

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1965, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IX

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 Bajoux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, 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, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, 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 Verneuil, Pierre de Villoutreys.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1087 et annexes, 1106 (tomes I à III et annexes 26 et 28), 1108 (tomes I et II, annexes XV et XVII) et in-8° 266.

Sénat : 22 et 23 (tomes I, II et III, annexes 28 et 31) (1964-1965).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les Ports maritimes	5
A. — Activité portuaire en 1963.....	5
B. — Prévisions pour 1964.....	6
C. — Entretien et modernisation.....	6
D. — Travaux de modernisation dans les ports concurrents.....	7
E. — Les ports de pêche.....	8
F. — Les ports de plaisance et autres petits ports.....	8
II. — La Marine marchande	11
A. — Commerce maritime de la France.....	11
B. — Flotte de commerce.....	11
C. — Activité d'ensemble du Pavillon français.....	12
D. — Situation particulière de nos compagnies maritimes nationales..	15
E. — Observations de votre commission sur la situation de la Marine marchande	18
F. — La construction navale.....	21
G. — Les pêches maritimes.....	26
H. — Les problèmes sociaux.....	29
Conclusions	31

Mesdames, Messieurs,

La méthode que nous avons adoptée depuis que votre Commission des Affaires économiques et du Plan nous a confié le rapport pour avis sur le budget des ports, de la marine marchande et des pêches maritimes, nous amène, cette année encore, à limiter notre examen aux principaux chapitres budgétaires, ceux qui doivent essentiellement nous permettre de porter un jugement sur la politique générale du Gouvernement dans ce domaine particulier de notre économie nationale.

Chaque année, nous ne cessons de répéter qu'on ne saurait mésestimer le rôle des activités maritimes, en tous points primordial pour le développement économique de notre pays, en même temps que pour une amélioration de sa balance des comptes. Aussi nous faut-il situer d'une façon au moins approximative *la part que prend notre pays dans le commerce maritime mondial*. Pour cela, point n'est besoin de beaucoup de chiffres (dont les rapports des commissions compétentes de l'Assemblée Nationale et de notre Commission des Finances sont en abondance assortis) : il suffit de prendre les plus caractéristiques et de formuler les quelques commentaires que comporte leur application au présent rapport.

I. — LES PORTS MARITIMES

A. — Activité portuaire en 1963.

Le trafic portuaire avait atteint, *en 1963*, le niveau record de *125 millions de tonnes* en raison essentiellement de l'augmentation de nos importations par voie maritime. La physionomie de ce trafic est précisée par le tableau suivant :

	ENTREES	SORTIES	TOTAUX
1° Nombre de navires (unité).....	184.533	183.484	368.017
2° Jauge des navires (tonneaux) de jauge nette	122.266.096	122.310.717	244.576.813
3° Passagers :			
Grande navigation (unité).....	194.755	201.631	396.386
Moyenne navigation (unité).....	2.753.884	2.645.913	5.399.797
Navigation côtière (unité).....	2.426.821	2.427.814	4.854.635
4° Marchandises (tonne) (y compris la pêche)	93.940.433	31.305.709	125.246.142
5° Pêche :			
Poids (tonne)	433.367	»	433.367
Valeur (franc)	732.355.226	»	732.355.226

A l'exception de Sète, qui a souffert de la diminution de nos échanges avec l'Algérie, nos principaux ports ont participé dans des proportions sensiblement égales à cette augmentation d'activité, ainsi qu'il ressort de la comparaison établie ci-dessous pour nos douze principaux établissements maritimes :

	1962	1963
Marseille	28.757.000 t	36.005.000 t.
Le Havre.....	21.243.000 t	25.136.000 t.
Dunkerque	8.648.000 t	12.228.000 t.
Rouen	7.837.000 t	10.469.000 t.
Nantes—Saint-Nazaire	8.618.000 t	9.446.000 t.
Bordeaux	6.011.000 t	7.024.000 t.
Sète	4.214.000 t	4.070.000 t.
Brest	1.657.000 t	2.465.562 t.
Caen	2.130.000 t	2.393.365 t.
La Rochelle.....	1.824.000 t	2.356.788 t.
Bayonne	1.539.000 t	2.123.302 t.

Le classement des ports serait sensiblement différent si l'on ne tenait pas compte des *hydrocarbures*, dont la part dans le trafic est de plus en plus grande, notamment à Marseille : 77 %, au Havre : 76 %, et à Nantes : 78 %.

Indiquons, à titre de comparaison, les trafics réalisés par les quatre plus grands ports européens :

Rotterdam	103.290.000 t.
Anvers	46.604.000 t.
Hambourg	33.293.000 t.
Gênes	31.330.000 t.

Pour les passagers, Calais est resté en tête avec 1.672.000 unités, suivi de Marseille : 1.266.000, et Boulogne : 1.101.000.

B. — Prévisions pour 1964.

L'augmentation du trafic de marchandises s'est poursuivi à un rythme un peu moins élevé, mais encore important : 12,8 % par rapport à 1963. Mais la répartition des produits sera, sans doute, sensiblement différente en raison de la diminution de la part de charbon aux entrées et des marchandises diverses aux sorties, réduction plus que compensée par une augmentation très marquée des hydrocarbures.

Au total, on peut penser que notre trafic portuaire de marchandises se situera aux environs de 140 millions de tonnes réalisant un nouveau progrès important.

En revanche, une diminution de l'ordre de 10 % du trafic de passagers sur les liaisons longs courriers affectera, en particulier, le port de Marseille.

C. — Entretien et modernisation.

Ainsi que nous l'avions signalé l'an dernier, les crédits consacrés à nos ports ne suivent pas et de loin l'accroissement de leur activité et la légère augmentation constatée cette année pour l'entretien (41,6 millions contre 39,7) ne compense même pas le relèvement du coût des travaux.

Quant aux *investissements*, les *crédits de programme* établis, dans l'hypothèse de la mise en œuvre du nouveau régime des grands ports, s'élèvent à 141,5 millions contre 132 l'an dernier, chiffre auquel il convient d'ajouter 70 millions de fonds de concours.

Sur ce total, 96,2 millions de crédits d'Etat et 34,4 millions de fonds de concours seront consacrés à nos six grands ports.

On peut donc constater, dès maintenant, que les dotations accordées pour le IV^e Plan seront inférieures aux prévisions. Cette insuffisance sera d'autant plus dommageable que le coût des travaux aura augmenté, dans la même période, de 15 à 20 % et que plusieurs opérations non prévues au Plan auront dû être entreprises sans, pour cela, bénéficier d'un financement spécial.

Quoi qu'il en soit, les *principales opérations* concernent nos six grands ports et, en particulier, Marseille où les travaux engagés absorbent près du tiers des opérations de programme.

D. — Travaux de modernisation dans les grands ports concurrents.

A Hambourg, approfondissement en cours d'exécution du chenal de l'Elbe pour permettre la remontée jusqu'à Hambourg des pétroliers de 65.000 tonnes.

A Amsterdam, poursuite des travaux de construction à Ijmuiden d'un nouvel avant-port permettant l'accès de navires de 80.000 tonnes (13 mètres de tirant d'eau) et approfondissement à 15 mètres du canal de la Mer du Nord—Amsterdam. Enfin, construction d'une nouvelle darse de 3 km de longueur.

A Rotterdam, l'Europoort, en cours d'aménagement, aura une superficie de 36.000 hectares. La première tranche, déjà terminée, comprend une darse à pondéreux de 2 km de longueur et 300 m de largeur et deux bassins pétroliers accessibles aux navires de 70.000 tonnes. Les programmes arrêtés portent sur une nouvelle extension de 1.400 hectares et sur l'amélioration des accès en vue de la réception de navires de 100.000 tonnes.

A Anvers, le programme en cours d'exécution comprend, en premier lieu, la construction d'une nouvelle écluse de 500 m de longueur sur 57 m de largeur et 13,75 m de profondeur à basse

mer. Il prévoit également la construction de 22 km de nouveaux quais, dont 16 km présentant des profondeurs suffisantes pour recevoir ultérieurement des navires de 100.000 tonnes. Les profondeurs de l'Escaut, qui ne permettent actuellement que la remontée de navires de 50.000 tonnes environ, sont en cours d'amélioration en vue de permettre l'accès de navires de 70.000 tonnes.

A Gand, mise en service prochaine de la nouvelle écluse de Terneuzen grâce à laquelle le porte sera accessible aux navires de 50.000 tonnes et construction d'une nouvelle darse de 2 km de longueur sur 380 m de largeur.

*

* *

L'importance de cet effort entrepris par nos voisins et concurrents apparaît *sans commune mesure* avec celui que nous effectuons de notre côté, en dépit de la concentration des moyens sur nos six principaux établissements maritimes.

E. — Les ports de pêche.

Budget 1964 : 8 millions, dont la moitié pour l'allongement d'un quai à Boulogne ;

Budget 1965 : 5.500.000,

soit une diminution de plus de 30 %, qui serait plus sensible encore en volume de travaux, puisque sur ce crédit de 5.500.000 F, 3 millions 200.000 F sont destinés à la réévaluation d'opérations en cours.

F. — Les ports de plaisance et autres petits ports.

Chapitre 63-90. — Article 4.

Les crédits passent, cette année, à 4.540.000 F, de 2 millions votés en 1964. C'est donc une augmentation sensible. Il faut encore souligner qu'outre les crédits du Ministère des Travaux publics,

des subventions du F. I. A. T., des prêts du F. D. E. S. et des fonds des collectivités locales viennent assurer un développement important des ports de plaisance, dont la nécessité n'est plus discutée en raison du développement du tourisme nautique. Cependant, avant d'engager des fonds importants à la construction de ports de plaisance, où tout est à faire, ne pourrait-on pas utiliser des ports qui, affectés hier à des flotilles de pêche, se sont vu désertés par suite de la concentration et de l'industrialisation de notre industrie des Pêches maritimes.

Le Gouvernement pourrait peut-être dresser un inventaire de ces possibilités portuaires et réaliser ainsi des économies sur ce chapitre par un emploi plus judicieux des fonds.

II. — MARINE MARCHANDE

A. — Commerce maritime de la France.

En dépit de l'augmentation importante de nos échanges avec nos voisins occidentaux résultant du développement du Marché Commun, la part des transports maritimes s'est accrue, en 1963, tant aux sorties qui, passées de 17,7 à 18,7 millions de tonnes, représentent 27,5 % du tonnage exporté, qu'aux entrées dont le volume, en augmentation beaucoup plus sensible encore, 74,9 millions de tonnes contre 62,2, atteint 70 % de nos importations.

Cependant, le montant des exportations par mer n'a pas retrouvé son niveau de 1961, soit 20,6 millions de tonnes.

Comme nous l'avions signalé l'an dernier, les produits pétroliers jouent dans notre commerce maritime un rôle essentiel avec 47.113.000 tonnes aux entrées (62,6 %) et 5.063.000 tonnes aux sorties (37 %). Par rapport à l'année précédente, les expéditions de produits bruts ou raffinés sont en baisse tandis que les apports ont encore progressé de façon remarquable, spécialement en ce qui concerne les fournitures de l'étranger (+ 7,6 millions de tonnes).

Nous noterons encore : aux importations, un doublement du tonnage de charbon reçu et, aux exportations, un accroissement sensible du volume des produits en vrac et des marchandises diverses.

B. — La flotte de commerce.

La flotte de commerce française atteignait, au 1^{er} janvier, 4.865.000 tonneaux, soit environ 150.000 de moins qu'un an auparavant. Cette réduction nous fait passer, dans le monde, du 10^e rang au 11^e rang, derrière l'Allemagne occidentale. Ainsi, les objectifs du Plan, suivant lesquels nous aurions dû disposer de 5,4 millions de tonneaux, ne seront pas atteints.

En ce qui concerne la répartition des navires, nous constatons une nouvelle mais légère diminution de la part des navires de passagers (10,8 % contre 11,1), les pétroliers et les autres navires se partageant le reste.

Cette évolution de notre flotte est d'autant plus inquiétante que les commandes passées par l'armement français ne permettent guère d'espérer un redressement. Il convient de signaler notamment qu'aucune commande de cargos n'a été passée pas nos armateurs pendant près d'un an, alors que notre flotte est précisément déficitaire dans ce domaine.

C. — **Activité d'ensemble du pavillon français.**

1° *Transport de marchandises.*

Si le volume des produits transportés s'est accru légèrement de 1962 à 1963, cette progression qui affecte presque exclusivement des produits pétroliers a été inférieure à celle de notre commerce maritime. Aussi la part de notre pavillon a-t-elle décréu de manière alarmante. En effet, il résulte des premiers résultats connus pour cette année que notre flotte n'assurera que 30,7 % de nos exportations et 48 % de nos importations, alors que les chiffres correspondants étaient de 50,6 % et 67,7 % en 1961.

Quant à l'ensemble des transports réalisés par l'armement français ils ont évolué comme suit, par relations assurées :

	1962	1963
Métropole—étranger	2.634.000 T.	2.106.000 T.
Etranger—métropole	20.786.000	24.489.000
Métropole—zone franc.....	4.833.000	4.394.000
Zone franc—métropole.....	18.731.000	19.340.000
Cabotage national	6.183.000	6.000.000
Trafic entre tiers.....	18.625.000	18.438.000
Trafic total maritime sous pavillon français	68.792.000 T.	74.767.000 T.

Au sujet des produits transportés, notons seulement qu'il s'agit pour près de 70 % d'hydrocarbures, et pour 10 %, tout au plus, de marchandises diverses.

Quand on connaît la part presque exclusive de notre pavillon dans nos importations de carburants en provenance de la zone franc et la fragilité de ces échanges, il est permis de concevoir de sérieuses craintes pour l'avenir du fait de cette excessive spécialisation de notre armement.

2° *Transport de passagers.*

Pour la première fois depuis 1958, le nombre total des passagers à l'entrée et à la sortie des ports français a diminué (— 6 % de 1962 à 1963). Cependant, ce mouvement n'a affecté que le nombre des personnes débarquées (— 13 %), tandis que celui des passagers embarqués s'accroissait de 2,3 %. L'armement français, qui assurait la quasi-totalité du trafic entre la France et l'Afrique du Nord, a particulièrement souffert.

Au total, nos navires n'ont transporté, en 1963, que 1.861.000 passagers au lieu de 2.340.000 l'année précédente et la part de notre pavillon est, pour la première fois depuis 1951, tombée au-dessous de 50 % (43,1 contre 50,8).

Comme nous venons de l'indiquer, la baisse a affecté particulièrement nos relations avec l'Algérie où le recul est de l'ordre de 45 %. La disparition à peu près totale d'une communauté de Français très attachée à la mère patrie et venant y faire de fréquents séjours, ne risque que d'aggraver cette situation.

Autre secteur touché, celui de l'Atlantique Nord, où la nouvelle et importante réduction des tarifs aériens a pesé sur le trafic maritime d'ensemble. Cependant, en raison de l'attrait que continue à exercer sur les passagers notre paquebot *France*, cette diminution n'affectera pas sensiblement notre pavillon, au moins sur la ligne de New York.

Sur tous les autres secteurs, le trafic de passagers est en accroissement parfois sensible, Moyen-Orient et Antilles notamment.

Au total, la situation de notre armement apparaît donc difficile et MM. Bourguès et Bayle, dans les rapports qu'ils ont présentés à l'Assemblée Nationale, ont insisté sur la gravité du problème et l'urgence des remèdes à apporter. Nous allons examiner quelques-unes des raisons de cette conjoncture défavorable.

3° Difficultés particulières à l'armement français.

La lourde incertitude qui pèse aujourd'hui sur l'avenir de notre armement a des causes à la fois politiques et économiques.

Les premières sont trop connues pour qu'il soit nécessaire d'insister. Elles tiennent à la réduction progressive du « secteur protégé » qui fit les beaux jours de notre armement sur l'Afrique du Nord, l'Extrême-Orient et la Côte occidentale d'Afrique. Partout, maintenant, nous devons faire face à une concurrence d'autant plus âpre que la capacité de la flotte mondiale reste excédentaire. Dans cette lutte, nous nous trouvons, de plus, gravement handicapés par un coût d'exploitation excessif résultant de charges salariales et surtout sociales, sensiblement plus lourdes que celles supportées par les autres armements.

Une comparaison faite récemment a permis d'établir que les dépenses globales d'équipages de navires français représentent respectivement 152 %, 148,7 % et 125,8 % des dépenses correspondantes supportées par les armements britannique, allemand et norvégien.

Ce supplément qui nous pénalise provient essentiellement de l'importance des charges sociales qui sont, en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Norvège, respectivement, de 22,8 F, de 35,9 F et de 35,2 F, contre 100 F en France.

Mais, à ces dépenses supplémentaires liées aux salaires, il faut également ajouter celles qui résultent de la nourriture des équipages en période d'embarquement. Les études effectuées à ce titre ont montré que, pour un marin français, le coût mensuel de la nourriture atteint 240 F, contre 150 F pour le marin britannique, 165 F pour le marin allemand, 190 F pour le marin norvégien.

L'effet cumulé de ces différents postes se traduit, pour l'armement français, par des *charges directes et indirectes de personnels, supérieures de 80 %* à celles de nos voisins européens. Et nous ne parlons pas des Japonais avec lesquels la comparaison serait encore beaucoup plus frappante.

D. — Situation particulière de nos compagnies maritimes nationales.

La dégradation de la situation de notre armement a naturellement pesé sur l'exploitation de nos compagnies maritimes nationales dont les pertes de recettes ont dépassé, en 1963, et dépasseront en 1964 les prévisions.

Le plafond des subventions, tel qu'il résulte des avenants signés ou en cours de revision, s'établit comme suit :

— pour la Compagnie Générale Transatlantique : 50 millions, au lieu de 45 millions en 1964, auquel s'ajoute une subvention forfaitaire (9,5 millions contre 6,5 en 1964) s'appliquant à la ligne de Corse, soit, au total, 59,5 millions (1) ;

— pour les Messageries maritimes : 58 millions (51 millions en 1963 et 1964), compte tenu de la prise en charge de la ligne d'Amérique du Sud.

Au total, le crédit inscrit au titre de ces subventions apparaît en augmentation de 15 millions sur 1964, *augmentation qui fait d'ailleurs ressortir le côté paradoxal de la diminution de l'aide à l'armement.*

Indiquons, par ailleurs, que les deux compagnies ont saisi, chacune, le Gouvernement de demandes de relèvement du plafond de leur subvention, en application des clauses de revision prévues dans leurs contrats.

1° La Compagnie Générale Transatlantique.

En dehors des circonstances d'ordre général que nous avons déjà soulignées, la Compagnie Générale Transatlantique a été éprouvée par une série d'événements qui ont affecté son activité.

(1) Une dotation complémentaire figurera au prochain « collectif » budgétaire pour 1963 et 1964. Elle augmentera rétroactivement la subvention totale de 9,5 millions pour chacun des deux exercices.

Tout d'abord, la Compagnie a supporté intégralement la baisse très sensible de trafic enregistrée sur l'Afrique du Nord. En effet, sur cette liaison, le nombre des passagers transportés est tombé de 705.880 en 1962 à 415.792 en 1963, et une nouvelle baisse de 18 % peut être attendue pour 1964, tandis que le fret suit la même courbe décroissante.

D'autre part, en raison des cyclones qui ont dévasté les Antilles en 1963 et en 1964, le trafic de bananes avec ses deux départements a été ramené de près de 400.000 tonnes en 1962 à 282.000 en 1963, et les chiffres connus pour l'année en cours seront encore très sensiblement inférieurs (de 140.000 à 150.000 tonnes).

Malgré le placement des bananiers devenus excédentaires sur le marché des navires réfrigérés, la Compagnie a donc supporté, ces deux dernières années, et supportera encore, en 1965 et 1966, des pertes sévères.

Pour remédier à ces difficultés, les unes temporaires, les autres définitives, la Compagnie Générale Transatlantique fait un important effort de reconversion.

Pour les paquebots, elle s'efforce de trouver des activités de remplacement, soit dans les domaines traditionnels tels que croisières ou transport de pèlerins à la Mecque, soit en imaginant des formules nouvelles : croisières scolaires analogues, toutes proportions gardées, aux classes de neige, ou aménagement sur un paquebot d'une exposition itinérante (comme l'ont fait les Japonais).

Il va sans dire cependant que le lancement de telles formules exigerait, au départ, un concours financier ou, tout au moins, l'appui des pouvoirs publics.

En ce qui concerne le fret, la Compagnie est consciente des possibilités qui s'offrent à notre armement dans le domaine des pondéreux en vrac ou dans ceux qui mettent en œuvre des techniques nouvelles, tel que, par exemple, le transport du méthane liquide.

Pour participer à de tels trafics sur un marché international où nous devons faire face à des groupements très puissants, elle a créé, avec d'autres armements français (Worms, Compagnie

Maritime et Charbonnière et Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire), une société dénommée Armateurs Gros Porteurs Associés.

D'autre part, la Compagnie Transatlantique a passé une première commande de quatre cargos de 7.500 tonnes, adaptés au transport des marchandises légères et fortement automatisés.

Nous constatons donc que cette Compagnie effectue un remarquable effort d'adaptation tout en essayant de surmonter les handicaps propres à notre armement.

2° *Les Messageries maritimes.*

Contrairement à la Compagnie Générale Transatlantique, les Messageries maritimes ont été amenées à se reconvertir, il y a dix ans déjà, au lendemain de la perte de l'Indochine qui a bouleversé nos positions en Extrême-Orient.

A cette époque, pratiquant une politique d'investissement audacieuse, les Messageries ont commandé une série importante (23 navires au total) de cargos rapides, de 8.300 à 9.300 tonnes de port en lourd, pouvant atteindre la vitesse remarquable de 19,5 nœuds.

Etant donnée la longueur exceptionnelle de ses lignes et la diversité de ses trafics (1), la Compagnie a estimé, en effet, et les circonstances lui ont donné raison, qu'elle devait disposer, avant tout, d'unités de moyenne importance pouvant gagner du temps sur les bâtiments des armements concurrents, grâce à leur vitesse et à la rapidité des manutentions.

Les « Messageries » ont, d'autre part, poursuivi une politique de développement des droits de trafic qui les a amenées à desservir l'Indonésie, la Thaïlande et, plus récemment, la Nouvelle-Zélande, sans parler de l'Amérique du Sud où la compagnie a considérablement développé son activité en se substituant en partie aux Chargeurs Réunis.

Disposant ainsi d'une flotte appropriée et de nombreux points de chargement et de déchargement, les Messageries maritimes ont

(1) La zone d'action des Messageries maritimes comprend l'Atlantique Sud, l'Océan Indien et le Pacifique.

jusqu'ici réussi à équilibrer l'exploitation de leurs lignes régulières de fret, alors que celles-ci sont traditionnellement déficitaires partout ailleurs.

L'essentiel du déficit provient donc des services de voyageurs d'intérêt public qui sont :

- la ligne d'Extrême-Orient (de Marseille au Japon par les Indes) ;
- la ligne d'Amérique du Sud (Hambourg—Buenos-Ayres) ;
- la ligne du Pacifique (Marseille—Panama—Tahiti—Nouvelle-Calédonie—Australie) ;
- la ligne de Madagascar.

Les pertes les plus importantes concernent la ligne d'Extrême-Orient, sur laquelle s'effectue le plus gros trafic, mais la situation s'y améliore en raison du développement marqué et recherché du trafic inter-escales.

En ce qui concerne l'avenir, les Messageries cherchent à développer le trafic des fruits et de la viande entre les hémisphères Nord et Sud. Dans ce but, un petit cargo polytherme a été commandé. D'autre part, il apparaît souhaitable de moderniser les bâtiments en service sur l'Amérique du Sud et la Compagnie envisage de faire construire pour cette ligne un nouveau paquebot.

E. — Observations de votre Commission sur la situation de notre Marine marchande.

L'importance de la façade océanique et méditerranéenne de la France devrait permettre à notre pays d'occuper une place de choix dans la compétition maritime internationale. S'il n'en est malheureusement rien c'est que l'on commet trop souvent l'erreur de considérer l'activité maritime comme une simple variante du transport en général. Or elle obéit à des règles propres qui tiennent au caractère international du trafic et elle fait l'objet, de la part des diverses nations, de mesures de protection dont l'importance et les caractéristiques varient avec leurs gouvernements respectifs. Aussi, la situation des diverses flottes de commerce dépend-elle directement des moyens que chaque Etat accepte d'accorder à ses divers armements.

En progression constante depuis un certain nombre d'années, la flotte mondiale atteignait, à la fin de 1963, 145.863.000 tonneaux de navires, de plus de 100 tonneaux de jauge brute contre 130 millions, en 1960, 118 millions, en 1958, et 68.500.000 seulement, en 1939. Dans cette progression, il nous faut souligner le développement rapide et supérieur au taux mondial (12 % en trois ans) des flottes des trois pays : la Norvège (22 %), le Japon (44 %), l'U. R. S. S. (58 %).

L'expansion de cette dernière notamment n'est pas sans inquiéter les armateurs occidentaux, dont certains n'hésitent pas à suggérer la constitution, contre un danger maritime commun, d'un front uni qui grouperait les « 10 pays maritimes d'Europe occidentale, en vue d'affronter le monde extérieur comme s'ils formaient une seule grande puissance intégrée ».

N'y aurait-il pas là un avantage pour la Marine marchande française qui subit, à l'inverse des flottes marchandes concurrentes, un recul très net. Accusant en un an une diminution de 46 navires et de 192.000 tonneaux de jauge brute, elle passe de la 10^e à la 11^e place, alors qu'en 1957 elle occupait le cinquième rang.

Quelles sont les causes de cette régression ?

Il est évident que l'entrée en service de navires dotés des derniers perfectionnements de la technique tend à réduire le nombre des bâtiments de commerce, tout en améliorant les conditions du trafic par une augmentation du tonnage transporté et une rentabilité plus grande de l'exploitation.

Il n'est pas contestable que cargos et pétroliers actuellement construits reviennent moins cher en tonneau de jauge brute que les unités qu'ils remplacent. Les navires commandés ne sont pas les mêmes que ceux qui sont désarmés et leur exploitation est indiscutablement meilleure.

Les avantages découlant de la mise en service de pétroliers, minéraliers et transporteurs de vrac de fort tonnage sont les suivants :

a) Réduction du personnel (l'équipage d'un pétrolier de 45.000 tonnes ne nécessitant que huit à vingt hommes de plus qu'un pétrolier T 2) ;

b) Diminution des besoins en carburant ;

c) Réduction de la dépense en capital par tonne de capacité de chargement (inférieure de 30 % à celle d'un T 2).

Les exigences de l'adaptation d'une flotte à celles du marché des frets dépassent souvent les possibilités financières d'une entreprise. Avant l'expiration de la durée fiscale de l'amortissement des navires en service, ceux-ci se trouvent démodés, tant du point de vue technique que du point de vue économique. D'où la nécessité pour l'Etat d'aider notre armement à poursuivre le rajeunissement et la modernisation de notre flotte, suivant des procédés dont nous avons déjà parlé lors des discussions budgétaires précédentes et qui tendent à :

- encourager les investissements maritimes ;
- élargir l'accès au crédit ;
- étendre la durée des prêts ;
- consentir des bonifications d'intérêts ;
- instituer des primes à la démolition ;
- maintenir et accroître l'aide à l'armement.

Or, en ce qui concerne cette dernière mesure qualifiée d'allocations compensatrices en faveur de l'armement naval, on peut s'étonner que dans la conjoncture actuelle le Gouvernement ait éprouvé le besoin de procéder à une réduction de crédits.

L'Etat aurait dû, au contraire, se montrer plus généreux pour permettre à nos armements de lutter efficacement contre la concurrence étrangère et pour pallier aussi les inconvénients graves découlant de la disparition de certains trafics.

On ne peut, en effet, que déplorer la suppression progressive de lignes sur lesquelles s'exerçait le monopole du pavillon, notamment celles qui desservaient nos départements d'Afrique du Nord et les territoires de l'A. O. F. Cet état de fait découle de la politique suivie par le Gouvernement français, politique qu'il ne nous appartient pas d'apprécier dans le cadre de ce rapport. Nous constatons seulement l'événement et en regrettons les conséquences fâcheuses pour nos activités maritimes qui s'amenuisent au profit de celles de nos voisins allemands et italiens.

L'armement français n'ayant pu trouver sur d'autres secteurs qu'une activité partielle de remplacement s'est ainsi vu dans

l'obligation de désarmer une partie de ses navires, mesure qui ne pouvait manquer d'entraîner de graves perturbations, tant sur le plan économique que dans le domaine social.

En conclusion, l'année 1963 peut être considérée comme une des années les plus difficiles qu'ait connue l'armement français depuis le début de la crise. Si un mouvement de reprise a pu se produire à la fin de cette même année sur les marchés des affrètements, cette reprise ne s'est pas prolongée au-delà du début de 1964 et n'a eu aucune incidence sur les frets perçus par les lignes régulières.

Moins aidée que dans les autres pays alors que les difficultés particulières qu'elle connaît devraient inciter les pouvoirs publics à un soutien plus éclairé, notre flotte vient d'accuser une baisse de près de 200.000 tonneaux en un an, tandis que la participation du pavillon français à nos échanges maritimes ne cesse de se dégrader (à l'entrée : 51 % en 1963 contre 62 % en 1962 ; à la sortie : 32 % contre 41 %).

Il est grand temps que les pouvoirs publics prennent conscience de la gravité et de l'ampleur des problèmes qui commandent l'avenir de la profession. Que les réformes de structure qui s'imposent soient accomplies à bref délai ! Dans ce domaine, il appartient au Gouvernement de nous faire part de ses intentions.

F. — La construction navale.

1° *Situation générale dans le monde.*

La situation de la construction navale ne peut être analysée sans qu'on ait observé auparavant celle de son client, quasi unique, l'armement. Or, il résulte des divers rapports établis préalablement à cette discussion budgétaire, que, si l'année 1963 a été marquée par une nette amélioration de la conjoncture internationale de l'armement qui, dans une moindre mesure s'est répercutée sur la construction navale, la situation s'est malheureusement aggravée sur le plan français pour l'une et l'autre de ces industries.

Sur le plan international, on constate certes une amélioration du trafic, l'accroissement du tonnage des marchandises transportées par mer pouvant, en 1963, être estimé à 5 à 6 % par rapport à

1962. En ce qui concerne les taux des frets, aussi bien pétroliers que marchandises sèches, l'amélioration est également nette, malgré une nouvelle diminution au début de 1964.

Dans le même temps, se manifeste une recrudescence des commandes des armateurs. Parmi les grandes flottes maritimes, quatre arrivent même à un taux d'accroissement qui dépasse fortement celui du tonnage mondial : la Norvège, le Japon, la Grèce et l'U. R. S. S.

Cependant, la situation reste médiocre dans les pays de l'Europe de l'Ouest, en raison de la concurrence japonaise qui s'est largement accrue au cours de l'année 1963, au point de mettre en danger la construction navale traditionnelle de tous les pays de cette région du monde.

Il faut retenir que le prix de la construction navale est un prix international et que l'armateur peut commander là où il veut, sans être arrêté par aucune barrière douanière. Or, malgré les hausses qui se manifestent dans tous les pays, le prix japonais a diminué dans des proportions extraordinaires : 30 % en huit ans, 18 % en un an. Le résultat de cette baisse est que le Japon, à lui seul, a obtenu près de 40 % des commandes, alors que sa production correspond à 27 % du total mondial.

En face de ce phénomène et pour éviter que ne s'aggrave la menace japonaise, les autres pays constructeurs se trouvent contraints de pratiquer des prix très bas, voisins de ceux offerts par les Japonais, ce qui entraîne pour leurs chantiers de lourdes pertes et nécessite l'intervention des Etats, suivant certaines modalités particulières à chacun.

2° *La construction navale en France.*

Le carnet de commandes de nos onze grands chantiers se présentait comme suit au 1^{er} octobre 1964.

CHANTIER	LIVRAISON A EFFECTUER						TOTAL	
	En 1964.		En 1965.		En 1966.		Nombre.	T. j. b.
	Nombre.	T. j. b.	Nombre.	T. j. b.	Nombre.	T. j. b.		
Atlantique.....	2	107.400	4	157.300	5	210.170	11	474.870
F. G. Dunkerque.....	1	30.900	2	63.600	4	92.400	7	186.900
Bordeaux.....			16	4.600	11	1.040	27	5.640
C. N. La Ciotat.....	2	40.100	6	110.800	2	88.000	10	238.990
F. C. M. La Seyne.....			3	44.850			3	44.850
Le Havre.....	2	450	15	4.345			17	4.795
A. C. Nantes.....	2	9.850	2	16.200	2	9.680	6	35.730
A. C. Seine-Maritime.....	1	22.000	4	20.000			5	42.000
C. A. Provence.....	2	8.600					2	8.600
Dubigeon-Normandie.....	2	2.471	3	7.805	5	1.860	10	12.136
A. C. La Rochelle-Pallice...	5	854	7	3.458	10	1.420	22	5.732
	19	222.625	62	433.048	39	404.570	120	1.060.243

Par rapport à la situation établie au 1^{er} octobre 1963, on constate donc une amélioration de l'ordre de 10 %, mais cette légère remontée apparaît bien faible si l'on se rapporte aux chiffres de 1958 où le carnet de commandes était sensiblement double de celui d'aujourd'hui. Cette situation est due essentiellement au ralentissement, pour ne pas dire à la raréfaction de la demande de l'armement français qui est resté près d'un an sans commander un seul cargo.

Nos chantiers, qui avaient remédié partiellement à cette situation jusqu'à ces dernières années en se tournant vers l'exportation, rencontrent aujourd'hui, dans ce domaine, de graves difficultés en raison de la diminution des prix japonais (30 % en 8 ans) qui pèsent lourdement sur le coût des navires, spécialement depuis un an (— 18 %).

Nous constatons donc que la situation des chantiers de construction navale ne cesse de se dégrader. C'est là la répercussion fatale et dramatique de la crise qui sévit sur notre armement. Certes, en 1961 et 1962, le tonnage de la flotte française a pu progresser en valeur absolue. Mais en 1963, et pour la première fois depuis long-

temps, il a diminué, connaissant à cette époque plus de difficultés que ses concurrentes. Nous avons souligné dans la première partie de ce rapport que la flotte marchande française a subi le contre-coup de l'évolution des territoires d'outre-mer qui ont accédé à l'indépendance : la zone franc ne constitue plus un secteur de clientèle assurée. La baisse du trafic entre la France et l'Algérie, soumise au monopole du pavillon, a entraîné ou entraînera la vente, le désarmement ou la transformation de nombreux navires construits en quelque sorte sur mesure pour ces lignes.

S'il est vrai de dire que le « dynamisme d'un pays se mesure pour une part immense à la vitalité de sa marine marchande » ; si l'on doit approuver le Secrétaire général de la marine marchande invitant le pays à prendre conscience du rôle de sa flotte de commerce dans la vie économique et dans la défense de son indépendance, il faut que les pouvoirs publics sachent prendre les mesures qui s'imposent pour que nos armateurs soient mis à même d'exploiter leurs navires sans perte, qu'ils puissent commander les navires modernes et compétitifs dont ils ont besoin pour se convertir et s'installer sur les trafics internationaux.

Cette politique d'aide s'impose impérieusement quand on sait que la part, en tonnage, du pavillon français dans le total des marchandises débarquées et embarquées dans les ports français ne cesse de décroître : 60,4 % en 1961 ; 57,6 % en 1962 et 47,7 % en 1963 (51,2 % pour les marchandises débarquées et 32,2 % pour les marchandises embarquées). Il en est de même pour les passagers (53 % en 1961, 51 % en 1962 et 44 % en 1963).

Politique de soutien de nos chantiers dont la situation ne peut que s'aggraver en raison :

- de la concurrence japonaise ;
- de la progression des coûts de production des diverses industries qui entraînent ceux de la construction navale ;
- de l'insuffisance de l'aide accordée par le Gouvernement français, laquelle devrait tendre à combler l'écart entre un prix de vente exceptionnellement bas et un prix de revient en hausse.

Sur ce dernier point, nous devrions nous inspirer des principes directeurs de la politique pratiquée au Japon, dont le succès résulte en grande partie des efforts faits par les chantiers dans le domaine de la recherche, de la rationalisation, de la production, de la coopération étroite entre les établissements. En effet, si le coût de la

main-d'œuvre est moins élevé qu'en France, il faut cependant souligner que ce pays est entièrement tributaire de l'étranger pour les matières premières.

En Grande-Bretagne, la mise en œuvre du « plan de crédit » a permis aux chantiers d'accroître leurs carnets de commandes par l'institution de prêts remboursables en 10 ans pouvant atteindre 80 % de la valeur contractuelle du navire.

En Suède, les commandes prises en 1963 ont été considérables. La construction navale suédoise est d'ailleurs celle qui résiste le mieux à la concurrence japonaise, dont cependant elle diffère totalement par son équipement ultra-moderne et le niveau très élevé des salaires pratiqués. Elle donne ainsi un démenti à ceux qui prétendent que la construction navale est une industrie qui convient mieux aux pays où les salaires sont faibles.

Travaillant pour l'exportation et notamment pour l'armement norvégien, ces chantiers ont dû consentir des sacrifices importants pour lutter contre la concurrence japonaise ; ils résistent à celle-ci victorieusement, grâce à l'intervention de l'Etat qui leur apporte sa garantie.

Il est souhaitable que le Gouvernement français s'inspire de ces exemples pour le maintien d'une industrie vitale pour le pays. Certes, *le budget de 1965 comporte une amélioration par rapport à celui de l'an dernier*, et nous nous en réjouissons. Mais cette mesure sera-t-elle suffisante, si elle ne s'accompagne pas d'une aide effective à l'armement qui devrait se traduire par l'octroi de crédits, à long terme et à faible taux d'intérêt, appliqués à une partie importante du prix du navire.

En outre, le soutien de l'Etat doit aussi se manifester en faveur des *petits chantiers* capables de réaliser des chalutiers techniquement valables, comme le font les chantiers hollandais et polonais.

G. — Les pêches maritimes.

Notre flotte de pêche se présentait comme suit au 1^{er} janvier 1964 :

FLOTTE	NOMBRE	TONNAGE
Chalutiers :		
Grande pêche salée (1.000 tx et plus).....	24	33.964
Pêche fraîche.....	1.489	129.391
Congélateurs	2	2.448
A viviers.....	80	5.664
Thoniers :		
A l'appât vivant.....	121	9.060
Congélateurs	24	4.871
Langoustiers :		
Langoustiers	110	5.329
Congélateurs	42	11.746
Navires frigorifiques de transport.....	3	4.307
Autres navires.....	1.747	34.259
Embarcations diverses de moins de 10 tx.....	10.175	27.301
Totaux	13.817	268.340

EFFECTIFS	CAPITAINES ou patrons.	OFFICIERS	MARINS
A la part.....	13.170	573	22.177
Au minimum garanti.....	235	807	4.396

La pêche maritime française mérite une attention soutenue de la part des Pouvoirs publics, en raison du rôle important qu'elle joue dans notre économie nationale. Elle arme, en effet, plus de 14.000 navires, représentant 270.000 tonneaux de jauge brute environ et emploie plus de 40.000 inscrits maritimes. Pour l'année 1963, les apports, limités à la pêche fraîche, la plus importante, ont atteint le chiffre de 400.000 tonnes, pour une valeur de 800 millions. La France occupe donc ainsi, parmi

les nations occidentales, une place de choix, compte tenu, il est vrai, de l'importance de sa conchyliculture et des industries annexes à la pêche.

Cette situation ne signifie pas que tout est pour le mieux dans ce domaine. M. Jacquet, Ministre de la Marine marchande, soulignait, au début de cette année, que les activités et industries de la pêche traversaient une crise d'adaptation devant entraîner une rénovation des structures. Et le Secrétaire général de la Marine marchande, envisageant de son côté la révision urgente de certaines conceptions, invitait les professionnels à s'orienter vers de nouveaux lieux de prospection, en dépit de l'éloignement de ceux-ci qui nécessite une reconversion partielle de nos moyens et de nos méthodes. Il précisait, en outre, que la rentabilité des pêches françaises ne pourrait être atteinte sans organisation du marché : rationalisation de la commercialisation du poisson, élargissement de la consommation, deux impératifs liés l'un à l'autre, et qu'il faut réaliser à tout prix.

Politique de crédit, application rationnelle de nouvelles techniques, recherche de nouveaux débouchés suivant une politique commerciale tournée vers les pays tiers, telles doivent être les données essentielles d'une politique des pêches dont il appartient au Gouvernement de nous apporter les moyens. Or, le chapitre 44-01, sous le titre général d'« Action économique », qui concerne les « subventions aux pêches maritimes », se trouve cette année amputé d'un crédit de 830.000 F, portant sur l'aide en faveur de la pêche et le plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes. Cette réduction est d'autant plus surprenante qu'elle ne correspond pas aux propos tenus par les autorités responsables de nos pêches maritimes. Un effort avait été amorcé, et nous déplorons qu'il ne soit pas poursuivi, pour permettre aux professionnels de la pêche de s'adapter aux nouvelles techniques, de s'orienter vers la recherche des parages plus productifs, de lutter, enfin, plus efficacement contre la concurrence étrangère.

Or, non seulement la réduction des crédits d'aide et d'adaptation est foncièrement critiquable, car elle marque de la part du Gouvernement un certain esprit de « détachement » vis-à-vis des pêches maritimes, mais le maintien de certaines mesures, telles que « la taxe sur les carburants », qualifiée naguère de

« la plus impopulaire et la plus injuste », dont la suppression a été envisagée à diverses reprises, est la preuve que les Pouvoirs publics se refusent à faire l'effort qui s'impose. Bien plus, les conditions du crédit devraient être aménagées, permettant l'octroi de prêts jusqu'à concurrence de 70 % de la valeur du navire, à des taux d'intérêt de l'ordre de 2,50 % et remboursables en douze ans.

Ce sont là autant de mesures qui permettraient aux professionnels de l'industrie des « pêches » de résister victorieusement à la situation actuellement créée, d'une part, par la mise en place du Marché commun, d'autre part, par les dispositions nouvelles de la récente Conférence de Londres sur l'extension en eaux territoriales.

En dehors des changements qui se manifestent dans les structures économiques de l'Europe et du Monde, l'évolution de la technique même de la pêche nous entraîne à une vitesse que nous avons peine à suivre vers des réalisations spectaculaires, en ce qui concerne aussi bien la construction des navires que leur mode d'exploitation. C'est pourquoi, il est plus que jamais nécessaire que les Gouvernements, au cours des négociations internationales relatives aux droits, aux zones et aux conditions de pêche défendent les intérêts légitimes de leurs ressortissants respectifs.

De graves inquiétudes se manifestent en ce moment, à ce propos, dans le milieu des armateurs et marins de nos pêches.

Outre *la taxe sur les carburants*, dont nous vous demandons une nouvelle fois, au nom de la profession, d'envisager la suppression, il est du devoir du Rapporteur de votre Commission des Affaires économiques et du Plan de se faire, ici, l'écho de deux questions particulièrement brûlantes :

1. — *La récente décision gouvernementale tendant à permettre aux navires de la C. E. E. de vendre leur production dans n'importe quel port français, décision qui n'aurait dû intervenir qu'en 1967, n'est-elle pas intervenue trop hâtivement ? L'activité des pêches françaises est-elle prête à subir cette concurrence directe ? L'effort d'adaptation, tant sur le plan de la production que sur celui de la distribution, est-il suffisant, comme on serait tenté de le croire, en raison de la réduction des crédits spécialement affectés à ce poste ?*

Pourquoi cette précipitation à la mise en place du Marché commun de la pêche, quand on sait les difficultés soulevées à propos de la politique commune agricole ?

2. — L'application des dispositions de la Conférence de Londres, sur la limite des eaux territoriales, entraîne pour nos armements à la pêche, de la part des Britanniques notamment, des interdictions de pratiquer le chalutage dans des eaux qu'ils fréquentaient traditionnellement ; mais une période transitoire, à déterminer par accords entre parties, était prévue en ce qui concerne la zone située entre 3 milles et 6 milles des côtes. A l'approche de la fin de cette période transitoire, où le Gouvernement français en est-il de ses conversations avec les Britanniques ?

A ces diverses questions, votre Commission des Affaires économiques, soucieuse de l'avenir de nos pêches maritimes, souhaiterait obtenir des réponses précises.

Nous aimerions savoir, en effet, si le Ministre de la Marine marchande considère encore aujourd'hui, comme valable, la réponse qu'il formulait à la Cour des Comptes dans le rapport publié en juin 1964 : « La situation des pêches maritimes pose un problème très grave, exigeant des solutions exceptionnelles que le Gouvernement doit s'attacher à proposer d'urgence, en fonction de la conjoncture internationale ».

H. — Les problèmes sociaux.

Au premier rang de ceux-ci figure incontestablement le régime des pensions des marins, administré par l'Etablissement National des Invalides. Celui-ci se trouvant chaque année dans l'obligation de solliciter la contribution de l'Etat pour faire face aux charges qui pèsent sur sa trésorerie, on a dû, cette année, envisager une majoration de 25 millions de la subvention. Cette dernière doit lui permettre d'assurer le paiement des pensions, résultant de l'augmentation des salaires forfaitaires. Mais on ne peut manquer de souligner que ceux-ci ont subi un retard qu'il faudra bien rattraper.

Votre Commission des Affaires économiques s'est réjouie de la décision prise par le Gouvernement d'augmenter *les pensions versées aux veuves des marins victimes d'accidents professionnels*,

suivant les suggestions antérieures de son Rapporteur. Elle remercie les hauts fonctionnaires de la Marine Marchande de la compréhension dont ils n'ont cessé de faire preuve vis-à-vis de ce problème et, notamment, de leurs interventions incessantes près des Finances pour que cette injustice soit enfin réparée.

Il est néanmoins regrettable que le Gouvernement ne soit pas allé jusqu'au bout de la mesure que justifiaient pourtant les dispositions du régime des pensions de marins, élaboré en 1948.

En dernier lieu, il n'est pas sans intérêt de souligner une double revendication des secrétaires administratifs de la Marine Marchande, qui demandent la parité avec leurs homologues de la Marine Nationale, tant en ce qui concerne les indemnités de sujétions particulières que le taux de l'indice auquel ils peuvent prétendre en fin de carrière. Il semble qu'un accord soit à la veille d'intervenir entre les divers Ministères intéressés. Il suffira, sans doute, d'évoquer cette question devant M. le Secrétaire d'Etat au Budget pour en hâter la solution.

CONCLUSIONS

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les critiques que votre Commission des Affaires économiques et du Plan entend adresser au Gouvernement, à propos du budget des Ports maritimes et de la Marine marchande. Elle regrette de n'avoir à exprimer qu'une note pessimiste, devant l'insuffisance des moyens mis en œuvre pour maintenir la France au rang qui fut le sien dans l'histoire.

Alors que les grandes nations — telles que l'U. R. S. S., les Etats-Unis, le Japon — comprennent combien leur avenir est lié au développement de leurs activités maritimes, alors que d'autres pays, aux dimensions réduites, comme la Suède, la Norvège, la Grèce, font sur le même plan un effort considérable, dont leur économie tire d'énormes profits, la France semble ne plus avoir foi dans les destinées de la marine. L'esprit de Colbert serait-il vraiment mort ?

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour l'exercice 1965 concernant les Ports maritimes et la Marine marchande.