

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1964, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VIII

Travaux publics et Transports.

PORTS MARITIMES

MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pautet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuill, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexes 26 et 28).
586 (tomes I et II, annexes XIV et XVI) et in-8° 101.
Sénat : 22 et 23 (tomes I, II et III, annexes 28 et 31) (1963-1964).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les ports maritimes.....	5
A. — Evolution du trafic.....	5
B. — Entretien et modernisation.....	6
II. — La marine marchande.....	8
A. — Situation générale.....	8
B. — Subvention aux lignes d'intérêt général.....	10
C. — La construction navale.....	11
D. — La pêche maritime.....	14
ANNEXES :	
I. — Evolution des taux de fret sur le marché du tramping.....	16
II. — Evolution de la flotte de commerce française sur l'Algérie.....	18
III. — Résultats d'exploitation du « <i>France</i> » en 1963.....	19

Mesdames, Messieurs,

Comme nous l'avons déjà fait précédemment, nous estimons plus logique d'examiner *dans le même fascicule* la situation des ports maritimes et de la marine marchande dont les activités sont éminemment complémentaires. Nous souhaiterions, d'ailleurs, pour les mêmes raisons, qu'il existât une meilleure coordination administrative et financière entre la direction ministérielle du Boulevard Saint-Germain, appelée à s'occuper des Ports et des Voies navigables, et le Secrétariat à la Marine Marchande de la Place Fontenoy.

I — LES PORTS MARITIMES

A. — Evolution du trafic.

Le trafic de nos ports maritimes qui s'était développé depuis 1957 au rythme relativement régulier de 4 % par an a fait, cette année, un bond spectaculaire qui le portera vraisemblablement à plus de 120 millions de tonnes, contre 103 millions en 1962.

Ce mouvement, essentiellement imputable à l'augmentation de 26 % du tonnage des marchandises débarquées, accuse le déséquilibre de notre commerce maritime où les importations atteignent, maintenant, en poids, trois fois le volume des exportations.

Un examen plus détaillé des chiffres fait apparaître la part prépondérante des hydrocarbures qui représentent à eux seuls près de 60 % de l'ensemble (contre 50 % en 1958) et plus de 70 % des entrées.

En dehors des pétroles, on a pu observer une hausse assez sensible du tonnage du charbon importé, mais il s'agit là d'une conséquence des rigueurs du dernier hiver.

Le tableau suivant montre comment ont évolué, depuis 1958, les trafics de nos principaux ports à l'exportation et à l'importation (en millions de tonnes).

Marchandises embarquées.

	1958	1959	1960	1961	1962
1. Marseille et annexes.....	8.387	8.593	8.789	9.293	8.518
2. Dunkerque.....	3.008	2.818	3.437	3.641	3.608
3. Le Havre.....	2.528	2.522	2.488	3.620	3.468
4. Rouen.....	2.407	2.287	2.542	3.574	2.863
5. Bordeaux.....	2.145	2.192	2.485	2.592	2.514
6. Nantes - Saint-Nazaire.....	1.214	1.177	1.472	1.596	1.775

Marchandises débarquées.

	1958	1959	1960	1961	1962
1. Marseille et annexes.....	14.986	15.155	16.151	18.203	20.208
2. Le Havre.....	13.602	13.739	14.139	16.449	17.765
3. Nantes - Saint-Nazaire.....	4.418	4.774	4.768	4.975	5.699
4. Dunkerque	5.125	4.317	4.884	4.984	5.579
5. Rouen et annexes.....	5.506	4.312	4.439	4.754	4.974
6. Bordeaux	2.633	2.703	3.006	3.229	3.477

L'importance des hydrocarbures dans les trafics de Marseille et du Havre explique la place prépondérante de ces deux ports et le fait que Dunkerque, au deuxième rang pour les exportations, se trouve relégué, pour les exportations, au 4^e rang.

Mais, bien qu'il soit difficile d'évaluer l'importance d'un port autrement que par son trafic, il est clair que le trafic d'hydrocarbures n'alimente pas une activité comparable à celle qu'engendre la manipulation des pondéreux et marchandises diverses.

Il est certain, par exemple, que le mouvement du port de Marseille, démesurément gonflé par le tonnage considérable d'hydrocarbures débarqué à Lavera donne une idée assez fautive de l'activité de ce port, moins importante en fait, aujourd'hui, qu'avant la dernière guerre.

B. — Entretien et modernisation.

En dépit du rôle économique important qu'ils jouent, les ports maritimes ne paraissent pas retenir suffisamment l'attention des Pouvoirs publics. Les crédits d'entretien et de modernisation qui leur sont affectés restent, en effet, stationnaires depuis deux ans en dépit de l'augmentation du coût des travaux.

Ainsi, un secteur qui s'était signalé par le retard qu'il avait pris pendant les années d'exécution du III^e Plan se trouve à nouveau négligé.

Cette insuffisance des crédits est particulièrement préjudiciable aux ports secondaires qui doivent se partager le tiers du crédit total, les réalisations intéressant Dunkerque, Rouen, Marseille et La Pallice en absorbant l'essentiel.

Nous n'ignorons pas que *la France souffre d'avoir 108 ports alors que ses voisins belge, hollandais et allemand n'en possèdent chacun que quelques-uns*, mais nous savons que, pour certaines régions mal desservies par la route et le rail, pauvres de plus en matières premières, une porte ouverte sur la mer constitue l'unique possibilité de création d'une industrie.

D'autre part, si l'existence de bateaux de tonnage relativement faible a permis jusqu'ici, dans des conditions raisonnables de rentabilité, l'aménagement de rades artificielles ou de chenaux d'accès à proximité des zones industrielles, la tendance actuelle de la construction maritime, qui s'oriente vers les navires marchands de 50.000 et 100.000 tonneaux, rend tout leur intérêt aux ports naturels en eau profonde, beaucoup moins coûteux à entretenir.

Pour ces deux raisons et dans le souci de freiner la désertion déjà amorcée de l'Ouest français, il serait utile, à notre avis, *d'implanter dans un port de l'Atlantique un complexe sidérurgique analogue à celui qui vient d'être édifié à Dunkerque*. Les raisons que l'on nous a objectées, relatives à l'absence d'arrière-pays, n'ont pas paru déterminantes aux Italiens lorsqu'ils ont entrepris de créer à Tarente, au cœur d'une région particulièrement déshéritée, un établissement sidérurgique des plus modernes.

Les dépenses considérables qu'entraînent la concentration industrielle dans les domaines des transports, de la construction et de l'enseignement, pour ne citer que les plus importants, devraient faire réfléchir à un tel projet tous ceux qui souhaitent un développement plus harmonieux de notre pays.

II. — LA MARINE MARCHANDE

Dans un budget dont la progression générale est de 9 % environ, les crédits de la Marine marchande sont les seuls à marquer une légère diminution. Celle-ci est due, essentiellement, à une réduction importante de l'aide à la construction navale, et de la subvention accordée à l'armement naval.

Ces mesures sont compensées, en partie, par un relèvement des dépenses de personnel et de matériel, l'augmentation de la subvention aux Compagnies Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes et, enfin, seule mesure vraiment nouvelle de ce budget, par l'octroi d'un crédit supplémentaire de 5 millions au titre de l'aide à la pêche et de l'adaptation de l'industrie du poisson.

Nous limiterons, cette année, notre étude à l'examen de la situation générale de notre Marine marchande, au problème de la construction navale et à la situation de nos pêches maritimes.

A. — Situation générale de la Marine marchande française.

Bien que le trafic maritime continue à s'accroître régulièrement, la crise de l'armement continue. En effet, la reprise des frets qui s'est manifestée depuis le début de 1963, en raison des besoins en combustibles consécutifs à un hiver particulièrement rigoureux et des achats massifs de blé des pays de l'Est, apparaît encore bien précaire et n'intéresse d'ailleurs qu'une catégorie limitée de produits et de navires (cf. annexe I).

L'armement français avait, jusqu'ici, relativement moins souffert que les autres de cette conjoncture internationale du fait, en particulier, de l'activité de nos transports maritimes en Méditerranée et sur la côte d'Afrique. Ainsi, le chiffre d'affaires de notre armement avait pu se maintenir, en 1962, au même niveau que l'année précédente et le tonnage de navires français désarmés était resté à un niveau relativement faible, soit 162.000 tonneaux sur 5.050.000.

Malheureusement, un certain nombre d'éléments qui nous sont propres viennent aujourd'hui peser sur le trafic maritime français.

En premier lieu, l'accession de nos anciennes colonies africaines à l'indépendance nous retire progressivement le trafic

« protégé » dont nous avons longtemps bénéficié. A cette situation s'ajoute, en ce qui concerne l'Algérie, la réduction d'activité due à la cessation du conflit et au départ massif de nos compatriotes qui alimentaient un important mouvement de passagers et de fret.

De plus, pour notre flotte pétrolière, le fait de se ravitailler en partie à Bougie et non plus dans les ports du Golfe Persique se traduit par une réduction sensible de la durée des voyages.

D'autre part, sur le plan international, où une concurrence inorganisée tend à se substituer à la réglementation des « conférences », un certain nombre de pays prennent des mesures pour protéger leur armement et relever le pourcentage de leur pavillon dans leur commerce maritime, tandis que les Etats-Unis, par le « Bonner Act » de 1961, cherchent à contrôler les frets à leur profit.

Ces nombreux éléments, auxquels viennent s'ajouter l'aggravation de charges sociales déjà très lourdes, expliquent les difficultés financières que connaissent aujourd'hui nos compagnies subventionnées ou non.

Cependant, l'accroissement continu de notre commerce maritime devrait permettre à nos armateurs de redresser leur situation en accroissant tout d'abord leur participation à ce trafic, à l'importation comme à l'exportation.

Si, en effet, le pourcentage moyen du pavillon français apparaît encore assez satisfaisant, il s'agit là d'une moyenne qui cache des différences très importantes.

Voici, par exemple, quelques chiffres relatifs à la part de notre pavillon pour certains produits :

Importations (1961).

	ZONE FRANC	ETRANGER
Pétrole	92 %	66 %
Charbon	91 %	79 %
Pondéreux	78 %	17,2 %
Marchandises diverses.....	75 %	14,1 %

Exportations.

	ZONE FRANC	ETRANGER
Pétrole	97 %	6 %
Pondéreux	100 %	62 %
Marchandises diverses.....	74 %	16,5 %

Au total, en 1961, tous les chargements rassemblés sous la rubrique « marchandises diverses » ne sont entrés qu'une fois sur sept dans nos ports et n'en sont sortis qu'une fois sur six sous pavillon national.

De telles constatations montrent *l'intérêt d'une certaine conversion de notre flotte de commerce* lui permettant, en particulier, de s'adapter à certains frets jusqu'ici négligés et d'améliorer sa part dans les relations avec l'étranger tombée, rappelons-le, entre 1959 et 1962, de 68 à 63,6 % à l'importation, et de 57 % à 42 % à l'exportation.

B. — Subvention aux lignes d'intérêt général.

Compte tenu du climat que nous venons de décrire, nous avons la surprise de trouver dans le budget *deux mesures* qui apparaissent contradictoires : d'une part, un relèvement de la subvention aux Compagnies Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes pour leurs lignes d'intérêt général, d'autre part, une diminution de l'aide à l'armement.

1° Subventions aux Compagnies maritimes.

Le crédit total prévu pour les **Compagnies maritimes**, y compris la subvention à la ligne de Corse, se présente en augmentation de 4 millions par rapport à la dotation inscrite au budget de 1963, soit 102,5 millions contre 98,5. Mais la différence réelle sera moitié moindre, car la dotation budgétaire de 1963, qui s'est révélée insuffisante pour couvrir le déficit, devra être complétée jusqu'à concurrence du plafond prévu qui était, rappelons-le, de 51 millions pour la Compagnie Générale Transatlantique, et de 43 millions pour les Messageries Maritimes.

En fait, l'augmentation de 2 millions constatée cette année résulte donc essentiellement du relèvement de la subvention à la Compagnie Générale Transatlantique qui avait été décidé par un avenant dès 1962.

2° Aide à l'armement.

L'allocation compensatrice accordée à l'armement est ramenée de 39 à 35 millions. Pour justifier cette réduction, le Gouvernement fait état de l'amélioration du marché des frets. Or, comme nous l'avons indiqué plus haut, cette situation apparaît purement accidentelle et risque d'être limitée dans le temps. D'autre part, cette évolution favorable, due aux rigueurs de l'hiver dernier et aux récoltes catastrophiques de cette année dans les pays de l'Est, n'intéresse guère que les combustibles et les grains et nous pouvons indiquer, à titre d'exemple, que les frets concernant les minerais sont restés au niveau le plus bas. En réalité, l'amélioration actuelle risque fort de n'être qu'un court répit, sa cause essentielle, c'est-à-dire le trop grand nombre de bateaux en service par rapport aux besoins, n'ayant pas cessé de peser sur le Marché.

Nous demandons donc très instamment au Gouvernement de *reviser sa position* en se souvenant que le volume primitif de l'aide instituée en 1961 avait été fixé à 50 millions en « année pleine ».

*
* *

En conclusion de ce chapitre, nous estimons qu'il n'est pas inutile de rappeler qu'une marine marchande moderne et dynamique, apte à affronter dans les conditions les plus favorables la concurrence internationale, constitue à la fois une appréciable source de devises, un élément de rayonnement de la France à l'étranger et l'une des meilleures garanties de notre indépendance vis-à-vis de nos clients et de nos fournisseurs d'au-delà des mers.

C. — La construction navale.

1° La crise de la construction navale.

La crise de la construction navale s'est encore aggravée en 1963. Cependant, cette situation n'apparaît pas encore dans le niveau de production de l'année en cours qui reste assez élevé en raison des commandes anciennes.

Les tableaux suivants font clairement ressortir cette différence entre volumes des travaux et des commandes.

1. — **Activité des chantiers.**

	1960	1961	1962	1963
Livraisons (tonneaux bruts)	438.000	525.000	538.000	480.000
Mises sur cale (tonneaux bruts)	480.000	455.000	454.000	460.000
Production (en tonneaux compensés)	406.000	402.000	399.000	345.000

N. B. — La notion de « tonneau compensé » tient compte du nombre d'heures de travail et du coût de construction. Cette unité nouvelle s'obtient en affectant le tonneau brut d'un coefficient variable allant de 0,5 pour les pétroliers à 2 pour les paquebots.

2. — **Carnet de commandes.**

(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

	1960	1961	1962	1963
Carnet de commandes au 1 ^{er} janvier	1.517	1.528	1.647	1.233
Commandes prises en cours d'année	449	644	124	»
dont :				
Armateurs français	117	214	61	»
Armateurs étrangers	332	430	63	»

Ces chiffres font apparaître *la chute brutale des commandes à partir de 1962*. Quant à l'exercice 1963, il se présente sous un jour moins favorable encore puisque, fin avril 1963, les chantiers français n'avaient encore reçu aucune commande de grand navire depuis dix mois !

Enfin, pour donner un tableau complet de la situation, il convient d'indiquer que le volume des travaux effectués pour la marine militaire, qui avait atteint 27 % en 1955, est aujourd'hui tombé à moins de 4 %.

Le léger raffermissement des frets enregistré depuis le début de l'année permet d'espérer que cette situation ne se détériorera pas davantage mais, quoi qu'il en soit, des commandes éventuelles

ne pourraient avoir d'incidence immédiate et les chantiers devront poursuivre activement une reconversion déjà réalisée à plus de 25 % pour plusieurs d'entre eux.

Cette nécessaire adaptation à une situation difficile aura sur le volume de la main-d'œuvre une incidence d'autant plus lourde que l'augmentation constante de la productivité permettait déjà aux chantiers, au meilleur moment de leur activité, de réduire leurs effectifs.

2° *L'aide à la construction navale.*

Les crédits d'aide à la construction navale subissent une réduction de l'ordre de 28 % en autorisations de programme (212,5 millions contre 296,5) et de 18 % en crédits de paiement (245 contre 299).

Il n'est pas superflu de rappeler à ce propos que, dans sa conception première, l'aide à la construction navale ne constituait pas une subvention proprement dite, mais en quelque sorte *une participation aux frais* ayant pour objet de permettre aux chantiers de produire au prix de revient international (notion, nous le reconnaissons, assez artificielle). Ainsi conçu, le crédit inscrit à ce titre serait strictement proportionnel au volume des commandes et des travaux et traduirait exactement leur évolution. Mais le Gouvernement a très justement mesuré les conséquences particulièrement graves qu'aurait, pour certaines régions de France déjà deshéritées, la disparition d'une activité industrielle employant une main-d'œuvre hautement qualifiée, et une part croissante de l'aide est affectée à la reconversion des chantiers vers des activités analogues telles que la grosse chaudronnerie ou la construction métallique.

Votre Commission, soucieuse du déséquilibre économique qui ne cesse de s'affirmer, en raison même de l'expansion, entre l'Est et l'Ouest de la France, et consciente du fait que les principaux chantiers navals sont précisément implantés dans des régions défavorisées, souhaite que le Gouvernement consacre à la reconversion des chantiers l'essentiel des crédits que la crise de la construction navale lui permet, en quelque sorte, d'économiser.

Dans cette optique, une modification du caractère juridique de l'aide apparaît d'autant plus indispensable que les dispositions mêmes du Traité de Rome nous font obligation de renoncer à toute formule de soutien aussi direct à l'exportation.

D. — La pêche maritime.

Activité présentant une certaine analogie avec l'agriculture, la pêche doit être examinée sur le plan de la production et de la commercialisation.

A ce double point de vue, nous nous devons de signaler l'effort très important consenti par le Gouvernement qui consacre cette année un crédit supplémentaire de cinq millions à la modernisation des moyens et à l'amélioration des circuits de distribution.

Les pouvoirs publics marquent ainsi, pour la première fois depuis longtemps, l'intérêt qu'ils portent à un secteur jusqu'ici fort négligé. Ce changement d'attitude est d'autant plus heureux que la pêche se heurte aujourd'hui à un certain nombre de difficultés tenant à l'appauvrissement des eaux européennes, à la réglementation des zones de pêche et à la concurrence très sévère qui se développe en raison de la libéralisation progressive des échanges affectant un secteur jusqu'ici fortement protégé.

1. — *L'appauvrissement des fonds voisins* pose des problèmes d'autant plus délicats qu'une partie importante de notre flotte adaptée à la pêche côtière comprend peu d'unités importantes. La reconversion qu'impose la situation actuelle nécessite un effort financier que peu d'armateurs et *a fortiori* d'artisans sont à même de faire. Elle se heurte également, sur le plan social, à des habitudes très tenaces de marins qui acceptent très difficilement une modification au rythme de leurs congés. Or, force nous est d'envisager à la fois la construction de navires de 1.000 à 2.000 tonneaux et l'allongement des campagnes de pêche qui ne dépassent pas, dans la majorité des cas, une quinzaine de jours.

Quoi qu'il en soit, le Département des pêches maritimes cherche actuellement à regrouper les armateurs et à les orienter vers la construction en série de navires types en mettant à leur disposition un système de crédit à long terme. Il s'efforce également, sur le plan national et international, de remédier à l'appauvrissement des fonds par la réglementation du chalutage dans les eaux françaises et la définition des zones réservées en Atlantique du Nord-Est et dans le Golfe de Gascogne.

Malheureusement, *les mesures d'extension des eaux territoriales et des zones de pêche* prises par la Norvège, le Danemark,

le Canada et la Grande-Bretagne viennent encore limiter les possibilités de recherche du poisson à proximité de nos ports. Nous espérons que le Gouvernement pourra obtenir certains accommodements de la part de nos partenaires à l'occasion de la conférence qui doit s'ouvrir à Londres le 3 décembre prochain.

2. — Sur le plan de *l'organisation des marchés*, le Gouvernement a jugé bon, et nous nous en félicitons, de faire confiance à l'organisation professionnelle existante et de limiter son action à quelques poissons dont l'offre et la demande étaient particulièrement inadaptées l'une à l'autre, notamment la morue, le thon et la sardine.

Nous ne reviendrons pas sur le détail de ce plan qui a été remarquablement développé à l'Assemblée Nationale par notre collègue M. Bayle, rapporteur pour avis de la Commission de la Production et des Echanges. Cependant, votre Commission rappelle qu'elle a constamment insisté sur *l'insuffisance de notre équipement en installations frigorifiques et en matériel de transport sous température dirigée*, carence qui nuit en particulier au développement de la vente des produits surgelés si répandus chez nos voisins européens et, en général, à la consommation des produits de la mer qui reste très faible dans les régions continentales de notre pays.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1964, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant les ports maritimes et la marine marchande.

ANNEXE I

Evolution des taux de fret sur le marché du tramping.
(d'après les indices de la British Chamber of Shipping).

	CHARBON	GRAIN	MINERAI	INDICE général au voyage.
1954	123,3	121,0	118,4	116,0
1955	180,4	187,5	156,1	172,1
1956	221,0	244,0	188,2	121,6 (1)
1957	170,4	156,3	149,6	151,9
1958	79,8	90,6	97,2	90,4
1959	93,3	93,3	96,9	96,3
1960	100,0	100,0	100,0	100,0
1961	110,4	106,2	100,2	106,8
1962	82,9	90,0	77,0	89,1
1963 :				
Janvier	86,4	95,4	78,0	93,1
Février	85,1	97,1	81,7	94,1
Mars	89,4	102,3	86,7	97,5
Avril	89,3	102,5	95,4	100,7
Mai	97,3	115,7	99,9	109,9
Juin	96,3	103,8	96,9	105,9
Juillet	89,0	103,6	84,1	101,1
Août	97,0	108,9	93,6	104,8
Septembre	98,7	124,3	90,3	110,4

Au cours du mois d'octobre, et par suite notamment de l'intensification des achats de céréales des pays de l'Est, les taux de fret ont marqué une nouvelle et très sensible hausse sans atteindre pour autant les niveaux de la fin de l'année 1956 (point culminant de Suez).

(1) Les chiffres en italique correspondent aux valeurs les plus basses atteintes.

On trouvera ci-dessous l'évolution des taux au voyage pour les grains du Golfe vers le Continent et des charbons d'Hampton Roads sur le Continent européen, au début et à la fin d'octobre, ainsi que le maximum atteint pendant la crise de Suez (novembre-décembre 1956).

	Début octobre.	Fin octobre.	Maximum atteint fin 1956.
Grains	5 à 5,50 \$	8,50 \$	19,50 \$
Charbons	27/	40/	107/

Il y a lieu de remarquer que :

1) Les taux les plus élevés sont encore très inférieurs à ceux des années 1956-1957 et ceux des minerais sont restés particulièrement bas, puisqu'ils étaient encore fin septembre bien au-dessous du niveau de l'année 1960.

2) Les taux de fret, malgré leur hausse récente, sont loin d'avoir rattrapé l'évolution du coût d'exploitation puisque, pour s'en tenir à une statistique de la Fédération des Armateurs allemands, l'indice des dépenses de personnel pour la navigation de tramping au long cours, est passé de 100 en 1952 à 144 en 1956 et 198 actuellement. Les frais d'entretien ont augmenté pour leur part de 30 % au cours de la même période.

Evolution du prix de Liberty Ships sur le marché des navires d'occasion.

Prix en livres.

Décembre 1956.....	670.000 maximum.	Janvier 1963.....	38.500
Janvier 1958.....	220.000	Avril/juin 1963.....	46.000
Janvier 1960.....	70/90.000	Septembre 1963.....	60/66.000
Janvier 1961.....	76.000	Octobre 1963.....	90/95.000
Janvier 1962.....	85/90.000		

ANNEXE II

Evolution de la flotte de commerce française en service régulier
entre la France et l'Algérie du 1^{er} octobre 1962 au 1^{er} octobre 1963.

	NOMBRE	EQUIPAGE total.	TONNAGE de jauge.
Navires vendus depuis le 1 ^{er} octobre 1962.....	12	516	39.165
Navires utilisés sur d'autres trafics....	20	515	41.097
Navires désarmés par manque d'emploi.	21	677	74.004
Total	53	1.708	154.266

ANNEXE III

RESULTATS D'EXPLOITATION DU PAQUEBOT « FRANCE » EN 1963

A. — Résultats connus au 22 octobre 1963.

Sur la ligne de New York, *France* a accompli, à ce jour, quinze voyages aller et retour, contre dix-sept voyages au cours de la période correspondante de l'année précédente.

Les résultats ont été les suivants :

	PREMIERE classe.	CLASSE touriste.	TOTAL	COEFFICIENT de remplissage.
1962. — 17 voyages A/R.....	17.109	35.589	52.698	83 %
1963. — 15 voyages A/R.....	13.375	39.024	52.397	91 %

Deux faits soulignent combien le succès remporté par notre paquebot s'est trouvé confirmé en 1963 :

— en 15 voyages « France » a transporté presque autant de passagers en 1963 qu'au cours de 17 voyages en 1962, l'augmentation des passagers de classe touriste compensant la diminution des passagers de première classe ;

— le coefficient moyen de remplissage était de 83 % en 1962 ; il a été de 91 % en 1963 (86,3 % en première classe et 93 % en classe touriste).

De plus, 1.622 passagers de longs cours ont été transportés au cours d'une croisière vers Rio et d'un voyage aux Caraïbes.

Au total, au 22 octobre 1963, 54.019 passagers ont été transportés par le paquebot « France » au cours de cet exercice.

B. — Prévisions pour l'exercice en cours.

a) Sur le plan commercial.

Les engagements actuellement enregistrés permettent de prévoir d'excellents résultats pour les prochains voyages.

En tenant compte de ces engagements, il est possible d'évaluer à 65.000 environ le nombre de passagers transportés par le paquebot « France » au cours de l'exercice 1963 pour 19 voyages aller et retour sur la ligne de New York, les deux croisières du début de l'année, dont les résultats ont été indiqués ci-dessus, et une troisième croisière de fin d'année en mer Caraïbe, pour laquelle le nombre de demandes dépasse déjà celui des places disponibles.

b) *Sur le plan financier.*

Les recettes totales seront, selon les prévisions, sensiblement analogues à celles de l'an dernier et permettront de couvrir les dépenses d'exploitation du navire, ses amortissements et une part des frais généraux de la Compagnie imputés au navire, sans doute moins importante qu'en 1962 du fait de l'accroissement des charges pesant sur l'exploitation et notamment des dépenses d'équipage.

C. — **Perspectives pour 1964.**

L'horaire du paquebot prévoit 20 voyages réguliers sur la ligne de New York et trois croisières : la première aura lieu au départ du Havre du 4 au 16 février et conduira le paquebot aux Iles Canaries et à Dakar avec escale à Lisbonne, les deux suivantes ayant lieu au départ de New York en mer Caraïbe, respectivement du 26 février au 10 mars et du 12 au 28 mars.

Sur la ligne de New York, compte tenu de l'extension continue du marché des passages transatlantiques (aussi bien d'ailleurs maintenant du côté européen que du côté américain, à la suite des encouragements apportés officiellement par les Autorités américaines aux voyages vers les Etats-Unis) et du maintien de la cote très élevée de notre paquebot « France », les perspectives de trafic restent très favorables. La seule préoccupation, partagée par l'ensemble des Compagnies maritimes, concerne évidemment la menace de baisse de tarifs de la part des compagnies aériennes.

En ce qui concerne les croisières, les engagements actuellement enregistrés laissent augurer très favorablement de leur succès.