur le ministre, que vos efforts seront bientôt récompensés.

En effet, cette mesure intéresserait nombre de marins et de veuves et elle serait particulièrement bien accueillie sur le littoral. Sait-on, par exemple, qu'une veuve de marin, classée en cinquième catégorie, perçoit actuellement une pension à peine supérieure à 250 francs par mois ? Une pareille insuffisance n'est-elle pas excessive et inacceptable ?

Puisque notre situation financière se trouve à nouveau éclaircie, assainie et mieux assurée de ses lendemains, monsieur le ministre, faites en priorité un effort pour améliorer le sort d'une catégorie de notre population particulièrement défavorisée et pourtant si digne d'intérêt.

N'oubliez pas que, même si elles bénéficiaient de toutes les améliorations que je viens de rappeler, les pensions des marins resteraient à peine comparables à celles qui sont versées à des millions d'autres Français ayant travaillé à terre dans des conditions moins dures et bien moins périlleuses. Trente mille veuves de marins perçoivent 250 francs par mois. Pour les traiter décemment, il suffirait au Gouvernement d'accepter une charge n'excédant pas sept millions de francs. (Applaudissements.)

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

M. Henri Arnaud. Mesdames, messieurs, combien modeste, trop modeste, hélas ! est le budget de la marine marchande par rapport aux grands budgets qui nous ont été soumis.

Cette situation est paradoxale si l'on se rend compte de l'importance de la marine marchande dans les grands pays du monde, comme elle est paradoxale si l'on met en parallèle la modestie du chiffre d'affaires de notre flotte et l'intérêt qu'on lui porte avec le « boum » maritime qui se manifeste dans le monde entier.

En effet, il est bon de rappeler et de commenter brièvement les caractéristiques de cette situation euphorique mondiale.

Les quantités de marchandises à transporter augmentent, notamment le pétrole et les minerais, car une grande sidérurgie ne peut actuellement s'installer que près d'un grand port puisqu'elle doit recevoir son minerai à grand renfort de minéraliers de 100.000 tonnes au moins.

Le prix de transport des marchandises a tellement augmenté que la location et l'affrètement d'un navire pendant plusieurs mois consécutifs atteint un niveau qui aurait été jugé inconcevable il y a seulement sept ou huit ans.

La flotte mondiale croît d'ailleurs non pas tellement par le nombre de ses navires que par leur taille. C'est ainsi que le pétrolier géant de 240.000 tonnes que nous avons eu l'occasion de visiter à La Ciotat laisse rêver, surtout lorsqu'on sait que ce géant est dirigé seulement par une trentaine d'officiers et marins. C'est à la fois Gulliver et Lilliput !

Si l'importance de la flotte mondiale augmente, sa technicité croît également : la réduction du nombre de marins est due à l'automatisation des navires. Cependant, cette croissance est limitée par la capacité de production des chantiers navals : même si nous décidions, à la suite de ce débat, de consacrer un effort financier particulier en faveur de la construction d'unités géantes, nous ne pourrions obtenir ces navires avant 1975, et encore faudrait-il passer commande immédiatement.

Dans cette euphorie mondiale, la France — j'en ai l'impression — est loin de participer à ce « boum » maritime. En particulier les sociétés d'économie mixte — qui n'ont pu accumuler de réserves lorsque leurs cargos rapportaient de l'argent, car elles ont, à cette époque, englouti leurs bénéfices dans le gouffre du déficit causé par l'exploitation de paquebots que l'Etat les obligeait à conserver — n'ont pu participer à ce « boum », bien que leurs dirigeants, fort compétents, aient deviné en temps utile la tendance faste qui se préparait. Maintenant ces dirigeants se débattent avec les séquelles de la suppression des paquebots, séquelles parmi lesquelles on relève le chômage des équipages et, conséquence du faible emploi des marins actifs, la situation fâcheuse de la caisse de retraites des marins.

A cet égard, j'estime que les mesures prises pour remédier à cette situation sont insuffisantes : la reconversion ne doit pas perdre de vue le sort des marins chômeurs, ni celui des retraités.

Les rapports des commissions ont évoqué les pertes subies par les Messageries maritimes par suite de l'attente de leurs navires dans le port de Nouméa. Or qui a vu, en 1944, effectuer le débarquement de flottes en rade grâce à des techniques modernes — allèges et mahonnes — ne peut qu'être étonné que Nouméa n'ait pas été doté de tels moyens pour éviter l'attente des navires. C'est là un exemple navrant d'absence de coordination entre la direction des ports chargée de l'infrastructure — il s'agit, je crois, des Ponts et chaussées maritimes — et les responsables de la flotte marchande.

Je conclurai ces remarques pessimistes par une note plus optimiste.

Bien avant que le terme de « concertation économique » soit à la mode, le monde maritime avait déjà l'esprit de concertation, qui s'est manifesté dans le régime des pools et des conférences. Or, actuellement, des discussions sont en cours pour parvenir à une nouvelle répartition des trafics mondiaux, ce qui est une bonne chose. Il est seulement regrettable que nous ne puissions pas tirer profit immédiatement de la part qui nous sera attribuée, en raison de notre manque actuel de navires modernes. En outre, nous subissons une perte temporaire, puisque nous sommes obligés d'affréter des navires à des tarifs très élevés.

Pourtant, l'avenir s'annonce bien, puisqu'un navire pouvant transporter aussi bien du minerai que du pétrole brut sera livré prochainement aux Messageries maritimes par un chantier japonais : il rapportera huit millions de francs par an, ce qui permettrait de l'amortir en moins de dix ans.

Au sujet du cabotage — qui se place à l'autre bout de l'échelle — je dois presque pousser un cri d'alarme, car sa reconstitution est nécessaire. A cet égard, je citerai un exemple : le chantier de La Ciotat voulait acheter des tôles à Dunkerque, en bénéficiant du privilège de pavillon ; mais le fret était si élevé que l'opération n'a pas été possible, qu'il a été préférable d'acheter ces tôles à Tarente, dans le sud de l'Italie, et de les faire transporter à La Ciotat par des caboteurs italiens dont le fret est meilleur marché.

Convenez, monsieur le ministre, qu'il est urgent d'agir dans ce secteur. Peut-être faut-il reconsidérer ce privilège de pavillon et en créer un à l'intérieur du Marché commun, ce qui donnerait un nouvel essor au cabotage.

La concertation s'instaure entre armateurs privés pour créer des sociétés dont la taille pourra se mesurer à celle des plus grandes compagnies mondiales, ce dont je me réjouis. Elle semble aussi s'instaurer entre sociétés d'économie mixte et armement privé. Il faut également s'en réjouir, car cette situation est de nature à apporter à ces sociétés la promptitude de décision qui leur manque. En effet, dans les affaires maritimes, la décision doit être rapide : on ne peut attendre !

J'aimerais, d'ailleurs, qu'une semblable promptitude et qu'une semblable cohésion puissent se manifester à l'échelon ministériel.

La flotte marchande doit être un moyen au service du commerce extérieur, un moyen parmi d'autres, que sont les transports terrestres, les installations portuaires, la main-d'œuvre portuaire, mais qui relèvent d'autorités ministérielles différentes. C'est pourquoi je partage l'opinion de mon collègue et ami M. Christian Bonnet, qui préconise la création d'un ministère regroupant les activités de la mer, mais aussi le commerce.

Telles sont les remarques que je voulais présenter, monsieur le ministre, auxquelles s'ajoute ma satisfaction d'avoir constaté l'octroi d'une prochaine enveloppe budgétaire de 400 millions de francs.

Alors nous pourrions voir se réaliser le vœu de Lucrèce : si la terre continue à être porteuse de fruits, la mer continuera à être porteuse de navires. (Applaudissements.)

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

M. Albert Dehen. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire général, mes chers collègues, je voudrais vous faire partager nos préoccupations, qui demeurent, à propos de la situation des pêches maritimes françaises, de l'armement et du mareyage.

Certes, on enregistre cette année deux éléments favorables : dans le domaine commercial, une hausse de 20 p. 100 des cours du poisson ; dans le domaine budgétaire, pour le programme d'adaptation des pêches maritimes, une augmentation sensible, tant des autorisations de programme, qui passent de douze millions à dix-huit millions de francs, que des crédits de paiement fixés à dix-sept millions en 1971 contre six millions en 1970.

Cependant, il ne faut pas se dissimuler que ces avantages sont moins importants, en valeur absolue, que ne le laissent supposer les chiffres bruts. En effet, la marge supplémentaire de 20 p. 100 des cours est largement entamée par l'accroissement des charges des armateurs : 30 p. 100 pour l'acier, 25 p. 100 pour les fibres synthétiques, 21 p. 100 pour le combustible dont le prix est resté stable assez longtemps, et le reste à l'avenant.

Toutes les demandes d'aide directe à l'exploitation ayant toujours été refusées en France, à l'inverse de ce qui se passe dans de nombreux pays étrangers, ne pourrait-on, en attendant mieux, supprimer la prise en charge des accidents maladies des équipages pendant quatre mois par les armateurs et aussi la taxe spéciale frappant les contrats d'assurance, taxes que n'acquittent pas les navires de commerce ?

En ce qui concerne l'aide à l'adaptation des pêches maritimes, si elle a été sensiblement augmentée par rapport à 1970, nous devons constater : d'une part, que celle qui était prévue dans le budget d'austérité de 1970 était très faible, puisqu'elle a juste suffi à aider la construction de huit chalutiers et de trois thonniers ; d'autre part, que les prix de la construction navale se sont accrus, d'une année sur l'autre, de 37 p. 100 pour les bateaux du type de ceux que nous recevons à La Rochelle — 3 millions 700.000 francs barre en main en 1970, contre 2.700.000 francs en 1969. Cela ne contredit d'ailleurs pas le taux d'augmentation de 60 p. 100 cité par mon ami M. Miossec, et qui a pu être observé dans d'autres cas.

Or, pour 1971, le comité interministériel chargé de répartir les crédits se trouve d'ores et déjà devant un programme fort important par le nombre des bâtiments concernés, mais plus encore par leur coût. Il porte en effet sur un chalutier de grande pêche, qui cote entre huit et neuf millions, et sur dix-neuf chalutiers de pêche fraîche d'un prix unitaire de cinq à six millions. D'autres navires s'y ajouteront et les choix seront dès lors très difficiles. Ils s'imposent cependant, car il ne peut être question d'attribuer à chacun des subventions au taux réduit pour satisfaire tout le monde.

Si je soulève cette question à la tribune, c'est parce que des milliers d'armateurs ont émis quelques craintes à ce sujet. Un tel saupoudrage, nous en sommes tous d'accord, découragerait les projets à venir et constituerait le meilleur moyen de dissuasion.

Il faudra donc réserver la priorité à certains ports et à certaines régions qui n'ont formulé que de faibles demandes au cours des années précédentes et leur accorder des subventions au taux voisin du taux maximal, quitte à reporter l'octroi des autres subventions aux années suivantes.

Quant au mareyage, dont on parle très peu, il supporte, sous forme de patente, une charge fiscale abusive. Depuis la réforme tarifaire de 1956, le nouveau classement attribué à cette profession a abouti à des majorations de l'ordre de 1.100 à 1.300 p. 100. Or la commission d'étude de la réforme de la patente vient de publier un rapport d'où il ressort que le taux moyen d'augmentation constaté pour la France entière s'établit à 337 p. 100, ce qui n'est déjà pas si mal.

Les mareyeurs français sont ainsi pénalisés par rapport à leurs homologues du Marché commun. Nous sommes loin, dans le cas présent, de l'égalité des charges prévue par le traité de Rome.

Aux Pays-Bas, aucune patente : seulement des taxes administratives, de 2,7 p. 1000 sur les ventes à la criée, et de 3 p. 1000 sur le chiffre d'affaires. En Belgique, rien ! En Italie, les mareyeurs acquittent des droits fixes qui n'atteignent pas 80.000 lires, soit 640 francs, par an. En Allemagne, le mareyeur ne paie que s'il réalise des bénéfices.

Pour supprimer cette effarante disparité, ne pourrait-on assimiler la profession de mareyeur à une profession moins lourdement frappée, en admettant, par exemple, que tous les locaux, à l'exception des bureaux, soient assimilables à des installations frigorifiques ? La prochaine réforme de la patente, monsieur le ministre, vous offrira une occasion unique de reposer, devant votre collègue des finances, ce problème qui est d'importance. C'est presque un problème moral.

Enfin, pour permettre aux mareyeurs de survivre en les aidant à procéder aux regroupements, aux concentrations et à la modernisation indispensables, vous devrez veiller jalousement à ce que la société interprofessionnelle d'équipement du mareyage, seul organisme de financement de la profession, demeure constamment pourvue des moyens financiers nécessaires pour satisfaire les besoins de tous ses adhérents.

Monsieur le ministre, vous avez donné des assurances en la matière. Nous nous en réjouissons et nous faisons confiance à votre parole.

Mais, voyez-vous, le plus sûr moyen de rétablir la situation des pêches maritimes françaises, qui, bien qu'améliorée, n'est pas encore très florissante, serait de faire voter à bref délai cette loi-cadre réclamée depuis si longtemps et qui définirait avec précision, pour plusieurs années, une politique cohérente de soutien et des programmes garantis d'investissements en matériel naval.

Seule y faisait obstacle, jusqu'à présent, l'absence d'un règlement communautaire. Grâce à vos efforts persévérants que nous avons beaucoup appréciés, monsieur le ministre, cette

hypothèque sera levée avant le 1^{er} février 1971, date prévue à Bruxelles pour la mise en place d'une politique commune des pêches.

J'insiste donc à nouveau — votre prédécesseur M. Chamant me l'avait presque promis en 1968, au cours d'une audition à la commission de la production et des échanges — pour que ce projet de loi-cadre soit prochainement soumis au Parlement. Cela dissiperait le climat d'incertitude permanente qui règne au sein de la profession et permettrait aux pêches maritimes de se tourner résolument vers un avenir plus prospère, avec confiance et dynamisme.

Votre prédécesseur M. Chamant me l'avait presque promis en 1968, au cours d'une audition à la commission de la production et des échanges pour que ce projet de loi-cadre soit prochainement soumis au Parlement. Cela dissiperait le climat d'incertitude permanente qui règne au sein de la profession et permettrait aux pêches maritimes de se tourner résolument vers un avenir plus prospère, avec confiance et dynamisme.

Pour conclure, monsieur le ministre, je vous poserai la brève question que mon ami Albert Bignon, député de Rochefort, aurait voulu vous soumettre et à laquelle je m'associe dans le cadre plus général du budget de la marine marchande. Elle a d'ailleurs été évoquée par M. Christian Bonnet. A quel stade se trouve l'étude du projet de statut des syndicats des gens de mer, qui a été déposé le 20 juin 1970, et pensez-vous lui donner une suite favorable ?

D'avance, je vous remercie de votre réponse. (Applaudissements.)

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

M. Georges Carpentier. Mesdames, messieurs, mes observations porteront sur trois points : l'armement au commerce, la construction navale, la pêche.

En ce qui concerne l'armement au commerce, la situation se détériore progressivement d'année en année. Les chiffres cités par M. Miossec, dans son rapport, sont à cet égard éloquents et vous-même, monsieur le ministre, y avez fait allusion tout à l'heure.

La part du pavillon français dans le commerce extérieur maritime de la France ne cesse de décroître. Il est dangereux, pour l'indépendance nationale, que la moitié du commerce français soit assurée par des bateaux étrangers. Il est contraire à l'intérêt national que la balance des paiements des transports maritimes soit chroniquement déficitaire.

Il est anormal que le commerce extérieur français se classe au cinquième rang dans le monde, alors que notre flotte de commerce n'occupe que le dixième.

La situation s'améliorera-t-elle dans les années à venir, notamment au cours du VI^e Plan ? Si l'on en croit le rapport de M. Miossec, « le tonnage transporté par le pavillon français serait, en 1975, de 155 millions de tonnes, alors que les besoins français de transports maritimes seraient de 221 millions de tonnes ». L'écart reste grand et notre assujettissement aux flottes de commerce étrangères aussi grave.

Vous nous avez donné la primeur des mesures adoptées par le Gouvernement pour assurer la relance de l'armement français. Il s'agit, en particulier, du doublement de la flotte pétrolière et de l'augmentation de moitié de l'autre flotte, entre 1971 et 1975.

Sera-ce suffisant pour opérer le rattrapage et assurer la relance de la profession ? Pour que nous en soyons persuadés, il aurait fallu que vous nous apportiez des précisions supplémentaires concernant notamment le montant global de l'aide de l'Etat à l'armement français au cours du VI^e Plan et les modalités de cette aide.

De toute façon, le budget de 1971, qui est le premier du VI^e Plan, du moins en principe, ne nous porte pas à l'optimisme. J'ajouterai qu'une bonne partie de l'effort devrait porter sur les bateaux de petit et moyen tonnages qui nous font cruellement défaut.

Le second point que j'évoquerai concerne le personnel navigant de la marine marchande. Sa situation, elle aussi, se dégrade, et les marins sont inquiets devant un avenir qui s'assombrit sans cesse du fait de l'automatisation des navires et de la disparition d'un certain nombre de bateaux.

On pouvait supposer que la construction de nouvelles unités serait susceptible d'améliorer cette situation. Ce n'est pas certain, car un phénomène grave tend à se généraliser. C'est M. Bourdellès, je crois, qui a dit que nous aurions des navires français mais que nous risquions de ne plus avoir d'équipages français. C'est déjà vrai ou presque. Tel navire, construit par une compagnie française dans un chantier étranger, a été placé sous pavillon libérien ou panaméen. A l'exception de l'état-

major, qui est français, tout le reste de l'équipage est grec ou espagnol, pour des raisons que je n'ai pas besoin de développer tellement elles sont évidentes.

Le processus est donc engagé. Que pouvez-vous faire, monsieur le ministre, pour l'enrayer et, par là même, rassurer la profession ?

De la construction navale je dirai peu de choses, car il est vrai que, dans l'ensemble, sa situation est satisfaisante. Je ferai cependant deux observations. La première a trait à l'augmentation des coûts de production, singulièrement en 1969. Or, entre le moment où la commande d'un navire est prise et celui où il est livré à son propriétaire, douze à dix-huit mois peuvent s'écouler. Pendant cette période, les prix peuvent augmenter dans des proportions élevées, comme cela s'est produit dernièrement, et les chantiers éprouvent alors des difficultés pour tenir les leurs.

C'est pourquoi je pense que, dans les limites de la règle communautaire, vous auriez dû consentir aux chantiers navals une aide supérieure à celle que vous leur accordez dans votre budget.

Ma deuxième observation sera d'ordre technique. Quand on commence la construction d'un bateau, il faut évidemment la terminer et autant que possible sur le même chantier. Vous avez fait allusion aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire, qui ont consenti un effort de modernisation considérable pour soutenir la concurrence internationale. Ils construisent actuellement des pétroliers de 250.000 à 300.000 tonnes et ils sont équipés pour en construire, le cas échéant, de 500.000 tonnes.

Or, les techniques de production exigeant la rotation rapide des bateaux en construction sur la cale, la finition doit se faire ailleurs. Il faut donc des installations appropriées. En l'état actuel des choses, étant donné la taille de ces navires, aucun chantier français ne peut les accueillir; ils sont donc terminés dans des chantiers étrangers — portugais ou hollandais.

Saint-Nazaire pourrait assurer jusqu'au bout la construction si les installations appropriées existaient. Elles sont possibles; elles sont même prévues. Les problèmes techniques sont résolus. La construction d'un quai de réparation navale à flot peut donc être envisagée.

Reste le problème financier. Je vous demanderai, monsieur le ministre, de bien vouloir nous accorder votre appui pour que cette aide financière nécessaire soit dégagée, sous une forme à déterminer, afin que ce complément absolument indispensable à nos chantiers voit le jour dans les délais les plus brefs.

Dernier point de mon intervention : la pêche artisanale.

M. Mauger a déjà développé longuement ce sujet, ce qui simplifiera ma tâche car je partage son point de vue et ses arguments, notamment en ce qui concerne les problèmes posés par la pêche à la sardine et les difficultés que connaît la pêche artisanale.

J'insisterai plus particulièrement sur l'aide à cette pêche. J'estime qu'elle est insuffisante tant en ce qui concerne les prêts du crédit maritime mutuel qu'en ce qui concerne les primes que vous accordez.

Un bon bateau, bien équipé, coûte au minimum 400.000 francs. Quel jeune pêcheur tentera l'aventure, compte tenu des aléas et des risques du métier, s'il ne bénéficie pas d'une aide importante ?

Je parlerai enfin de la protection des espèces. Certes, il faut assurer cette protection par une surveillance stricte et, par conséquent, se donner les moyens d'une telle surveillance, mais il convient d'examiner le problème de très près.

Les artisans pêcheurs ont parfaitement conscience de la nécessité de préserver les espèces et de permettre leur renouvellement dans les meilleures conditions puisque c'est leur pain, leur vie qui sont en jeu. Cependant, une question les préoccupe beaucoup, celle des cantonnements, de la façade atlantique notamment, que je connais bien.

Dans le vaste espace réservé à ces cantonnements le long des côtes françaises de l'Atlantique, qui est interdit pour l'instant à la pêche, se renouvelle le poisson. Nos pêcheurs craignent que des chalutiers espagnols ou soviétiques, mieux équipés et mieux armés que les leurs, ne viennent un jour y pêcher, ne leur laissant ainsi que les « brouilles ».

De plus, les fonds sur lesquels ils pêchent régulièrement se dépeuplent et sont parfois même dévastés, d'où la tentation permanente pour eux d'aller frôler la bordure des cantonnements, au risque, bien entendu, de se faire repérer par le garde-pêche et de devoir supporter toutes les conséquences que cela peut entraîner.

Monsieur le ministre, c'est en examinant ce problème avec les intéressés eux-mêmes que vous trouverez la solution qu'il

convient de lui apporter. Certains pêcheurs prétendent que, pour repeupler les fonds, il suffirait d'interdire la pêche pendant six ou huit mois de l'année dans certains lieux.

Faiblesse dangereuse de la flotte de commerce, inquiétude des marins, difficultés de la pêche artisanale : tels sont les trois éléments que j'ai essayé de développer dans mon intervention.

On a beaucoup parlé de tradition maritime, de vocation maritime de la France. Nous pouvons nous tromper, mais votre projet de budget pour 1971 n'est à l'image ni de cette tradition, ni de cette vocation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

M. Henri Collette. Monsieur le ministre, mon intervention a essentiellement pour objet de vous demander si vous espérez obtenir prochainement le déblocage des crédits nécessaires à la construction de neuf chalutiers industriels de pêche pour lesquels la décision de construire a été prise par l'armement boulonnais et dieppois, et qui ont fait l'objet d'une demande d'aides, à laquelle vous n'avez pu donner suite.

En effet, la moitié des crédits bloqués au Fonds d'action conjoncturelle furent débloqués le 1^{er} juillet 1970. Mais nous constatons qu'aucun déblocage n'intervient, sur les 8 millions de francs destinés à l'aide à la construction des chalutiers industriels de pêche, alors que la modernisation de notre flotte a fait l'objet, grâce à votre initiative, d'un programme dont l'exécution revêt un intérêt économique et social considérable pour les régions du littoral.

Nous souhaitons que vous obteniez du Gouvernement une avance suffisante du F. D. E. S. et aussi le déblocage des fonds nécessaires à la poursuite de l'exécution du programme prévu.

En ce qui concerne la région Nord, la situation peut en effet se résumer de la façon suivante :

Sur les treize chalutiers qui figurent au programme de 1970 et qui ont fait l'objet d'une commande, quatre unités ont bénéficié des aides, au titre des primes, pour 5.341.000 francs, et, au titre du F. D. E. S., pour 5.450.000 francs. Mais les neuf unités dont je parlais il y a un instant n'ont fait l'objet d'aucune décision, alors qu'il faudrait prévoir, sur les mêmes bases, une aide de 11.445.000 francs au titre des primes, et de 11.500.000 francs à titre de prêt.

Nous nous permettons de faire remarquer qu'il s'agit de crédits d'engagement et non de crédits de paiement, en ce qui concerne les primes, 50 p. 100 de celles-ci n'étant payées que six mois après la mise en service des navires.

Boulogne-sur-Mer vous est très reconnaissant, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous avez voulu et su lui porter. Votre action est connue et appréciée. Elle est bénéfique pour la pêche française.

Aussi nous faisons-nous confiance pour mener à bien le renouvellement de notre flotte de pêche industrielle et artisanale.

Nous en avons d'ailleurs le plus grand besoin, car le Boulonnais connaît actuellement une très grave crise de l'emploi. Il est indéniable que l'entrée au port d'unités nouvelles, qui sont aujourd'hui de véritables petites entreprises, contribuerait grandement à l'amélioration de cette situation, tant il est vrai que de nombreuses professions annexes dépendent de la pêche.

C'est pourquoi nous insistons tout particulièrement pour que vous obteniez, grâce à votre obstination que nous apprécions, ce que nous vous demandons.

Nous sommes d'ailleurs certains que vous y parviendrez, et nous vous en remercions dès à présent. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. le ministre des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je réponds tout de suite à M. Collette que je suis, à plusieurs reprises, intervenu auprès de M. le ministre de l'économie et des finances pour obtenir le déblocage des crédits dont il vient de parler.

Jusqu'à présent, le déblocage n'est que partiel, si bien que les demandes de Boulogne figurent parmi les trente dossiers auxquels j'ai déjà fait allusion, qui feront l'objet d'un financement, les uns en 1971, les autres en 1972.

Mais je n'oublie pas Boulogne, car je sais que ce port — et je prie les députés des autres régions de se boucher les oreilles — a fait un gros effort.

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. Concarneau aussi !

M. le ministre des transports. Quand la prime a été portée de 15 à 25 p. 100, il a été le premier à engager les dépenses et les constructions.

J'en reviens au rattrapage Forner, dont MM. Arnaud, Georges, Bourdellès, Lavielle et Cermolacce m'ont longuement parlé.

J'ai déclaré, dans mon exposé liminaire, qu'il s'agissait non pas d'un problème budgétaire, mais simplement d'un problème de trésorerie.

Je dois dire aussi que, depuis 1968, le rattrapage permet d'allouer des retraites dont l'augmentation est chaque année supérieure de 1 p. 100 à celle des salaires. Mais ce n'est pas suffisant.

Certaines retraites sont modestes, je le sais ; MM. Lavielle et Georges en ont parlé tout à l'heure. Bien entendu, nous inscrivons dans nos volontés une priorité en faveur des retraites les plus modestes, et, comme je l'ai dit, je continuerai, avec mes collaborateurs, à lutter pour cette amélioration qui est très importante et à laquelle j'attache moi-même beaucoup d'intérêt.

M. Arnaud, à qui je crois avoir répondu par avance, a parlé du port de Nouméa. M. le président de la Compagnie des messageries maritimes et mon collègue M. Henry Rey, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer, m'ont également entretenu de ce problème qui nous préoccupe beaucoup.

Ministre d'un gouvernement, je n'ai pas à juger le passé. Il s'agit là non pas de la solidarité ministérielle, mais de la solidarité à la fois interministérielle et intergouvernementale, s'agissant des gouvernements qui se sont succédé. Je n'aime pas beaucoup mettre en cause des prédécesseurs, même si l'affaire remonte à dix ans, douze ans ou quinze ans.

M. Dehen a parlé des taxes qui, en France, frappent les bateaux de pêche, par rapport à d'autres pays et par rapport à la flotte de commerce.

Je me permets de lui rappeler que la taxe sur les bateaux de pêche est une affaire intérieure, tandis que la taxe sur les bateaux de commerce est une affaire extérieure, une affaire d'exportation. On vend hors taxe.

Parlant de la patente, M. Dehen m'a rappelé, sans le dire, que j'étais maire d'une ville.

La patente va être réformée, mais, bien entendu, il conviendra de laisser aux collectivités locales des ressources, des recettes au moins égales. Les collectivités locales réclament même des recettes et des ressources supérieures.

Ce qui est critiqué et critiquable, c'est la disparité entre les professions et l'assiette de la patente. Je pense que nous parviendrons à un résultat convenable.

Mais, si certains sont satisfaits de voir la base de leur patente diminuer, d'autres, au contraire, sont mécontents de son augmentation. Je vais en donner deux exemples. Bien qu'il ne s'agisse pas aujourd'hui des finances communales, je me passionne dès que l'on soulève ce problème difficile.

Une grande brasserie paiera une patente importante en raison de sa superficie et du personnel qu'elle emploie, même si elle ne réalise pas un bénéfice ou un chiffre d'affaires très importants. En revanche, le « petit café du coin », qui a pour tout personnel le patron, la patronne, un plongeur, et dont la superficie n'est que de quelques mètres carrés, paiera souvent — pas toujours — une patente proportionnellement moins élevée, pour un chiffre d'affaires proportionnellement plus important.

Autre exemple : celui d'un homme d'affaires qui, sur quarante ou cinquante mètres carrés, occupe deux bureaux, le sien et celui de sa secrétaire, qui dispose d'un ou deux postes de téléphone et qui brasse des affaires importantes. Il est certain que celui-là ne verra pas d'un œil favorable l'augmentation de sa patente.

Je pourrais citer bien d'autres exemples, et les maires qui siègent dans cette assemblée ne me démentiront pas.

Monsieur Dehen, les pêcheurs de La Rochelle ne seront pas oubliés. Sur les onze bateaux de pêche en construction, deux leur sont destinés, ce qui n'est pas négligeable.

Vous parlez également de programmes pluriannuels. Mon ministère est, pour sa part, décidé à poursuivre au-delà de 1971 le programme d'aide à l'investissement en faveur des armateurs à la pêche. Bien entendu, il m'est impossible de donner d'avance une garantie. Mais si les travaux du comité des pêches maritimes et de la commission compétente du VI^e Plan nous fournissent suffisamment de précisions et de renseignements, nous pourrions alors élaborer un programme pluriannuel.

Enfin, avec M. Christian Bonnet, vous avez traité du problème des syndics des gens de mer.

Je suis en mesure d'affirmer, à ce sujet, que la réforme du service extérieur de la marine est décidée, à la suite de recommandations de la commission, quant au renforcement des attributions des syndics des gens de mer en matière de sécurité.

Une refonte du statut particulier du corps des syndics est actuellement à l'étude, non seulement au ministère des transports, mais aussi au ministère de l'économie et des finances, car cette refonte pose également des problèmes financiers. Néanmoins, nous suivons très attentivement cette affaire.

Monsieur Mauger, vous m'avez entretenu de la société nationale de sauvetage en mer. A cet égard, je rappelle ce que j'ai dit précédemment.

L'effort que j'ai obtenu de M. le ministre de l'économie et des finances pour le prochain collectif n'est pas — je le sais — pleinement suffisant. Mais, puisque vous avez bien voulu nous faire confiance, à moi et à mes collaborateurs, nous continuerons à lutter dans ce sens.

M. Pierre Mauger. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. En ce qui concerne la pêche à la sardine, nous n'avons pas, jusqu'à présent, été saisis d'une demande officielle présentée par écrit, si mes renseignements sont exacts. Mais les services de la marine marchande sont au courant de ce problème, et, après avis de la commission du plan de relance de la pêche artisanale, ils continueront à s'en préoccuper.

Dès à présent, une action en profondeur est engagée pour favoriser la commercialisation de la sardine, principalement de la grosse, et la mise en œuvre de techniques nouvelles de pêche.

M. Pierre Mauger. C'est seulement une mesure de dépannage que je vous demandais pour l'immediat, monsieur le ministre, n'ignorant pas les efforts que vous faites par ailleurs.

M. le ministre des transports. Je le sais bien. Mais j'en profite pour vous indiquer quels sont actuellement nos projets.

M. Carpentier m'a parlé de la flotte de commerce. Je lui répète, ainsi qu'à M. Cermolacce, que nous avons commencé par moderniser cette flotte. De ce fait, nous avons dû abandonner un certain nombre de paquebots et de cargos qui, faute d'être modernes, n'étaient plus rentables.

Nous nous lançons maintenant dans l'expansion, de façon à obtenir, d'année en année, un taux croissant de constructions en matière de flotte de commerce.

Pour ce qui est de la situation des marins, j'ai dit qu'il existait une commission tripartite et que, grâce à l'aide du Fonds national de l'emploi, nous étions parvenus à réduire les difficultés d'ordre humain, les licenciements et le chômage.

Un gros travail a été accompli — il convient de le souligner — par les pouvoirs publics, en collaboration avec les employeurs et les salariés.

A propos de la pêche artisanale, point n'est besoin de rappeler les efforts qui ont été déjà réalisés. Certes, on pourra toujours objecter qu'ils sont insuffisants. Néanmoins, à partir d'une situation difficile, et en dépit de la période d'austérité budgétaire — et là je réponds à un parlementaire de la majorité qui y a fait allusion — on est parvenu à une certaine amélioration qui, toutefois, ne nous permet pas encore, dans tous les domaines, de dépenser tout l'argent que nous voudrions.

Monsieur Cermolacce, j'ai déjà répondu à vos observations concernant la modernisation et l'expansion. Le plan de relance est uniquement réservé à la flotte sèche, et non pas à la flotte pétrolière, ou « flotte mouillée », comme l'on dit. Cette mesure est donc importante, d'autant que, sur les 400 millions de francs affectés à la réalisation de ce plan, 100 millions sont réservés à la Compagnie des Messageries maritimes et à la Compagnie générale transatlantique.

Vous souhaitez que tout soit nationalisé. Mais vous connaissez l'opinion du Gouvernement, et je n'ai pas besoin d'insister sur ce point.

En tout cas, je vous signale en toute cordialité qu'en ce qui concerne les paquebots, et en particulier la France, il est inconcevable que, une heure avant le départ de chaque croisière, une petite fraction du personnel se mette en grève, obligeant ainsi les passagers à débarquer. Les paquebots français ne sont déjà pas si nombreux, et je ne crois pas que ce soit une très bonne propagande. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. Paul Cermolacce. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Cermolacce, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, il est vrai que, lors du conflit qui a conduit la Compagnie générale transatlan-

tique à immobiliser le navire jusqu'au 16 décembre, c'est une petite partie seulement de l'équipage qui a présenté des revendications.

Mais vous oubliez de dire que les organisations syndicales ont proposé à la direction de la compagnie de reprendre la mer et que, en cours de voyage, les négociations devaient se poursuivre, ce à quoi la Compagnie générale transatlantique s'est refusée.

C'est donc elle qui porte en partie la responsabilité du conflit.

M. le ministre des transports. Je suis heureux de vous entendre dire que la Compagnie générale transatlantique porte en partie seulement la responsabilité de ce conflit ! Je vous remercie de ce demi-aveu qui me fait penser à certain film.

Pendant les deux ou trois jours qui ont suivi l'immobilisation du navire, d'autres propositions ont été faites par la Compagnie générale transatlantique. Le paquebot aurait donc pu repartir deux ou trois jours plus tard.

En ce qui concerne les monopoles, je vous répondrai par une boutade, que je vous demande de prendre comme telle.

Si vous estimez que les monopoles ont tort d'établir, à Fos, un complexe sidérurgique qui va occuper huit mille ouvriers, laissez donc celui-ci s'installer en Lorraine ! Je ne demande pas mieux ! (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Paul Cermolacce. Je n'ai jamais prétendu cela ! J'ai dit que nous ne produisons pas assez d'acier.

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (III. Marine marchande) :

ETAT B

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

- « Titre III : + 1.349.703 francs ;
- « Titre IV : + 37.485.604 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, 4.040.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 2.573.000 francs. »

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

- « Autorisations de programme, 515.120.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 287.692.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

M. Paul Cermolacce et M. Georges Carpentier. Nous votons contre !

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

M. Paul Cermolacce. Nous votons contre !
(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Sur le titre VI, la parole est à M. Bécam.

M. Marc Bécam. Monsieur le ministre, au chapitre 64-00, je note que les subventions d'investissement accordées par l'Etat en autorisations de programme, passent de 12.350.000 francs en 1970 à 18.350.000 francs en 1971, soit une augmentation tout à fait heureuse de 50 p. 100.

Je vous demande s'il ne serait pas possible d'accorder certaines subventions pour l'équipement des bateaux de pêche artisanale. En effet, il existe en Bretagne, compte tenu du très

grand nombre de naufrages qui se sont produits ces dernières années, un besoin impérieux d'équiper ces bateaux en radars. Il existe, dans ma circonscription, un groupement de gestion de patrons-pêcheurs dit « Groupement de Lesconil et de Locudy » qui réunit quarante-six bateaux. Ces patrons-pêcheurs doivent supporter annuellement uniquement pour la location des appareils de sondage, une charge de 480.000 francs, c'est-à-dire plus d'un million d'anciens francs par bateau. Leur souci d'équiper leurs bateaux en radars est justifié par les récentes catastrophes survenues dans l'Atlantique, en bordure de nos côtes ou dans la Manche, où les bateaux de pêche se font éperonner dans la nuit par des cargos naviguant au pilotage automatique, sans aucune surveillance, ce qui incite les patrons-pêcheurs à redoubler de prudence. Le petit navire, doit en effet prendre plus de précaution que le gros qui, lui, navigue sans inquiétude, n'ayant pas à redouter les mêmes inconvénients.

Ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, d'accorder à ces marins une subvention pour les aider à équiper leurs bateaux en radars ? Dix d'entre eux vont, dès cette année, en tenter l'expérience : ils obtiendront plus facilement des prêts du crédit maritime mutuel si vous-même les encouragez par une subvention.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Bécam, ma réponse sera simple et positive.

Les crédits du chapitre 64-00, article 2, ont précisément pour objet la modernisation de notre flotte commerciale. Aussi le projet dont vous venez de me parler ne peut que recueillir de ma part un préjugé favorable, puisqu'il tend à améliorer la sécurité et correspond donc à une véritable modernisation. En outre il émane de groupements de patrons-pêcheurs alors précisément que le Gouvernement entend encourager la recherche de solutions groupées et collectives.

L'octroi d'une subvention couvrant une partie de la dépense reste maintenant subordonnée au dépôt d'une demande qui sera soumise au Comité de relance, mais avec un préjugé favorable du ministre.

M. Marc Bécam. Je vous remercie, monsieur le ministre, la demande sera déposée.

M. le président. M. Fontaine a présenté un amendement n° 156 qui tend à réduire d'un million de francs les autorisations de programme du titre VI.

La parole est à M. Fontaine.

M. Jean Fontaine. A l'article 40, état C, dans le cadre des dépenses en capital, le titre VI prévoit les subventions d'investissement accordées par l'Etat, notamment aux compagnies maritimes d'économie mixte.

Ces mêmes compagnies perçoivent déjà, mais à tort, semble-t-il, des subventions d'exploitation pour services maritimes d'intérêt général.

En effet, je ne vois pas très bien quels sont ces services d'intérêt général. Puisque malgré les termes de la charte de 1948, qui liait ces compagnies à l'Etat et qui imposait à ces dernières l'obligation de desservir des secteurs géographiques bien précis, en contrepartie d'une subvention dont le montant était fixé chaque année par le truchement d'un avenant, le Conseil d'Etat, d'après un avis rendu en 1946, a estimé que ces services maritimes pour la desserte des îles du Pacifique et de l'Océan indien ne sont pas, et je cite « des services rendus en France ».

Dans ces conditions, il va de soi que la subvention d'exploitation inscrite au budget repose sur une motivation non fondée. Si je n'ai pas demandé sa suppression dès cette année c'est qu'elle sous-tend des intérêts humains auxquels je suis très sensible et auxquels je ne veux pas porter préjudice.

Par contre, je suis désormais fondé à prétendre que le secteur contractuel, sorte de quasi-monopole jusqu'ici réservé au profit de la Compagnie des Messageries maritimes dans la desserte de la Réunion n'est plus tolérable et doit disparaître, à la fois dans les faits et dans les textes.

En effet, le 28 octobre dernier, en réponse à une question d'actualité que je posais au sujet de l'augmentation des taux de fret maritime, il m'était répondu que cette décision était du ressort d'une conférence qui groupe les armements français et étrangers qui desservent l'Océan indien, laquelle conférence, comme de bien entendu, échappe à la tutelle du Gouvernement français.

Dans ces conditions il faut aller jusqu'au bout du raisonnement et tirer la conclusion logique, qui d'ailleurs s'impose d'elle-même. Il n'y a plus de secteur contractuel. Il ne doit plus y avoir de monopole des Messageries maritimes pour la desserte de la Réunion, ce qui amènera, comme l'a souhaité

le rapporteur de la commission des finances, cette compagnie à rénover et à rationaliser sa flotte, sous l'aiguillon de la concurrence, qui, en matière commerciale est l'âme du progrès.

Ce qui est certain, c'est que la desserte des îles lointaines, pour qu'elle se fasse dans de bonnes conditions de rentabilité et de prix de revient, passe par les porte-conteneurs.

Or, les prévisions des Messageries maritimes, à cet égard, ne sont guère encourageantes pour nous, puisque les améliorations qu'elle envisage vise des lignes qui ne passent pas par la Réunion. Ce département ne peut tout de même pas continuer à payer les frais de trafic où d'autres trouvent des avantages. Raison de plus, par conséquent, pour déclarer officiellement qu'il n'existe plus de secteur contractuel et en tirer les conséquences jusques et y compris dans le domaine des subventions de fonctionnement.

N'étant plus et, à vrai dire, n'ayant jamais été, à en croire le Conseil d'Etat, assujettie à des obligations contractuelles — puisque aussi bien, comme l'a de surplus souligné le rapporteur de la commission des finances, elle a l'entière responsabilité du réseau libre — la Compagnie des Messageries maritimes peut poursuivre le délestage méthodique de sa flotte et, avec les économies réalisés, dégager les fonds nécessaires pour un équipement plus moderne et plus rationnel, plus fonctionnel, capable de faire pièce à la concurrence souhaitable dans ce domaine, et je pense en particulier aux porte-conteneurs qui sont pour nous la solution de l'avenir.

Elle pourra, alors, si elle est toujours intéressée par le trafic de l'Océan indien, consentir aux importateurs de la Réunion des tarifs intéressants à l'image de ce qui s'est passé récemment où il a été possible d'obtenir une réduction de fret de plus de 35 p. 100 en « charterisant » un cargo.

C'est pourquoi nous pensons qu'il convient de réduire comme nous le proposons les autorisations de programme prévues au titre des dépenses en capital pour des subventions d'investissement aux compagnies maritimes d'économie mixte.

Grâce aux fonds récupérés par la vente des paquebots inadaptes, ces compagnies pourront engager la politique dynamique d'investissements, souhaitée par tout le monde, en reconvertissant leurs activités.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Christian Bonnet, rapporteur spécial. La commission, saisie tout à l'heure de l'amendement de M. Fontaine, l'a repoussé à l'unanimité.

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

M. le ministre des transports. D'abord je prie M. Jean-Claude Petit de m'excuser d'avoir laissé ses questions sans réponse. Il m'a parlé du port de Concarneau, ville dont il est l'élu. J'y ai fait l'an dernier une visite intéressante en votre compagnie, monsieur Petit, et en compagnie des élus et des responsables de l'économie et de l'administration de la ville.

Je ne suis pas opposé à vos demandes en faveur du port, mais vous n'êtes pas le seul à satisfaire. Il y a un choix à faire.

En ce qui concerne l'école d'ingénieurs je n'ai pas d'opposition de principe, mais — car il y a un « mais » — les écoles de cette sorte sont souvent implantées dans les villes universitaires pour un certain nombre de raisons pédagogiques qui tiennent à la présence du personnel enseignant et que vous comprendrez aisément.

M. Fontaine devient le spécialiste des demandes de réduction de crédits. Si un jour vous entrez dans un gouvernement, monsieur Fontaine, je demanderai au Premier ministre que ce ne soit pas en qualité de ministre des finances, car alors je plaindrais les ministres dépensiers ! On se plaint de l'actuel ministre des finances comme on s'est plaint de tous ses prédécesseurs, mais si vous occupiez ce poste vous iriez plus loin encore dans la voie des restrictions !

M. Jean Fontaine. Il faut faire des économies !

M. le ministre des transports. Je le sais, mais quand on se réunit autour d'une table pour manipuler les ciseaux, les victimes poussent des hurlements. (Sourires.)

Dans le projet de budget il a déjà été tenu compte d'un souci d'économie, puisque le crédit dont vous avez parlé passera de 122 millions en 1970 à 98 millions pour 1971.

Dans ces conditions la réduction d'un million de francs que vous proposez ne correspond à aucun objectif et, d'accord avec la commission des finances, je demande à l'Assemblée de repousser votre amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 156.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI. (Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

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

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

— 3 —

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 1971 (n° 1376), (rapport n° 1395 de M. Philippe Kévin, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

Economie et finances :

II. — Services financiers (annexe n° 15. — M. Poudevigne, rapporteur spécial ; avis n° 1400, tome VII (Commerce extérieur), de M. Fouchier, et tome VIII (Commerce intérieur), de M. Claude Martin, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Articles 55 à 57, 61, 62, 76 et articles additionnels non rattachés ;

Taxes parafiscales (articles 54 et état E, à l'exception de la ligne 106) (annexe n° 40. — M. Sprauer, rapporteur spécial) ;

Budget annexe des monnaies et médailles (annexe n° 36. — M. Sprauer, rapporteur spécial) ;

Budget annexe de l'Imprimerie nationale (annexe n° 34. — M. Feuillard, rapporteur spécial) ;

Comptes spéciaux du Trésor (articles 46 à 53, 69, 72 à 75) (annexe n° 39. — M. Marettc, rapporteur spécial) ;

Economie et finances (suite) :

I. — Charges communes (annexe n° 12. — M. Chauvet, rapporteur spécial) ;

Articles de récapitulation (articles 38, 39, 40, 43, 44 et 45) ;

Eventuellement, seconde délibération ;

Explications de vote et vote sur l'ensemble.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures vingt.)

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

VINCENT DELBACCHI.