

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F

(Compte cheque 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

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 20^e SEANCE

1^{re} Séance du Lundi 11 Février 1963.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 707).
2. — Excuse (p. 707).
3. — Dépôt d'un projet de loi (p. 707).
4. — Loi de finances pour 1963 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 708).

III. — *Marine marchande* :

MM. Roger Lachèvre, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Lucien Grand, Abel-Durand, Jean Bardol, Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget.

Amendement de M. Victor Golvan. — MM. Victor Golvan, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, le rapporteur pour avis, André Dulin, Raymond Bossus, Abel-Durand. — Retrait.

Art. 35 et 36 : adoption.

Art. additionnel (amendement de M. Joseph Yvon) :

M. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

L'article est réservé.

M. André Dulin.

Renvoi de la suite de la discussion.

5. — Règlement de l'ordre du jour (p. 724).

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq minutes.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique de la séance du 9 février a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

EXCUSE

Mme le président. M. Michel Kauffmann s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

— 3 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

Mme le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord de coopération monétaire conclu le 12 mai 1962 entre le Gouvernement de la République

française, d'une part, et les Gouvernements respectifs des Républiques membres de l'union monétaire Ouest-Africaine, d'autre part.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 54, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. (*Assentiment.*)

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (2^e PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée nationale (deuxième partie : Moyens des services et dispositions spéciales), nos 42 et 43 (1962-1963).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

III. — MARINE MARCHANDE

Mme le président. Avant d'aborder l'examen des dispositions concernant la marine marchande, j'indique au Sénat qu'en application des décisions sur l'organisation du débat prises par la conférence des présidents les groupes disposeront chacun, pour cette discussion, d'un temps de parole de vingt minutes.

D'autre part, les temps de parole alloués aux rapporteurs sont de vingt minutes pour le rapporteur spécial de la commission des finances et de quinze minutes pour le rapporteur pour avis.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Madame le président, mesdames, messieurs, votre commission des finances, sous réserve des observations d'un rapport écrit auquel je me permets de vous renvoyer et de celles que vous pourrez présenter, vous demande d'adopter le budget particulier de la marine marchande. Ce budget relève du ministre des travaux publics qui en exerce présentement la tutelle.

J'ai l'honneur de monter à cette tribune pour la onzième année consécutive, soit comme rapporteur, soit comme président de la commission de la marine marchande et, pour la cinquième année, comme rapporteur de la commission des finances. J'ai défendu ce budget devant des ministres « pleins » et des secrétaires d'Etat à la marine marchande.

J'ai connu également des ministres des travaux publics qui comme aujourd'hui, théoriquement tout au moins, ont partagé la charge de présenter, avec l'énorme budget des travaux publics, celui de l'aviation marchande et celui de la marine marchande.

Lorsque ces trois budgets relevant du même ministre figurent dans le même ordre du jour, l'expérience démontre que l'un au moins des trois budgets en souffre, dans l'intérêt de la discussion tout au moins. Les forces humaines ont des limites aussi bien pour les ministres que pour les sénateurs et pour ceux qui les entourent.

Renouvelant au Sénat mes excuses et mes regrets personnels de n'avoir pu répondre présent samedi, je remercie nos collègues qui ont bien voulu accepter cette séance supplémentaire pour marquer leur intérêt à la marine marchande et j'exprime en leur nom à tous, j'en suis sûr, le vœu que les calendriers futurs tiennent compte de l'expérience acquise pour que soient scindés dans l'avenir les trois chapitres intéressant le même ministère des travaux publics.

Monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de vous remercier à l'avance de ce que vous pourrez dire ou faire dans les conseils du Gouvernement sur les suggestions que vous allez entendre, spécialement auprès de M. le ministre Marc Jacquet, qui aurait été le bienvenu ici, dans le souvenir que nous avons gardé de son action comme rapporteur général et de la parfaite attention qu'il a toujours portée à nos problèmes.

Vous avez trouvé dans mon rapport, mes chers collègues, une allusion précise à la situation actuelle du secrétariat général de la marine marchande en ce qui concerne son personnel de direction. Les anciens s'en souviennent, M. le président Abel Durand surtout, nous nous sommes battus ici pendant trois ans pour obtenir le rétablissement du poste de secrétaire général. Vous me permettez, monsieur le secrétaire d'Etat, m'adressant directement à un haut fonctionnaire d'autorité, de dire à

M. Morin qu'il est la justification même des efforts du Sénat pour le rétablissement de ce poste. Sa haute autorité, une juste compréhension des problèmes et des hommes — et les hommes de la mer sont parfois rudes et difficiles — ont gagné l'estime de chacun. Siégeant au banc des conseillers du Gouvernement pour son premier budget, que M. le secrétaire général de la marine marchande veuille bien accepter les vœux du Sénat pour la réussite de sa lourde charge.

Nous demandons 150.000 francs pour la création de quatre postes de sous-directeurs dans l'administration la moins pourvue en hommes et en crédits. Quand on connaît en ce domaine, et notre ami Pellenc me pardonnera de dire cela, quand on connaît l'avarice probatoire de son rapporteur général, c'est un événement à la commission des finances du Sénat. (*Sourires.*)

J'ai souligné dans mon rapport écrit les raisons de l'opportunité de cette mesure. J'ajouterai seulement un mot : le plus modeste capitaine de cargo dispose au moins d'un second capitaine. Le directeur responsable de la flotte française, y compris les responsabilités attachées à sa construction, à son évolution, n'a jamais eu les moyens d'avoir un second. Il y a des années que cela dure. C'est avec une insistance particulière que nous demandons qu'il soit remédié à cette situation dans le plus prochain collectif budgétaire.

Lors de son audition devant la commission des finances, M. le ministre des travaux publics nous a laissé entrevoir qu'il procédait à un examen particulier des structures administratives de la marine marchande.

Je me permets de faire ici une observation à titre personnel. Même lorsque la place Fontenoy a eu ses ministres « pleins », ni la direction des ports ni celle des phares et balises n'ont relevé de son autorité. Les compétences techniques en matière de constructions portuaires ne sont pas en cause ici. Nous avons en France des ports qui ne sont ni meilleurs ni plus mauvais qu'à l'étranger. Comme marin, je n'ai jamais été spécialement impressionné ni par Anvers ni par Hambourg ni par Rotterdam. J'ai assez fréquenté le plus grand port du monde, celui de New York, qui ne possède pas une grue. Mais j'ai la déformation de penser que les quais sont faits pour les navires et les superstructures pour ceux qui les remplissent, c'est-à-dire leurs clients.

Je me demande parfois si nous avons une politique commerciale de rentabilité en matière portuaire. Oh ! je ne vais pas, bien sûr, reparler du timbre de connaissance, mais je finis par être impressionné par les courants d'influence, les rivalités de gestion qui se manifestent, ça et là, aussi bien d'ailleurs pour les ports de commerce que pour les ports de pêche. Le Havre et Rouen, par exemple, ont des méthodes de gestion totalement différentes.

Les chambres de commerce maritime relèvent de la rue de Grenelle, les ports autonomes doivent des comptes à la rue de Rivoli, les ingénieurs sont boulevard Saint-Germain et les clients relèvent, eux, généralement de la place Fontenoy. Si cette dernière est impuissante à faire entendre leurs doléances, les clients vont ailleurs. Ce n'est pas sans motifs et j'aimerais bien entendre un ministre nous expliquer pourquoi le port d'Anvers est devenu en peu d'années le premier port français à l'exportation.

Pour conclure, j'exprime le souhait que, dans un autre débat, nous puissions obtenir quelques explications sur la politique portuaire du Gouvernement. Entre les gens qui vivent des ports, ceux qui vivent sur les ports ou qui voudraient en vivre, il y a aussi, ne l'oublions pas, ceux qui font vivre les ports, leurs clients. J'ai parfois le sentiment qu'ils sont un peu oubliés. J'ai en tout cas la certitude que nos ports étant pratiquement reconstruits, il serait sans doute utile de rapprocher le manche de l'outil.

Verrons-nous un jour un ministre ou un secrétaire d'Etat chargé de penser à la fois à la marine et à l'aviation marchande, en même temps qu'à leurs infrastructures ?

Nous serons surpris, dans quelques années, du développement de l'aviation en matière de transports internationaux de marchandises. Ne serait-il pas utile d'arriver à une unité de pensée, ce qui me paraît difficile dans notre organisation actuelle ?

J'en viens maintenant, mes chers collègues, aux problèmes maritimes proprement dits. La situation ne n'est pas améliorée dans les chantiers de constructions navales ; je parle ici de la construction de navires car, en ce qui concerne la reconversion, j'en ignore à peu près tout ; elle relève d'ailleurs, si j'ai bonne mémoire, des dispositions qui étaient prévues dans le « livre blanc » du ministre de l'industrie.

Mais, en ce qui concerne les navires, je pense qu'il est temps de dire que cette situation ne peut pas s'améliorer et ne s'améliorera pas tant que l'armement français sera lui-même hors d'état de s'inscrire de nouveau sur le marché des constructions

neuves. Or, si les deux crises sont liées, elles aboutissent à des traitements diamétralement opposés. Ce qui peut faire du bien à l'un fait du mal à l'autre. La crise de l'armement, qui dure maintenant depuis cinq ans, résulte de l'excédent des navires disponibles. Son origine est donc totalement différente des crises précédentes, toujours liées à une réduction du trafic. La crise des chantiers résulte de ce qui précède. Elle est mondiale et elle est sans doute sans issue, tant qu'il y aura plus de navires que de marchandises à transporter. A moins d'admettre, comme cela se passe au fond de la mer, que les gros finiront par manger les petits, ce qui est dit à la fois pour la construction navale et pour l'armement. Il n'y a qu'un remède possible au virus isolé : contrôler les naissances et faciliter les décès. S'agissant de navires, ces méthodes de *birth control* et d'euthanasie ne sauraient choquer les consciences chrétiennes. Lorsque j'ai avancé cette idée pour la première fois il y a trois ans, en déposant une proposition de loi pour envoyer les *liberty-ships* à la ferraille, j'ai quand même choqué les polytechniciens et les doctrinaires de l'administration, qui ont manœuvré pour envoyer, non pas les navires, mais mon projet à la démolition. (*Sourires.*) Ils ont réussi, mais finalement c'est moi qui gagnerai car le bon sens finit par l'emporter.

Il suffit, d'ailleurs, de constater le léger mouvement de redressement apparu dans la situation de la flotte pétrolière. Il est directement lié au tonnage réformé et démolit en 1962 qui correspond à peu de choses près à celui qui est sorti des chantiers. L'idée n'est donc pas nouvelle ; mais, ce qui est nouveau, c'est que, pour la première fois, à l'occasion de son audition devant la commission des finances, un ministre responsable de la marine marchande s'est trouvé d'accord pour reconnaître que l'avenir de la construction navale en France passait aussi par l'équilibre de l'armement.

Les crédits ne manquent pas. Il y a un problème économique, mais surtout un problème social qui risque de prendre une forme aiguë au seuil de la troisième année qui suit la publication du « livre blanc » sur la construction navale et les travaux de la commission Merveilleux du Vignaux sur l'origine interne des difficultés qui opposent présentement l'armement français à une dure compétition internationale.

Un effort cependant a été fait. C'est ainsi que le ministère des finances et des affaires économiques, par le canal du centre national du commerce extérieur, a fait diffuser un très remarquable et très intéressant rapport qui est, en fait, un appel aux industriels français importateurs ou exportateurs pour les inciter à charger français. Cet appel prend soin de rappeler les principes de liberté et de non discrimination en usage en matière d'échanges internationaux, mais il souligne en même temps, alors que vous êtes tous pénétrés des chiffres exaltant le développement de notre commerce extérieur, que la part faite au pavillon français dans des ports français atteint à peine 22 p. 100 du trafic des marchandises sèches à l'exportation. Cela veut dire que 88 p. 100 des produits exportés par les usines françaises prennent place sur des navires étrangers...

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. 78 p. 100 ! Les polytechniciens, cela sert tout de même à quelque chose ! (*Rires.*)

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. 78 p. 100, vous avez raison.

Si nous faisons brutalement disparaître des statistiques globales généralement répandues la part prise par les hydrocarbures, vous seriez stupéfaits, mes chers collègues, de l'indifférence qui règne en ce pays pour cette source de richesse et de sécurité nationale que représente une flotte marchande.

J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat — notre commission des finances m'a donné mission de vous le demander — que vous nous indiquiez quelle sera la politique du Gouvernement pour remonter le courant d'indifférence qui se dessine. Si vous répondez à cette question, j'aimerais aussi que vous répondiez aux deux observations que je vais maintenant présenter.

Nous venons de traiter avec la Chine un marché pour l'exportation par voie maritime de 1.800.000 tonnes de blé. Il y a là du travail pour une flotte entière pendant des mois. Ce marché entraîne un effort financier qui n'est pas limité à la profession. A raison de 48 dollars par tonne, dont la moitié couverte par le Trésor public, nous allons rejoindre le cours international du blé. Mais il y a un cours international que nous ne rejoindrons pas, celui des frets dans leur état actuel. Il n'y aura pas un navire français engagé sur cet énorme trafic de blé français. Nous n'avons pratiquement pas de navire capable de soutenir la concurrence des *bulk carriers* ; nos navires à deux ponts, chargeant et déchargeant trop lentement, sont techniquement dépassés

et financièrement écrasés. L'accès du transport pour des navires battant notre pavillon aurait réclamé une aide représentant 10 p. 100 de celle consacrée au négoce.

Que l'on ne vienne pas me dire que les usages sont d'acheter F. O. B. Les exportateurs français chargés des opérations du marché ont parfois leurs propres navires. Ils ne seront pas utilisés parce que d'un prix de revient trop élevé. J'ai la preuve certaine que les acheteurs chinois étaient et sont peut-être encore disposés à laisser une part du transport au pavillon français. Si nous devons nous orienter, et je le souhaite pour notre agriculture, vers des exportations annuelles importantes par voie maritime, il y a là une source d'activité pour notre pavillon et du travail pour nos chantiers. Si une quantité aussi importante de blé quittait dans ces conditions les Etats-Unis, elle voyagerait sous pavillon américain.

Qu'a fait M. le ministre de l'agriculture, je vous le demande, pour associer notre marine marchande aux marchés qu'il a conclus ? Solidaire d'un Gouvernement qui a décidé des mesures d'assistance à notre pavillon, il n'a pas le droit d'ignorer ce qu'un tel mouvement peut représenter pour lui.

Mais, mes chers collègues, il n'y a pas que les Chinois à traiter des marchés importants intéressant la voie maritime. Des firmes françaises anciennes et solides, traitant annuellement des millions de tonnes de phosphates, d'alumine ou autres produits essentiels à nos industries de base font état actuellement d'un marché des frets déprimé à l'extrême pour obtenir l'autorisation d'affréter des navires étrangers, moins chers que les navires français.

L'objectif est d'obtenir qu'à leur terme d'avril prochain, les dispositions actuelles en matière de contrôle des affrètements, qui font l'objet d'une loi, soient, sinon abrogées, mais pour le moins bouleversées et tous les moyens de pression sont employés, y compris par les puissants représentants en France d'armements étrangers, pour amener le ministre de l'industrie à se faire l'avocat, non seulement des dérogations déjà accordées, mais d'une suppression totale de la fragile barrière qui protège encore une partie du trafic de notre flotte.

N'est-on pas allé jusqu'à invoquer récemment le manque d'étraves renforcées sur nos navires charbonniers pour expliquer l'absence d'antracite russe dans les circonstances atmosphériques exceptionnelles que nous venons de traverser ? Tout cela est grave, très grave, je dirai même que c'est capital pour l'avenir de notre flotte. Je suppose que toute modification apportée aux dispositions législatives actuelles en matière de contrôle sur les affrètements passera par le Parlement et que, dans ces conditions, si vous voulez bien me le confirmer monsieur le secrétaire d'Etat, nous y trouverons l'occasion d'apprendre pourquoi les navires français ne peuvent offrir leurs services à égalité de prix.

Puis-je vous demander encore s'il est exact que les dérogations déjà accordées aboutissent en fait au transport prochain, sinon commencé déjà, sous pavillon étranger, d'un million de tonnes de phosphates en provenance du Maroc pour le compte d'acheteurs français, si étroitement liés au « gotha » des grandes entreprises nationales que je préférerais vous laisser le soin de citer leurs noms, si vous l'estimez utile à la compréhension du problème.

Mais, mesdames, messieurs, j'ai été bien pessimiste. Je voudrais tout de même en venir aux raisons d'espérer. Nous avons, c'est vrai, une flotte qui n'est pas toujours exactement adaptée. Nous avons la chance d'avoir des armateurs courageux qui s'efforcent de faire face à des bouleversements qui ne sont pas de leur fait. Je n'évoquerai pas ici, parmi ces bouleversements ce qui a pu intervenir sur nos lignes traditionnelles avec nos anciens territoires d'outre-mer, ce qui arrivera demain pour notre flotte de la Méditerranée.

Ces armateurs comprennent que les problèmes de rentabilité dominent tous les autres. Or, sauf erreur de ma part, nous avons pratiquement achevé la reconstruction de la flotte française démolie par la guerre ; nous avons construit entre 1949 et 1953 1.250.000 tonneaux. Les premiers de ces navires ont déjà treize années d'âge. Treize années, c'est presque la vieillesse pour un pétrolier ; c'est déjà un handicap pour un bananier ou pour un navire de charge dont les modèles optima ont changé considérablement depuis dix ans. J'ai cité tout à l'heure l'exemple des *bulk carriers* qui sont des navires récents, rois du *tramping*, faisant disparaître du marché les navires à deux ponts, et même les anciens pétroliers pour les transports des céréales. Si le Gouvernement est enfin décidé, s'il veut vraiment faire en sorte que les dispositions que nous avons votées en matière d'assistance à notre armement, dont j'ai dit dans mon rapport écrit qu'elles étaient insuffisantes et surtout trop aléatoires, n'aillent pas rejoindre le catalogue des échecs enregistrés à plusieurs reprises depuis tant d'années, il peut, il doit faire un effort dans d'autres domaines. Inlassablement depuis quatre ans, je

dénonce l'erreur commise avec les *liberty-ships*. En achetant 75 de ces navires à la libération, l'Etat est devenu le plus grand armateur français. Cette flotte non seulement a rendu tous les services qu'on attendait d'elle, mais sur le plan financier j'ose dire qu'elle a représenté également une bonne affaire pour l'Etat. Elle laissera et elle a déjà laissé, j'en suis sûr, une plus-value substantielle dans les comptes du Trésor. Or, 40 de ces navires, encore dans nos ports, sont la propriété de l'Etat français. 35 déjà ont été vendus à des pavillons de complaisance. J'ai protesté bien inutilement. J'ai déposé une proposition de loi restée dans les tiroirs de la commission compétente.

Sur mon observation renouvelée, M. le ministre des travaux publics, lorsqu'il nous a fait l'amitié de venir devant la commission des finances, nous a alors appris qu'une nouvelle tranche de treize navires était en instance de vente par les domaines. Ce que j'ignorais ce jour-là — et ce que M. le ministre ignorait aussi, j'en suis sûr — c'est le dernier prix atteint en 1962 par un *liberty-ship* vendu dans ces conditions à la navigation par l'administration des domaines. Je ne lui reproche pas de faire son métier. Mais ce navire a été vendu trente-deux mille livres ; c'est le prix le plus bas enregistré jusqu'ici sur le marché mondial. J'affirme une fois de plus que ce prix est inférieur à la récupération possible de la ferraille, sinon en France, tout au moins à l'étranger.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Ce n'est pas possible !

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Si, monsieur le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Alors, c'est inconcevable !

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Et si le *Saint-Valery-en-Caux* n'a pas été vendu 32.000 livres l'année dernière, je demande à M. le secrétaire d'Etat au budget, qui est ici, d'infirmer mes déclarations.

Même à égalité de prix, même avec un prix moins disant pour la démolition en France, ce qui serait cependant l'attitude la plus raisonnable, je dis que l'obstination des pouvoirs publics à vendre les *liberty-ships* à la navigation, au lieu de leur faire prendre le chemin de la démolition, est une erreur inexcusable de la part d'un Gouvernement soucieux de l'avenir de sa propre flotte.

Je sais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, d'où sont venues les oppositions catégoriques à ma proposition. On a avancé surtout qu'une telle mesure limitée au pavillon français serait inopérante dans la recherche d'une normalisation du tonnage à l'échelon mondial et c'est ainsi qu'on a constitué rapidement, avec des *liberty-ships* qui avaient porté pendant longtemps le pavillon français, une flotte qui sous des pavillons divers, vit en marge des règles et des charges qui pèsent sur le nôtre. Je ne veux pas m'étendre sur ce point ; les collègues qui sont intéressés par la question trouveront dans mon rapport de l'an dernier quelques détails sur les trente-cinq navires déjà vendus.

Nous avons eu la bonne fortune de voir récemment un haut fonctionnaire de la marine marchande, M. le directeur Roullier, élu comme secrétaire général de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui siège à Londres. C'est à l'échelon mondial — car toutes les nations maritimes font partie de cette organisation — une occasion nouvelle et inespérée pour la France de faire entendre la voix du bon sens dans la rationalisation du tonnage.

Je demande au Gouvernement de mettre dans la corbeille du nouveau secrétaire général français de cette organisation une décision ferme et irrévocable du Gouvernement français de livrer à la démolition les vieux navires sans emploi qui sont sa propriété. Je lui demande de revoir toutes les possibilités, y compris celle d'une prime à la démolition, susceptible d'aider l'armement privé à faire de même.

Il reste d'autres secteurs où le Gouvernement pourrait se manifester. Depuis des années, nos collègues du Pacifique réclament la construction d'un troisième paquebot sur une ligne qui offre actuellement d'excellentes conditions de rentabilité et des coefficients de remplissage qui sont parmi les plus importants. Cette ligne est exploitée par une société d'économie mixte dont l'Etat est le principal actionnaire. Il s'agit des Messageries maritimes. Je dois dire que le troisième paquebot est en service, mais c'est un paquebot affrété aux Italiens. Il fonctionne d'ailleurs, je le crois bien, avec en partie du personnel italien. Voilà un navire que nous pourrions construire.

Il y en a d'autres. Je pense par exemple à ceux qui font le service sur la Corse. Connaissiez-vous le *Cyros* et le *Sampiero Corso*. Ce sont des navires qui appartiennent à l'Etat qui les loue

à la Compagnie générale transatlantique moyennant une charte partie qui est dans l'ordre normal des frets actuels. Ces deux navires totalisent à eux deux soixante-trois ans. Or, on assiste en Corse à un développement prodigieux des passages, lié dans doute à un effort remarquable du développement touristique. C'est ainsi que le nombre des passagers maritimes est passé de 133.000 en 1948 à 400.000 en 1962 et celui des voitures — progression encore plus spectaculaire — de 5.000 à 40.000. Il en résulte d'ailleurs — je me permets de vous le signaler — qu'en francs constants, l'Etat aujourd'hui peut donner la moitié de ce qu'il donnait autrefois comme subvention pour ces passages maritimes. Ce résultat remarquable est lié à la mise en service du car-ferry *Napoléon*. C'est encore insuffisant. Je pense qu'il faut remplacer les vieux navires par des constructions neuves

On peut trouver sans doute dans notre flotte des navires à vapeur qui peuvent encore servir, mais dont les tirants d'eau ne permettront pas l'accès dans les ports secondaires. La construction d'un navire neuf s'impose, d'abord pour des raisons de rentabilité, ensuite parce que c'est du travail pour nos chantiers.

Je ne veux pas abuser de mon temps de parole que j'ai déjà légèrement dépassé.

Mme le président. De douze minutes, monsieur le rapporteur. Je vous demande de bien vouloir conclure rapidement.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Mon groupe n'a pas utilisé — et de loin — le temps de parole qui lui avait été réservé pour les travaux publics, et je pense, madame le président, en tenant compte de ce fait, que vous me ferez l'amitié de m'accorder encore quelques minutes.

Dans mon rapport écrit, notre commission indique qu'elle s'attardera plus longuement sur les problèmes de la pêche dans le prochain budget. Je n'en dirai pas davantage, sinon que nous avons le très vif désir d'aider et de seconder utilement les efforts que vous pourrez faire dans ce domaine, monsieur le secrétaire d'Etat.

J'ai développé par écrit les incidences financières des avantages renouvelés avec les sociétés d'économie mixte. Je ne pense pas utile de m'y étendre davantage. J'ai consacré un chapitre à la promotion sociale de la marine marchande. Je suis persuadé d'ailleurs que tous ces problèmes auront été passés en revue après les interventions annoncées.

Il me reste un dernier sujet à traiter. Le préambule de la Constitution de 1946, auquel se réfère la Constitution de 1958, précise que le droit de grève s'exerce dans le « cadre des lois qui le réglementent ».

Les marins sont des citoyens comme les autres. Mais, à l'encontre d'autres professions, ils exercent leur métier, qui n'est pas comme les autres, sous le contrôle permanent d'une administration, l'inscription maritime, qui leur donne un matricule en même temps qu'un livret où figure d'abord le rapport des articles du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

C'est ainsi qu'en embarquant pour la première fois sur un navire, le jeune inscrit maritime sait déjà comme citoyen, qu'il possède le droit de grève, mais il apprend comme marin, qu'il doit obéir à son capitaine et connaître les fautes ou délits de caractère professionnel susceptibles d'être sanctionnés par des peines allant de la simple amende à la réclusion.

Il apprend, par exemple, qu'une absence irrégulière du bord dans un port métropolitain est punie d'une amende ou de quinze jours d'arrêt, qu'un refus d'obéir intéressant la sécurité du navire vaut de six jours à trois mois de prison et qu'un refus collectif d'obéir entraîne la réclusion.

Toutes ces peines sont aggravées si l'incident se produit en dehors du territoire métropolitain et, enfin, les peines les plus graves visent les complots contre l'autorité du capitaine ou la provocation par paroles ou par écrits à commettre ces crimes ou délits.

Or, certains des faits que je viens d'emprunter à la nomenclature des fautes ou délits à ne pas commettre peuvent être tout aussi bien qualifiés faits de grève et, à moins d'admettre que le code disciplinaire et pénal de la marine marchande constitue par lui-même l'application du droit de grève, il faut reconnaître en sens contraire qu'un marin, ou des marins, qui refusent par exemple d'appareiller dans un port métropolitain, exercent leur droit de grève si leur geste souligne une revendication d'ordre professionnel.

L'argument a été développé par la défense à l'occasion d'une audience récente du tribunal maritime de Dunkerque, jugeant 20 marins appartenant à l'équipage d'un navire des messageries maritimes, sur des faits graves relevés en Nouvelle-Calédonie.

« Si les faits s'étaient produits à Dunkerque au lieu de Nouméa » — a dit leur défenseur — « il n'y aurait pas eu de procès », et l'avocat de conclure : « Ces hommes ont cru qu'ils étaient dans leur droit. On peut leur reprocher de ne pas avoir employé les moyens appropriés, mais, très sérieusement, ils ont cru qu'ils avaient le droit de grève. »

Je ne connaissais rien de cette affaire lorsque j'ai attiré, comme c'était mon devoir de le faire, l'attention de la commission des finances sur les conséquences financières d'un départ manqué du paquebot *France* en 1962. Je l'avais déjà fait ici même en séance publique, à l'occasion d'un incident du même ordre sur la *Liberté* en 1961. J'ai dû — c'était encore mon devoir — rappeler des incidents sur un grand paquebot marseillais et évoquer une série d'incidents secondaires et récents sur des navires français, incidents qui ont touché parfois des centaines et des centaines de passagers, dont une notable proportion d'étrangers, en même temps que notre pavillon.

En matière de navigation, il y a cependant des préavis à respecter, surtout quand il y a des passagers à bord. Or, aucun préavis de ce genre ne peut être considéré comme s'imposant tant qu'une loi ou un décret ne l'aura pas rendu obligatoire. Il y a là une raison sérieuse de modifier les dispositions du code de 1926 pour l'adapter au principe reconnu du droit de grève.

En revanche, l'opinion couramment répandue que le code est périmé dans son ensemble et qu'il doit être entièrement refondu est fautive. Un grand nombre, par exemple, des dispositions visées restent parfaitement valables. Il est légitime de punir les marins qui, en mer ou en dehors d'un port métropolitain, refusent le travail et entravent le départ d'un navire, lors même qu'ils ne portent pas atteinte à sa sécurité.

L'autorité du capitaine doit rester indiscutable et indiscutée.

Une solution raisonnable serait sans doute de laisser subsister toutes les dispositions pénales qui s'appliquent, le navire étant en mer ou hors d'un port métropolitain, tandis que, dans un port métropolitain, le navire à quai, l'exercice du droit de grève serait licite à la condition pourtant que tout mouvement de grève soit annoncé quarante-huit heures à l'avance.

Je souhaite que cette observation, qui — soyez-en sûrs — est en relation directe avec l'équilibre financier qui nous intéresse ici et qui ne cherche nullement à mettre en cause les droits du marin, mais à concilier ces droits avec les obligations d'un métier qu'il a librement choisi et qui comporte le respect du pavillon, soit retenue pour faire l'objet de telle disposition législative qu'il appartiendra au Gouvernement de provoquer.

Voilà, mes chers collègues, ce que j'avais à vous dire sur ce budget que vous approuverez, du moins je l'espère. Je remercie Mme le président de son indulgence. On ne parle pas si souvent des choses de la mer à cette tribune que je vais quitter, en espérant que, l'an prochain, j'aurai l'occasion, pour la douzième année consécutive, de vous rapporter le budget de la marine marchande. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avec le budget de la marine marchande, nous entrons dans un domaine où les problèmes de technique revêtent toujours un caractère d'importance majeure ; mais il ne saurait être contesté que leur solution dépend essentiellement du facteur politique, dont l'orientation est l'œuvre du Gouvernement. C'est cette orientation qui nous permettra de dire si notre pays veut rester une nation maritime secondaire malgré l'énorme développement de son littoral, bordé par quatre mers, malgré le nombre important de ses ports, malgré l'importance de sa population des gens de mer, ou si, au contraire, elle entend reprendre dans ce domaine la place où tout l'appelle, et son intérêt le mieux entendu et le réconfortant souvenir des brillants éclats de son passé.

La possession d'une flotte de commerce puissante est d'un intérêt vital pour une puissance mondiale. De nombreux pays, dont la puissance économique est relativement faible, poursuivent une politique d'expansion de leur flotte de commerce. Ils y trouvent une source intéressante de revenus, un élément important de leur balance des comptes et une force de pénétration sur les marchés extérieurs en même temps qu'une garantie d'indépendance économique et politique.

C'est bien ici qu'intervient le facteur politique, œuvre du Gouvernement qui doit décider de son orientation, sous l'impulsion de celui qui a qualité pour la définir et l'imposer, en raison

du choix dont il a été l'objet : le ministre de la marine marchande. Nous ne pouvons que regretter son absence, mais nous savons, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, que vous serez notre porte-parole auprès de lui, ainsi que M. le secrétaire général à la marine marchande, qui est là pour entendre les observations faites par les différents rapporteurs et par les sénateurs qui prendront la parole dans ce débat.

La première partie de la loi de finances, votée dans le courant de décembre dernier, permet déjà le fonctionnement des services ; mais il est des mesures nouvelles qui ne seront mises en application qu'après le vote par le Parlement de l'ensemble du budget.

Il nous appartient donc, ainsi que vous l'avez si heureusement souligné dans votre discours initial, au début même de nos débats, de « donner à la discussion financière sa signification humaine, d'aider, par des avis constructifs, le Gouvernement à améliorer son action, d'apporter enfin dans la discussion des éléments d'information positifs pour amener le Gouvernement à préciser sa politique ». C'est ce que je m'efforcerai de faire, en recherchant dans les textes qui nous sont présentés l'orientation de votre politique maritime, tout en rendant hommage à votre souci de maintenir l'équilibre financier, mais étant également préoccupé du développement de notre expansion économique, de l'élevation du niveau de vie des individus et de la sauvegarde des exigences de la justice sociale.

La première réflexion qui vient à l'esprit à la suite de l'examen des fascicules budgétaires est que notre marine marchande, qui se débat depuis plusieurs années déjà au milieu de difficultés sans cesse croissantes, ne semble pas faire l'objet d'attention particulière de la part du Gouvernement. Celui-ci nous propose, en somme, la reconduction pure et simple pour 1963 du budget précédent.

Les observations de notre rapporteur spécial de la commission des finances rejoignent celles de son collègue homologue de l'Assemblée nationale. Elles nous amènent à considérer, d'une part, que la crise qui frappe la marine marchande ne semble pas en voie de régression, qu'elle persiste, au contraire, en conséquence du déséquilibre entre le trafic maritime international et le tonnage de la flotte mondiale, les frets demeurant anormalement bas ; d'autre part, que la persistance de cette crise dont la gravité n'échappe à personne, commande de repenser le problème des transports maritimes.

Il n'est pour s'en convaincre que de considérer les initiatives prises récemment par certains pays étrangers : prêts à long terme, bonifications d'intérêts, mesures fiscales appropriées.

En France, le soutien de l'Etat se manifeste exclusivement par une aide budgétaire destinée à mettre notre armement en mesure de soutenir la concurrence étrangère, compte tenu des charges qui pèsent sur lui. Cette aide, qualifiée d'allocations compensatrices, est actuellement de 39 millions de francs en augmentation de 6.950.000 francs par rapport à 1962. Elle reste encore insuffisante et ses conditions de répartition nous paraissent plutôt compliquées, en tout cas différentes de celles que la profession avait suggérées.

En ce qui concerne la construction navale, nous déplorons la réduction des crédits d'aide inscrits au chapitre n° 63-00, prévue par la loi du 24 mai 1951. Cette aide avait pour but de compenser la surcharge du prix de revient français par rapport au prix de revient étranger, surcharge due à un ensemble de facteurs économiques et sociaux qui résultent de la protection accordée sous forme de droits de douane à l'ensemble de l'économie française.

Si les dispositions du traité de Rome contraignent à réduire l'aide accordée à nos chantiers navals, nous nous sommes, certes, pliés à cette obligation. Il n'en est pas moins vrai que la poursuite de cette réduction doit être conduite avec prudence. On doit, dans ce domaine particulier, où les questions sociales influencent considérablement les solutions aux problèmes économiques, se garder de décisions trop rapides. Tant que ne sera pas réalisée l'harmonisation des conditions de la production prévue par le traité de Rome, il sera nécessaire d'avancer prudemment sur le terrain de la diminution des aides à la construction navale, si l'on ne veut pas aller au-devant de catastrophes.

Prudence, telle est la règle qui doit inspirer le Gouvernement. Nous n'excluons pas pour autant la recherche des modalités de reconversion d'un certain nombre de nos chantiers. A ce propos, nous aimerions savoir comment les mesures prises à l'occasion des précédents budgets en vue de permettre les reconversions ont été conduites. En dehors de jumelage de chantiers, y a-t-il eu des reconversions véritables ? Comptez-vous persister dans cette voie, et comment ?

Avec les pêches maritimes, nous abordons un domaine plus particulier encore, dans lequel les problèmes débordent rapidement du plan purement technique sur le plan politique.

Il nous faut savoir, en effet, devant les difficultés croissantes de l'armement à la pêche face à un marché de plus en plus ouvert aux importations étrangères, quelles conceptions le Gouvernement entend avoir, quelles mesures il entend mettre en œuvre pour apporter dans la conjoncture actuelle un soutien que la profession demande aux pouvoirs publics de lui apporter.

Notre armement, qu'il soit industriel ou artisanal, doit faire face à une concurrence qui s'exerce de plus en plus avec le concours financier, souvent puissant, des gouvernements étrangers. On est frappé par les facilités de crédits accordées aux armements à la pêche dans certains pays.

En Grande-Bretagne : subvention du quart du prix de construction des bateaux ; prêt de 60 p. 100 dudit prix ; aide à l'exploitation de 15 livres sterling par jour de mer pour les grands chalutiers, soit de l'ordre de 6 à 7 millions par an ; enfin, diverses mesures d'aide collective, appui à la recherche scientifique, exploration de nouveaux fonds, aides spécifiques aux industries du poisson, aux fabriques de glace, etc.

En Allemagne fédérale, on est frappé de la diversité et de l'importance des aides à la pêche : primes à la démolition, sans obligation de reconstruire ; crédits à long terme, pour 14 ans ; bonifications d'intérêts ; réduction du prix du combustible ; subvention sur le prix du poisson au débarquement pour atteindre 9 p. 100 de la valeur des apports.

En Belgique, le crédit à la construction s'étale jusqu'à 15 ans et atteint jusqu'à 70 p. 100 du coût de la construction avec un intérêt d'un taux moyen de 2,80 p. 100.

Aux Pays-Bas, les avantages sont également considérables. Un armateur qui veut rajeunir sa flotte se voit octroyer un prêt de 50 p. 100 remboursable en 20 ans.

Au Canada, il suffit d'un apport de 10 p. 100, l'Etat prêtant 50 p. 100 sans intérêt et octroyant un crédit de 40 p. 100.

Si l'on veut garantir l'existence de la pêche française, son niveau social comme son essor économique, il faut que nos entreprises soient placées dans des conditions de production et d'exploitation en tous points identiques à celles que connaissent les entreprises étrangères concurrentes.

L'alignement doit donc être recherché pour le prix de la construction, pour les conditions de crédit et pour les frais d'exploitation.

En ce qui concerne le prix de la construction, nous sommes bien obligés de constater qu'un navire coûte normalement plus cher à construire chez nous qu'à l'étranger ; mais l'aide à la construction navale a été précisément créée, quoiqu'elle soit accordée aux chantiers, pour permettre un alignement. Or, il apparaît que, pour les navires de pêche, on reste assez loin de compte. La conséquence, c'est que les armateurs à la pêche, chaque fois qu'ils le peuvent, font construire à l'étranger, ce qui n'est pas fait pour réduire la crise de nos chantiers navals.

Votre commission des affaires économiques demande un meilleur aménagement des barèmes d'aide à la construction navale pour nos navires de pêche. Elle souhaite que les crédits budgétaires ouverts au titre de cette aide profitent à nos armements à la pêche plutôt qu'à des armements étrangers et, dans la mesure du possible, qu'ils soient étendus aux navires de moins de 50 tonneaux.

Il est évident que l'aide à la construction navale apparaît comme susceptible de jouer un rôle déterminant pour un alignement réel de nos prix de construction sur l'étranger.

Quant aux conditions du crédit, un armateur français peut s'estimer heureux lorsque, compte tenu des bonifications d'intérêt, l'argent qu'il a emprunté lui revient à un taux moyen de 5,5 p. 100, à condition encore de présenter une certaine surface et de pouvoir offrir des garanties suffisantes.

Les armements étrangers connaissent des conditions plus avantageuses tant en ce qui concerne le taux de l'intérêt que le pourcentage des prêts consentis par rapport à la valeur du navire et à la durée de l'emprunt.

En Hollande, en Norvège, en Belgique, en Allemagne, les taux d'intérêt sont respectivement de 4,5 p. 100, 3,75 p. 100, 2,75 p. 100 et, en Espagne, on voit même pratiquer le taux de 2 p. 100. Dans ces mêmes pays, les emprunts peuvent couvrir entre 50 et 85 p. 100 de la valeur du navire, les délais de remboursement variant de douze à vingt ans.

Nous souhaiterions voir adopter de telles règles chez nous : possibilité d'emprunt sur douze ans à concurrence de 50 p. 100 de la valeur du navire au taux de 2,5 p. 100.

Il semble d'ailleurs que le Gouvernement ne rejette pas, *a priori*, l'adoption de semblables mesures, si l'on en juge par le compte rendu des cérémonies maritimes qui se sont déroulées récemment à Saint-Malo et à Fécamp. Dans ce dernier port notamment, M. Jacquet, ministre responsable de la marine marchande, aurait déclaré, si j'en juge par les extraits de presse dont nous avons eu connaissance, « qu'il était envisagé de porter les prêts à l'armement à 75 p. 100 de la valeur du navire à construire avec un remboursement sur une période de quinze années ».

Nous nous réjouissons, bien sûr, de cette prise de position et formons le vœu qu'elle ne reste pas lettre morte. En effet, des promesses du même ordre ont déjà été faites par ceux qui vous ont précédé à ce banc en ce qui concerne la réduction des frais d'exploitation de nos armements à la pêche, dont le poste le plus criant est le prix des carburants augmenté de la taxe spéciale que vous savez. Cette taxe, M. Durieux l'avait un jour qualifiée de « la plus injuste des taxes ». M. Dusseaux, alors ministre des travaux publics — et cela n'est pas si lointain — soulignait à son collègue des finances — votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat — les conséquences regrettables de l'application de cette taxe et lui demandait, comme l'avait fait à plusieurs reprises son prédécesseur, d'envisager sa suppression.

« Cette taxe — disait-il — frappe actuellement la pêche dans un des éléments essentiels de son coût de production, celui qui, compte tenu de l'accroissement constant de la puissance des navires et de l'éloignement progressif des lieux de pêche, est un facteur décisif de la productivité finale.

« Je pense — continuait-il — qu'afin de lutter le plus rapidement possible contre le déséquilibre qui menace la pêche française sur le plan international, il serait opportun de supprimer cette taxe ».

Alors, ou vous la supprimez, ou bien, pour reprendre les propos de M. Jacquet à l'Assemblée nationale, dans cette même discussion budgétaire, « il faudra vous décider à entrer dans la voie d'une aide nationale accrue à la pêche française. »

M. Emile Durieux. Très bien !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. La commission des affaires économiques m'a prié de vous exprimer son désir de voir cette taxe disparaître le plus tôt possible et même cette année si vous envisagez, monsieur le secrétaire d'Etat, de réaliser cette aide accrue à la pêche française dont parlait M. Jacquet dans l'autre assemblée.

D'autres mesures s'imposent encore, que le temps ne me permet pas de développer. C'est le cas pour la commercialisation des produits de la pêche, qui dépend essentiellement de l'organisation des marchés. Le chapitre 44-01 du budget comporte des crédits inscrits à cette fin. Ils sont encore nettement insuffisants et permettront un début d'organisation des marchés limitée seulement à trois produits : la morue, le thon et la sardine.

A ce propos, ne serait-il pas opportun de prévoir, sur le littoral atlantique, la création d'un organisme de stockage, qu'il faudrait peut-être construire à moins qu'il soit possible de procéder à l'extension du frigorifique déjà important du port de Lorient ? Le but de cette opération est d'éviter que l'accroissement de la production n'ait pour conséquence de rejeter à la mer des quantités considérables de poisson, comme on l'a vu l'été dernier dans le Sud-Finistère et le Morbihan où des tonnes de sardines ont été perdues.

Une politique de sagesse du Gouvernement devrait donc conduire, dans un souci de défendre nos pêches maritimes, à limiter nos importations et, notamment, à réviser les accords commerciaux que, dans ce domaine, nous avons avec le Maroc. Vous rappellerai-je les incidents de Quimper, de Concarneau, de Lorient, de la Trinité-sur-Mer au cours de l'été 1962 ? Je vous renvoie, monsieur le secrétaire d'Etat, au débat budgétaire de l'an dernier où avaient été soulignées, avec une vigueur certaine, les conséquences de ces importations marocaines entrant en France à des conditions extravagantes, sans droit de douane ou au tarif le plus bas, sans réciprocité pour nos produits ?

Il y aurait lieu aussi de tirer le plus grand parti de la situation privilégiée de Saint-Pierre et Miquelon, « ce navire ancré sur les bancs », comme on a appelé cet archipel, où se justifient des investissements particuliers. Notre collègue M. Claireaux, sénateur de ce territoire, a fait sur cette question une étude fort intéressante qu'il ne manquera certainement pas de remettre entre les mains des services compétents de la marine marchande.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les préoccupations de la commission des affaires économiques du Sénat qui souhaite ardemment — et je me résume — la suppression de la taxe sur

les carburants, une amélioration du système de crédit à la construction par des prêts à long terme et à des taux réduits, la concentration des actions du plan de relance, l'extension de l'aide à la construction navale pour les pêches maritimes et l'organisation des marchés, pour qu'on ne puisse plus dire demain que la pêche française est une industrie nationale en péril.

Mesdames, messieurs, j'en ai terminé. Avant de quitter cette tribune, je désirerais, néanmoins, et très brièvement, attirer encore l'attention du Gouvernement sur trois questions à caractère social.

La première est relative aux motoristes, dont la fonction à bord de nos navires de pêche est d'assurer la marche des moteurs. Vont-ils se voir exclus du bénéfice de la promotion sociale, alors qu'il semblait que les textes avaient été faits pour eux, hommes ayant passé l'âge des études et des examens, soucieux de remplir un rôle important dans la marche du navire et qui n'hésitent pas à sacrifier des mois d'exercice de leur métier pour obtenir ce diplôme qui fera d'eux des chefs mécaniciens ?

Dix-sept d'entre eux, qui suivent les cours du centre de perfectionnement de Lorient, m'ont fait part de leurs inquiétudes. Je pense que cette affaire va se trouver réglée au mieux des intérêts de ces marins, au mieux des armateurs qui souhaitent leur spécialisation et au mieux de l'intérêt général de la pêche maritime.

Voici ma seconde question : quels sont les critères retenus pour la construction des écoles d'apprentissage maritime et des centres de perfectionnement ? Est-il tenu compte, pour leur implantation, du milieu où se recrutent les marins, des régions où la vocation maritime est innée chez les individus ? J'ai été surpris, pour ma part, de voir des jeunes gens de mon département, maritime s'il en est un, invités à suivre les cours de l'école d'apprentissage maritime de Sète ou de Grand Fort Philippe, parce que, dans notre région, le nombre d'écoles d'apprentissage maritime est nettement insuffisant en raison de l'importance de la demande et aussi du nombre de jeunes gens qui se consacrent à cette vocation.

Lorient, deuxième port de pêche de France, ne possède un centre de perfectionnement que grâce à des hommes de bonne volonté. Je dois dire, pour rendre hommage à la vérité, que l'Etat a accordé à ce centre une subvention pour construire en dur un établissement qui, jusqu'à présent, s'exploitait dans des baraquements sordides et que cette subvention a été remise aux dirigeants de cette école au titre de la promotion sociale. Je pense que l'effort de la marine marchande ne s'arrêtera pas là et que d'autres crédits seront attribués pour faire de ce centre de perfectionnement, dont les succès sont importants en raison de la qualité des professeurs qui y enseignent, un lieu de préparation aux fonctions de capitaine de pêche, de patron de pêche, de motoriste et de chef mécanicien. Je forme le vœu que les projets de la marine marchande de créer une école d'apprentissage maritime à Lorient ne soient pas enterrés ou remis à une date trop lointaine au profit de secteurs moins favorisés par le recrutement.

Reste une troisième question dont je ne dirai que quelques mots pour ne pas retenir trop longtemps votre attention. Je veux parler de la situation des veuves des marins victimes d'accidents professionnels au bénéfice desquelles j'ai déposé un amendement que je me réserve de développer au moment où il sera appelé. Je souhaite néanmoins qu'il soit adopté en raison des problèmes sociaux particulièrement graves qu'il pose.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des affaires économiques m'a prié de donner un avis favorable au budget de la marine marchande. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme le président. La parole est à M. Lucien Grand.

M. Lucien Grand. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, M. Yvon, rapporteur pour avis, a en quelque sorte fait une transition entre le commentaire de son rapport et ce que j'ai l'intention de vous exposer.

Les conchyliculteurs inscrits maritimes se trouvent, du point de vue social, dans une situation extrêmement ambiguë, pour ne pas dire davantage. Du point de vue de leur régime social assurance-maladie, ils relèvent, en qualité d'inscrits maritimes, de l'établissement des Invalides. En même temps, ils sont assujettis à la caisse d'allocations agricole. Un projet de loi les concernant a été voté à l'Assemblée nationale. Il est en instance devant le Sénat depuis trois ou quatre mois.

Quoi qu'il en soit, ce problème, évoqué à de nombreuses reprises, n'a jamais été réglé.

L'ordonnance du 31 octobre 1958, qui s'applique à diverses catégories de marins, dont les conchyliculteurs inscrits maritimes, interdit le cumul de la pension et de la rémunération d'une activité privée. On a dit maintes fois à cette tribune et à d'autres que cette ordonnance était contraire aux règles du droit puisque la rémunération versée en supplément de la pension ne provient ni d'un organisme public ni d'une administration. C'est donc purement une activité privée et nous regrettons que cette ordonnance n'ait pas encore été rapportée.

Enfin, du point de vue de la retraite, des conchyliculteurs inscrits maritimes, nous savons que le Gouvernement avait déposé devant l'Assemblée nationale, dans le cadre du projet de loi de finances un amendement ayant pour objet de retarder l'âge d'entrée en jouissance de la retraite des inscrits maritimes.

Cet amendement a été disjoint et nous savons que cela signifie que cette disposition reviendra sous forme d'un projet de loi. Seulement, là encore, nous nous élevons contre un tel projet de loi pour des raisons d'ordre juridique, social et même financier. Nous en débattons, le moment venu, si nous sommes appelés à l'examiner.

Je rappelle seulement que c'est un problème financier qui s'est trouvé à l'origine de cette affaire. On disait que, la caisse nationale étant en déficit, il importait de prendre certaines mesures pour essayer de rétablir son équilibre. Or les mesures envisagées ne sont malheureusement pas logiques.

Si les renseignements que nous ont été fournis sur les inscrits maritimes sont exacts, on compte environ 110.000 pensionnés, tandis que 92.000 sont en activité, alors que parmi les conchyliculteurs — c'est peut-être la seule catégorie de marins dans ce cas — 14.000 sont en activité et 3.500 seulement ont atteint l'âge de la retraite. Encore cette retraite est-elle infime, puisque la plus basse, celle de la troisième catégorie, est de l'ordre de 200.000 francs en moyenne par an.

Pour toutes ces raisons sociales ou juridiques, je pense qu'il conviendrait, un beau jour, de savoir si, oui ou non, les conchyliculteurs inscrits maritimes sont des agriculteurs ou des marins. Ce n'est pas résoudre le problème que de prétendre tantôt qu'ils sont des agriculteurs de la mer — moyennant quoi ils sont assujettis aux caisses mutuelles agricoles — tantôt que ce sont des marins agriculteurs — auquel cas on estime qu'ils ressortissent au régime normal des marins.

Il serait raisonnable, monsieur le secrétaire d'Etat, de vider l'abcès une bonne fois pour toutes, qu'il s'agisse des inscrits maritimes conchyliculteurs ou même de tous ces régimes sociaux qui n'ont pas jusqu'à ce jour été suffisamment définis, caractérisés et structurés. Il faudra bien se décider à prendre le problème à bras-le-corps à l'occasion de conférences ou de tables rondes réunissant les représentants de la profession, de la marine marchande et des invalides, afin que les intéressés sachent de quel statut ils relèvent.

Enfin, monsieur le ministre, je vous poserai une dernière question qui a trait aux conséquences des basses températures que nous venons d'enregistrer.

Vous avez déclaré — et le Sénat vous en a remercié — que vous prendriez des mesures importantes en faveur des agriculteurs qui ont été victimes du gel. Ai-je besoin de vous signaler, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'aussi bien à Arcachon qu'à Marennes les huîtres ont dû subir de graves dommages du fait des gelées ? Je vous demande de nous dire ce que vous envisageriez de faire si, véritablement, les pertes dans les parcs à huîtres se révélaient trop importantes. Je sais que vous ne pourrez pas me répondre sur le champ d'une manière définitive ; je vous demande simplement de nous préciser vos intentions.

En terminant, j'insiste encore, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la situation des conchyliculteurs inscrits maritimes, qu'il s'agisse de leur régime maladie, de leur régime de retraites, de leur régime de pensions ou du sort réservé aux veuves. Cette question mérite d'être prise en considération et normalisée une fois pour toutes.

Je vous assure que la profession est inquiète. Les lettres que nous recevons des associations professionnelles traduisent un malaise profond qui, un jour, pourrait bien provoquer des difficultés. Ne poussez pas ces gens-là à des excès qu'ils regretteraient. Donnez-leur plutôt l'assurance que l'on tiendra compte de leur situation particulière et qu'ensuite ils seront régis par le droit commun comme tout un chacun. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Monsieur le secrétaire d'Etat, madame, messieurs, depuis qu'existe la loi d'aide à la construction navale — loi Defferre du 24 mai 1951, dont je fus moi-même le

rapporteur devant notre assemblée qui était le Conseil de la République — je reviens chaque année en défendre l'application à l'occasion des inscriptions budgétaires correspondantes.

Je suis venu à toutes les heures du jour et de la nuit : j'ai parlé à cette tribune à minuit et à midi. Je reviens encore aujourd'hui et je ne me répéterai pas, sinon pour affirmer, une fois de plus, ma foi profonde dans les destinées de la marine marchande qui, si elle a traversé des périodes difficiles et parfois prolongées, a cependant, dans la vie de la nation, le rôle essentiel que M. Lachèvre a souligné.

Mon propos est essentiellement et même exclusivement de marquer que la politique de la construction navale est à un tournant et d'indiquer dans quelle direction, à mon sens, elle doit être orientée.

L'industrie de la construction navale subit, sur le marché international — c'est une évidence — les conséquences de la crise actuelle de l'industrie des transports maritimes. Cette crise se prolonge, mais elle ne se prolongera pas indéfiniment parce qu'un moment viendra où le déséquilibre qui existe entre l'offre et la demande s'atténuera, parce que le trafic maritime ne cesse de s'accroître, parce que les besoins, les échanges sont de plus en plus étendus, parce que les rapports entre les continents vont en s'intensifiant et parce que les matières elles-mêmes qui sont l'objet d'échanges vont en se diversifiant.

Quoi qu'il en soit, il est incontestable qu'à l'heure actuelle la crise des frets exerce sur le marché de la construction une répercussion en face de laquelle le Gouvernement français se trouve placé.

La commission Merveilleux du Vignaux a fait des recommandations que vous connaissez et qui ont engendré une certaine émotion, émotion qui s'est atténuée cependant parce que le Gouvernement s'est rendu compte de la nécessité d'apporter certains aménagements aux décisions.

Il reste cependant que la reconversion a été recommandée, sinon imposée, à des chantiers navals. Je ne veux pas en parler, mais j'ai tout de même le droit de dire que les chantiers navals de mon département, ceux de Saint-Nazaire comme ceux de Nantes, sont entrés dans cette voie d'une manière que M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande a pu constater lui-même et qui mérite, je pense, et la sollicitude de la marine marchande et celle du ministère de l'industrie.

Je veux surtout parler aujourd'hui de l'aide financière à la construction navale pour signaler que, non seulement en France, mais plus généralement dans le champ de la concurrence internationale, sa structure a été profondément modifiée du fait du traité de Rome. Je me propose d'en faire la démonstration brièvement, mais cependant avec les précisions nécessaires.

Pour la suite de mon raisonnement, je dois rappeler quel est le principe de l'aide à la construction navale. Elle correspond, pour cette industrie, dans le régime protectionnisme français, à la protection accordée aux autres industries de transformation sous la forme de droits de douane. Le régime protectionniste dans lequel la France a vécu depuis une cinquantaine d'années a eu pour conséquence une notable élévation des coûts de production à l'intérieur des barrières douanières. Toutes les industries françaises de transformation produisaient ainsi à un prix de revient élevé, mais toutes ces industries, sauf la construction navale, disposaient d'un marché intérieur fortement protégé contre la concurrence extérieure par des droits de douane appliqués aux produits à leur entrée en France.

Seulement, les navires de mer français ne peuvent bénéficier de cette protection parce que les navires de construction étrangère n'acquiescent aucun droit de douane lors de leur francisation ; l'armateur français peut faire construire ses navires à l'étranger à des prix compétitifs et ces navires sont admis à l'introduction en France. Il était donc nécessaire qu'en l'absence de production douanière une compensation fût donnée à la production navale française pour lui permettre d'avoir des prix compétitifs et c'est là la signification fondamentale de l'aide à la construction navale.

Cela étant dit, il était normal, je le reconnais, que dans l'application du traité de Rome on cherchât à lier l'évolution de l'aide à celle des droits de douane. Seulement une confusion s'est produite : le sort de l'aide a été lié à celui des droits de douanes intracommunautaires alors qu'il aurait dû l'être à celui des droits de douane extérieurs aux pays du Marché commun dont le traité de Rome prévoit lui-même le maintien.

En saine logique, l'aide française à la construction navale eût dû être diminuée comme les droits de douane extérieurs, mais non pas comme les droits de douane intra-communau-

taires, ceux-ci devant être supprimés à la fin de la période transitoire, ou du moins tendre vers zéro ; ils sont actuellement de 50 p. 100 de leur valeur primitive.

Si des mesures de mise en défense ne sont pas prises à l'égard des pays extérieurs au Marché commun, la conséquence risquera d'être désastreuse pour certaines industries.

M. de Villoutreys l'a montré dans son rapport en ce qui concerne l'industrie de l'automobile. Il est dès maintenant prévu que les constructeurs automobiles du Marché commun seront protégés contre les constructeurs étrangers, notamment contre la construction japonaise dont la production très faible voilà deux ans, est montée en flèche.

La construction automobile japonaise ne fait peser encore qu'une menace, si redoutable qu'elle soit, tandis que depuis plusieurs années déjà, la construction navale japonaise se situe au premier rang ; elle culmine.

En effet, parmi les dix chantiers qui, en 1961, ont lancé le plus fort tonnage, quatre sont japonais. Le premier est un chantier de Nagasaki qui distance, et de loin, le chantier allemand de Kiel qui le suit immédiatement puisqu'il a lancé 246.606 tonnes et le chantier de Kiel seulement 189.643.

Si la situation demeure, si aucune protection des chantiers navals français n'est assurée à l'encontre des pays étrangers au Marché commun, qui tenteront peut-être de s'y introduire, ces pays, tel le Japon, pourraient faire à notre construction navale une concurrence qui serait catastrophique.

La protection de la construction navale des chantiers européens est, certes, difficile à organiser, les droits de douane ne pouvant intervenir comme moyen de remise en ordre. Il faut cependant que des dispositions soient prises pour que d'une manière ou d'une autre, par l'adaptation des droits de douane, peut-être par des ententes avec les autres pays du Marché commun qui sont menacés comme nous-mêmes, une protection soit organisée afin que le fait de ne pas y participer ne soit pas générateur de privilèges.

J'attire l'attention sur les conséquences inévitables de cette suppression. Cela aboutira à empêcher nos chantiers de conserver une clientèle étrangère que nous possédons encore, une clientèle étrangère que nous devons à la qualité de notre fabrication et à la qualité de notre construction ; je le dis en passant, elle a son origine — je le sais pour appartenir à une ville qui a des traditions — dans des traditions ouvrières elles-mêmes puisées à la pratique de la construction militaire.

En tout cas, c'est une qualité qui lui est reconnue, puisque même un pays maritime comme la Norvège conserve aux chantiers nantais et nazairiens une clientèle fidèle ; d'autres pays qui commencent à apparaître sur le marché maritime, comme Israël, ont fait de Nantes et de Saint-Nazaire ses constructeurs habituels.

Nous devons prendre des mesures pour assurer notre protection afin que les armateurs français ne soient pas tentés de s'adresser à des chantiers étrangers où ils pourraient trouver des prix d'achat pour leurs navires qui leur permettraient d'être compétitifs sur le marché des frets.

Telles sont les conditions dans lesquelles se présente, en 1963, le problème de la construction navale. Il est essentiel que le Gouvernement — car il s'agit d'un problème politique — se penche sur ce problème et en tienne compte dans les négociations qu'il aura avec les autres pays du Marché commun, car il faut bien voir quelles seront les conséquences, je dirai mécaniques, d'une situation qui appelle la protection et des interventions nécessaires.

Je veux rappeler ici, encore une fois, que la disparition des chantiers navals aurait des conséquences en chaîne qui se répercuteraient fort loin des chantiers. En effet, le chantier naval n'est qu'une usine d'assemblage et 60 p. 100 des matières qui sont nécessaires à la construction navale proviennent de régions parfois fort éloignées. Les conséquences seraient donc redoutables pour toute l'économie française et pour la place que l'industrie française doit occuper dans le monde.

Je lance cet S. O. S. Je vous l'adresse, monsieur le secrétaire générale de la marine marchande, comme à vous, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, en indiquant que les conséquences financières seraient, quoi qu'il puisse apparaître, très préjudiciables pour le budget français lui-même ; mais surtout, il faut qu'on veuille bien, au ministère des finances, apporter quelque compréhension à l'étude de problèmes comme ceux-là et ne pas considérer seulement les sommes qu'on a accordées pour l'aide à la construction navale sans regarder aussi quelles sont les conséquences de leur modicité !

Je voudrais maintenant demander au Gouvernement de faire les études nécessaires pour que, en accord avec nos partenaires du Marché commun, des dispositions soient prises pour éviter

ce que j'appelle une catastrophe et pour voir dans quel sens on peut orienter notre politique.

A ce propos, je veux rendre hommage à M. Lachèvre, qui a déposé une proposition de loi tendant à la démolition des navires trop anciens. Il a été un novateur, du moins pour la législation internationale. Là, il a été suivi. Il ne l'a pas été en France, mais il a été suivi dans des pays qui sont très attentifs à toutes les propositions qui sont faites, comme l'Allemagne et l'Italie. En France, il ne l'a pas été.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Cela viendra.

M. Abel-Durand. Peut-être, à la suite du fait véritablement déconcertant, que vous avez signalé tout à l'heure, de certaines ventes.

Telles sont les observations que je voulais formuler sur la démolition et je le fais d'une façon épisodique. Il existe d'autres manières d'agir : les exemptions fiscales par exemple. Il y a aussi des procédés indirects, parfois inattendus, comme celui du calcul de l'amortissement des navires pour l'application des impôts et s'il y a surtout les prêts à long terme accordés par le Gouvernement ou simplement par les organismes bancaires. Ces facilités sont accordées dans tous les pays. Certains même, lorsque l'armateur n'a pas réalisé suffisamment de bénéfices prolongent la durée de remboursement des prêts accordés. Certains délais de remboursement sont très longs pour les armateurs nationaux et même aussi pour les armateurs étrangers ; des chantiers liés à des organisations financières, obtiennent en faveur de la construction pour l'étranger une aide qui permet à tous les armateurs d'affronter avec une meilleure chance la concurrence internationale.

La réduction des frets oblige l'armateur à surveiller plus utilement ses propres dépenses. La réduction des frets a pour conséquences l'allongement de la durée d'amortissement. Je mets le Gouvernement devant ce problème de la crise des frets qui a pour conséquence inéluctable la nécessité de venir en aide aux armateurs nationaux pour leur permettre d'intervenir sur le marché international dans les meilleures conditions.

Les conséquences en sont infiniment étendues. M. Lachèvre nous a montré dans quelle mesure importante en dépendrait le rétablissement de l'équilibre de notre marine marchande.

Je terminerai par quelques mots pour remercier M. Lachèvre d'avoir bien voulu faire allusion à l'école de navigation de Nantes dans le même esprit que M. Yvon parlait de l'apprentissage maritime. Dans cette école, la promotion sociale a été appliquée en permettant à des mécaniciens de troisième classe d'accéder à la deuxième classe. Vous voyez que, dans les ports où la construction navale est une industrie traditionnelle, on pense non seulement aux éléments matériels, mais aussi aux hommes.

Telles sont mes observations. Je les recommande à monsieur le secrétaire général de la marine marchande et à vous, monsieur le secrétaire d'Etat, qui êtes la « clé » de tous les projets, car la lutte que nous avons dû soutenir pour la marine marchande, c'est avec le ministre des finances que nous avons dû l'engager le plus souvent. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme le président. La parole est à M. Bardol.

M. Jean Bardol. Mesdames, messieurs, le Parlement n'aborde les problèmes de la marine marchande qu'une fois l'an lors de la discussion du budget, et faute de temps, hélas ! des problèmes pourtant vitaux pour notre économie nationale ne sont pas abordés à fond comme ils mériteraient de l'être.

Un véritable débat sur la marine marchande est d'autant plus indispensable que tous le monde s'accorde à dire que ce secteur de notre vie nationale est par trop négligé par le Gouvernement.

Le budget en apporte une nouvelle preuve. Il ressemble étrangement à ses frères des années précédentes et, comme eux, il est le reflet d'une politique maritime étroite et parcimonieuse.

Etroite et parcimonieuse si l'on considère, par exemple, notre industrie des pêches maritimes non seulement frappée par la crise, mais menacée dans son existence même.

Le rapporteur spécial de la commission des finances de notre Assemblée a pu écrire : « Si une action n'est pas entreprise, la condamnation à terme de notre industrie des pêches maritimes apparaît comme certaine ». Et il y a quelques instants, à cette tribune même, notre rapporteur de la commission des affaires économiques jetait un véritable cri d'alarme.

Le pouvoir assiste avec placidité à cette détérioration, comme s'il avait déjà fait son deuil de la pêche française.

Il est vrai que le Gouvernement porte une lourde responsabilité dans l'état de crise actuel et il ne prend pratiquement aucune mesure valable pour y remédier. Or, non seulement il fallait, il faut maintenir, notre niveau de production des produits de la mer, mais il faut le développer. Qui n'avance par régresse.

C'est le cas, la production de notre pays, déjà faible en regard de sa population croissante, stagne et même diminue, alors que la consommation ne cesse d'augmenter.

Je ne donnerai qu'un exemple, celui de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche de notre pays : de 123.000 tonnes en 1960, la production est tombée à 117.000 tonnes en 1961 et 110.000 tonnes en 1962.

En 1950 on y comptait 110 chalutiers de pêche industrielle ; en 1962, on n'en compte plus que 63, certes plus modernes, mais dans le même temps le nombre des marins est tombé de 2.200 environ à moins de 1.500.

Voilà la première conséquence dramatique de la crise : la diminution importante du nombre d'emplois de marins et aussi d'ouvriers et d'ouvrières des industries de la marée, de la conserve et de la salaison, sans oublier les industries annexes (glacières, réparations navales, le carénage, fabrication de boîtes d'emballages, etc.).

Le Gouvernement parle toujours de plein emploi. Peut-être ignore-t-il que le chômage sévit maintenant dans cette région à l'état endémique et qu'il progresse inexorablement. Huit cents vingt-sept chômeurs en 1961, 1.172 en décembre 1962 pour la seule région boulonnaise, au moment même où les démographes et les économistes considèrent qu'il faudrait créer de 10 à 12.000 emplois nouveaux d'ici à 1970.

Je vous accorde que l'industrie de la pêche, dans ce cas précis, n'est pas seule en cause, mais elle est de loin l'activité principale, directement ou indirectement.

Et la menace qui pèse sur l'avenir sera plus grave encore. En effet — et c'est la première fois que cela se produit — il n'y a plus un seul chalutier industriel en commande dans le plus grand port de pêche français. On va donc, si des mesures immédiates importantes ne sont pas prises, vers une nouvelle et catastrophique diminution de la flotte.

Quelles sont les causes d'une telle situation qui n'est pas particulière à Boulogne ?

Elles sont multiples, mais je me permettrai de les grouper en deux séries. D'abord l'application du Marché commun, les conséquences qu'il entraîne et, d'autre part, l'indifférence du Gouvernement devant les problèmes de la pêche et même parfois la prise de mesures gouvernementales contraires à l'intérêt de cette industrie.

Les difficultés de la pêche française ont commencé avec l'application du Marché commun et s'accroissent à chaque étape de cette application. Sous le double effet de la réduction des droits de douane et de la libéralisation des échanges, le poisson d'importation prend une place de plus en plus grande sur le marché français. Je voudrais en donner quelques preuves : en 1959, nous avons importé pour 21 milliards d'anciens francs de produits de la mer et, en 1962, 37 milliards, ce qui représente plus de 60 p. 100 de la valeur du poisson français pêché. Par contre, nos exportations diminuent et, en 1962, notre balance commerciale, en ce qui concerne les produits de la mer, s'est soldée par un déficit de près de 30 milliards.

Ont surtout augmenté les importations de poisson frais et congelé d'une part, et les conserves, d'autre part, ce qui lèse à la fois notre industrie de base et les industries de transformation. C'est ainsi que, pour le seul poisson frais et congelé livré en entier — je laisse de côté les filets — nos importations en provenance des pays du Marché commun sont passées de 3.800 tonnes en 1959 à près de 21.000 tonnes en 1962 et le pouvoir laisse faire, ne prend aucune mesure pour protéger notre pêche.

Notre marché est envahi et nos pêcheurs doivent parfois rejeter leur pêche à la mer ou la livrer à vil prix aux usines de farine de poisson.

Ce sera plus grave encore demain quand la période transitoire s'achèvera. Les chalutiers allemands, belges, hollandais et, qui sait ? danois, norvégiens et anglais pourront venir débarquer directement leur pêche à Boulogne ou dans un autre port de pêche français en profitant de nos prix de vente, s'il ne les font pas s'écrouler, sans subir en tout cas nos prix de revient.

Non seulement nous avons le handicap d'être plus éloignés des grands lieux de pêche traditionnels, mais encore notre Gouvernement — j'en arrive au deuxième point de mon exposé — ne se préoccupe guère de notre industrie de la pêche,

quand il n'en accroît pas les difficultés, alors que les pays concurrents ont le plus grand souci de la leur.

J'en donnerai quelques exemples. Alors que les frais d'exploitation sont déjà élevés, que le carburant est le plus cher de tous les pays d'Europe, le Gouvernement maintient la taxe sur les carburants qu'il a instituée en décembre 1958. Il faut en finir avec cette taxe discriminatoire et aligner le prix des carburants sur le prix international.

N'est-ce pas également un mauvais coup porté à la pêche qu'avoir appliqué et maintenu la taxe à la valeur ajoutée sur des produits de large consommation comme la sardine en boîte, le filet de hareng, le filet de morue salée? Le maintien de cette taxe ne se conçoit pas et elle devrait être immédiatement supprimée, ce qui entraînerait une augmentation de la consommation. En effet, sur une petite boîte de sardines dite « un sixième » la taxe s'élève déjà à 0,10 franc ! Les barèmes d'aide à la construction navale sont mal conçus. Ils devraient être révisés et permettre en particulier une aide aux navires de moins de 50 tonneaux.

C'est la pêche artisanale qui a le plus de difficultés à survivre, à faire face à l'indispensable modernisation. Or, dans votre budget, les crédits relatifs aux allocations d'intérêt du crédit maritime mutuel sont en diminution. La pêche artisanale fait vivre dans notre pays des dizaines de milliers de familles, elle fournit une production de grande qualité : il faut lui donner les moyens de survivre et non lui donner le coup de grâce.

Le taux des prêts aux pêcheurs artisans doit être ramené de 4,5 p. 100 à 2 p. 100 et leur plafond porté à 25 millions de francs ; il faut qu'ils puissent couvrir 90 p. 100 de la valeur du bateau à construire sans exigence de cautionnement. Il faut, de même, abaisser le plancher de ces prêts pour les réparations et transformations. Combien d'artisans ne peuvent y faire face !

Dans le cadre de la défense de la pêche artisanale, il est également nécessaire que l'Etat apporte son concours à l'établissement d'une véritable coopération visant la production, lorsque c'est possible, la transformation et la commercialisation du poisson, sa vente, par l'octroi de subventions et de prêts.

Sur un autre plan, notre institut scientifique et technique des pêches est un parent pauvre par rapport à ses frères de l'étranger. Dans le budget, rien n'est prévu pour lui donner les moyens de remplir pleinement son rôle.

Les recherches sont insuffisantes et incomplètes, tant sur le plan technique que biologique. Il faut donner à notre institut les chercheurs, le matériel, les bateaux que la situation nécessite. Il faut des crédits suffisants pour vulgariser les résultats. A ce sujet, pourriez-vous nous faire connaître quels sont les résultats des recherches en ce qui concerne, d'une part, la préservation des fonds et des espèces et, d'autre part, la recherche de nouveaux lieux de pêche et, en regard, quelle est la politique que vous entendez suivre ?

Les professionnels et les biologistes s'accordent à constater la raréfaction dangereuse de certaines espèces, comme le hareng par exemple, matière première essentielle de la salaison et de la conserve dans les ports de la Manche, dont la production a diminué de 50 p. 100 au cours de ces dix dernières années.

L'augmentation du nombre et de la puissance des chalutiers en est une cause, les nouvelles techniques de pêche une autre.

Les frayères sont perturbées et souvent détruites, les migrations des espèces, par instinct de conservation, se font plus rapides et s'éloignent parfois des passages traditionnels.

Dans ces conditions, il apparaît nécessaire d'aller rapidement à des discussions nouvelles et à des accords internationaux. Ces accords devraient porter sur ce grave problème et sur les mesures propres à y porter remède : protection des fonds, des frayères — les bancs de Flandre ou le Sandettie en particulier — maillage des filets, taille marchande des poissons — et l'on sait que certains pays font des pêches énormes d'ématures — emploi du chalut pélagique dans certains cas. Nous voudrions connaître à ce sujet la politique du Gouvernement.

Un mot sur un autre aspect de la question, celui de la commercialisation. On doit tendre à une augmentation plus rapide et plus grande de la consommation par une propagande en faveur du poisson, par une réduction des marges bénéficiaires des intermédiaires, qui sont exorbitantes, et surtout par le relèvement du pouvoir d'achat des masses.

Mais le problème de fond reste celui de la protection de nos pêches contre les importations étrangères qui envahissent notre marché, qui créent déjà et qui vont créer le chômage.

M. le ministre Jacquet n'a-t-il pas avoué, le 16 janvier 1963, à la tribune de l'Assemblée nationale : « La pêche se trouve

dans une situation délicate en raison de l'aggravation constante de la concurrence étrangère » ? Alors qu'attend-on pour la faire cesser ?

Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, attirer votre attention sur la situation des marins à la pêche industrielle. Permettez-moi de vous dire que les conditions de travail et de vie sont inhumaines. Le travail à bord devient chaque jour plus long et plus pénible.

On met en pêche de jour et de nuit, par tous les temps, dans la tempête la plus forte, dans la neige, le verglas, les coups de mer. Il faut toujours aller plus vite et le chalut est tiré toutes les trois heures. Dans de telles conditions, les manœuvres sont plus difficiles, pénibles, dangereuses. Les salles des machines sont beaucoup moins aérées, beaucoup plus bruyantes ; c'est le problème des gaz et des trépidations. Sur les lieux de pêche, les hommes de pont ne dorment pratiquement pas pendant plusieurs jours ; exténués, usés, ils sont plus souvent victimes d'accidents ou frappés par la maladie. Il n'y a plus de sécurité individuelle et collective dans de telles conditions.

Le nombre des naufrages n'a jamais été aussi élevé depuis deux ans et je me permets d'insister pour que la commission nationale d'enquête que vous avez instituée agisse avec diligence car un tel état de choses ne peut durer.

Au sujet de cette commission, je vous serais obligé, monsieur le ministre, de bien vouloir en élargir la composition. Il serait bon, en effet, qu'elle comprenne des représentants des marins et des organisations syndicales, ainsi que des médecins et des gens de mer qu'on a ignorés totalement jusqu'ici.

En effet, sans préjuger les conclusions de la commission, les causes de ces naufrages ne sont pas seulement techniques, mais, comme je le disais il y a un instant, elles doivent être recherchées dans l'état de fatigue extrême qui résulte des conditions de travail imposées aux équipages.

Il faut également prendre des mesures pour que le marin blessé ou gravement malade à bord puisse être rapidement soigné et évacué. Il y a quelques semaines à peine, un marin boulonnais a été victime d'une fracture du crâne. Il n'a été débarqué que trente-six heures plus tard ; il est mort.

Pourtant, le nombre de chalutiers français croissant dans la mer du Nord est très important. Pourquoi ne pas installer une base médicale en un lieu déterminé, après accord avec les pays riverains, base qui pourrait disposer d'un hélicoptère ? Je crois savoir que l'Angleterre et l'Italie utilisent ce moyen rapide et efficace.

Après douze à quinze jours de mer et de cette vie exténuante et dangereuse, le marin n'a droit qu'à un trop court repos, absolument insuffisant pour lui permettre de réparer ses forces et ne laissant que trop peu de place à la vie familiale dont il est privé tout au long de son existence.

C'est pourquoi nous réclamons avec force que le marin puisse bénéficier de six heures de repos à terre par jour de mer et de quatre semaines de congés payés. C'est absolument indispensable car, à quarante-cinq ou cinquante ans, ces hommes sont usés, ruinés physiquement et, d'ailleurs, lorsqu'ils sont débarqués à cet âge, il leur est quasiment impossible de trouver un engagement.

A l'heure où je vous parle, monsieur le secrétaire d'Etat, les équipages de tous les chalutiers à quai, à Boulogne, sont en grève pour vingt-quatre heures afin d'exiger cette augmentation de leurs congés et leur paiement selon la méthode employée pour les travailleurs à terre, à savoir le seizième des salaires effectivement payés avec la garantie d'un minimum.

Ces marins méritent d'ailleurs que l'on fasse droit à leurs légitimes revendications d'ensemble. Il faut, en particulier, leur assurer une qualification professionnelle correspondant à la fonction réellement exercée avec les avantages correspondants.

Il y a aujourd'hui vingt catégories à la pêche. Les matelots sont en bas de l'échelle, à la quatrième catégorie, qu'ils aient dix-huit ou cinquante ans. C'est inadmissible car, avec la modernisation, il leur est demandé toujours plus de connaissances et toujours plus de responsabilités.

Vous les considérez comme des manœuvres alors qu'ils sont caliers, ramandeurs, chefs de quart, qu'ils surveillent le compas, le sondeur, voire le Decca. Il faut leur donner le classement qui leur revient de même qu'aux graisseurs qui sont responsables pendant leur quart.

Les marins de grande pêche expriment également de légitimes revendications. S'il n'y est pas fait droit, le départ prévu pour le 15 février sera retardé. Ils ne demandent pourtant que des choses justes, minimum, que leur dur et terrible

métier justifie : le maintien des effectifs de la campagne 1962 et la stabilisation de l'emploi ; l'attribution d'une assurance décès de 20.000 francs, plus 250 francs par enfant à charge — vous n'allez pas me dire que ces chiffres sont trop élevés ! — une augmentation de 4 p. 100 de leurs salaires par l'élargissement dit du « cinquième », le « radio » étant pris en charge, dans ce cas, par l'armateur comme le sont déjà le capitaine et le chef mécanicien ; la codification des parts selon la fonction à bord.

Dans le domaine de l'enseignement maritime, les crédits affectés à l'action éducative, aux bourses, aux prêts d'honneur son nettement insuffisants. Ils couvrent à peine la moitié des besoins réels.

Pourquoi également avoir écarté de la promotion sociale les jeunes titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle qui aspirent à devenir motoristes ou officiers mécaniciens de troisième classe ? C'est une mesure inique qu'il faut rapporter.

L'enseignement doit être amélioré. A ce sujet, il est nécessaire de doter l'école de pêche et l'école d'apprentissage maritime de Boulogne-sur-Mer d'un navire doté des techniques les plus évoluées pour assurer la formation pratique des patrons et des élèves pêcheurs.

Je terminerai mon propos par la question des pensions. Les crédits consacrés à l'établissement national des invalides de la marine montrent le peu d'importance qu'y attache le Gouvernement, alors que la situation des pensionnés et de leurs ayants droit se dégrade. En effet, l'article 55 de la loi de septembre 1948 est violé. Cet article précise que, lorsque les salaires augmentent de plus de 5 p. 100, les pensions doivent être augmentées dans les mêmes proportions. Depuis des années ce n'est pas le cas et les pensions sont actuellement inférieures de près de 40 p. 100 à ce qu'elles devraient être si la loi était appliquée.

Il est donc urgent de revaloriser les pensions en général et d'améliorer celles des catégories du bas de l'échelle, par exemple en bonifiant les huit premières catégories d'une catégorie après dix ans de navigation et de deux catégories après vingt ans.

Il faut en finir également avec l'injuste discrimination qui est faite aux veuves des marins péris en mer ou décédés accidentellement. Leur pension est basée sur vingt-cinq annuités alors qu'elle devrait l'être sur le maximum, c'est-à-dire sur les trente-sept annuités et demie qui sont prises en compte quand la pension est accordée à l'âge de cinquante-cinq ans. C'est la moindre réparation que vous puissiez apporter à ces veuves et à leurs enfants.

Un mot, rapidement, sur la menace qui pèse sur les conchyliculteurs dont vous voulez reculer l'âge d'entrée en jouissance de la pension. L'ensemble des marins ne permettra pas qu'il soit porté atteinte au régime de retraites d'une catégorie quelconque des affiliés à l'établissement national des invalides de la marine. Après les uns, ce serait les autres et au bout la liquidation du régime particulier des marins.

Pour toutes ces raisons, le groupe communiste ne votera pas le budget de la marine marchande. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Mesdames, messieurs, je voudrais tout de suite remercier M. Lachèvre et M. Yvon qui ont fait en cette matière des rapports très remarquables, j'oserais dire des rapports de spécialistes. Je vais essayer très rapidement, compte tenu de l'heure tardive, de donner sur ce budget de la marine marchande les grandes directions qui sont prises par le Gouvernement et répondre à un certain nombre de questions qui m'ont été posées.

D'abord, sur le stricte plan budgétaire, on remarquera que la grande masse du budget, soit un total de 734 millions, comporte 422 millions pour les dépenses ordinaires et 312 millions pour les dépenses en capital. Pour ces dernières, les autorisations de programme se situent d'ailleurs pratiquement au même total que les crédits de paiement.

Une analyse sommaire des dépenses ordinaires montre que le budget de la marine marchande est essentiellement un budget d'intervention, puisqu'il consacre environ 37 millions aux dépenses de fonctionnement, le titre III, et environ dix fois plus, soit 385 millions aux crédits d'intervention, titre IV. Il est vrai que, sur ces derniers crédits, l'augmentation des mesures nouvelles pour 1963, qui est de 46 millions, soit 13,5 p. 100, provient à concurrence de 23 millions, comme l'a déjà souligné M. Lachèvre je crois, de la réinscription dans la subvention à l'établissement national des invalides de la marine, du montant des taxes

auxquelles le Parlement, lors du vote de la première partie de la loi de finances, a refusé de donner le caractère parafiscal.

Le surplus des crédits d'intervention en mesures nouvelles, pour 1963, est donc de 23 millions en chiffres ronds, s'appliquant, quoique de façon inégale, à trois postes essentiels : l'enseignement et l'apprentissage maritime, un million ; l'aide à l'armement et au cabotage, 9 millions ; la subvention aux compagnies maritimes pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, 13 millions.

En ce qui concerne les dépenses en capital, elles restent à peu près stationnaires par rapport à 1962 malgré une légère réduction de l'aide à la construction navale, corrélativement au désarmement douanier et aux progrès de la productivité.

Pour synthétiser les chiffres un peu arides et strictement budgétaires que je viens de citer, il est permis de dire que le budget de la marine marchande pour 1963 traduit un double souci de progrès et d'adaptation. Il marque pour le présent une progression certaine quoique modeste, il faut le reconnaître, des crédits de fonctionnement et d'intervention. Il prépare pour l'avenir — et je pense là spécialement à l'aide à la construction navale — de difficiles mais nécessaires adaptations.

Je voudrais maintenant revenir sur les différents problèmes évoqués par les rapporteurs et les orateurs et vous donner sur chacun d'eux la position du Gouvernement. En ce qui concerne l'administration des gens de mer le projet de budget répond à des besoins nouveaux. Le quatrième plan s'oriente, conformément aux suggestions du département de la marine marchande, vers le développement rapide de l'apprentissage maritime spécialisé dans la pêche et vers la nécessité de développer la promotion sociale des pêcheurs.

Cette politique entraîne un certain nombre de mesures nouvelles d'intervention dont le total, au titre IV, atteint en 1963 le montant non négligeable de 1.130.000 francs. Ces mesures concernent : d'une part, l'augmentation du nombre des bourses au profit des élèves des secteurs pêche, une subvention supplémentaire à l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime et des crédits supplémentaires pour aider les écoles privées favorisant la promotion sociale ; d'autre part, la part d'indemnité compensatrice de perte de salaire aux marins qui suivent les cours de promotion du travail.

Un effort est fait sur les dépenses en capital, qui est lui aussi appréciable. Dans le domaine de la construction des écoles d'apprentissage maritime, les mises en chantier d'une école pour la pêche à Saint-Jean-de-Luz et d'une école à l'Aberwrach pour les marins du commerce sont prévues dans le budget de 1963 ; une autorisation de programme de 3.400.000 francs figure à cet effet au chapitre 56-20.

Le quatrième plan a également prévu la construction à Marseille d'une école nationale de la marine marchande et d'une école d'apprentissage maritime. Les crédits pour l'équipement de cette dernière sont inscrits en 1963.

En ce qui concerne l'établissement national des invalides de la marine, les critiques que soulève le régime de sécurité sociale des marins ont fait l'objet de débats importants à l'Assemblée nationale et n'ont pas échappé au Gouvernement qui a entrepris la réorganisation des services et la modernisation de cet établissement, conformément aux recommandations de la Cour des comptes. Dès maintenant, un centre de liquidation des prestations de sécurité sociale a été créé. Doté d'une organisation mécanisée, il liquide dans la journée les feuilles de maladies reçues des ports et règle les intéressés par bons de caisse.

Le tiers des quartiers a déjà été pris en charge.

En outre, un centre de liquidation et de concessions des pensions sur la caisse de retraites des marins et sur la caisse générale de prévoyance a également été créé. Il constitue une étape intermédiaire de la mise en application de la liquidation des pensions par utilisation de cartes perforées.

Enfin, la réforme du mode de paiement des pensions a été commencée. Le projet retenu est celui du paiement à domicile par mandat ou par virement à un compte postal. Je tiens à souligner l'importance de ces réformes, qui apportent aux marins et à leurs familles une amélioration sensible du fonctionnement de leur régime spécial.

Le problème de l'économie des pêches maritimes françaises est caractérisé par l'équilibre entre la production et la consommation intérieure. Elle aborde le Marché commun avec un commerce extérieur relativement peu important et une position d'ensemble à tendance protectionniste. La mise en vigueur des dispositions du traité de Rome doit donc nécessairement se traduire par un affaiblissement progressif du système actuel de protection. Comment rétablir des conditions normales ?

Tout d'abord, il va de soi que dans le cadre du Marché commun la France est décidée à faire respecter les clauses du traité de Rome qui prévoient l'harmonisation préalable des conditions de concurrence et à obtenir la suppression des subventions accordées à nos partenaires ou, à défaut, l'instauration d'un système unifié d'aide à la pêche. Sur le plan national, si le Gouvernement n'envisage ni de recourir à des subventions à la construction de la flotte, ni à des subventions à la production, il compte en revanche entreprendre une révision de la fiscalité maritime et mettre en place une organisation du marché du poisson dont la nécessité se fait de plus en plus sentir.

Au surplus, le Gouvernement se propose d'orienter le plan de relance des pêches maritimes en vue de la vulgarisation des techniques et de la modernisation des structures de la profession.

Quant à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, l'année 1963 verra la poursuite des études dans le domaine de la technologie des engins de pêche, l'activité des navires de recherche et les travaux relatifs à la conchyliculture. Le laboratoire de Boulogne, qui avait été détruit pendant les hostilités, est en cours de reconstruction et le projet de laboratoire ostréicole à la Trinité-sur-Mer est en cours d'étude. Enfin, la construction du centre de Nantes de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, qui doit être décentralisé conformément aux décisions du Gouvernement, pourra vraisemblablement en 1963 être édiflée sur un terrain mis à la disposition de l'Etat par la ville.

L'année 1962 n'a guère apporté d'améliorations à la situation de l'armement. Il en est de même au début de 1963 : par suite d'un excédent de navires, le déséquilibre persistant entre l'offre et la demande maintient les taux de fret au plus bas.

Devant cette situation, un certain nombre de jeunes Etats organisent l'exploitation de leur propre flotte en réservant une partie du trafic à leur pavillon. C'est aussi le cas des Etats-Unis, qui subordonnent l'attribution de l'aide aux pays sous-développés au transport sous pavillon américain des biens qui constituent cette aide. Ce pays a d'ailleurs été plus loin dans ses interventions. Le *Bonner Act*, promulgué en 1961, permet au Gouvernement de contrôler unilatéralement tous les transports sous quelque pavillon qu'ils soient, en provenance ou à destination des Etats-Unis.

Enfin, l'existence de la Communauté économique européenne est de nature à modifier la structure des trafics maritimes traditionnels.

D'autres données sont essentiellement françaises. Certaines charges particulières à notre armement le rendent plus vulnérable que d'autres à la crise mondiale. L'accession à l'indépendance de pays placés autrefois sous obédience française est de nature à modifier certains trafics maritimes où prédominait jusqu'ici le pavillon français.

Ainsi s'explique la prudence de nos armateurs en ce qui concerne de nouvelles commandes de navires, d'autant plus qu'ils bénéficient encore du remarquable effort d'équipement accompli au cours de ces dernières années. Il n'en reste pas moins que c'est dans la recherche incessante du progrès technique que notre marine de commerce doit trouver les moyens d'atténuer la surcharge d'exploitation dont elle souffre. La politique économique et financière de l'Etat doit être conçue de manière les y aider.

Certains remèdes à cette situation sont du ressort des pouvoirs publics, d'autres dépendent de l'armement. La loi de finances rectificative, le budget de 1962 et le projet de budget de 1963 comportent les crédits nécessaires à l'aide à l'armement. Le décret du 8 mai 1961 a institué une procédure de consolidation des crédits à moyen terme pour l'achat de navires.

La reconversion de l'armement français se fera progressivement, ce qui ne veut pas dire hélas ! sans difficultés. Le regroupement au sein des entreprises des moyens dont elles disposent et les accords de coopération signés avec plusieurs de nos anciens territoires faciliteront sans doute cette reconversion. Ces accords, je tiens à le préciser, se sont attachés à concilier le concours octroyé par la France avec la liberté d'exploitation qui est l'essence même du commerce maritime.

C'est une vérité d'évidence de dire que la crise de l'armement se répercute sur la construction navale. En ce qui concerne les chantiers français, les objectifs de livraison jusqu'en 1962 ont été respectés, mais à partir de 1963 un déséquilibre risque d'apparaître entre la capacité de production des chantiers et les possibilités d'absorption. En effet, les efforts de productivité accomplis par la construction navale entraînent une capacité de livraison annuelle largement accrue par rapport à la production effective des années du III^e plan. Certains facteurs

propres à notre pays jouent dans le sens de la diminution des ordres de construction. La marine nationale réserve ses commandes aux arsenaux ; l'armement pétrolier, avec l'exploitation des gisements sahariens, n'a pratiquement plus de commandes à passer ; enfin les besoins en paquebots neufs sont actuellement fort limités. Compte tenu enfin de la crise mondiale on ne peut guère escompter de commandes étrangères, comme ce fut le cas durant ces dernières années.

Suivant les directives du Gouvernement et dans le souci de continuer à assurer le plein emploi de leur main-d'œuvre, les chantiers se sont donc orientés vers une politique de concentration des entreprises et de reconversion de leurs activités. En matière de concentration, les résultats importants qui pouvaient être escomptés n'ont pu être atteints faute d'un accord entre les membres de la profession. Cet objectif n'est pas perdu de vue et le Gouvernement s'emploie également à résoudre les problèmes de conversion ou de reconversion qui pourront se poser dans ce secteur.

Je voudrais maintenant répondre à M. Lachèvre, qui m'a posé un certain nombre de questions, en particulier sur les problèmes de l'armement naval. On ne peut affirmer que la dotation du chapitre 45-03, dont il a parlé, n'a jamais atteint le chiffre prévu en année pleine au moment du vote de la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, soit 50 millions de francs. Pour l'exercice 1963, le crédit d'aide à l'armement a bien été calculé à partir de cette somme. Toutefois, une partie, soit 9 millions, a été inscrite au chapitre 45-01 au titre de l'exploitation par la Compagnie des messageries maritimes de la ligne d'Amérique du Sud et une autre partie, soit 2 millions, a été inscrite au chapitre 45-02 au titre de l'aide au cabotage. Dans les deux cas, il s'agit bien, en définitive, d'une aide à l'armement naval. Il a été convenu que l'aide au cabotage ne serait reconduite et l'exploitation de la ligne d'Amérique du Sud ne serait poursuivie qu'à la condition d'en imputer la charge sur l'aide à l'armement.

En ce qui concerne la situation de la flotte de commerce française, on ne peut pas dire que « d'ores et déjà, un déclin de notre flotte s'amorce ». En effet, au 1^{er} janvier 1962 notre flotte de commerce atteignait 4.842.000 tonneaux bruts, soit une augmentation de 4,67 p. 100 par rapport à la même date de 1961. L'augmentation nette de 216.000 tonneaux correspond en fait à la démolition de 326.000 tonneaux et à la mise en service de 542.000 tonneaux. Il serait plus juste de souligner l'assainissement et la modernisation de la flotte. Les navires de moins de 10 ans représentent aujourd'hui plus de 70 p. 100 du tonnage total.

La diminution des livraisons d'une année sur l'autre d'après l'état actuel des commandes ne doit pas conduire à des prévisions trop pessimistes. Le Gouvernement en tout cas mettra toute son autorité pour que de nouvelles commandes soient passées en 1963 et se répercutent sur les années 1964 et 1965.

Il faut en outre remarquer qu'une augmentation de la capacité de transport allant au-delà de l'augmentation prévisible du trafic sous pavillon national engendrerait une détérioration de la situation de l'armement beaucoup plus qu'elle ne constituerait un signe de prospérité.

M. Lachèvre a également signalé le rythme des paiements des allocations. Je lui indique que le retard apporté dans le paiement des allocations est en réalité lié aux difficultés inhérentes à la mise en place d'un régime d'aide qui soit à la fois équitable et efficace pour l'armement naval. Les modalités d'attribution de l'aide ayant été arrêtées, le retard dans les paiements devrait, dès cet exercice 1963, être rattrapé.

M. Yvon a proposé la réforme du régime des taxes. A maintes reprises, la réduction des taux ou la suppression du droit de timbre sur les connaissements et de la taxe spéciale sur les hydrocarbures maritimes a été réclamée par les professionnels. Il n'a pas paru possible, compte tenu des nécessités du financement de l'établissement national des invalides de la marine, de donner suite à ces réclamations. Cet argument demeure valable pour 1963.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Cela ne représente que 5 millions par an !

M. Robert Boulain, secrétaire d'Etat. Une réunion a eu lieu récemment au cabinet de M. le ministre des finances pour examiner un projet de refonte complète de la fiscalité maritime.

Il existe actuellement dans ce domaine un très grand nombre de taxes dont le produit est versé, une partie au budget général, une autre à l'établissement national des invalides de la marine et une troisième aux chambres de commerce et aux ports autonomes.

Il est envisagé dans la perspective de cette réforme et en accord avec les services de la marine marchande : d'une part, la réduction à quatre du nombre de ces taxes, d'autre part l'équi-

valence à tout le moins du produit d'ensemble après réforme du produit actuel, enfin le maintien au profit de l'établissement national des invalides de la marine de la part qui lui revient actuellement.

Ces quatre taxes pourraient être les suivantes : un droit de port, une taxe générale sur les passagers, une taxe générale sur les marchandises, une taxe générale sur l'utilisation des installations portuaires.

Les ministères intéressés s'efforceront de faire aboutir cette réforme qui pourrait entrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1964.

En ce qui concerne les prêts à l'armement, dont M. Yvon a également parlé, je lui indique que d'ores et déjà la possibilité existe d'accorder des prêts aux armements à la pêche et au commerce dans la limite de 75 p. 100 de l'investissement et pour une durée qui peut aller jusqu'à quinze ans et même quelquefois d'ailleurs jusqu'à vingt ans.

Le taux d'intérêt peut être ramené, non pas à 5,50 p. 100 comme l'a dit M. Yvon, mais à 4,50 p. 100 par une bonification d'intérêt. Ces divers avantages sont accordés en fonction des besoins de l'armateur et non pas d'une façon systématique, comme il semblait le souhaiter.

M. Lachèvre s'est étonné de la vente du *liberty-ship Saint-Valery-en-Caux*.

M. Robert Lachèvre, rapporteur spécial. Pas spécialement de celui-là !

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Mais spécialement de celui-là pour le prix de vente. Je voudrais lui apporter des précisions qui m'ont été fournies par les domaines. Un appel d'offres a été lancé le 18 juin 1962. Deux offres ont été faites pour la navigation, la plus élevée étant de 89.500 dollars, soit 32.000 livres. Il y a eu trois offres de démolisseurs pour 261.000 francs, pour 255.000 francs et pour 249.000 francs. Les domaines ont pris contact avec l'acheteur « navigation » et ont obtenu un prix de 95.000 dollars, soit 468.350 francs ou environ 34.000 livres et ceci — je me permets de l'indiquer — pour un navire hors-cote. Il fallait donc opérer en cale sèche une vérification par le bureau Veritas et procéder ensuite à des réparations avant de pouvoir le faire naviguer.

Cette vente a été approuvée le 1^{er} août par M. le ministre des finances. Il en résulte donc que le prix de vente est plus élevé que celui indiqué par M. le rapporteur puisqu'il est de 34.000 livres.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Je vous remercie de cette précision ; elle renforce, si j'ose dire, mon propos.

Je n'ai pas voulu étendre le débat à la tribune. J'ignorais qu'on avait pu obtenir un prix légèrement supérieur à celui de 32.000 livres. Je connaissais par ailleurs parfaitement bien, au taux actuel de la démolition en France, les prix que vous venez d'indiquer. Avec un peu d'imagination, même aux frontières de la France, en Espagne, on aurait pu en tirer 40.000 livres.

Ce qui m'intéresse, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est qu'on démolisse ces navires. Or, il y a trois ans que les domaines tiennent un raisonnement de chiffonnier. Ce qui m'intéresse, c'est d'arriver à un assainissement de l'armement français. Or, je remercie M. Abel-Durand qui a déclaré tout à l'heure, ce que j'ignorais, que l'idée que j'ai émise il y a deux ans dans une proposition de loi — qui n'avait pas été suivie — a été reprise dernièrement en Allemagne et en Italie où l'on commence à démolir les navires. Si l'on a obtenu une amélioration des frets pétroliers, c'est uniquement parce qu'on a démolit cette année un tonnage à peu près équivalent à celui que l'on construisait.

Le point de vue financier me paraît primordial. Vous pourrez toujours trouver une offre supérieure pour la navigation que pour la démolition. Mais ce n'était pas mon propos.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. M. Yvon a posé le problème des motoristes. Je lui indique qu'un gros effort a été fait depuis deux ans pour aider financièrement les pêcheurs qui suivent les cours de perfectionnement. Il n'était pas possible de tout faire à la fois. C'est pourquoi la priorité a été donnée d'abord aux élèves patrons et lieutenants de pêche et ensuite aux élèves-officiers mécaniciens.

C'est la raison pour laquelle on n'a pas pu, immédiatement du moins, aider les élèves-motoristes. Les cours de motoristes sont très courts. Ils durent deux à trois mois. En tout cas,

cette catégorie très intéressante n'est plus du tout exclue de la promotion sociale et le Gouvernement a examiné dernièrement dans quelles conditions des crédits pourront être dégagés à cet effet.

En ce qui concerne les écoles d'apprentissage, je réponds à M. Yvon qu'il arrive que certains élèves d'une région soient envoyés dans une école lointaine. Le recrutement se fait en effet sur le plan national avec examen d'entrée commun à toutes les écoles. Mais j'indique à M. Yvon que l'apprentissage maritime paie le voyage de l'élève, aller et retour ; ensuite, qu'on ne peut considérer ce dépaysement comme néfaste, surtout pour un futur marin. Avec la construction entreprise en 1963 d'une école de 132 élèves dans le Finistère, on peut penser que les besoins de la Bretagne seront entièrement couverts et qu'il ne sera plus nécessaire dans ces conditions d'envoyer les élèves dans d'autres régions, ce qui je pense pourra satisfaire M. Yvon.

Le centre de perfectionnement des marins pêcheurs de Lorient est en construction. Il sera ouvert au mois de septembre 1963. Tout sera fait pour le doter du personnel compétent et du matériel le plus moderne. Des crédits seront évidemment demandés pour y parvenir. On peut estimer à une centaine par an le nombre de brevetés ponts et machines qui seront ainsi formés par la voie de la promotion du travail.

M. Lachèvre a souligné la nécessité d'un effort accru pour inciter les industriels français à charger français dans les ports français. L'administration de la marine marchande est en effet consciente de la nécessité de « charger français » et de longue date ; elle a déployé des efforts en ce sens dans la mesure compatible avec les principes de non-discrimination auxquels le Gouvernement français reste attaché.

C'est ainsi que, s'appuyant sur les conclusions d'une commission d'étude, elle a suggéré d'inciter les chargeurs français à donner la préférence au pavillon français.

Par ailleurs, un rapport relatif aux modalités propres à développer la pratique des ventes C. A. F. et des achats F. O. B. a été établi au mois de mai 1962 par le groupe de travail « Transports et commerce extérieur », constitué au centre national du commerce extérieur. Les conclusions adoptées sont précises. Elles mettent en lumière la nécessité d'informer les usagers du transport des avantages que ces procédures commerciales comportent pour eux et elles invitent les transporteurs à constituer une documentation incitant les chefs d'entreprises à s'intéresser aux transports jusque-là considérés comme faisant partie d'un domaine d'accès trop difficile.

Le cadre de l'action est ainsi posé. Il convient maintenant que les pouvoirs publics et les entreprises adoptent un comportement qui s'y conforme. Pour sa part, le département des travaux publics et des transports est déjà intervenu, en insistant sur l'intérêt qui s'attacherait à ce que certains transports de masse soient assurés par le pavillon national.

En ce qui concerne l'exportation de céréales sur la Chine, les vendeurs français ont dû s'incliner comme d'autres pays étrangers producteurs de blé, devant les exigences des organismes gouvernementaux chinois qui leur imposaient de traiter F. O. B. Ces transports, dont une petite fraction seulement aurait d'ailleurs pu être assumée par l'armement français, seront conclus à des conclusions internationales non rémunératrices. Il faudrait, pour respecter le prix rendu convenu, que la valeur F. O. B. soit réduite, ce qui permettrait une majoration des taux de fret sous pavillon français.

M. Grand a demandé l'abrogation d'un certain nombre d'articles de l'ordonnance du 31 décembre 1958 intéressant les conchyliculteurs. Ceux-ci exerçant un métier, je ne dirai pas moins pénible, mais moins dangereux en tout cas que celui des marins, il n'a pas paru possible en 1958 de les faire bénéficier prématurément d'une pension d'ancienneté sur la caisse des marins tant qu'ils sont en mesure de poursuivre leur activité.

Il va de soi que dans l'hypothèse où l'âge de la retraite des conchyliculteurs, dont nous aurons l'occasion de reparler tout à l'heure, serait reculé, l'abrogation d'un certain nombre d'articles de l'ordonnance du 31 décembre 1958 et partant l'interdiction de cumuler une pension d'ancienneté avec une activité privée pourrait être à nouveau envisagée.

En ce qui concerne le bilan de l'institut des pêches maritimes en matière de recherches, je voudrais répondre rapidement aux questions qui m'ont été posées par M. Bardol.

Au cours des dernières années, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes a consacré la plus grande partie de son activité à des études pratiques et précises sur les fonds de pêche, les engins et les méthodes mettant en œuvre toutes les ressources en personnel et en matériel.

En matière de fonds de pêche, l'institut a prospecté systématiquement des zones chalutables peu connues de nos pêcheurs comprises dans les limites du rayon d'action des chalutiers français : en Méditerranée, tout le pourtour du bassin occidental ; dans l'Atlantique européen, les différents secteurs situés entre la Mauritanie et la côte Nord de la Norvège ; dans l'Atlantique américain, les bancs s'étendant du golfe du Maine à Terre-Neuve. La cartographie de plus de 1.500 kilomètres de fonds de pêche a été faite et les cartes publiées.

En matière de pêches pélagiques, l'effort de l'institut a surtout porté sur les espèces saisonnières : sardine, hareng, thon rouge et thon blanc. Une aide directe a été ainsi apportée aux pêcheurs dans la prospection des bancs de sardines, la durée des campagnes du thon a été étendue et des zones nouvelles de pêche de cette espèce au large des côtes portugaises et marocaines ont été reconnues.

En ce qui concerne les méthodes de pêche, l'activité de l'institut a eu pour objet l'expérimentation, la vulgarisation et l'étude de nombreux engins et méthodes parmi lesquels on peut citer : le chalut pour fonds durs, le chalut à grande ouverture verticale, le chalut-bœuf de fond, le chalut-bœuf pélagique, le chalut pélagique et semi-pélagique, les panneaux élévateurs de chaluts, les filets tournants à sardine et à thon, la technique de pêche par l'arrière, la technique d'utilisation du *power-block*, la pêche à la lumière, etc.

De plus des prévisions de pêche à la sardine et au thon, faites aux pêcheurs en début de saison, ont été confirmées par la campagne de l'été 1962.

Enfin, il convient de mentionner l'aide constante apportée à la conchyliculture par les laboratoires côtiers de l'institut et les avis et conseils donnés aux fabricants de conserves.

Enfin M. Grand s'est préoccupé du problème du gel des huîtres que les circonstances atmosphériques, en effet, peuvent faire craindre.

Je ne peux, à cet égard, que renouveler ce que j'ai dit lors du débat sur le budget de l'agriculture à savoir que, dans la mesure où les gelées constitueraient des calamités exorbitantes et anormales — ce qui, hélas ! peut être vrai pour les huîtres — le Gouvernement ne manquera pas, comme il le fera dans d'autres secteurs, d'étudier le problème lorsque le bilan pourra être fait et d'examiner avec les intéressés les différentes mesures qu'il pourra prendre.

Telles sont, mesdames, messieurs, les indications que je voulais vous fournir sur le budget de la marine marchande et qui me permettent de dire qu'il y a, certes, un certain nombre de difficultés importantes qui subsistent, mais que le Gouvernement, en tout cas le ministre des travaux publics et des transports, est tout à fait conscient de ces problèmes et que les directives qui seront prises par lui aboutiront, je le pense, à ce que la marine marchande soit un élément essentiel dans l'activité de notre pays.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de voter le budget de la marine marchande. (*Applaudissements au centre, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

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

Nous allons examiner les chiffres figurant aux états B et C ainsi que les articles 35 et 36 du projet de loi.

Je donne lecture de l'état B :

Etat B (Travaux publics et transports).

III. — Marine marchande :

Titre III : + 1.680.631 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III. (*Le titre III est adopté.*)

(*Le titre III est adopté.*)

M. Jean Bardol. Le groupe communiste a voté contre.

Mme le président. « Titre IV + 46.088.860 francs. »

Par amendement n° 26, MM. Golvan, Yvon, Lambert, Hubert Durand et Pierre Roy proposent au titre IV (Mesures nouvelles), de supprimer ce crédit.

La parole est à M. Golvan.

M. Victor Golvan. Mes chers collègues, les signataires de cet amendement n'ont nullement l'intention de provoquer le sabotage de la Compagnie générale transatlantique. Ils ne veulent pas non plus laisser croire un seul instant qu'ils désirent réduire les avantages tarifaires consentis à la Corse mais ils comprennent mal, malgré toutes les tentatives d'explication

fournies par différents ministres, comment nous avons pu aboutir à une véritable ségrégation dans la solidarité nationale, et encore moins comment celle-ci pourrait être maintenue.

Pourquoi des Français vivant sur des îles d'importance administrative communale et cantonale, ont-ils un traitement différent de ceux vivant sur une île d'importance départementale ?

Tous les arguments administratifs, nous les connaissons de longue date. Nous avons « navigué » de l'intérieur aux travaux publics et des travaux publics à l'intérieur depuis dix ans. Nous avons connu des commissions d'études, des enquêtes administratives et reçu de bonnes paroles. Nous sommes aujourd'hui devant un choix à faire.

Veut-on que certaines îles du littoral métropolitain meurent ? Veut-on, au contraire, qu'à la faveur du tourisme, et tout particulièrement du tourisme social, elles connaissent un nouvel essor ? Les tarifs de transport pour la Corse sont alignés sur ceux de la S. N. C. F. La Compagnie générale transatlantique assure ces transports, pour lesquels elle reçoit une indemnité forfaitaire annuelle de 6,5 millions depuis le 1^{er} janvier 1962. Au contraire, pour les autres îles du littoral métropolitain — et permettez-moi de citer l'exemple des îles du Morbihan que je connais bien — le département qui subit la surcharge de la construction des navires, le déficit d'exploitation malgré tout, doit appliquer aux voyageurs un tarif-kilomètre sept fois supérieur à celui de la S. N. C. F.

Nous entendons souvent dire qu'il faut encourager le tourisme social. Je doute que des tarifs aussi prohibitifs puissent le favoriser. Ils paralysent les îliens et freinent le tourisme, seul facteur susceptible de faire renaître nos îles.

Monsieur le secrétaire d'Etat, aujourd'hui vous êtes polyvalent : vous représentez les ministères de l'intérieur, des travaux publics, des transports et du tourisme et, de surcroît, le ministère des finances. Le problème qui nous préoccupe ne pouvait trouver une meilleure occasion de recevoir une solution.

Certaines compagnies maritimes aéronautiques, la S. N. C. F., la R. A. T. P., ne peuvent fonctionner que grâce à l'effort consenti par la solidarité nationale. Pourquoi vouloir continuer à ignorer systématiquement les charges qui pèsent aussi lourdement sur trois ou quatre départements français ? Le Gouvernement, en appliquant le IV^e plan, doit régler cette question en ramenant progressivement le prix du kilomètre transport bateau au niveau du tarif S. N. C. F. Si le Gouvernement voulait entendre notre voix, il aurait droit à la reconnaissance toute particulière de nos populations maritimes. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Madame le président, la commission des finances n'a pas eu connaissance de cet amendement, mais je dois dire que si elle en avait été saisie elle aurait souhaité très vivement trouver le moyen d'apporter à ses auteurs une aide constructive.

Je crois que si M. Golvan parvenait à préciser le budget dans lequel il peut placer utilement son intervention, il aurait déjà réussi à faire un grand pas.

Je me souviens en effet que la question n'est pas nouvelle, ainsi que M. Golvan l'a rappelé tout à l'heure. On renvoie un peu, comme au jeu de la balle, du budget de la marine marchande au budget de l'intérieur.

J'imagine bien — et j'en remercie M. Golvan — qu'en saisissant l'occasion de la discussion du budget de la marine marchande, en intervenant sur les crédits qui sont affectés à la Compagnie générale transatlantique pour exploiter les lignes de Corse, il n'entend pas supprimer à nos amis corses une subvention qui leur est absolument utile.

C'est la raison pour laquelle la commission s'en remet à la sagesse du Sénat tout en souhaitant très vivement entendre M. le secrétaire d'Etat au budget donner des orientations précises afin que nous sachions comment agir dans l'avenir afin que les îles bretonnes ne soient pas plus mal traitées que les autres.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?...

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je voudrais répondre à M. Golvan que la situation de la Corse et celle des îles de l'Atlantique sont très différentes. Je ne me place pas seulement du point de vue touristique ; de nombreuses autres raisons justifient cette différenciation.

J'admets avec M. Golvan que le niveau élevé des tarifs pose un problème difficile, dont la solution dépend du ministère de l'intérieur puisqu'il s'agit de subventions qui sont attribuées d'abord par les départements et, éventuellement, bien entendu, par l'Etat, c'est à dire, dans le cas d'espèce, par le ministère de l'intérieur.

Ce que souhaite M. Golvan, si j'ai bien compris sa pensée, c'est que le problème soit examiné afin de déterminer l'aide supplémentaire que pourrait apporter l'Etat.

Nous sommes tout à fait prêts — je vais lui montrer d'ailleurs que ce n'est pas une promesse, j'allais dire d'audience, mais une promesse réelle — à prendre contact avec les ministres de l'intérieur et des travaux publics avant le 1^{er} juillet prochain, pour étudier la solution qui pourrait être apportée dans cette affaire et qui ne peut se traduire, en effet, que par une subvention de l'Etat, s'ajoutant à celle qui pourrait être attribuée par le département.

Je pense que, compte tenu de cette promesse assortie d'une date que je lui confirme, et tout en comprenant parfaitement ses préoccupations, M. Golvan pourra retirer son amendement.

M. Victor Golvan. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Golvan.

M. Victor Golvan. Je voudrais demander à M. le ministre si, dans les trois mois qui viennent, on va étudier la question avec la volonté de trouver une solution positive ou si, une fois de plus, nous serons noyés dans les termes administratifs.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, en ma double qualité de cosignataire de cet amendement et de rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, je remercie M. le secrétaire d'Etat au budget d'avoir bien voulu accepter le principe même de l'amendement, ou du moins les conclusions développées par mon collègue, M. Golvan, en ce qui concerne la situation des îles du littoral atlantique.

Il ne s'agit pas seulement des îles bretonnes, mais aussi des autres îles. Je vois notre collègue, M. Dulin, levant les bras et semblant me dire : « N'oubliez pas les îles de mon secteur ! » (*Sourires.*)

Le problème doit en effet être réglé tant en ce qui concerne les îles du littoral breton que celles du littoral vendéen et de la Charente-Maritime.

M. Léon David. Et les îles méditerranéennes.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Et, effectivement, les îles méditerranéennes. Je considère toutes les îles, quelles qu'elles soient.

Il s'agit de savoir maintenant comment le travail va s'organiser au sein de cette commission d'étude que M. le secrétaire d'Etat au budget veut bien créer et à laquelle il veut bien donner, avant même sa création, si j'ose dire, une certaine impulsion.

Toutes ces îles, en effet, sont reliées au continent par des services appartenant aux départements. Ainsi seul le ministère de l'intérieur peut aider, par voie budgétaire, les départements dont les budgets sont grevés des charges très lourdes que constitue la liaison des îles.

Je vais vous faire une suggestion dont cette commission qui sera chargée de régler le problème pourrait tenir compte : ne serait-il pas possible, en ajoutant une ligne au budget, à la rubrique « Aide au cabotage » d'accorder une aide qui s'appliquerait à la fois au cabotage et aux sociétés effectuant la liaison avec les îles ?

Mais dans ce cas, il serait indispensable que cette liaison avec les îles soit exploitée par des sociétés. Je me demande s'il ne serait pas opportun dans ce domaine de libérer les départements de leurs soucis en créant des sociétés d'économie mixte dans lesquelles, bien sûr, l'Etat, le département et les communes intéressées auraient leur mot à dire. Les collectivités locales ou l'Etat deviendraient propriétaires des différents navires qui assurent la liaison avec ces îles.

M. André Dulin. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Dulin.

M. André Dulin. Je remercie M. Golvan d'avoir soulevé cette question. Pour les départements qui ont des îles, comme celui que je représente avec les îles de Ré, d'Oléron et d'Aix et l'estuaire de la Gironde, que nous exploitons en commun avec le département de la Gironde, les liaisons maritimes avec ces parcelles de territoire représentent des dépenses considérables.

M. Bernard Chochoy. Alors, vous sortez de l'hexagone !

M. André Dulin. Ces transports sont assurés par une régie départementale. Or, depuis la création de cette régie, non seulement les tarifs de passage sont moins élevés que du temps où la liaison était exploitée par une société, mais encore les passagers sont mieux servis. Les résultats sont donc très intéressants.

Mais de tels transports occasionnent aux départements des dépenses importantes. C'est ainsi qu'un seul bac coûte déjà 3.500.000 francs.

M. Abel-Durand. Dans le département que je représente, un bac coûte 6 millions de francs.

M. André Dulin. Ce qui est plus grave, c'est que, s'agissant en quelque sorte de routes nationales, nous suppléons à la carence de l'Etat. Si le département n'intervenait pas et n'assurait pas ces liaisons, l'Etat laisserait les habitants des îles complètement isolés.

De plus, et du fait de l'insularité, les mêmes produits, qu'il s'agisse des produits de consommation courante ou d'autres comme le pétrole, sont beaucoup plus chers dans les îles que sur le continent.

Ainsi qu'on l'a demandé pour la Corse, nous réclamons la parité pour les îles de l'Atlantique avec le continent.

Un autre problème a été soulevé et n'a jamais été réglé, c'est celui de la R. A. T. P. Alors que les chemins de fer sont un service public national intéressant tout le monde, la R. A. T. P. ne concerne que Paris et sa région. (*Très bien !*)

M. Raymond Bossus. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. André Dulin. Je vous en prie.

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

M. Raymond Bossus. On a retiré à la ville de Paris et au département de la Seine la gestion des transports en commun. C'est l'Etat qui en a pris la charge et la responsabilité.

M. André Dulin. Et cela coûte 40 milliards aux contribuables français ! Les Parisiens avec la R. A. T. P. sont à égalité avec les Corses contre les départements métropolitains. Ce sont ces derniers qui paient les impôts.

Nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, d'examiner très sérieusement cette situation afin de dégager les départements qui ont des îles des charges qu'ils ont de ce fait à supporter.

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre proposition. Le problème se pose non seulement pour les îles, mais également pour les estuaires, que ce soit celui de la Gironde ou celui de la Loire. M. Yvon a cité le chiffre de 3.500.000 francs pour l'achat d'un bac. Dans mon département, un bac coûte 6.000.000 de francs.

Les travaux publics se refusent à reconnaître l'existence d'une voie de communication et, contre tout bon sens, ne veulent pas incorporer les routes qui bordent l'estuaire dans la voirie nationale. C'est un argument pour ne pas participer aux dépenses entraînées par l'entretien de ces routes.

Je m'associe à mes collègues pour protester contre la mise à la charge des départements de dépenses auxquelles l'Etat devrait au moins participer.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Les différentes interventions ne font que confirmer le souci et le désir, que partage le Gouvernement, d'étudier le problème avec le ministère de l'intérieur et le ministère des travaux publics. Le fait de faire figurer cette question sur une ligne budgétaire, ainsi que le suggérerait à l'instant M. le rapporteur, pose un problème délicat. Cette suggestion ne semble d'ailleurs pas rencontrer l'approbation de M. Dulin, qui a fait la démonstration que, dans son secteur du moins, la régie créée gagne plus d'argent, ou en dépense moins, que la société d'économie mixte.

J'indique une nouvelle fois à M. Golvan qu'avant le 1^{er} juillet de la présente année des confrontations entre le ministère de l'intérieur et le ministère des travaux publics se produiront, dans le sens, bien entendu, de l'examen d'une participation de l'Etat.

C'est sur cette affirmation que je demande à M. Golvan de bien vouloir retirer son amendement.

Mme le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Victor Golvan. Je le retire, madame le président.

M. Raymond Bossus. C'était prévu !

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

Je mets aux voix le chiffre du titre IV, soit plus 46 millions 88.860 francs.

(*Ce chiffre est adopté.*)

Mme le président. Etat C (Travaux publics et transports. — III. — Marine marchande).

« Titre V :
« Autorisations de programme, 11.197.000 francs ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 4 millions de francs ». — (Adopté.)

« Titre VI :
« Autorisations de programme, 301.013.000 francs ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 169.965.000 francs ». — (Adopté.)

[Articles 35 et 36.]

Mme le président. « Art. 35. — Est maintenue, jusqu'au 31 décembre 1963, l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage ». — (Adopté.)

« Art. 36. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 29 de la loi n° 59-1454 du 26 décembre 1959 portant loi de finances pour 1960 sont ainsi modifiées et complétées :

« 1963, 296.613.000 francs.

« 1964, 140 millions de francs.

« 1965, 80 millions de francs ». — (Adopté.)

[Après l'article 36.]

Mme le président. Par amendement n° 74, M. Yvon propose, après l'article 36, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« A l'article 19 du décret du 17 juin 1938, modifié par l'article 20 de la loi du 22 septembre 1948, les mots :

« a) A la veuve non divorcée ni séparée de corps, une rente viagère égale à 25 p. 100... », sont remplacés par les mots :

« a) A la veuve non divorcée ni séparée de corps, une rente viagère égale à 37,5 p. 100... ».

(Le reste sans changement.)

La parole est à M. Yvon.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. A la suite de différents entretiens que j'ai pu avoir avec les services compétents, tant du ministère des finances que du ministère des travaux publics, j'ai pensé que le moment était venu de proposer cette modification à la loi sur la caisse de prévoyance des marins français.

Ce n'est pas la première fois que je présente à l'examen du Sénat un tel texte. Le 21 décembre 1956, je m'étais déjà permis de rédiger un article qui tendait à modifier la loi sur les pensions de retraite des veuves de marins victimes d'accidents professionnels.

M. Filippi, qui se trouvait à l'époque à votre place, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, m'avait assuré qu'il examinerait lui-même le texte et qu'il donnerait son avis après avoir consulté les fonctionnaires du ministère de la marine marchande et le conseil supérieur des invalides, qui siège près l'établissement national des invalides de la marine.

Le 20 mars 1957, le conseil supérieur des invalides acceptait ce texte à l'unanimité et j'avais le plaisir de constater qu'il figurait intégralement dans le projet de loi de finances pour 1959.

Je pensais que puisqu'il émanait du Gouvernement il ne rencontrerait aucune opposition dans les assemblées et serait certainement adopté.

J'imagine qu'au moment où fut élaboré le budget de 1958, le Gouvernement avait déjà prévu les ressources qui devaient permettre de faire face à cette dépense nouvelle. Elle n'était d'ailleurs pas excessive car, si j'en juge par le procès-verbal que j'ai ici dans mon dossier et qui émane des services compétents de l'établissement national des invalides de la marine, elle était de l'ordre de 60 millions d'anciens francs.

Malheureusement, le budget de 1959 ne fut jamais voté par le Parlement. Vous en connaissez les raisons. Les événements du 13 mai 1958 firent que le budget fut promulgué par ordonnance. Autant ma joie fut grande de constater que mon texte figurait dans le projet de loi de finances, autant ma déception fut amère de constater qu'il ne se trouvait pas dans l'ordonnance promulguée.

J'ai donc présenté à la tribune du Sénat, au cours des années ultérieures, un certain nombre d'observations à ce sujet et je pensais que, cette année, mon amendement pourrait être adopté. A quoi tend-il ? Je l'ai développé déjà bien des fois. Mais vous me permettrez sans doute de le replacer, pour un instant, dans le contexte de la loi sur la prévoyance maritime.

L'article 19 du décret du 17 juin 1938 est ainsi libellé :

« Si l'accident professionnel est suivi de mort, une pension est servie aux personnes désignées ci-après, à partir du jour du décès, dans les conditions suivantes : a) à la veuve non divorcée, ni séparée de corps, une rente viagère égale à 25 p. 100 du salaire forfaitaire de la victime... »

Mon amendement tend à substituer au taux de 25 p. 100 celui de 37,5 p. 100. Pourquoi ? Parce que la loi du 20 septembre 1948, qui avait modifié profondément le régime des pensions des marins, avait fixé que « la pension de l'inscrit maritime prise à l'âge de cinquante ans était calculée sur vingt-cinq annuités, mais que, si ce marin prenait cette pension à cinquante ans, il lui était interdit de continuer l'exercice de sa profession. L'âge requis pour bénéficier de la pension était de cinquante-cinq ans calculé sur l'ensemble des annuités du marin avec un plafond de trente-sept annuités et demie.

Voilà le principe désormais fondamental en matière de pension d'inscrit maritime. Il faut l'âge requis de cinquante-cinq ans et justifier de trente-sept annuités et demie.

Dans la loi du 20 septembre 1948, on avait omis de modifier le régime des pensions des veuves. J'avais donc cru, quelques années plus tard, devoir apporter cette modification qui, à mon sens, s'impose.

L'amendement que je soumetts aujourd'hui au Sénat s'aligne sur le régime même des pensions et décide que la rente viagère qui sera payée à la veuve du marin victime d'un accident professionnel sera calculée en fonction de ces trente-sept annuités et demie, c'est-à-dire qu'elle sera égale à 37,5 p. 100 du salaire forfaitaire de la victime. Voilà les conditions dans lesquelles j'ai élaboré ce texte.

Je rappelle que les services compétents du ministère des travaux publics avaient donné un avis favorable, de même que les services des finances, puisqu'une telle disposition figurait dans la loi de finances de 1959. Le moment me paraît aujourd'hui venu de la voter.

Je ne veux pas ici évoquer la situation tragique des veuves d'inscrits maritimes. Il me suffirait, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous rappeler les drames de la mer qui se sont déroulés, il y a quelques semaines à peine. C'est ainsi qu'en novembre dernier le « Jeanne-Gougy », immatriculé à Dieppe, sombrait, faisant douze victimes et laissant six veuves et vingt-trois orphelins ; en janvier, à Concarneau, le chalutier « Vachic » disparaissait corps et bien, faisant dix victimes et laissant neuf veuves et vingt et un orphelins. En ce moment même, on a perdu tout espoir de retrouver le maquereautier « Kannouen », du port de Douarnenez, qui a sombré corps et biens, faisant quatorze victimes et laissant douze veuves et quarante et un orphelins.

Voilà, en trois mois, trente-six victimes de la mer qui laissent vingt-sept veuves et quatre-vingt-cinq orphelins. Cela me semble suffisant pour que le Sénat, et surtout les services du ministère des finances, adoptent l'amendement que j'ai eu l'honneur de défendre devant vous. (Applaudissements.)

Mme le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, la commission des finances, comme pour l'amendement précédent, n'a pas eu à connaître du texte déposé par M. Yvon, mais en fait elle le connaissait fort bien.

En tout cas, je désire confirmer ce qu'a dit notre collègue. En effet, j'ai personnellement partagé ses espoirs lorsque, en 1958, nous avons vu apparaître dans la loi de finances le texte qui permettait d'attribuer aux veuves des marins péris en mer en service commandé cette modeste retraite que M. Yvon réclame aujourd'hui. J'ai partagé également — et je ne suis pas le seul dans cette maison — la déception que nous avons éprouvée en constatant la disparition, dans le budget promulgué par voix d'ordonnance, de ce qui était prévu dans la loi de finances.

Je voudrais surtout insister sur un fait, tout en laissant le Sénat juge de se prononcer. Par une coïncidence liée à des circonstances particulièrement douloureuses, ce débat intervient le lendemain même du jour où le secrétaire général de la marine marchande, que je voudrais remercier ici, a adressé, par la voix de la radiodiffusion-télévision française, un appel particulièrement émouvant à ce pays pour que tous les Français de cœur apportent une modeste obole à cette caisse de secours, que nous connaissons bien ici et qui s'inquiète régulièrement du sort des familles des marins péris en mer.

Il serait indécent — je me permets de le dire très respectueusement à M. le secrétaire d'Etat au budget — que, pour une

somme aussi ridicule — on a parlé tout à l'heure de 600.000 francs 1963 — on vient opposer à cet amendement je ne sais quelle difficulté de procédure.

Ce que je voudrais obtenir, compte tenu de ce qui a été promis en 1958, compte tenu de l'unanimité qui pourrait se manifester dans cette enceinte, c'est que le texte de M. Yvon soit au moins voté par le Sénat afin qu'au cours de la navette le Gouvernement se trouve à même de proposer une mesure qui permette de régler définitivement ce problème.

Nous aurions ainsi le sentiment d'apporter, par ce vote du Sénat, une réponse à l'appel adressé hier soir à la radio par M. le secrétaire général.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je voudrais répondre aux rapporteurs en leur indiquant très clairement l'opinion du Gouvernement.

Celui-ci s'est montré d'autant moins hostile à la mesure en cause que, par ma bouche, il a clairement indiqué, à l'Assemblée nationale, son intention de faire droit à cette demande.

Il l'a cependant assortie d'une condition pour demeurer à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire. Cette condition consistait à dire : nous avons reçu un vœu qui a été exprimé par le conseil supérieur de l'E. N. I. M. et qui vise le recul de l'âge de la retraite des conchyliculteurs, selon le vœu exprimé d'ailleurs par la Cour des comptes.

Ce recul de l'âge de la retraite des conchyliculteurs — je le souligne solennellement — ne tendait pas du tout à porter atteinte, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, à l'âge de la retraite des marins allant en mer, dont la situation est totalement différente. On a parlé tout à l'heure de brèche qui serait ouverte. Il n'en est absolument pas question.

En revanche — je le répète — le vœu émis par le conseil supérieur de l'E. N. I. M., répondant au vœu de la Cour des comptes, avait pour but de clarifier ainsi la situation : il faut distinguer, d'un côté, les marins qui vont en haute mer et, de l'autre, les conchyliculteurs, dont la situation, tout à fait particulière et pénible d'ailleurs, n'a rien à voir avec la navigation proprement dite. Pour bien séparer ces régimes, nous proposons de retarder l'âge de la retraite des conchyliculteurs par un système particulier qui n'entrouve aucune brèche — je le répète encore — dans le régime général des retraites.

Je précise, au nom du Gouvernement, que la réduction des dépenses qui résulterait de cette opération permettrait le financement de la mesure concernant les veuves des marins péris en mer. (*Murmures à gauche et au centre gauche*). Je m'y engage d'autant plus qu'il s'agit là — je le dirai en terminant mon exposé — d'un domaine strictement réglementaire.

L'Assemblée nationale m'a fait une objection juridique et m'a opposé l'article 119 de son règlement. Cet article 119 stipule que, lorsqu'une commission spécialisée demande qu'un amendement du Gouvernement soit transformé en projet de loi et que l'avis conforme est donné par la commission des finances, de plein droit l'amendement du Gouvernement tombe et c'est un projet de loi qui doit intervenir.

Quel était le vœu exprimé par l'Assemblée nationale lorsqu'elle a invoqué l'article 119 ? Que le problème soit reconsidéré, et c'est là un vœu qui a été très largement exprimé au moment des débats non seulement de la marine marchande, mais également de la première partie de la loi de finances, lorsqu'ont été examinés les moyens d'alimenter le budget de l'E. N. I. M. Toute une série d'orateurs ont exprimé le désir de réformer de façon profonde le système des taxes perçues en faveur de l'E. N. I. M.

D'autre part, l'augmentation de la retraite des veuves des marins péris en mer constituerait une charge nouvelle pour le budget de l'E. N. I. M. et pose donc un problème de financement.

Le Gouvernement, du fait de l'application stricte de l'article 119, a dû retirer son texte et un projet de loi va être soumis au Parlement sur le problème en cause.

Dans le même temps, je dois dire à M. Yvon qu'un projet de décret préparé par le Gouvernement en faveur des veuves de marins péris en mer, retiendrait le taux de 30 p. 100 et non celui de 37,5 p. 100.

Voilà, mesdames, messieurs, la situation devant laquelle nous nous trouvons. Autrement dit, l'Assemblée nationale et vous-même allez être appelés — en application de l'article 119 — à connaître d'une proposition de loi sur l'E. N. I. M., son financement et certaines prestations, ce qui permettra au Gouvernement, à cette occasion, de confirmer sa position.

Je dois également opposer à M. Yvon un argument de recevabilité, après avoir, je crois, bien précisé ma pensée au fond. S'il n'y a aucune hostilité du Gouvernement sur le principe

de la revalorisation des pensions des veuves de marins, une telle mesure, depuis la Constitution de 1958, ressortit à l'évidence au domaine réglementaire ; par conséquent, l'article 41 serait éventuellement opposable à M. Yvon. Je réaffirme à ce dernier, en tout cas que dans le cadre du projet de loi auquel je viens de faire allusion, l'ensemble du problème qu'il a exposé pourra être réexaminé.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Yvon, pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'Etat, je retiens de la réponse que vous m'avez faite que le Gouvernement est disposé à commencer à faire droit à notre demande — c'était le début de votre propos...

M. Jean Bardol. Partiellement !

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Oui, partiellement !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. ... en accordant 30 p. 100.

Peut-être me rallierai-je à cette proposition, mais je tiens tout de même à répondre à certains arguments qui m'ont été opposés, selon lesquels l'impossibilité tiendrait au fait que le texte proposé par le Gouvernement à l'Assemblée nationale et modifiant le régime des pensions des ostréiculteurs et des conchyliculteurs n'avait pas été retenu.

En somme, monsieur le secrétaire d'Etat, si j'entends bien, vous seriez tout disposé à m'accorder je dirai presque le plein de ma demande, pour employer un langage que vous avez utilisé bien des fois dans d'autres enceintes.

Si nous acceptions ce texte pour ce qui concerne les conchyliculteurs, il vous permettrait d'obtenir des ressources qui viendraient en complément de la dépense qu'entraînerait inévitablement le vote de mon amendement.

M. André Dulin. C'est bien cela !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je vous réponds en invoquant les dispositions mêmes de l'ordonnance du 31 décembre 1958 qui a modifié profondément le régime des conchyliculteurs, car l'article 4 de la loi du 12 avril 1941 qui fixe les conditions d'attribution de la pension des inscrits maritimes stipule que désormais « l'entrée en jouissance est également toujours reportée à la cessation de l'activité, même si celle-ci est postérieure à cinquante-cinq ans, lorsqu'il s'agit de marins exerçant leur activité principale sur des navires effectuant actuellement leur parcours en amont de la limite de la mer dans les fleuves, rivières et canaux, ainsi que les ports et rades, sauf s'il s'agit de remorqueurs d'assistance ou de sauvetage ».

Que signifie ce texte ? Que les ostréiculteurs et les conchyliculteurs ne pourront obtenir leur pension au titre de la caisse des invalides de la marine que le jour où ils cesseront toute activité.

Or il n'est pas un ostréiculteur qui cesse son activité à cinquante-cinq ans, ni même à soixante-cinq ans, à moins qu'il ne transmette son affaire à l'un de ses fils et ne devienne son employé. D'ailleurs, là encore, il aurait une activité qu'il serait facile de contrôler, si bien que le bénéficiaire que vous entendez réaliser pour la caisse des invalides de la marine...

M. Lucien Grand. Se traduira par une perte !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. ... en fixant l'âge de la retraite à soixante ou soixante-cinq ans sera nul puisque aujourd'hui les intéressés n'ont droit à aucune retraite tant qu'ils travaillent.

De la sorte, je ne pense pas que vous puissiez utilement lier le sort des veuves des péris en mer à celui des ostréiculteurs dont l'âge de la retraite serait reporté à soixante ou à soixante-cinq ans, alors qu'aux termes de la législation actuellement en vigueur ils ne touchent pas de pension.

J'entend bien qu'il sera prochainement indispensable de revenir sur ces dispositions de l'article 4 de la loi du 12 avril 1941, modifiée le 31 décembre 1958, parce qu'il n'est pas concevable de maintenir la situation des ostréiculteurs ou des conchyliculteurs telle qu'elle ressort du texte actuellement en vigueur.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous supplie, en raison de ce problème social dont vous reconnaîtrez la valeur, de bien vouloir ne pas invoquer l'article 41. Vous ne l'avez d'ailleurs pas évoqué avec tellement d'énergie, puisque vous n'en avez fait état qu'éventuellement, ce qui revient à dire que vous êtes prêt à vous « laisser faire »... et, dans ce cas, je suis moi aussi tout disposé, en raison même des dispositions que le Gouvernement entend manifester, non pas dans l'immédiat mais prochainement puisque le texte va être déposé, à

modifier mon amendement et à ramener le taux de 37,5 p. 100 du salaire forfaitaire à 30 p. 100, taux du régime général. Nous verrons après ce qu'il est possible de faire.

Si donc vous voulez bien accepter dès aujourd'hui la modification de l'article 19 de la loi sur la Caisse de prévoyance, j'accepterai, moi, de modifier mon amendement comme je viens de l'indiquer. Vous avez déclaré bien des fois, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'année 1963 devait être l'année sociale; en acceptant ma requête, vous ferez le premier geste pour réaliser enfin une année sociale. (*Applaudissements.*)

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je suis désolé de ne pas pouvoir suivre M. Yvon, mais je me suis peut-être mal exprimé et je vais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure.

L'Assemblée nationale m'a dessaisi de ce problème. Elle veut, en effet, qu'il y ait un texte de loi réglant les problèmes de l'E. N. I. M., de telle sorte que si j'acceptais les propositions faites par M. Yvon — j'en comprends très bien la portée et l'intérêt, qui ne heurtent pas le Gouvernement, je le répète, puisque les 30 p. 100 qu'il demande, je les ai acceptés au nom du Gouvernement — l'Assemblée nationale continuerait à m'opposer sur le mode de financement proposé par le Gouvernement des articles de procédure et à demander qu'un projet de loi soit déposé devant le Parlement. Je m'incline donc devant la décision prise par l'Assemblée.

J'ajoute par ailleurs que le fait de retarder l'âge de la retraite se traduit, dans l'esprit du Gouvernement, par une économie. Peut-être avons-nous fait un mauvais calcul. Mais s'il en était ainsi, je pense que M. Yvon n'hésiterait pas à voter le recul de l'âge de la retraite des conchyliculteurs.

En tout cas, je vous indique, compte tenu des éléments dont je viens de vous parler, que je ne peux accepter l'amendement de M. Yvon et, cela d'autant moins que j'ai bien précisé à l'Assemblée nationale, comme à vous-même, qu'il s'agissait d'une question relevant du domaine réglementaire. Par conséquent je demande l'application de l'article 41.

Mme le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, je rappelle qu'aucune disposition analogue à celle que vous avez citée — l'article 119 de l'Assemblée nationale — n'existe dans le règlement du Sénat.

Cependant, l'article 41 ayant été opposé par le Gouvernement, il appartient à M. le président du Sénat de faire connaître son opinion sur la recevabilité ou non de l'amendement en discussion.

La suite de cette discussion est donc renvoyée à la séance de mardi après-midi.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je voudrais répondre à M. le secrétaire d'Etat qu'il ne s'agit pas de la même loi, la loi sur la caisse de retraite des marins...

Mme le président. Il ne peut plus y avoir de débat sur l'amendement, mais je vous donne la parole, monsieur le rapporteur pour avis, pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je m'excuse de revenir encore une fois sur ces textes. M. le secrétaire d'Etat vient de nous dire qu'à l'Assemblée nationale, nos collègues députés avaient décidé de renvoyer l'ensemble de la question à une étude complémentaire. Mais il s'agissait, dans l'esprit de l'Assemblée nationale, d'une modification à la loi du 12 avril 1941, car l'ordonnance du 31 décembre 1958 a modifié cette loi sur les

pensions des inscrits maritimes et sur la caisse des retraites des marins. Or, mon amendement n'a rien à voir avec la loi du 12 avril 1941. Il tend à modifier le décret-loi du 17 juin 1938 sur la caisse nationale de prévoyance, article 19. Il s'agit de textes totalement différents et, dans ces conditions, je ne crois pas que l'argument que vous avez invoqué à la suite du débat à l'Assemblée nationale puisse avoir une valeur quelconque ici. Mon amendement tend purement et simplement à apporter une modification à l'article 19 de la loi du 17 juin 1938, sans rapport aucun avec la loi sur les pensions de retraite des marins. (*Très bien! Très bien!*)

MM. Lucien Grand et André Dulin. Exactement.

M. Jean Bartol. Je demande la parole.

Mme le président. Je rappelle que le Gouvernement a opposé l'article 41 à l'amendement.

Le débat est donc clos. (*Protestations à l'extrême gauche.*)

M. André Dulin. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Mme le président. La parole est à M. André Dulin.

M. André Dulin. Vous avez dit que l'Assemblée nationale vous a demandé de déposer un projet de loi. J'ai en main un document de deux parlementaires appartenant à votre parti et représentant mon département qui me fait croire que l'amendement était retiré, parce qu'il n'était plus question de la retraite des conchyliculteurs. La question est grave.

Mme le président. Je rappelle que le débat est renvoyé à la séance de mardi après-midi.

— 5 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la deuxième séance publique de ce jour, à quinze heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée nationale (2^e partie : Moyens des services et dispositions spéciales), n^{os} 42 et 43 (1962-1963).

Rapatriés :

Article 41 du projet de loi.

Comptes spéciaux du Trésor :

Articles 21, 20, 23, 24 (§ II), 25, 26 (à l'exception des lignes « Prêts concernant les H. L. M. »), 55 *quinquies*, 55 *sexies* et 22 du projet de loi.

Services du Premier ministre :

II. — Information :

Articles 57 *ter* et 57 *quater* du projet de loi.

Articles de totalisation des crédits :

Articles 13 (état B), 14 (état C), 12, 18 et 19 du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

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

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.