

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1967, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VII

Equipement.

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, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Joseph Yvon, N...*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 19), 2053 (tomes VII et X) et in-8° 567.

Sénat : 24 et 25 (tomes I, II et III, annexe 19) (1966-1967).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les ports maritimes.....	6
A. — Le trafic portuaire.....	6
B. — Entretien et modernisation.....	9
C. — Ports de plaisance et de pêche.....	10
D. — Création d'un port pétrolier relais.....	10
II. — La marine marchande.....	12
A. — Physionomie du commerce maritime de la France.....	12
B. — Situation et perspectives de la flotte française.....	13
C. — Activité générale de notre armement.....	15
D. — Situation de nos principales compagnies maritimes.....	17
E. — L'aide à l'armement naval.....	29
F. — La construction navale.....	30
III. — Observations de la Commission.....	33

Mesdames, Messieurs,

Laissant à votre Commission des Finances le soin de faire une analyse complète des crédits des Ports maritimes et de la Marine marchande, nous ferons porter notre étude sur les principaux problèmes concernant ces activités.

I. — LES PORTS MARITIMES

A. — Le trafic portuaire.

1° RÉSULTATS OBTENUS EN 1965

Le trafic portuaire avait atteint, en 1965, le chiffre de 141,2 millions de tonnes pour les marchandises et de 6.553.792 unités pour les passagers.

Ce trafic se présentait comme suit :

	ENTREES	SORTIES	TOTAUX
1° Nombre de navires (unités).....	78.402	78.392	(1) 156.794
2° Jauge des navires (tonneaux de jauge nette)	127.718.747	127.845.104	255.563.851
3° Passagers :			
Grande navigation (unités).....	214.987	173.679	363.855
Moyenne navigation (unités).....	2.662.103	2.743.362	5.405.465
Navigation côtière (unités).....	381.870	377.791	(2) 759.661
4° Marchandises (tonnes) (pêche non comprise)	119.066.697	28.518.242	147.584.939
5° Pêche :			
Poids (tonnes).....	494.056	»	494.056
Valeur (francs).....	826.360.470	»	826.360.470

(1) Non compris les navires de pêche.

(2) Non compris le petit cabotage.

En ce qui concerne les marchandises, nous noterons comme l'an passé que les entrées : 119 millions de tonnes l'emportent largement sur les sorties : 28.518.000 tonnes.

Par ailleurs, l'augmentation très sensible du volume des chargements et déchargements est due à nouveau pour l'essentiel aux hydrocarbures bruts et raffinés dont la situation est la suivante aux entrées et sorties :

— Hydrocarbures bruts :

Entrées : 76.448.841 tonnes.

Sorties : 3.250 tonnes.

— Hydrocarbures raffinés :

Entrées : 12.233.130 tonnes.

Sorties : 11.910.181 tonnes.

Au total, la part des carburants s'élève donc à 75 % aux entrées et 41 % aux sorties.

La prééminence des six grands ports autonomes s'est encore affirmée avec une participation de 86,25 % à notre trafic maritime de marchandises.

La comparaison établie ci-dessous, entre 1964 et 1965, pour nos douze principaux établissements maritimes montre que l'évolution de l'activité de ceux-ci a été assez inégale, les progrès essentiels ayant été réalisés par Marseille, Dunkerque et Nantes.

	1964	1965
Marseille	47.188.398 t	56.223.000 t
Le Havre.....	27.136.809 t	28.036.000 t
Dunkerque	13.859.880 t	16.281.173 t
Nantes—Saint-Nazaire	9.720.612 t	10.619.000 t
Rouen	11.091.269 t	10.573.000 t
Bordeaux	7.086.361 t	7.313.519 t
Sète	4.048.253 t	3.629.730 t
La Rochelle.....	2.300.151 t	2.406.849 t
Caen	2.485.601 t	2.205.120 t
Bayonne	2.300.047 t	1.863.130 t
Boulogne	1.613.765 t	1.530.273 t
Brest	1.594.000 t	1.208.983 t

On notera que Nantes—Saint-Nazaire a ravi à Rouen la 4^e place, tandis que La Rochelle dépassait Caen en recul sensible.

Nous observerons de plus qu'en excluant les hydrocarbures, on obtiendrait un classement sensiblement différent où Dunkerque arriverait en tête avec 8.650.000 tonnes devant Rouen : 7.350.000, Marseille n'occupant que la 3^e place avec un peu plus de 6 millions.

Par ailleurs, le trafic réalisé par les grands ports du continent européen a évolué comme suit :

	1964	1965
Rotterdam	113.600.000 t	122.700.000 t
Anvers	53.328.441 t	59.440.000 t
Hambourg	35.400.000 t	35.267.000 t
Gênes	32.300.000 t	34.038.000 t

Pour les passagers, une légère amélioration peut être constatée : + 2,5 %, le nombre des voyageurs passant de 5.616.000 à 5.769.000 pour la grande et moyenne navigation. Le trafic à travers la Manche joue dans ce domaine un rôle important avec près de 4 millions de passagers contre 3,6 en 1964. La progression constatée intéresse plus particulièrement nos ports de Calais, Dieppe, Le Havre et Cherbourg pour lesquels le mouvement des voyageurs a évolué comme suit :

	1964	1965
Calais	1.570.000	1.741.000
Dieppe	390.000	433.000
Le Havre	80.000	180.000
Cherbourg	147.000	207.000

En revanche, le trafic avec la Corse est resté sensiblement stationnaire au niveau de 540.000 passagers.

Enfin, le trafic de grande navigation a souffert notamment de la diminution du nombre des passagers maritimes sur l'Atlantique, diminution imputable essentiellement à la concurrence aérienne.

2° PRÉVISIONS POUR 1966

Le développement du trafic s'est poursuivi à un rythme un peu plus lent que précédemment mais la progression reste importante ; les résultats connus pour les sept premiers mois de cette année, 92.600.000 tonnes contre 87.100.000 tonnes en 1965, permettent, en effet, d'escompter que le chiffre de 160 millions de tonnes sera notablement dépassé.

B. — Entretien et modernisation.

1° ENTRETIEN ET FONCTIONNEMENT

a) *Entretien* :

Les crédits d'entretien apparaissent en augmentation de 16 % avec 20.360.000 F en 1967 contre 17.540.000 F pour l'exercice précédent. Ce relèvement des dotations doit permettre de mettre à la charge de l'Etat certaines dépenses pour lesquelles des contributions étaient demandées à plusieurs chambres de commerce, telles que celles de Boulogne-sur-Mer et de la Pointe des Galets, à la Réunion.

Votre Commission se félicite de cette remise en ordre, car il lui était apparu anormal que certaines collectivités soient, en fait, mises dans l'obligation de financer des travaux intéressant — par exemple l'aménagement des accès maritimes — alors que ces opérations incombent normalement à l'Etat.

2° *Equipement* :

Les ports qui avaient été quelque peu négligés jusqu'à l'an dernier bénéficient cette fois d'un important effort de modernisation puisque les crédits d'équipement prévus pour l'exercice à venir atteignent 217 millions de francs contre 174.750.000 en 1966 (1). Nous constatons donc avec satisfaction une augmentation de dotation de l'ordre de 25 %.

Si l'on tient compte des réévaluations d'opérations en cours, l'effort de l'Etat pour les opérations nouvelles atteint 203.100.000 francs contre 160.900.000 en 1966 (+ 26 %).

En ajoutant à ces crédits d'engagement le montant des fonds de concours, on arrive pour *les travaux neufs* à un total de 294 millions marquant une progression de 26, 7 %.

La part faite par l'Etat aux ports autonomes est évidemment prépondérante : plus de 80 %, mais les « autres » ports voient cependant leur dotation majorée dans une proportion très importante et leur part relative s'en trouve sensiblement relevée.

(1) Compte tenu des crédits supplémentaires accordés en cours d'année.

Tout en reconnaissant qu'un effort particulier va ainsi être entrepris pour améliorer nos établissements maritimes, votre Commission rappelle que les crédits prévus restent inférieurs aux prévisions du Plan et que le retard pris sera, dès la fin de 1967, de l'ordre de 5,5 %.

C. — Ports de plaisance et de pêche.

1° PORTS DE PLAISANCE

Une distinction est intervenue cette année dans la présentation budgétaire, les dotations figurant à deux chapitres différents, selon qu'il s'agit de travaux exécutés par l'Etat ou entrepris avec l'aide de l'Etat.

Quoi qu'il en soit, le montant des crédits apparaît en léger recul avec 8 millions d'autorisations de programme contre 8.500.000 en 1966.

Il convient, toutefois, de signaler qu'en raison de transferts d'autres budgets et d'apports du Fonds d'aménagement du territoire, les sommes réellement affectées aux ports de plaisance ont été de 14.940.000 francs en 1966. Il est donc permis de penser que les communautés gestionnaires des ports de plaisance bénéficieront par la même voie de crédits supplémentaires importants au cours de l'exercice à venir.

2° PORTS DE PÊCHE

Votre Commission s'étonne de trouver sous cette rubrique un crédit de programme inférieur à celui de l'an dernier, alors qu'en 1966 les sommes prévues étaient déjà insuffisantes.

D. — Création nécessaire d'un « port pétrolier relais ».

La recherche de prix de revient de transport toujours plus bas a conduit, on le sait, les armateurs à construire des pétroliers géants dont le port en lourd atteint déjà, pour le plus important, 200.000 tonnes. Dans un an ou 18 mois, sortiront des chantiers japonais les six navires de 276.000 tonnes commandés par la Gulf Oil Company et on annonce pour bientôt la construction de tankers de 350, voire 400.000 tonnes. L'utilisation de navires de tels tonnages se heurte à de nombreuses difficultés parmi lesquelles, en premier lieu, la

profondeur de l'eau puisque celle-ci doit être de l'ordre de 18 à 20 mètres. Ceci interdit, en particulier, à ces navires l'accès des plus grands ports européens : Rotterdam, Londres et Anvers.

L'apparition de tels navires offre donc une chance nouvelle aux établissements maritimes en eau profonde de la façade atlantique jusqu'ici défavorisés par leur éloignement des centres industriels. Si, en effet, ces pétroliers géants ne peuvent livrer directement leurs cargaisons aux grandes raffineries installées aux bouches des principaux fleuves européens, ils devront les déverser dans des pétroliers de moindre importance ou dans des citernes servant, en quelque sorte, de relais pour les approvisionnements.

La réalisation de telles opérations ne pourra se faire que dans une vaste rade en eau profonde et bien abritée. La situation géographique et le site de Brest nous paraissent réunir excellemment toutes ces conditions.

Placé à un carrefour maritime par lequel passent chaque année 30.000 navires, situé à moins de 600 milles de toutes les grandes raffineries de la côte atlantique, Brest offre à ses utilisateurs un plan d'eau d'accès facile d'une superficie de 15.000 hectares dont 1.500 ont des profondeurs supérieures à 20 mètres.

Ainsi, sans autres travaux qu'un simple balisage et sans dragage vu la stabilité des fonds, la pénétration en rade jusqu'aux abords immédiats du port serait possible à toute heure à des bâtiments de 300.000 tonnes et même, la plupart du temps, à des tankers de 500.000 tonnes.

Mais sans parler de travaux ultérieurs, nous devons indiquer que Brest disposera dans quelques mois d'une forme de radoub de 342 m × 55 accessible à des bâtiments de 250.000 tonnes et qu'elle possède dès maintenant 50 hectares de zone industrielle et 9 hectares de terre-pleins. De plus, les alentours du port offrent des sites de valeur foncière faible qui permettraient, à peu de frais, l'installation du parc de stockage d'une capacité d'environ 3 millions de mètres cubes, complément indispensable d'un tel port « d'éclatement ».

Votre Commission, qui a estimé nécessaire de soumettre ces données à l'appréciation de votre Assemblée, souhaite que le Gouvernement étudie très attentivement ce problème et souligne que si notre pays ne fait pas l'effort nécessaire, les grandes compagnies pétrolières se verront offrir dans les pays voisins les facilités dont elles ont le plus impérieux besoin.

II. — LA MARINE MARCHANDE

A. — Physionomie du commerce maritime de la France.

La stagnation relative de notre économie en 1965 a entraîné un net ralentissement du rythme de développement de notre commerce extérieur. C'est ainsi que l'accroissement des importations n'a été que de 5,9 % au lieu de 6,5 % en 1964, tandis que la progression des exportations était ramenée de 10 à 6%.

Notre commerce maritime a évolué de façon quelque peu différente, avec des importations en hausse de 10 % et des exportations dont le développement n'a pas dépassé 2 %.

La physionomie générale de ce commerce maritime et son évolution sont précisées par le tableau suivant (en tonnes) :

	Importations.	Exportations.
1963	74.924.000	18.764.000
1964	81.393.000	18.690.000
1965	89.585.000 ⁽¹⁾	19.106.000

Rapportée à l'ensemble de notre commerce extérieur, la part maritime s'établit comme suit :

- aux importations : 73,2 % en tonnage, 45,5 % en valeur ;
- aux exportations : 24,2 % en tonnage, 37,1 % en valeur.

Si l'on examine la situation pour les principaux produits, on est amené à faire les constatations suivantes :

Pour les produits pétroliers, les réceptions se sont accrues de 9.500.000 tonnes, provenant pour plus de 90 % de l'étranger. Cette augmentation concerne essentiellement les produits bruts, les importations de carburants raffinés étant restées sensiblement stationnaires. Aux exportations, nous notons une progression notable : + 33 %.

En ce qui concerne le *charbon*, la régression des débarquements continue à un rythme accéléré : 4.847 tonnes en 1965 contre 6.281 en 1964 et 7.705 en 1963.

En revanche, le ralentissement de l'extraction minière en France a entraîné une hausse marquée intéressant plus particulièrement le minerai de fer.

(1) Non compris le pétrole brut transitant par Lavéra à destination de l'Allemagne.

Dans ce domaine, nos importations, dont le quart provient du Brésil, se sont ainsi élevées à 2.599.000 tonnes, en accroissement de 15 % sur 1964.

En ce qui concerne les *céréales*, nos exportations se sont maintenues au niveau élevé de 3.927.000 tonnes mais nos ventes de blé se sont accrues de 610.000 tonnes tandis que celles d'orge (— 814.000 tonnes) et de maïs (— 143.000 tonnes) marquaient un sensible recul.

Enfin, nos expéditions de soufre ont légèrement fléchi en raison de l'augmentation de notre consommation intérieure.

B. — Situation et perspectives de la flotte de commerce française.

La flotte de commerce française, dont le tonnage était resté stable depuis 1962 comprenait, au 1^{er} janvier 1966, 650 navires déplaçant au total 4.861.566 tonneaux. Depuis cette date, la mise en service de plus de 20 navires a porté le tonnage au voisinage de 5 millions de tonnes, chiffre jamais atteint dans le passé.

Nous conservons ainsi dans le monde le 10^e rang, à un niveau voisin de celui de la République fédérale d'Allemagne et de la Hollande. Mais ces chiffres globaux ne rendent pas compte des profondes modifications intervenues. En effet, depuis le début de 1965, un important effort de rajeunissement est en cours et pendant le seul premier semestre 1966, 19 navires totalisant 182.618 tonneaux ont été mis en service, tandis que 21 unités représentant 108.508 tonneaux étaient vendues. Cette évolution s'est manifestée à la fois dans le domaine des passagers et dans celui des marchandises.

1° LES NAVIRES A PASSAGERS

En ce qui concerne les navires à passagers, quatre paquebots classiques totalisant 37.264 tonneaux ont été réformés ou vendus. En revanche, plusieurs car-ferries, tels que le *Villandry*, le *Valençay* et le *Chantilly* ont été mis en service sur l'Angleterre, tandis que la ligne de Corse s'enrichissait de deux nouvelles unités de ce type, le *Fred-Scamaroni* (6.743 tjb) et la *Corse* (7.162 tjb). Enfin, sur la liaison France-Israël est apparu un paquebot ultra-moderne conçu spécialement pour les croisières, le *Renaissance*, de 11.724 tjb.

Cependant, le tonnage global des navires à passagers (473.636 tonneaux au 1^{er} juillet 1966) a continué à décroître suivant en cela une tendance qui se manifeste dans toutes les flottes du monde en raison de la concurrence de plus en plus efficace du transport aérien.

2° PÉTROLIERS ET CARGOS

Le principal apport de tonnage nouveau concerne les pétroliers.

L'augmentation constatée dans ce domaine résulte à la fois de mises en service de bâtiments nouveaux et de transformation de navires anciens « jumboisés ». Par ce dernier moyen, le port en lourd de certaines unités a été augmenté de 60 à 80 %.

Un deuxième fait à signaler est l'accroissement très sensible du gabarit des nouveaux navires parmi lesquels nous notons le *Nivôse* (66.085 tonnes), le *Dolabella* (69.773 tonnes), le *Franche-Comté* (71.118 tonnes), l'*Athos* (81.823 tonnes) et l'*Aldébaran* (99.689 tonnes). Avec un déplacement de 57.177 tonneaux, ce dernier se trouve être le plus grand navire français actuellement en service après le *France*.

En ce qui concerne les cargos, la tendance à la spécialisation s'affirme avec l'apparition de navires fruitiers et méthaniers. Nous noterons également l'apparition de cargos rapides fortement automatisés.

Les petits caboteurs ont également effectué un effort notable de modernisation en mettant en service au cours de l'année 1965 6 unités nouvelles, totalisant près de 3.000 tonneaux. L'âge moyen de notre flotte, qui comprenait au 1^{er} janvier dernier 43 cargos, se trouve ainsi ramené à neuf ans.

Précisons enfin que le tonnage désarmé est devenu pratiquement négligeable avec 23.527 tonneaux contre 65.681 un an auparavant.

La situation de notre armement apparaît donc sinon florissante du moins saine.

3° TONNAGE EN CONSTRUCTION ET EN COMMANDE

L'importance des commandes de nos armateurs constitue un fait nouveau et très encourageant pour notre marine marchande et, par voie de conséquence, pour notre construction navale.

En effet, d'ici la fin de 1967, notre flotte doit s'enrichir de 93 navires nouveaux dont 39 (299.260 tjb) d'ici la fin de 1966, et 49 (391.050 tjb) au cours de 1967. Au cours des années postérieures, cet effort semble devoir se poursuivre à un rythme équivalent puisque, dès aujourd'hui, nos armateurs attendent la livraison, de 1968 à 1970, de 34 navires totalisant 1.238.900 tjb.

On peut donc espérer que, conformément aux prévisions du Plan, notre flotte dépassera à la fin de 1970 les 6 millions de tonnes.

Signalons enfin que la tendance au gigantisme va nettement s'accroître avec le lancement de deux pétroliers de 175.000 tonnes, de deux de 110.000 tonnes et d'un transporteur de vrac de 80.000 tonnes.

C.— Activité générale de notre armement.

1° PARTICIPATION DE NOTRE PAVILLON AUX ÉCHANGES MARITIMES DU PAYS

La participation de notre armement aux échanges maritimes extérieurs de la France a encore légèrement fléchi aux importations 53,3 % contre 54,2 %, mais s'est sensiblement relevée aux exportations : 29,1 % contre 26,6 %.

Les chiffres sont quelque peu différents si l'on considère la participation du pavillon français au trafic portuaire car l'on fait alors intervenir, d'une part, l'important trafic pétrolier acheminé en quasi-totalité sous pavillon étranger transitant par Lavera et remontant par pipe-line jusqu'à Karlsruhe et, d'autre part, les réexpéditions de produits raffinés. Compte tenu de ces éléments, notre pourcentage est ramené à 43,9 % à l'importation et à 27,2 % à l'exportation.

La dégradation de notre situation, qui reste notable par rapport à 1963, provient pour la plus grande part de notre participation moins importante au trafic des produits pétroliers (56 % contre 65 % à l'importation) et spécialement pour ceux ne provenant pas de la zone franc.

En revanche, notre participation au trafic charbonnier s'est sensiblement accrue (78 % contre 61 %).

Pour les autres marchandises, secteur qui a toujours été notre point faible, on constate une légère amélioration aux importations comme aux exportations et l'on peut espérer que l'augmentation du potentiel de notre flotte, spécialement dans le domaine des cargos, contribuera à accentuer ce redressement.

2° TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'ensemble des transports de marchandises réalisés au long cours et au cabotage international par notre flotte a atteint 76.650.000 tonnes, contre 71.380.000 tonnes en 1964, se décomposant comme suit :

Produits pétroliers.....	53.153.000 tonnes
Charbon	5.123.000 tonnes
Autres pondéreux.....	8.335.000 tonnes
Marchandises diverses.....	10.039.000 tonnes

Si l'on considère maintenant les courants de circulation, ils se présentent de la manière suivante par rapport à 1964 :

Exportations :	<u>1964</u>	<u>1965</u>
France - étranger.....	2.177.000	2.624.000
France - zone franc.....	2.798.000	2.937.000
Importations :		
Etranger - France.....	21.988.000	26.701.000
Zone franc - France.....	22.105.000	21.059.000
Trafic tiers.....	22.312.000	23.329.000

Ainsi qu'il est possible de le constater, le seul poste en baisse est celui de nos importations de la zone franc, cette réduction étant due à la diminution de notre participation au trafic pétrolier.

3° TRAFIC DE PASSAGERS

Au départ ou à l'arrivée des ports français, le nombre total des passagers n'a progressé que de 2 % (4.381.787 contre 4.319.000).

Notre participation à ce trafic, qui avait déjà fortement décliné en 1964, continue à fléchir : 35,5 % contre 39,5 % en 1964 et 43 % en 1963.

Ce recul a également affecté les trafics sur navires français entre ports étrangers : 135.000 passagers contre 148.000.

Au total, le nombre de personnes acheminées sous pavillon français est d'environ 1.690.000.

Les principaux courants de trafic se présentent comme suit :

France — Grande-Bretagne.....	753.000 (1)
France continentale — Corse.....	470.754 (2)
France — Afrique du Nord.....	424.705
France — ex-A. O. F.....	41.820
France — Amérique du Nord.....	34.000
France — Amérique du Sud.....	4.930
France — Extrême-Orient	} 11.960
Australie-Océanie	

Le trafic assuré par notre armement, comme le trafic maritime en général, est sensiblement en baisse sur l'Algérie, les deux Amériques, l'Afrique Noire et le Proche-Orient.

D. — Situation de nos principales compagnies maritimes.

1° SUBVENTION AUX SERVICES MARITIMES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Nous trouvons, au titre de l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, un crédit de 114.800.000 francs, contre 110 millions en 1966, soit une augmentation de 4.800.000 francs.

Cette augmentation ne reflète cependant pas la réalité, puisque les avenants aux Conventions de 1948 qui ont été signés entre

(1) 19 % du total.

(2) + 74.939 voitures accompagnées.

l'Etat et les deux Compagnies d'économie mixte postérieurement à l'arrêté du budget de 1966, attribuent pour l'exercice 1966 :

- à la Compagnie Générale Transatlantique : 10 millions au titre de l'indemnité forfaitaire des lignes de Corse, et 55 millions au titre du plafond de la contribution financière de l'Etat ;
- à la Compagnie des Messageries Maritimes : 68 millions au titre du plafond de la contribution financière de l'Etat, soit au total 133 millions pour les deux Compagnies.

Il en résulte que le crédit prévu pour l'exercice 1966 est en réalité inférieur de 23 millions à celui garanti par lesdits avenants aux deux Compagnies et que pour 1967 il est inférieur également de 18,2 millions.

2° LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Après plusieurs années difficiles — affectées notamment par les conséquences, sur le trafic de certaines de ses lignes traditionnelles, de l'indépendance algérienne et des cyclones qui dévastèrent en 1963 et 1964 la production bananière antillaise — l'année 1965 avait marqué une progression notable de 50 millions du chiffre d'affaires de la Compagnie et un certain redressement de ses résultats. L'activité et les résultats de la Société au cours des trois premiers trimestres de 1966 apparaissent comparables, dans l'ensemble, à ceux de 1965 ; ils semblent confirmer par conséquent l'amélioration constatée au cours de l'exercice précédent, tant du fait des facteurs conjoncturels extérieurs, que de celui des efforts de réorganisation et d'économie systématiquement poursuivis par la Compagnie pour rationaliser l'exploitation de ses lignes et réduire ses dépenses.

a) Transport de passagers.

1° LIGNE DE NEW-YORK

Les résultats commerciaux du paquebot *France* en 1965, avec un remplissage moyen annuel de 79,2 %, et ceux des trois premiers trimestres de l'année 1966 — 38.321 passagers transportés à la date du 6 septembre contre 37.830 en 1965 — témoignent de sa faveur auprès de la clientèle maritime transatlantique. Il faut cependant

noter qu'il a bénéficié au printemps du transfert à son bord d'un certain nombre de passagers immobilisés par la grève de la marine marchande anglaise.

Cependant, les progrès constants du trafic aérien sur l'Atlantique Nord et le caractère saisonnier du trafic maritime sur ce secteur ont conduit la Compagnie Générale Transatlantique à étendre encore la période d'utilisation du paquebot en croisière. Après une brillante saison de croisières d'hiver et de printemps — 7.500 passagers — la Compagnie a prévu pour la fin de l'année 1966 et 1967 : 6 croisières aux Caraïbes, 2 en Méditerranée, 1 en Afrique, plus 2 petites croisières entre Cannes et Le Havre.

En outre, dans le cadre de l'Exposition Internationale qui se tiendra à Montréal en 1967, la Compagnie Générale Transatlantique a prévu deux traversées Le Havre—Québec de *France* et deux traversées Le Havre—Québec—Montréal de *Flandre*.

2° LIGNE DES ANTILLES

Les paquebots *Flandre* et *Antilles* ont continué de desservir cette ligne et ont transporté à fin août 19.352 passagers en 30 traversées contre 20.218 passagers en 32 traversées l'an dernier.

Les efforts de la Compagnie pour achalander cette ligne par une clientèle de caractère touristique ont eu d'autre part des résultats encourageants qui ont eu pour effet d'inciter la Compagnie à prévoir pour novembre et décembre un programme de croisières circulaires aux Caraïbes pour ces deux unités, la clientèle étant acheminée par voie aérienne d'Europe et d'Amérique. La Compagnie attend une progression du nombre de ses passagers sur ce secteur, sans nuire cependant à la desserte régulière des départements français des Antilles.

3° LIGNES DE CORSE

Sur ce secteur, la Compagnie Générale Transatlantique a en 1966 mis en ligne trois nouveaux paquebots du type car-ferry : *Fred Scamaroni*, *Corse* et *Comté de Nice*, achevant ainsi le programme de renouvellement de la flotte de Corse qu'elle avait entrepris en 1960 avec *Napoléon*.

A fin août le nombre de passagers était pratiquement égal à celui de l'an dernier, soit 351.000, le nombre de voitures transportées étant en hauses de près de 8 %. Cette non-progression du trafic de passage est essentiellement due aux grèves du personnel navigant en juin. Pour juillet et août, l'augmentation du nombre de passagers est par contre de 7,8 % et celle des voitures de 19,3 % d'une année sur l'autre.

Est en outre prévue pour la fin 1966 la livraison et la mise en service d'un cargo à manutention horizontale permettant d'accroître la possibilités de transport de voitures accompagnées des paquebots en pleine saison.

4° LIGNES D'ALGÉRIE-TUNISIE

Le trafic effectué sur ces lignes par la Compagnie en 1965 avait été accidentellement affecté par les conséquences de l'incendie du *Fred Scamaroni*, obligeant la Compagnie à retirer en pleine saison de passages des unités d'Afrique du Nord pour les affecter aux lignes de Corse.

En 1966, le trafic apparaît donc en progression. C'est ainsi qu'à fin août, la Compagnie Générale Transatlantique a transporté 110.000 passagers contre 86.000 l'an dernier. Comme pour la Corse, ces résultats ont été affectés par la grève du personnel navigant en juin, les chiffres enregistrés au cours du derniers mois laissant apparaître une plus nette amélioration.

Ainsi que notre rapport sur le budget de l'année 1966 le laissait prévoir, la situation du trafic a cependant obligé la Compagnie à se défaire successivement des paquebots *Ville d'Oran* et *Ville d'Alger*. Pour la saison d'hiver 1966-1967, la Compagnie a prévu de desservir ce secteur, en alternance avec les unités de la Compagnie de Navigation Mixte, avec 4 paquebots *Ville de Tunis*, *Ville de Marseille*, *Corse* et *Comté de Nice*, ces deux derniers détachés pendant l'hiver du trafic de la Corse. La Compagnie Générale Transatlantique négocie d'autre part actuellement l'acquisition d'un car-ferry de croisière qui sera placé au printemps sur des services réguliers à caractère touristique en Méditerranée.

b) Transport de fret.

Pour l'ensemble des lignes de long cours le niveau d'activité est sensiblement égal à celui de l'an dernier à l'exception toutefois du trafic bananier pour lequel la reprise des chargements de bananes antillaises à destination de la Métropole se traduit par une augmentation des tonnages. Les recettes commerciales apparaissent d'autre part en progression, grâce notamment à une meilleure sélection des frets se traduisant par une augmentation de la recette moyenne à la tonne.

1° RÉSEAU AMÉRIQUE DU NORD

En raison de la grève des marins américains, la Compagnie Générale Transatlantique a été amenée à accroître ses services sur les ligne de Côte Est en 1965, ce qui a permis de compenser les effets des grèves de dockers du début d'année. Pour les premiers mois de 1966, l'absence temporaire d'un important trafic de machinerie agricole influence par contre le niveau des tonnages transportés, l'amélioration des frets recrutés permettant toutefois d'accroître la recette moyenne par tonne.

Les mutations rapides qui s'opèrent actuellement dans le domaine du transport maritime ont conduit la Compagnie à s'intéresser dès à présent au transport par containers sur cette ligne. En attendant la mise en service de navires spécialisés qu'elle exploitera dans le cadre de l'accord conclu récemment avec les armements européens de l' « Atlantic Container Line », elle met dès maintenant à la disposition de sa clientèle des containers de l'ordre de 30 mètres cubes dont elle assure le transport avec ses cargos traditionnels.

La ligne *Canada/Grands Lacs*, dont l'activité est d'ailleurs saisonnière en raison de la fermeture hivernale du Saint-Laurent au trafic maritime, a été affectée par divers mouvements sociaux : grève des dockers et du personnel des chemins de fer canadiens. En outre, la Compagnie a arrêté ses chargements de produits sidérurgiques vers le Canada qui n'étaient plus rémunérateurs, en même temps qu'elle modifiait l'exploitation de cette ligne qu'elle dessert en accord avec un armement suédois.

Sur la ligne du *Pacifique Nord*, les navires de charge de la Compagnie ont transporté pour les 8 premiers mois de 1966 110.000 tonnes contre 90.000 tonnes l'an dernier et la transformation récente des cargos de cette ligne permet de réaliser de fructueux transports de produits congelés.

Enfin, sur la ligne du *Mexique*, les accords d'affrètement de capacité, conclus l'an dernier avec des armements allemands, se sont avérés aussi intéressants qu'en 1965.

2° RÉSEAU ANTILLES/PACIFIQUE SUD

La situation sur la ligne *Côte Ferme/Centre Amérique Atlantique* se caractérise, pour les premiers mois de l'année, par une baisse très sensible des taux d'affrètement de navires permettant des économies d'exploitation et par une abondance de frets divers compensant largement les diminutions en tonnages des produits sidérurgiques vers le Venezuela.

A fin août, les navires de la Compagnie avaient transporté 75.000 tonnes contre 74.000 tonnes en 1965 avec une amélioration sensible des recettes.

Sur la ligne des *Antilles/Guyane*, le niveau d'activité est satisfaisant et l'on enregistre à fin août une augmentation des tonnages transportés et une amélioration encore plus nette des recettes.

Cet accroissement de trafic porte sur les tonnages à l'exportation alors que les tonnages à l'importation sont pratiquement stationnaires. La production sucrière des Antilles est en baisse par rapport à l'an dernier et le trafic des bois de Guyane marque un temps d'arrêt.

La ligne du *Pacifique Sud* continue à donner de bons résultats après la réorganisation de la ligne l'an dernier. La desserte de cette région avec un départ toutes les deux semaines a permis de toucher un plus grand nombre de ports et de réduire la durée des rotations.

Pour le premier semestre et malgré un nombre accru de départs l'amélioration des recettes par rapport à l'an dernier est de l'ordre de 11,5 % par navire. Au total, le trafic passe pour les 8 premiers mois de 198.000 tonnes en 1965 à 226.000 tonnes en 1966.

3° SERVICE BANANIER

Gravement affectée par les cyclones qui dévastèrent les plantations antillaises en 1963 et 1964, la production bananière a progressivement repris son cours normal en 1965 et les navires réfrigérés de la Compagnie Générale Transatlantique ont transporté au cours des 8 premiers mois de l'année 120.000 tonnes de bananes de la Martinique et 66.000 tonnes de la Guadeloupe contre respectivement 131.000 tonnes et 27.000 tonnes l'an dernier. Toutefois, les dégâts à nouveau causés tout récemment par le cyclone Inès en Guadeloupe posent le problème de l'emploi d'une partie au moins de la flotte bananière de la Compagnie.

En Colombie, la production bananière a repris normalement après les pertes subies par les plantations à la suite d'un coup de vent en mars et les exportations vers l'Allemagne devraient se situer à un niveau légèrement supérieur à celui de l'an dernier (67.000 tonnes).

4° SECTEUR D'AFRIQUE DU NORD

Le niveau des échanges avec l'Afrique ne s'est pas modifié sensiblement au cours de l'année. Si l'on enregistre en Méditerranée une baisse des tonnages transportés au départ des ports nord-africains, et une hausse au départ des ports français, la structure des échanges se renverse sur l'Atlantique, le trafic s'améliore à l'importation et diminue à l'exportation.

Sur le Maroc, les courants de trafic s'amenuisent.

c) Activités nouvelles.

Il y a lieu enfin de souligner que la Compagnie Générale Transatlantique ne reste pas passive devant les modifications que l'évolution politique et technique des courants d'échange risque d'entraîner sur ses activités traditionnelles.

C'est ainsi qu'elle poursuit son action pour prendre place dans l'industrie des loisirs, à la fois par le développement mentionné plus haut de l'exploitation du marché des croisières maritimes, par

l'extension de ses activités d'agent de voyage par l'instrument de son service spécialisé Transat Vacances, et enfin par la création en 1966 d'une filiale hôtelière, la C. G. T. H. à laquelle se sont associés une dizaine d'importants groupes financiers et où elle conserve une majorité de 60 %, et qui s'assigne pour objet la construction et l'exploitation d'un certain nombre d'hôtels de vacances.

Dans le domaine du fret, l'extension de ses activités vers le marché international du transport de pondéreux en vrac s'est traduite par la commande, dans le cadre du groupement A. G. P. A. constitué avec trois autres armements, de deux minéraliers de 39.000 et 80.000 tdw, ce dernier étant principalement financé par la Compagnie et devant être armé par elle.

3° LES MESSAGERIES MARITIMES

a) *Développement du réseau.*

En 1966, la Compagnie des Messageries maritimes a étendu son réseau de lignes de charge en Mer Noire et surtout sur l'Amérique du Sud. En rachetant les droits de trafic dans cette zone que desservaient jusqu'alors la Compagnie des Chargeurs réunis et la Compagnie Louis Dreyfus, et en prenant la majorité dans le capital de la Compagnie de Navigation d'Orbigny, elle contrôle maintenant l'ensemble des services cargos réguliers français sur l'Amérique du Sud, ces liaisons complétant le service contractuel par paquebots mixtes qu'elle assure depuis 1962.

A la suite de ces nouvelles extensions de son réseau, la Compagnie des Messageries maritimes dessert désormais par 19 lignes régulières, dont 4 de paquebots, 11 de cargos et 4 lignes annexes, une zone géographique qui s'étend à l'Inde, la Malaisie, l'Extrême-Orient, l'Afrique du Sud, Madagascar, la Polynésie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, les Terres Australes, l'Amérique du Sud et la Mer Noire.

En revanche, il a été décidé qu'à partir de 1967, la ligne contractuelle Brésil—Plata ne sera plus assurée que par un seul paquebot mixte au lieu de trois, lequel sera exploité en service

combiné avec un paquebot de l'Armement argentin Elma. Le navire appelé à remplacer les unités anciennes achetées en 1962 pour cette ligne est le *Pasteur*, le nouveau paquebot de la Compagnie lancé en 1966. Jaugeant 18.000 tonneaux et pouvant atteindre une vitesse de 20,5 nœuds, ce sera l'unité la plus importante de la Compagnie.

b) *Le trafic.*

Si l'on se réfère à la notion de tonnes-milles qui fait intervenir les distances parcourues, la Compagnie, avec 15 milliards de tonnes-milles transportées en 1965, occupe désormais la première place de l'armement français pour le transport des marchandises diverses.

Ce fait est important à souligner lorsqu'on connaît la très faible part qu'occupent les transporteurs maritimes français dans ce domaine.

Le trafic marchandises continue à se développer tandis que le mouvement de passagers marque, dans l'ensemble, une très grande stabilité.

c) *Modernisation de la flotte.*

Au cours de l'année 1966, la flotte de charge de la Compagnie s'est accrue d'une navire polytherme, l'*Oyonnax*, qui, à sa date de prise en charge, était le navire le plus automatisé du monde. Dans le cadre du V^e Plan, la Compagnie a prévu, en outre, la commande d'un second polytherme et de quatre cargos rapides équipés pour le transport des marchandises par containers, technique qui doit permettre, dans l'avenir, de réduire sensiblement la durée et le coût des opérations de manutention.

Le problème majeur pour les Messageries maritimes soumises à certaines obligations est, en effet, d'essayer de compenser chaque année l'augmentation probable du déficit des paquebots par un accroissement équivalent du bénéfice des cargos. C'est pourquoi elle déploie une très grande activité pour moderniser sa flotte de charge et augmenter ses droits dans le trafic marchandises. Elle a pu ainsi, depuis 1962, augmenter le volume de son chiffre d'affaires de 43 %.

Malheureusement, la conjoncture particulièrement difficile pour les lignes régulières a pesé sur les résultats financiers qui n'ont pas marqué tous les progrès espérés.

4° LA COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS RÉUNIS

Les faits marquants dans la vie de la société ont été depuis un an :

— la réalisation de l'opération de concentration effectuée avec la Compagnie Fabre et la S. G. T. M. ;

— la cession aux Messageries maritimes de la ligne de cargos vers l'Amérique du Sud ;

— le lancement d'un vaste programme de renouvellement de sa flotte.

*
* *

a) Depuis plusieurs années la CM/CR porte une attention particulière aux regroupements, aux concentrations susceptibles d'être génératrices d'un abaissement des prix de revient et susceptibles par conséquent d'améliorer sa position concurrentielle.

L'opération la plus spectaculaire dans ce domaine a été, à la fin de 1964, la concentration réalisée avec la Compagnie de navigation Fraissinet et Cyprien Fabre ainsi qu'avec la S. G. T. M. De cette concentration est née la Compagnie Fabre-S. G. T. M. (dont la plus grande partie du capital est détenue par la CM/CR).

Parallèlement à cette opération, un regroupement des paquebots de la CM/CR (deux paquebots) et de ceux de l'ex-Compagnie de navigation Fraissinet et Cyprien Fabre (trois paquebots) a été réalisé au sein d'une nouvelle société, la Nouvelle Compagnie de paquebots. La Compagnie de navigation Paquet a pris une importante participation dans cette société et en assure la gestion.

Ces divers regroupements font du groupe CM/CR le premier groupe privé français et un groupe comparable sur le plan mondial aux grandes centralisations réalisées récemment par les Anglais, les Japonais, etc.

Ce groupe exploite une flotte qui atteignait au 1^{er} juin 1966 : 84 navires jaugeant 556.329 tonneaux et ayant un port en lourd de 723.103 tonnes.

Cette flotte est présente sur les plus grandes routes maritimes du globe ; elle dessert une grande variété de destinations en Afrique, en Amérique atlantique au départ de la Méditerranée, en Extrême-Orient au départ de la France (zone Atlantique et zone méditerranéenne) et des ports de l'Europe du Nord.

En 1965, cette flotte a assuré 400 voyages au cours desquels 2.543.235 tonnes de marchandises ont été transportées.

b) Il y a trois ans la CM-CR, à la demande des Pouvoirs publics, avait été amenée à céder aux Messageries maritimes ses paquebots et ses activités passages de la ligne d'Amérique du Sud. En revanche, elle continuait à assumer par l'intermédiaire de la S. E. A. S. (au sein de laquelle était réalisée depuis plusieurs années la concentration des intérêts maritimes français sur cette ligne) les opérations de transport de marchandises.

Cependant il est apparu que la coexistence de deux exploitants français n'était pas le meilleur moyen d'assurer la défense du pavillon français dans ce secteur. En conséquence, le regroupement a été opéré par la cession à la Compagnie des Messageries maritimes des participations dans la S. E. A. S. et dans la Compagnie de navigation d'Orbigny.

Ces décisions tendant à une meilleure spécialisation de la Compagnie dans certains secteurs, à la recherche d'un meilleur prix de revient ne concernent pas seulement l'exploitation des lignes mais aussi les activités à terre.

C'est ainsi qu'après avoir constitué avec d'autres armements français des services communs pour la réception et la livraison des marchandises à Rouen, à Dunkerque, au Havre et à Bordeaux, la CM-CR s'efforce de regrouper ses services de manutentions à Bordeaux, Le Havre et Dunkerque avec ceux de confrères. Ces accords visent à mettre en commun les frais fixes (matériel, personnel, entretien, etc.), chaque société conservant sa clientèle.

Dans le domaine des manutentions, on signalera une initiative prise récemment consistant à créer à Bordeaux une gare à containers. Cette gare exploitée par une filiale de la Compagnie dénommée Sudoc est ouverte à tous les armements, transitaires et transporteurs qui peuvent y effectuer des opérations de groupage, de mise en containers (ou en caisses) et de dépotage des containers.

Sud-Ouest Containers inaugurée en octobre dernier est la première gare régionale de containers en France.

La CM/CR s'intéresse activement aux transports de produits en vrac par navires gros porteurs. Elle détient directement ou indirectement 25 % de Cetramar (Consortium européen de Transports maritimes).

Cette société va recevoir au cours des prochains mois les trois navires qu'elle a commandés :

« *Cetra Columba* », charbonnier de 84.000 tonnes (affrété à E. D. F. pour 15 ans), entrera en service en décembre 1966.

« *Cetra Lyra* », minéralier de 64.000 tonnes (transports de bauxite pour le compte de Péchiney), sera livré en janvier 1967.

« *Cetra Carina* », minéralier de 64.000 tonnes, à recevoir en juillet 1967.

c) Pour assurer le renouvellement et l'expansion de sa flotte, la CM/CR a pris au cours des derniers mois d'importantes décisions.

A la fin de l'été 1965, à l'annonce de la prochaine adoption par les Pouvoirs publics du Plan Morin, la Compagnie a passé commande de deux séries de trois cargots de caractéristiques très poussées de 13.800 t. dw (port en lourd : 13.800 tonnes ; vitesse en service : 19 nœuds). Les navires de la deuxième série seront du type « ponts ouverts », permettant notamment de chargement de containers.

Les trois premiers navires sont destinés à la ligne d'Afrique du Sud. Le premier d'entre eux, l'« *Ango* », doit être livré en novembre 1966 ; les autres suivront à quelques mois d'intervalle.

Les navires de la deuxième série seront affectés aux lignes d'Extrême-Orient.

D'autre part, pour remplacer ses « liberty-ships » utilisés pour le transport de bois tropicaux, la Compagnie a fait acquisition de deux cargos de fort tonnage (15.000 tonnes dw).

Au cours des derniers mois, ce vaste programme de renouvellement des moyens dont dispose la Compagnie a été complété :

— par l'achat d'un troisième cargo à bois sister ship des deux précédents ;

— par la prise d'une option pour la construction de deux cargos supplémentaires de 13.800 tonnes (à ponts ouverts) ;

— par la commande, pour le compte de la Compagnie Fabre-S. G. T. M., d'un cargo polytherme de fort tonnage (320.000 p. c.).

Cette commande a été groupée avec celle de quatre autres armements de telle sorte que les meilleures conditions de prix et de livraison puissent être obtenues du chantier constructeur.

*
* *

E. — L'aide à l'armement naval.

Le montant des crédits prévus au budget au titre de l'aide à l' « armement naval » s'élève à 57.700.000 francs en 1967, en augmentation de 8.700.000 francs par rapport à l'an dernier.

Cette différence s'analyse comme suit :

— majoration de 8 millions des crédits destinés au remboursement partiel par l'Etat des dépenses mises à la charge des armateurs au commerce par l'article 79 du code de travail maritime (8 millions en 1966).

— majoration de 7 millions des crédits destinés au versement de la prime de modernisation des cargos de ligne (7 millions en 1966).

Soit au total : + 15 millions.

— Diminution de 14 millions du fait de la suppression, au chapitre 45-03, du crédit destiné au paiement de la prime de modernisation des cargos de ligne.

— Diminution de 5,3 millions des crédits destinés au paiement des allocations compensatrices prévues par l'article 73 de la loi du 21 décembre 1961, réduction compensée par les majorations d'aide accordées par ailleurs.

— Augmentation de 13 millions résultant de la création d'un chapitre 63-01 (nouveau) affecté à la prime de modernisation des cargos de ligne.

Tout en reconnaissant l'effort effectué par le Gouvernement, votre Commission tient à faire observer que le relèvement de 15 millions des crédits budgétaires concernant les aides directes à l'armement ne fait que traduire l'application en année pleine de mesures entrées en vigueur au 1^{er} juillet 1966.

F. — La construction navale.

La crise qu'ont traversé nos chantiers semble maintenant résolue en raison de l'augmentation très sensible des commandes de notre armement et en dépit de la diminution de celles qui proviennent de l'étranger dont le pourcentage est tombé de 64 % au début de 1962 à 14,7 % aujourd'hui.

Le tableau suivant traduit l'évolution de la situation depuis le 1^{er} janvier 1962 :

	1 ^{er} JAN- VIER 1962	1 ^{er} JAN- VIER 1963	1 ^{er} JAN- VIER 1964	1 ^{er} JAN- VIER 1965	1 ^{er} AVRIL 1966
Carnet de commandes (en milliers de tjb)...	1.647	1.233	1.106	1.095	1.797
Dont pour l'étranger:...	62 %	64 %	53 %	31,7 %	14,7 %

En ce qui concerne la production de nos principaux chantiers navals, elle a évolué comme suit (en tjb) :

	1962	1963	1964	1965	1966
Livraisons	538.000	440.000	538.000	489.000	470.000
Lancements	470.000	443.000	529.000	513.000	480.000
Mises sur cale.....	454.000	492.000	535.000	422.000	490.000

Ces résultats sont d'autant plus remarquables que dans le même temps les effectifs des personnels des principaux chantiers sont tombés de 38.000 à 27.800 personnes dont environ 68 % seulement sont affectés à des constructions de navires.

En ce qui concerne la répartition des travaux entre nos établissements, la position prédominante des quatre principaux chantiers s'est encore accentuée ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Chantiers :

	Tonnage de navires livrés en 1965.
Atlantique	233.512 tjb
France-Gironde	68.812
La Ciotat	107.197
La Seyne	42.391
	<hr/>
Total des 4 chantiers.....	451.912 tjb
	<hr/> <hr/>
Total général.....	496.959 tjb

Les chiffres prévus pour les exercices à venir donnent à penser que cette concentration ne fera que s'accroître puisqu'au cours des trois années 1968, 1969, 1970, environ 95 % du tonnage livré sortira de ces 4 établissements.

Quant à l'intervention de l'Etat, malgré la concurrence japonaise dont la pression reste considérable, elle continue à être réduite progressivement et il est prévu de ramener son plafond de 14,85 % actuellement à 10 % au 1^{er} juillet 1968.

Cette position est imposée par les dispositions du Traité de Rome interdisant en principe toute intervention directe de l'Etat dans le domaine économique.

Il ne saurait être question cependant de renoncer à un soutien que nos partenaires européens et nous-mêmes jugeons indispensable, compte tenu des servitudes particulières des industries européennes.

Dans cette perspective, la Commission de Bruxelles a élaboré un projet d'aide communautaire devant se substituer aux interventions nationales, aide dont le montant serait de 10 % du prix contractuel du navire.

Votre Commission dont une délégation vient de visiter au Japon plusieurs importants chantiers a pu effectivement se rendre compte que les salaires et les charges sociales payées par les constructeurs japonais étaient sans commune mesure avec ceux supportés par les fabricants européens et que cet élément expliquait, en partie du moins, les prix particulièrement bas des navires livrés par les chantiers nippons.

Elle insiste donc pour que l'aide à la construction navale soit maintenue à un niveau qui, à son avis, ne devrait pas être inférieur à 12 %.

III. — OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

En conclusion de ce rapport, votre Commission des Affaires économiques et du Plan désire formuler quelques observations et faire connaître au Gouvernement qu'elle désapprouve certains aspects de sa politique maritime.

Si, nous devons reconnaître, tout d'abord, que le budget de la Marine marchande pour 1967 est en augmentation de 13 % par rapport à celui de 1966, nous ne pouvons oublier la médiocrité de ce dernier, en diminution de près de 7 % sur celui de 1965. Cet accroissement n'est donc pas de nature à nous ouvrir des perspectives optimistes, et les engagements pris par le Ministre du Budget devant l'Assemblée Nationale limités d'ailleurs à un seul secteur de nos activités maritimes ne sauraient nous dispenser de formuler un certain nombre de critiques.

La première de celles-ci trouve sa justification dans certaines mesures récemment prises au titre de réformes de structure.

Alors que sous l'Ancien Régime, l'exercice de la puissance publique en matière de marine marchande était l'apanage de l'Amirauté, qui réunissait sous son autorité tous les services maritimes, la Révolution crut bon de supprimer cette puissante institution et de répartir ses attributions entre différents départements ministériels. Depuis cette époque, la réorganisation administrative de la Marine marchandes a connu bien des vicissitudes. Ballotée d'un ministère à l'autre, elle a toujours fait figure de parent pauvre.

Alors que déjà ce régime de dispersion présente de nombreux inconvénients tant du point de vue administratif où il est une source de confusions, de complications et de retards, que du point de vue économique où il est un facteur de stagnation, nous déplorons cette année un nouveau démantèlement de notre administration maritime. Celui-ci se manifeste par un abattement de 461.000 F sur les crédits de personnel des services de l'Inscription maritime, entraînant la suppression dans les services extérieurs de 35 emplois d'agents de diverses catégories. Une telle mesure risque d'être qualifiée d'incohérente par ceux qui savent l'étendue

et la complexité des problèmes qui se posent au niveau des quartiers d'Inscription maritime, tant du point de vue administratif et financier que sur le plan économique et social. N'a-t-elle pas déjà été « interprétée comme une manifestation du désir de démanteler une administration dont l'existence n'est au fond que l'expression de la politique maritime de la France ? »

Cette appréciation paraît d'autant plus fondée que l'une des quatre directions du Secrétariat général à la Marine marchande doit également disparaître ; que le transfert à la section commune du Ministère de l'Équipement de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes va se trouver réalisé par le virement des crédits d'un Département à l'autre. Une telle mesure ne saurait ni faciliter, ni favoriser les activités de l'Institut, orientées exclusivement vers le développement de nos pêches maritimes.

Outre l'atteinte ainsi portée aux structures mêmes de l'administration, nous ne pouvons que protester vigoureusement contre la réduction de moitié de la subvention accordée aux écoles de pêche et de commerce (art. 43-23), l'autre moitié étant virée au « Fonds de la formation professionnelle et de la promotion sociale » dépendant des Services du Premier Ministre, qui se voit attribuer également les crédits du chapitre 43-24 (promotion sociale des gens de mer).

Envisage-t-on d'enlever ainsi à la Marine marchande la formation de ses marins ? Quelle méconnaissance des réalités maritimes !

Comment ne pas s'étonner, par ailleurs, que, malgré l'avis des professionnels, contre le sentiment exprimé à l'occasion de chaque discussion budgétaire par les parlementaires, les crédits d'aide au cabotage soient réduits pour 1967 de 50 % par rapport à l'an dernier. Le Gouvernement, pour justifier cette réduction, prétend avoir atteint l'objectif qu'il s'était donné d'assurer la modernisation de la flotte française. Certes, notre flotte de cabotage s'est modernisée mais elle ne s'est pas renforcée très sensiblement, puisque nous continuons à affréter de très nombreux navires étrangers. Comment, d'ailleurs, concilier cette amputation de crédits avec la position adoptée par la Délégation générale à l'Aménagement du territoire qui entend développer cette branche de notre flotte marchande pour suppléer à l'insuffisance de nos moyens terrestres et favoriser ainsi la décentralisation.

Cette mesure n'a pas manqué de provoquer de vives réactions dans le monde maritime. Elle témoigne, comme l'a souligné le

rapporteur du budget de la Marine marchande à l'Assemblée Nationale, d'une certaine désinvolture à l'égard d'une activité qui ne demande qu'à se développer en face d'une concurrence étrangère de plus en plus ouverte. On ne saurait négliger, en effet, l'intérêt que présentent pour le développement des régions littorales françaises les transports maritimes par cabotage en favorisant les échanges à la fois entre ces régions et entre celles-ci et les pays du Marché Commun. Comment ignorer par ailleurs le rôle croissant que jouent les petits caboteurs au fur et à mesure que les dimensions des navires long-courriers augmentent et que la rapidité de leur rotation s'accroît.

Votre Commission des Affaires Economiques souhaiterait vivement que le Gouvernement revint sur sa première décision comme il l'a fait pour les Pêches maritimes.

Dans ce dernier domaine, il nous faut reconnaître que les déclarations de M. le Secrétaire d'Etat au budget devant l'Assemblée Nationale à l'occasion de la discussion des crédits affectés à la Marine marchande, ont été accueillies avec faveur. En effet, le chapitre 494-01 ne prévoyait cette année, au titre de l'action économique, qu'une subvention de 2.994.000 F, chiffre identique à celui retenu pour 1966 lui-même inférieur de 40 % à celui de l'année précédente.

Ce crédit nettement insuffisant pour mener à bien les actions entreprises pour l'organisation du marché du poisson et pour la propagande en faveur de la consommation des produits de la mer, n'a pas manqué de susciter des réactions assez vives chez les professionnels et de la part de nos collègues de l'Assemblée Nationale. Le Gouvernement a bien voulu alors reconsidérer la question et consentir un effort supplémentaire en portant cette subvention de 2.994.000 à 7.120.000 F.

Ces bonnes intentions se sont également manifestées à l'égard du plan de relance dont la dotation figurant au chapitre 64-00 sera portée de 3.900.000 F à 8.700.000 F.

Cette double augmentation est-elle de nature à permettre une organisation des marchés, une modernisation des techniques de pêche ? Sera-t-elle suffisante pour sortir notre industrie des pêches maritimes du marasme où elle est plongée, où elle risque de sombrer si d'autres moyens ne sont mis à sa disposition à bref délai ?

Le Gouvernement ne peut ignorer, en effet, les difficultés financières au milieu desquelles se débattent nos armements à la pêche, dont le déficit croissant risque d'entraîner très rapidement l'arrêt et le désarmement de chalutiers, avec toutes les conséquences qui en découlent, tant sur le plan économique que social.

Devant la dégradation de ses résultats d'exploitation, l'armement à la pêche industrielle n'a-t-il pas, avec le concours du Ministère de tutelle, fait procéder à une enquête économique par les soins de la Caisse centrale de Crédit coopératif ? Les conclusions de cette enquête, fondées sur les résultats d'exploitation d'un très grand nombre de chalutiers des ports du Nord et des ports de l'Atlantique, doivent servir de support au programme de redressement soumis aux pouvoirs publics. C'est à la lumière d'une expérience de plusieurs années tendant à l'organisation du marché qu'est né le F. R. O. M. (1) Nord et que, sous l'impulsion des services de la place Fontenoy, les ports atlantiques cherchent, de leur côté, dans la voie de l'organisation du marché, le moyen de dominer la crise sévère qu'ils subissent et qui s'aggrave rapidement, s'imposant les plus lourdes charges et les plus sévères disciplines. Leur effort est en train d'aboutir par la création d'un F. R. O. M. breton et d'un F. R. O. M. charentais.

Nous serions injustes toutefois si nous ne reconnaissons les mérites du Secrétariat général de la Marine marchande qui a défini dans ce domaine une politique cohérente approuvée par les professionnels dans son ensemble. Mais la Marine marchande est-elle en mesure de la réaliser, si elle ne dispose pas des moyens nécessaires ? Jusqu'ici, en effet, en raison de l'absence des crédits budgétaires indispensables, aucun progrès n'a été fait dans la voie d'une politique commune des pêches maritimes. Par ailleurs, bien que la Commission des Pêches du V^e Plan ait fait ressortir que la consommation nationale en produits de la mer devrait normalement augmenter de 6 p. 100 par an, le Gouvernement a trop largement favorisé les importations aux dépens de notre production nationale, alors que la France est parfaitement en mesure de répondre elle-même à la satisfaction de ses besoins en poissons, à des prix de revient comparables à ceux de ses fournisseurs étrangers. C'est ainsi que, de 1958 à 1965, les importations de produits de la mer sont passées de 98.000 à 280.000 tonnes et, en valeur, de 158 millions à 565 millions de francs, soit 40 % de la valeur de la production française.

(1) Fonds régional d'organisation des marchés.

Cet envahissement de notre marché par l'importation a entraîné un abaissement des cours dont le niveau ne permet plus d'assurer la rentabilité de la pêche. Les prix du poisson importé étant abaissés artificiellement par les aides étatiques dont bénéficient la plupart des producteurs étrangers, la pêche maritime française coincée entre des prix artificiellement bas et un coût d'exploitation supérieur à celui de ses concurrents, est en voie de succomber par asphyxie.

L'exemple de l'Allemagne fédérale est significatif : pour un chalutier du type 42 mètres, avec une puissance de 1.000 CV, les aides sont les suivantes :

a) Subvention sur le carburant : 7 DM par 100 kg, soit pour une consommation annuelle d'environ 1 million de litres.....	86.000 F.
b) Prime <i>ad valorem</i> de 6 % en moyenne pour un chiffre de vente annuel de 600.000 F.....	36.000
	<hr/>
Total	122.000 F.

Pour l'ensemble des pêches allemandes, les primes de capture se sont élevées, en 1966, à 9 millions de DM, c'est-à-dire 11 millions de francs. Il est regrettable que la pêche maritime française ne reçoive pas d'aides équivalentes. Bien au contraire, puisque la taxe sur les carburants, dont l'abolition a été tant de fois promise, est toujours maintenue, aussi odieuse qu'irritante.

— Prêts atteignant 70 % du coût de la construction pour la pêche industrielle et 85 % pour la pêche artisanale, avec des crédits à long terme (12 ans) à un taux d'intérêt sensiblement inférieur au taux actuel ;

— Aides à l'exploitation suivant les principes adoptés en Allemagne Fédérale. — Aide structurelle à la modernisation et à l'équipement ;

— Limitation des importations ;

— Organisation du marché, dans le souci de veiller à la qualité de la marchandise, de réduire au maximum l'écart entre les prix au débarquement et les prix à la consommation et de favoriser les circuits de distribution ;

De telles mesures devraient être appliqués dans notre pays pour permettre aux producteurs français de lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers.

Au moment où va s'ouvrir à Bruxelles la négociation sur le règlement poissonnier européen, dans des conditions sans doute difficiles, il importe que le Gouvernement français mette en œuvre les moyens de sa politique des pêches maritimes qui n'est autre que l'application du Traité de Rome et la réalisation des objectifs fixés par le V^e Plan.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires Economiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant les ports maritimes et la marine marchande.