

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1968, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 30

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE

*Rapporteur spécial* : M. Roger LACHÈVRE.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, *président* ; Jacques Masteau, Yvon Coudé du Foresto, *vice-présidents* ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, *secrétaires* ; Marcel Pellenc, *rapporteur général* ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Marcel Fortier, André Fosset, Henri Henneguella, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, François Schleiter, Charles Suran, Louis Talamoni, Ludovic Tron, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3<sup>e</sup> législ.) : 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 28), 456 (tome XII) et in-8° 65.

Sénat : 15 (1967-1968).

---

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Pêches maritimes - Construction navale.

Mesdames, Messieurs,

Les crédits des services de la Marine marchande dans le budget de 1967 avaient été répartis entre le fascicule « Section commune de l'Équipement » et le fascicule « Marine marchande ».

Pour 1968, et à la suite des nouvelles modifications intervenues dans la composition du Gouvernement, ils sont à nouveau regroupés au sein d'une section spéciale (Section III) du budget des Transports.

Au cours de leur examen par la Commission des Finances, ils ont fait l'objet d'observations présentées par MM. Roubert, Pellenc, Martin, Edouard Bonnefous, Courrière et Portmann.

Ces observations, et les préoccupations de votre Rapporteur, sont consignées dans le présent rapport, avant la décomposition par titres et parties, et par chapitres pour les dépenses en capital, des crédits pour 1968 (page 22 et suivantes).

Une nouvelle réunion, toutefois, a été rendue nécessaire à la suite du vote intervenu devant l'Assemblée Nationale en seconde délibération, à propos des conditions dans lesquelles pourraient intervenir notamment l'exonération de l'impôt cédulaire applicable aux équipages des armements soumis à la concurrence internationale.

*Cet examen a donné lieu aux observations et conclusions que votre Rapporteur estime utile de soumettre à l'appréciation du Sénat, avant que ne soient évoqués les problèmes spécifiques de ce budget. La décision si longtemps attendue, prise en dernière minute par le Gouvernement, constitue en effet un élément déterminant de la politique suivie à l'égard de la Marine marchande.*

\*  
\* \*

Par amendement n° 17, le Gouvernement, en seconde délibération, a en effet proposé un amendement tendant à majorer de 18.673.554 F les crédits du titre IV de la Marine marchande, qui faisaient apparaître, auparavant, une réduction de crédit de 6.326.246 F, soit une majoration de 25 millions de nouveaux francs.

Ces crédits ont été proposés pour compenser les charges spécifiques que constitue, pour les armateurs au commerce soumis à la concurrence internationale, la taxe sur les salaires versés pour les personnels embarqués.

Un crédit de 35 millions de francs doit, en conséquence, être inscrit à un article 3 nouveau du chapitre 45-03 du budget de la Marine marchande et financé à concurrence de 25 millions par l'inscription d'un crédit supplémentaire, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, d'une part, et à concurrence de 10 millions par un prélèvement sur l'article premier du même chapitre destiné à financer les allocations compensatrices versées en application de l'article 73 de la loi de finances pour 1962.

Au cours de l'examen très attentif auquel elle s'est livré, votre Commission des Finances a estimé qu'une majoration de 4 millions de francs des allocations compensatrices versées en application de l'article 73 de la loi de finances pour 1962 paraissait suffisante pour couvrir un certain nombre de situations particulières résultant notamment de l'accord maritime franco-algérien et de la reconversion nécessaire d'un certain nombre de navires français affectés à ce trafic.

Les crédits de l'article premier du chapitre 45-03 qui étaient initialement de 21,5 millions, ramenés à 11,5 millions par l'amendement 17 du Gouvernement, présenté en seconde délibération, seraient ainsi fixés définitivement à 15,5 millions.

Par contre, il apparaît *contre-indiqué* de faire figurer dans le budget de la Marine marchande un crédit destiné à compenser la charge spécifique que constitue pour les armateurs la taxe sur les salaires.

Il ne s'agit en effet nullement d'une subvention à l'armement français mais d'une disposition destinée à faire disparaître un impôt qui, dans la compétition internationale, n'a plus sa raison d'être.

En conséquence, votre Commission des Finances vous propose de supprimer le crédit de 35 millions de francs dont l'inscription à l'article 3 du chapitre 45-03 susvisé résultait également de l'amendement 17 du Gouvernement.

En contrepartie, deux articles additionnels sont proposés pour régler, d'une part, le problème de l'exonération à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1968 de la taxe de 5 % sur les salaires payée par les entreprises de navigation sur les rémunérations payées aux membres de leur personnel navigant et, d'autre part, pour régler l'affectation des crédits restant disponibles, sur ce chapitre, au titre de l'aide à l'armement naval.

Ces amendements ont le mérite de régler d'une façon particulièrement claire un problème que le jeu des compensations subtiles proposées dans le texte voté par l'Assemblée Nationale réglait d'une manière imparfaite, aussi bien pour les armateurs que dans le cadre de la compétition internationale.

## PROBLEMES SPECIFIQUES

### Moyens des services.

Pour la première fois depuis de longues années, les « moyens des services » atteignent environ 10 % du budget de la Marine marchande (après avoir plafonné longtemps aux alentours de 7 %), le reste allant aux différents chapitres d'interventions publiques qui restent la caractéristique de ce budget et qui sont analysés par ailleurs.

Si modeste soit-il, l'effort mérite d'être souligné et votre Commission des Finances n'a pas manqué de le faire pour mieux insister sur la nécessité de poursuivre et d'accentuer la revalorisation des moyens mis à la disposition de l'Administration centrale et de l'ensemble des quartiers des Affaires maritimes.

Plusieurs chapitres demeurent d'une façon regrettable à un niveau insuffisant, comme demeure regrettable le souvenir de certaines économies sordides imposées en 1967. Votre Commission exprime à cette occasion le vœu que les traitements intéressant de modestes fonctionnaires contractuels soient ramenés au niveau de leur contrat d'engagement, après avoir été fort injustement réduits de moitié.

Votre Commission a relevé également l'absence de crédits nouveaux concernant le matériel naval affecté à la surveillance des pêches ou à la garde côtière, et elle a regretté le silence du Ministre responsable de la Marine marchande devant l'Assemblée Nationale sur une question précise du Rapporteur de la Commission des Finances concernant les intentions du Gouvernement en matière de coordination des différentes flotilles d'Etat, après le rapport Auboyneau.

Cette question sera renouvelée en séance publique devant le Sénat.

\*  
\* \*

### Enseignement maritime.

La mise en service du nouvel ensemble scolaire maritime de Marseille achève en quelque sorte le programme d'implantation des cinq écoles nationales de la Marine Marchande installées aujourd'hui au Havre, à Paimpol, à Saint-Malo, à Nantes et à Marseille, après que la décision de les construire eut succédé à l'initiative sans lendemain d'une école unique en France, initiative que votre Rapporteur n'évoque pas sans une certaine nostalgie.

Recrutés par voie de concours, les effectifs des élèves sont fixés non pas en fonction des possibilités d'accueil des écoles, qui sont plus importantes, mais par rapport aux besoins annuels estimés de notre Marine Marchande. Et cette estimation se trouve à son tour corrigée par le développement de l'automatisation, de la taille et de la puissance des navires, qui influent sur les effectifs et sur le niveau des diplômes réclamés.

L'effectif global pour l'année scolaire 1967-1968 s'élève approximativement à 1.450 élèves répartis comme suit :

Le Havre .....	450
Nantes .....	390
Marseille .....	240
Saint-Malo .....	210
Paimpol .....	160

Durant l'année scolaire 1966-1967, il s'élevait à 1.439 élèves dont 27 étrangers, candidats à l'un des 21 diplômes ou examens qui marquent encore les filières possibles d'une carrière maritime en France et qui apparaissent dans le tableau ci-après :

**Effectifs des Ecoles nationales (1966-1967).**

SECTIONS	LE HAVRE	SAINT-MALO	PAIMPOL	NANTES	MARSEILLE	TOTAUX
Elèves :						
1 <sup>re</sup> année (nouv. fil.) .....	81	»	»	»	»	81 dont 5 étrangers.
2 <sup>e</sup> année (E. L. C. - E. N. M. M.)...	67	»	»	»	»	67 dont 1 étranger.
E. O. L. C. ....	21	»	»	»	»	21 dont 3 étrangers.
C. L. C. ....	106	»	»	»	56	162 dont 5 étrangers.
E. C. Q. ....	12	16	11	»	»	39
E. C. Q. (mention théorie).....	»	31	11	»	1	42
Lieutenant Marine marchande.....	»	»	33	»	11	44
Lieutenant grande navigation.....	»	11	29	»	12	52
Capitaine côtier.....	»	»	48	»	»	48
Lieutenant et patron de pêche.....	»	22	»	»	»	22
Radios 1 <sup>re</sup> classe P. T. T. ....	»	»	»	17	14	31
Radios 2 <sup>e</sup> classe P. T. T. ....	»	»	»	14	8	22
Radios Marine marchande.....	»	»	»	80	45	125
E. Q. M. ....	67	»	»	»	»	67 dont 3 étrangers.
O. M. 1 <sup>re</sup> classe .....	»	»	»	88	26	114 dont 2 étrangers.
O. M. 2 <sup>e</sup> classe (théorie) .....	21	27	29	23	15	115 dont 2 étrangers.
O. M. 2 <sup>e</sup> classe (spécial) .....	»	»	»	24	»	24 dont 2 étrangers.
O. M. 2 <sup>e</sup> classe (application) .....	29	33	»	77	25	164 dont 3 étrangers.
O. M. 3 <sup>e</sup> classe .....	16	»	15	19	8	58 dont 1 étranger.
C. E. T. M. (année préparatoire) .....	»	28	»	19	»	28
C. E. T. M. (1 <sup>re</sup> année) .....	»	28	»	»	»	28
Préparation entrée E. C. Q. T. ....	»	»	11	»	»	11
Préparation entrée E. O. M. ....	»	74	»	»	»	74
	420	270	187	342	220	1.439 dont 27 étrangers.

L'effectif des élèves inscrits dans les écoles de navigation s'élevait à 1.865 élèves en 1962.

Les investissements effectués sont importants, et ils ont parfois prévu — c'est le cas à Marseille où la dépense s'est élevée à 18.575.000 F — de couvrir en même temps que l'Ecole nationale de la Marine Marchande (conçue pour 450 élèves) une école d'apprentissage maritime et une section d'enseignement technique maritime, ce qui offrira, en théorie tout au moins, la possibilité très démocratique quoique peu usitée jusqu'ici dans la marine, d'armer un navire dont tout le personnel, du mousse au commandant, sera issu du même établissement.

Mais votre Commission des Finances a relevé à cette occasion que si les investissements en constructions et en équipements avaient

suivi leur cours, l'effectif budgétaire des professeurs titulaires de l'enseignement maritime prévu pour ces écoles n'avait jamais été atteint.

En fait, le recrutement des professeurs par voie de concours sur épreuves a pratiquement cessé. Et il a cessé, pourquoi ne pas le dire, parce que leur rémunération est insuffisante, particulièrement au début, et cette observation s'applique également pour les professeurs recrutés sur titres qui mettent à la disposition de nos futurs marins leur expérience de la mer.

Il est anormal que les maîtres chargés de former les capitaines de nos navires aient un salaire inférieur à celui qui sera celui de leurs élèves.

Compte tenu des titres et des temps de navigation exigés, il est pratiquement impossible de commencer cette carrière avant l'âge de trente-deux ans. Par ailleurs, si les professeurs de l'Education Nationale peuvent recevoir un complément de rémunération pour des heures supplémentaires, cet avantage est refusé aux professeurs de l'Enseignement Maritime qui sont dotés d'un statut militaire.

Votre Commission des Finances n'a jamais manqué une occasion de rendre hommage à l'effort poursuivi au Secrétariat à la Marine marchande pour promouvoir sur le plan technique une conception moderne de la construction et de l'exploitation des navires. Et elle a déjà déploré la situation faite aux ingénieurs du Génie maritime qui, après avoir imaginé et obtenu le concours financier de l'Etat pour entraîner cette mutation nécessaire parce qu'elle commande l'avenir, songent les uns derrière les autres à s'assurer dans le privé la situation que l'Etat, qui fait un mauvais calcul, est incapable de leur donner.

Cette observation est renouvelée aujourd'hui à l'intention des professeurs de nos écoles maritimes, qui ont mission de former des hommes dont la formation technique, intellectuelle et morale doit être à la mesure des responsabilités qu'ils devront assumer, non seulement à l'égard de leur pavillon d'armement, mais à celui de l'intérêt national.

\*  
\* \*

## La construction navale française.

### I. — *Carnet de commandes.*

Le carnet de commandes s'élevait à 2.500.000 tonnes de jauge brute au 1<sup>er</sup> octobre 1967, ainsi réparties :

Pétroliers .....	75	%	} Armateurs français : 69,7 %. Armateurs étrangers : 30,3 %.
Containers, cargos, transports de vrac...	19	%	
Transports de gaz .....	5,5	%	
Divers .....	0,5	%	

La France occupe ainsi le quatrième rang dans le monde, après le Japon, la Suède et l'Allemagne, et à égalité avec la Grande-Bretagne ; les grands chantiers ont une charge assurée jusqu'en 1970 ou 1971.

### II. — *Situation des chantiers.*

De cette haute conjoncture il ne faudrait pas conclure hâtivement que la situation des chantiers est des plus florissantes. La concurrence reste très vive, du fait notamment de la pression japonaise, et les prix laissent une très faible marge bénéficiaire. Il ne faut pas oublier, par ailleurs, que cette concurrence ne souffrira plus d'entrave au sein de la C. E. E à partir de l'année prochaine.

En application de l'article 4 de la loi du 24 mai 1951 sur l'aide à la construction navale, les chantiers sont tenus de reverser une partie de leurs bénéfices nets lorsque ceux-ci dépassent 3 %. La plupart des chantiers n'ont fait aucun reversement ces dernières années, ce qui donne une indication d'ensemble sur leur marge bénéficiaire et sur leur possibilité d'autofinancement, qui ne dépasse pas 25 % dans les investissements importants en cours de réalisation. Ceux-ci sont cependant indispensables pour atteindre une productivité analogue à celles des concurrents étrangers et pour construire les plus gros navires, dont la demande domine actuellement sur le marché mondial.

La production est en net accroissement, puisqu'elle atteindra cette année environ 585.000 tonnes de jauge brute (1965 = 484.000 tonnes de jauge brute ; 1966 = 510.000 tonnes de jauge brute).

Toutefois, cette situation favorable est due à l'abondance exceptionnelle des commandes passées par les armateurs français, qui ont répondu, il faut le souligner, aux diverses mesures d'incitation inspirées par le Secrétariat général de la Marine marchande, en même temps qu'aux possibilités offertes par la loi du 18 mai 1966 tendant à l'institution d'une déduction fiscale pour les investissements réalisés dans une période déterminée. L'ensemble de ces mesures a porté ses fruits avant que la crise de Suez ne déclenche à son tour une nouvelle vague de commandes portant sur des pétroliers de gros tonnage qui couvriront les cales pendant les trois années à venir.

Cette situation met une fois de plus en lumière le caractère cyclique de l'industrie des constructions navales. Il est clair qu'une « pause » suivra, pour les commandes françaises tout au moins, et cette pause inéluctable doit d'autant plus retenir l'attention que l'importance des commandes enregistrées ne suffira pas pour amortir les investissements, dont l'objectif est d'atteindre le prix international sans autre concours de l'Etat que celui d'une éventuelle aide communautaire.

Or, c'est seulement si les chantiers français sont de plain pied sur ce prix international que leur activité pourra se maintenir puisqu'elle aura pour seule issue le développement des exportations. Et si les mesures de concentration, exigées par les Pouvoirs publics pour aboutir à un outil compétitif, sont consacrées aujourd'hui par les faits, il faut maintenant régler le problème de l'approvisionnement de cet outil pour qu'il conserve sa vocation internationale. Votre Commission des Finances exprime à cette occasion le vœu que les conditions d'approvisionnement à l'étranger des chantiers navals français soient alignées sur celles de leurs concurrents, spécialement ceux de la C. E. E., c'est-à-dire qu'ils aient la possibilité d'importer leur matériel en franchise douanière, et elle souhaite connaître les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

Votre Commission observe par ailleurs que l'obligation actuelle de libeller en francs français les contrats de construction de navires passés avec des armateurs étrangers paraît notablement dépassée. Que ce soit sur le plan des trafics ou sur celui de la construction navale, la France ne pourra prétendre conserver son rang de

grande nation maritime que si elle admet sans restriction le caractère spécifique de deux activités complémentaires qui ne peuvent échapper aux exigences fondamentales du commerce international dont elles tirent leur raison d'être. Or, dans un passé récent, plusieurs contrats ayant des chances d'être signés en France n'ont pu aboutir et les navires ont été commandés ailleurs, faute d'avoir pu être négociés en devises étrangères.

Cette question, devant l'Assemblée Nationale, est restée sans réponse, malgré son importance. Elle pose évidemment le problème de la garantie de change que la C. O. F. A. C. E. se refuse à couvrir dans la circonstance, mais elle pose aussi celui de savoir si un risque de change n'est pas préférable à la certitude de perdre des dizaines de milliers d'heures de travail dans une industrie aussi engagée par tant d'autres exigences gouvernementales.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'activité des petits chantiers, il est à souhaiter que les études actuellement en cours permettent la mise au point, pour la flotte de pêche, de quelques types de navires convenant aux armateurs français et dont la construction pourrait être confiée aux différents établissements français intéressés.

## **L'armement naval.**

### *Le canal de Suez.*

Il serait peu rationnel d'ouvrir le chapitre de l'armement naval sans évoquer brièvement les événements de portée internationale ayant une influence directe sur l'exploitation de notre flotte de commerce.

La fermeture du canal de Suez, sans qu'il soit possible d'imaginer une date de réouverture du trafic, est au premier rang de ceux-ci. Elle représente un danger mortel pour l'exploitation de certaines lignes régulières — votre Rapporteur pense en particulier aux lignes de paquebots des Messageries maritimes. Elle entraîne une surcharge importante des frais de transport par l'allongement des routes maritimes, mais paradoxalement elle a fait apparaître qu'en ce qui concerne le trafic le plus vital — celui du pétrole — le canal de Suez n'était plus aujourd'hui qu'un facteur de seconde importance pour l'approvisionnement européen en produits pétroliers.

A aucun moment, en effet, cet approvisionnement n'a été menacé et les mesures de rationnement qui étaient apparues comme indispensables lors de la crise de 1956-1957 n'ont pas été évoquées en France, le tonnage disponible ayant été suffisant pour répondre aux affrètements rendus nécessaires pour remédier aux effets de l'allongement des parcours maritimes.

La charge financière, par contre, apparaîtra très lourde, y compris dans la balance des comptes des transports maritimes, lorsqu'à fin mars prochain il sera possible d'en établir un bilan couvrant la période d'hiver. Une estimation sérieuse de la dépense supplémentaire imposée pour la couverture des besoins français l'évalue à 750 millions de francs environ.

Cette situation a peu de chances de se représenter. Les frets diminuent tandis que se profilent les silhouettes des grands navires conçus pour prendre la route du Cap, navires dont la mise en chantier a été grandement accélérée par la nouvelle crise. Après avoir perdu l'essentiel de ses recettes, le canal de Suez aura-t-il encore les moyens de couvrir les énormes dépenses nécessaires à sa remise en service d'abord et à l'adaptation indispensable de son tirant d'eau pour conserver un minimum de trafic ? Cette question est importante pour l'avenir de la flotte pétrolière française, dont la mutation vers le gros tonnage est engagée, mais qui compte encore

62 navires situés entre 21.000 et 51.000 tonneaux DW et 25 navires de 51.000 à 90.000 tonneaux DW.

Trois navires seulement de plus de 100.000 tonnes sont en service, mais 15 sont en commande dont 9 de plus de 200.000 tonneaux DW.

### *Action de la Commission maritime fédérale.*

Sans offrir un aspect aussi spectaculaire, les difficultés causées aux transports maritimes par la Commission maritime fédérale méritent d'être relevées dans ce rapport dans la mesure surtout où cette Commission relève du Congrès et que son action est théoriquement indépendante du Gouvernement des Etats-Unis.

L'action de la Commission maritime fédérale résulte de l'application d'une législation interne des Etats-Unis (Loi anti-trust) aux activités commerciales nationales ou étrangères pouvant être considérées comme nuisibles aux intérêts nationaux. Partant de cette base, la Commission maritime fédérale prétend s'arroger un droit de contrôle sur le fonctionnement interne des Conférences maritimes trafiquant directement ou indirectement avec les Etats-Unis, leur gestion, leurs tarifs de fret et leur exploitation, même si le siège de ces conférences est situé hors des Etats-Unis.

Actuellement, trois problèmes principaux, conséquences de cette manière de voir, sont posés au regard des transports maritimes français : ordres généraux touchant les taux de fret, la politique interne des conférences, les démêlés avec les chargeurs intéressés.

La Commission maritime fédérale exige la communication des documents se réservant de trancher de la légalité du comportement des conférences en la matière.

Le groupe des XII pays du Groupe consultatif des Transports maritimes de l'O. C. D. E. a protesté conjointement contre cette manière de faire. Cette protestation a été rejetée. Actuellement, ces divers pays, tout en maintenant leur réserve expresse sur la légalité de la procédure de la Commission maritime fédérale ont accepté un « *modus vivendi* » de transmission contrôlée par les Gouvernements de certains des documents réclamés en attendant de s'être pourvus de textes législatifs nationaux permettant de faire échec aux demandes de la Commission maritime fédérale.

L'activité de la Commission maritime fédérale en matière de transports par containers revêt deux formes : le contrôle des trafics et celui du tonnage. C'est ainsi que le potentiel d'une Compagnie française a été limité à 10 navires.

En matière de transbordements, la Commission maritime fédérale s'arroge le droit d'annuler les contrats qui ne lui semblent pas conformes aux intérêts commerciaux des Etats-Unis.

Il apparaît que la seule procédure valable est d'opposer à la législation américaine une législation nationale dont les tribunaux des Etats-Unis, en vertu de leur constitution, reconnaissent devoir tenir compte.

Votre Commission des Finances exprime le vœu que le projet de loi actuellement à l'étude soit accéléré, compte tenu des investissements qui sont en cause.

*Exploitation des services maritimes d'intérêt général (Chap. 45-01).*

Le crédit total prévu au chapitre 45-01 s'élève à 110.000.000 de francs, en diminution de 4.800.000 F par rapport à la dotation de l'année 1967.

La Commission des Finances n'attache pas à cette réduction une importance particulière, puisque dans l'attente de la signature des avenants aux Conventions de 1948 qui doivent en principe fixer les plafonds de la contribution financière de l'Etat pour la période triennale 1968-1970, les crédits inscrits au budget de 1968 ne présentent qu'un caractère évaluatif.

Elle estime par contre qu'au moment où vont s'engager les négociations préalables à la conclusion de ces avenants, sur le contenu desquels le Parlement n'est plus appelé à se prononcer, il était du moins de son devoir d'attirer à nouveau l'attention, à l'occasion du vote du budget, sur la nécessité d'adopter, vis-à-vis des deux Compagnies d'économie mixte, une politique d'ensemble cohérente et réaliste.

Celle-ci lui paraît revêtir essentiellement un double aspect :

- d'une part, définir *sans ambiguïté* les services maritimes d'intérêt général dont le Gouvernement estime le maintien nécessaire en l'état actuel de l'évolution des courants d'échange et du développement de la concurrence aérienne, puis en admettre les conséquences sur le plan de la définition des moyens et sur celui de la contribution financière de l'Etat à l'exécution des services retenus, conformément à la lettre et à l'esprit des conventions passées avec les deux Compagnies ;

— d'autre part, engager ces dernières à poursuivre et accentuer l'action de reconversion qu'elles ont d'ores et déjà entreprise, en leur donnant notamment tant l'appui moral et les moyens indispensables à la mise en œuvre de réformes de leur structure interne, que la possibilité de faire face au financement des investissements qui sont la condition de cette reconversion.

Votre Commission estime également que depuis trois ans les réponses données au Parlement sur ce sujet à l'occasion des débats budgétaires témoignent d'une indécision dont le prolongement menace à terme l'existence même des deux Compagnies dont l'État détient sans doute le contrôle et la majorité des actions, mais sans qu'il lui soit permis d'oublier les droits des minoritaires. La situation actuelle de certains paquebots, les investissements qui commandent l'avenir des deux Compagnies, le statut de leurs activités futures doivent apparaître dans les explications qui sont de nouveau réclamées aujourd'hui.

#### *Evolution du pavillon.*

Sur un plan général, il est possible de dire que la situation des comptes d'exploitation est moins mauvaise, et que des signes de redressement apparaissent, en particulier dans les armements qui se sont engagés résolument dans la recherche d'une amélioration des conditions traditionnelles d'exploitation.

Les résultats, toutefois, ne couvrent pas encore les charges d'amortissement des dépenses supplémentaires engagées sur les navires à technique poussée. Les dispositions arrêtées dans le présent budget, au titre de la prime de modernisation, doivent être soulignées car elles constituent de la part de l'État, pour faire suite au régime des allocations de sélectivité, un encouragement certain aux armateurs engagés dans cette voie.

Mais si, sur le plan technique, l'ensemble des problèmes posés apparaît comme solutionné, l'année a été marquée par un certain nombre de manifestations, grèves, retards à l'appareillage, etc., qui témoignent de l'inquiétude persistante des marins et du refus de leurs organisations professionnelles d'adhérer à une évolution qui est cependant irréversible, car elle se situe à l'échelle des flottes mondiales.

Il n'appartient pas à votre Commission des Finances de porter un jugement sur les difficultés d'ordre social. Mais l'enjeu est si grand, quand il s'agit de l'avenir de la flotte française, qu'elle estime devoir dire que les autorités de tutelle, qui ont joué un

rôle essentiel, à la fois technique et financier, par un certain nombre de mesures d'incitation menant à l'évolution de notre Marine marchande, doivent maintenant s'employer à faciliter la solution des problèmes humains qui sont dans une impasse. Certains piétinent parce que, il faut bien le dire, le Gouvernement n'a pas encore tenu toutes les promesses attachées à ce qu'il est convenu d'appeler le « Plan Morin », qui constitue cependant le témoignage le plus clairvoyant des mesures propres à assurer l'avenir du Pavillon français.

### *Techniques nouvelles.*

Un marché d'études avec la Société d'études et de développement des aéroglisseurs marins, souscrit par la Direction de l'Équipement naval, et dont le montant s'élève à 2.200.000 F s'ouvre sur des perspectives qui méritent d'être soulignées :

La S. E. D. A. M. a été créée en 1965 afin de mettre en œuvre, sur le plan maritime, les procédés et inventions de la technique des coussins d'air de la Société Bertin et C<sup>o</sup>.

Cette technique débouche sur la construction de navires de tous tonnages, susceptibles d'atteindre des vitesses supérieures à 100 kilomètres/heure, et susceptibles, compte tenu de leur taille, de naviguer en haute mer.

La technique des coussins d'air permet également de se libérer des lourdes installations portuaires, en raison du caractère amphibie des engins.

Grâce, d'une part, aux concours de ses actionnaires qui comportent, outre des industriels, des investisseurs, deux des plus importants armements français : la Compagnie Générale Transatlantique et la Société Nationale des Chemins de fer Français, et grâce, d'autre part, aux concours publics dont elle bénéficie (en particulier un plan de développement étudié et financé par le F. D. E. S.), la Société dispose d'une masse d'environ 40 millions de francs utilisés présentement pour la construction de deux prototypes désignés par le vocable « Naviplane N-300 » ayant les caractéristiques suivantes :

- tonnage : 30 tonnes dont 13 tonnes de charge utile ;
- 90 passagers ;
- vitesse : de l'ordre de 100 kilomètres-heure.

Ces deux navires sont destinés à une société d'armement en cours de constitution et qui aura pour vocation la navigation saisonnière entre Nice—Saint-Tropez—Monte-Carlo.

La S. E. D. A. M. étudie actuellement deux autres catégories de navires :

- l'un, de faible tonnage, dit n° 102 (3,5 tonnes) ;
- l'autre, de gros tonnage, le n° 500 (200 tonnes) susceptible de transporter à 100 kilomètres-heure 30 à 40 voitures et 400 à 500 passagers.

Les services de la Marine marchande ont vu dans l'application à la mer du procédé Bertin l'occasion de réfléchir sur la mise en service d'un moyen de transport maritime en commun ne réclamant pratiquement aucune dépense d'infrastructures et des dépenses négligeables de superstructures.

L'expérience choisie sera intéressante à suivre sur un parcours où la circulation terrestre est gravement perturbée pendant plusieurs mois de l'année. Si cette expérience est concluante, il serait souhaitable que des moyens appropriés soient mis à la disposition du Secrétariat général de la Marine marchande pour qu'elle soit poursuivie sur une plus grande échelle.

*« Torrey Canyon » et pollution des eaux.*

Certaines dépenses occasionnées par la lutte contre la pollution des eaux par des hydrocarbures ont été imputées dès le mois de mai 1967 sur le chapitre 44-01.

Pour faire face à ces dépenses exceptionnelles, un crédit supplémentaire de 7.100.000 F a été accordé sur ce chapitre par décret n° 67-453 du 6 juin 1967 et par arrêté n° 2243 AG/3 du 27 juin 1967 ; ce crédit a été porté à 7.900.000 F par lettre n° 67-07-19/3 B. 2 de la Direction du Budget en date du 21 juillet 1967. Ainsi, le montant total des crédits ouverts au chapitre 44-01 (art. 3) se monte à 15.020.000 F.

Le financement des dépenses causées par la lutte contre la pollution des eaux pourra donc être assuré jusqu'à concurrence de 7.900.000 F sur le chapitre 44-01 dont les crédits initiaux conserveront l'affectation prévue à l'origine.

Votre Commission des Finances souhaite qu'à l'occasion du débat, le Sénat soit informé de l'état des négociations internationales tendant à réduire les risques de pollution des mers et à réprimer les infractions.

\*

\* \*

### Les pêches maritimes.

Votre Commission s'est penchée d'une façon plus particulière sur la situation financière des coopératives et unions maritimes de coopératives affiliées au Crédit maritime mutuel.

Il ressort des chiffres qui ont été examinés que dans un trop grand nombre de cas les immobilisations sont notablement supérieures aux fonds propres des coopératives, et que cette situation constitue une anomalie qui, dans l'intérêt même de l'objectif coopératif, doit être redressée.

Le nombre total des coopératives atteint maintenant 82 unités contre 68 en 1963.

Leur répartition par branche d'activité est la suivante :

- Avitaillement : 59 dont 3 unions ;
- Carburant : 34 ;
- Conserves : 5 dont 1 union : Pêcheurs de France ;
- Encan, écorage, mareyage : 22.

Le chiffre d'affaires total par branche d'activité se répartit de la manière suivante :

	1958	1961	1963	1965	1966
Chiffre d'affaires coopératives d'avitaillement .....	23.055.304	30.100.790	34.666.380	45.598.640	48.163.151
Chiffre d'affaires de carburant.	14.427.309	22.644.620	22.527.400	22.568.580	21.861.069
Chiffre d'affaires de conserves.	»	22.439.350	30.424.180	31.490.450	31.991.737
Chiffre d'affaires d'écorage, d'encan et de mareyage....	22.320.683	22.472.140	36.313.800	36.258.210	55.241.891
<b>Total .....</b>	<b>59.803.296</b>	<b>97.656.900</b>	<b>123.931.760</b>	<b>135.915.880</b>	<b>157.257.848</b>

Examinant par ailleurs la situation de la pêche industrielle, qui reste préoccupante et qui a besoin d'une attention renouvelée des Pouvoirs publics, votre Commission des Finances a constaté que la place de la pêche artisanale dans l'industrie des pêches maritimes était apparemment plus florissante que celle de la pêche industrielle.

En 1966 la flotte de pêche artisanale était composée d'environ 13.250 navires (total de la flotte 13.906) jaugeant 110.000 tonneaux (total 288.000 tonneaux) exploitée par environ 33.000 pêcheurs (total 42.300).

Les navires de cette flotille sont en majorité des petits bateaux de moins de 25 tonneaux (12.000) exerçant la pêche côtière des poissons de fond, plats, saisonniers, et des crustacés. Ils effectuent des sorties de moins de 72 heures. Grâce à ce mode d'exploitation, le poisson débarqué est de qualité et de première fraîcheur. Son prix est évidemment plus élevé que celui du poisson de la pêche industrielle.

Le tonnage pêché par la flotte artisanale, poissons et crustacés, à l'exclusion des coquillages, est d'environ 240.000 tonnes (total production française 630.000 tonnes) d'une valeur de 500 millions de francs (valeur production totale 1 milliard de francs).

Ces chiffres font ressortir que la moitié de la valeur du poisson débarqué appartient au tiers du tonnage. Il semble que, dans la conjoncture actuelle, la pêche artisanale, en raison de ses coûts de production peu élevés et de ses prix de vente dans l'ensemble plus satisfaisants, soit en meilleure position que la pêche industrielle. Un fait d'ailleurs symptomatique le démontre : le nombre des bateaux de moins de 10 tonneaux, *qui diminuait régulièrement* depuis de nombreuses années a, au contraire, augmenté de 500 unités en 1966.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1967.	CREDITS PREVUS POUR 1968			DIFFERENCES entre 1967 et 1968.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)			
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	32.946.080	34.386.419	+ 377.764	34.764.183	+ 1.818.103
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales .....	5.184.985	5.660.147	+ 48.644	5.708.791	+ 523.806
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services....	5.043.923	5.080.077	+ 1.080.392	6.160.469	+ 1.116.546
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	910.360	910.360	— 120.060	790.300	— 120.060
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	550.500	7.004.262	+ 433.500	7.437.762	+ 6.887.262
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	128.760	1.182.760	+ 139.400	1.322.160	+ 1.193.400
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>44.764.608</b>	<b>54.224.025</b>	<b>+ 1.959.640</b>	<b>56.183.665</b>	<b>+ 11.419.057</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
<i>Première partie.</i> — Interventions publiques et administratives..	61.000	61.000	»	61.000	»
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	6.562.712	6.562.712	+ 614.465	7.177.177	+ 614.465
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions .....	7.275.500	7.275.500	— 421.500	6.854.000	— 421.500
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	160.500.000	159.500.000	— 12.000.000	147.500.000	— 13.000.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité....	243.607	243.607	+ 180.789	424.396	+ 180.789
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	326.172.662	345.872.662	+ 5.300.000	351.172.662	+ 25.000.000
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>500.815.481</b>	<b>519.515.481</b>	<b>— 6.326.246</b>	<b>513.189.235</b>	<b>+ 12.373.754</b>
<b>TOTAUX pour les dépenses ordinaires.....</b>	<b>545.580.089</b>	<b>573.739.506</b>	<b>— 4.366.606</b>	<b>569.372.900</b>	<b>+ 23.792.811</b>

**Dépenses en capital.**

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1967.	Prévues pour 1968.	Différences entre 1967 et 1968.	Votés pour 1967.	Prévus pour 1968.	Différences entre 1967 et 1968.
		(En francs.)					
	<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (études) .....	»	»	»	»	»	»
	Sixième partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement .....	3.960.000	4.590.000	+ 630.000	4.440.000	3.500.000	— 940.000
	Septième partie. — <i>Equipement administratif et divers.</i>						
57-10 (nouveau)	Equipement des services des affaires maritimes .....	6.300.000	5.370.000	— 930.000	9.915.000	8.000.000	— 1.915.000
	Totaux pour le titre V .....	10.260.000	9.960.000	— 300.000	14.355.000	11.500.000	— 2.855.000
	<b>TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</b>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale .....	239.800.000	228.500.000	— 13.300.000	235.000.000	239.500.000	+ 4.500.000
63-01	Prime de modernisation des cargos de ligne ..	13.500.000	57.500.000	+ 44.000.000	13.000.000	25.000.000	+ 12.000.000
	Totaux pour la troisième partie .....	253.300.000	284.000.000	+ 30.700.000	248.000.000	264.500.000	+ 16.500.000

	Quatrième partie. — <i>Entreprises industrielles et commerciales.</i>						
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.....	8.720.000	12.000.000	+ 3.280.000	5.370.000	6.800.000	+ 1.430.000
64-01	Recherches scientifiques et techniques.....	1.000.000	1.000.000	»	895.000	1.000.000	+ 105.000
	Totaux pour la quatrième partie.....	9.720.000	13.000.000	+ 3.280.000	6.265.000	7.800.000	+ 1.535.000
	Sixième partie. — <i>Équipement culturel et social.</i>						
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage .....	700.000	1.000.000	+ 300.000	250.000	1.200.000	+ 950.000
66-01	Équipement des établissements de formation professionnelle maritime.....	40.000	Mémoire.	— 40.000	40.000	Mémoire.	— 40.000
	Totaux pour la sixième partie.....	740.000	1.000.000	+ 260.000	290.000	1.200.000	+ 910.000
	Totaux pour le titre VI.....	263.760.000	298.000.000	+ 34.240.000	254.555.000	273.500.000	+ 18.945.000
	Totaux pour les titres V et VI.	274.020.000	307.960.000	+ 33.940.000	268.910.000	285.000.000	+ 16.090.000
	TITRE VII. — <i>Réparation des dommages de guerre.</i>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
73-22	Remise en état des navires affrétés.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	TOTAUX pour les dépenses en capital .....	274.020.000	307.960.000	+ 33.940.000	268.910.000	285.000.000	+ 16.090.000

## ANALYSE DES CREDITS

### I. — Les dépenses ordinaires.

#### A. — LES MOYENS DES SERVICES

##### *Les mesures acquises.*

Le total des augmentations de crédits afférentes aux mesures acquises s'élève, pour le Titre III « Moyens des services », à 9 millions 459.417 F et traduit presque exclusivement les incidences des mesures générales ou catégorielles prises en matière de rémunération de la fonction publique ainsi que le relèvement des prestations familiales et la majoration des cotisations de Sécurité sociale.

##### *Les mesures nouvelles.*

Les mesures nouvelles intéressant le Titre III se soldent par une augmentation nette de crédits de 1.959.640 F.

Outre un certain nombre d'ajustements de crédits, dans l'ensemble peu importants, il convient de signaler deux dotations supplémentaires :

- l'une de 466.211 F destinée à la mise en place des deux centres régionaux de surveillance et de sauvetage en mer de Nantes et de Marseille ;
- l'autre de 438.500 F correspondant à une augmentation de la subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, en vue de renforcer les moyens d'action de cet établissement.

\*  
\* \*

#### B. — LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les dépenses prévues au Titre IV « Interventions publiques » du budget de la Marine marchande s'élèvent, pour 1968, à 513 millions 189.235 F, en augmentation de 12.373.754 F sur l'exercice précédent.

Cette augmentation représente le solde net de certaines majorations de crédits et de réductions de dotations.

#### 1° LES DIMINUTIONS DE CREDITS

Les réductions de dotations sont les plus nombreuses et intéressent presque tous les chapitres du Titre IV. Les principales d'entre elles portent sur la subvention aux pêches maritimes, l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, l'aide à l'armement au cabotage, les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval.

##### *Subventions aux pêches maritimes (chap. 44-01).*

Le crédit prévu à ce titre pour 1968 s'élève à 6.794.000 F, en diminution de 420.000 F sur celui de l'année précédente. Le Gouvernement estime, en effet, que l'amélioration du marché du thon et de la morue permet de supprimer l'aide accordée jusqu'à présent à ces produits.

##### *Exploitation des services maritimes d'intérêt général (chap. 45-01).*

Il est proposé de fixer à 110 millions de francs, soit une réduction de 4.800.000 F, le crédit ouvert pour le versement de subventions à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie des Messageries Maritimes.

##### *Aide à l'armement au cabotage (chap. 45-02).*

Cette aide instituée pour trois ans en 1955 avait été depuis reconduite à différentes reprises, et, en dernier lieu, jusqu'au 31 décembre 1967 par l'article 50 de la loi de finances pour 1967. Une nouvelle reconduction de la mesure n'étant pas prévue, cette aide disparaît à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968, ce qui entraîne une réduction de crédit de 1 million de francs.

##### *Allocations compensatrices en faveur de l'armement naval (chap. 45-03).*

Le Gouvernement estime qu'une réduction de 7.200.000 F peut être opérée sur le crédit d'aide à l'armement, celui-ci se trouvant ramené, pour 1968, à la somme de 37.500.000 F.

## 2° LES MAJORATIONS DE CREDITS

Les majorations de crédits portent sur deux chapitres : la subvention à l'Etablissement des Invalides de la Marine, la contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime et la participation aux dépenses des sociétés de sauvetage.

*Subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine*  
(chap. 47-31).

La dotation du chapitre est majorée de 25 millions de francs dont 19.700.000 F au titre des mesures acquises, pour tenir compte de l'incidence automatique du relèvement en 1967 des salaires forfaitaires des marins servant de base au calcul des pensions, d'une augmentation prévisible en 1968 de ces mêmes salaires ainsi que de la réforme des droits de port et de navigation. Cette réforme a, en effet, pour conséquence la suppression de deux taxes (droit sur les passagers et droit de circulation des plaisanciers) perçues jusqu'ici au profit de l'Etablissement national des Invalides de la Marine. Il est donc nécessaire d'assurer à cet établissement, par une majoration de la subvention, une recette équivalente à celle qu'auraient dû lui procurer les droits dont il s'agit, soit 10 millions.

*Contribution aux frais de fonctionnement*  
*de l'apprentissage maritime* (chap. 43-21).

Il est apparu indispensable de relever de 617.900 F la subvention à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime. Cet ajustement est rendu nécessaire par suite des majorations de traitements, salaires et charges sociales.

*Participation aux dépenses des sociétés de sauvetage*  
(chap. 46-01).

Un crédit supplémentaire de 180.789 F est prévu, d'une part, pour permettre à la nouvelle société de sauvetage de tenir les engagements internationaux résultant de la convention de Londres de 1960 en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer et, d'autre part, pour pallier l'insuffisance des apports provenant du secteur privé.

\*

\* \*

## II. — Les dépenses en capital.

### *Équipement des établissements d'enseignement maritime* (chap. 56-20).

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 4.590.000 F, en augmentation de 630.000 F par rapport à l'année précédente.

Les crédits de paiement s'élèvent à 3.500.000 F.

Ces dotations sont principalement destinées à faire face aux dépenses de construction d'un chalutier-école.

### *Équipement des services des affaires maritimes* (chap. 57-10).

Ce chapitre nouveau regroupe les deux anciens chapitres « Équipement immobilier des services de la Marine marchande » et « Navires de surveillance et de sauvetage ».

Les autorisations de programme demandées pour 1968 s'élèvent à 5.370.000 F et les crédits de paiement à 8 millions de francs, dont 6.980.000 F au titre de la poursuite des opérations en cours.

Les principales opérations nouvelles prévues comportent, d'une part, la construction d'un centre de recherches et d'océanographie, d'autre part, différentes opérations immobilières intéressant l'Inscription maritime et l'acquisition d'un ensemble électronique pour ce service.

### *Aide à la construction navale* (chap. 63-00).

Les autorisations de programme demandées pour 1968 s'élèvent à 226.500.000 F, soit 13.300.000 F de moins que celles votées pour 1967.

Quant aux crédits de paiement, ils se montent à 239.500.000 F, soit une majoration de 4.500.000 F par rapport à l'année précédente. Sur ce total, 157.695.000 F sont affectés à la poursuite des opérations en cours, le solde, soit 81.805.000 F, étant consacré au financement des opérations nouvelles.

La décomposition de ces opérations nouvelles est la suivante :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Grands navires (tranche 1968).....	113.500.000	22.400.000
Petits navires (tranche 1968).....	19.000.000	9.500.000
Revisions (tranches 1965, 196 et 1967)..	94.000.000	49.905.000

*Prime de modernisation des cargos de ligne (chap. 63-01).*

Est prévue, à ce titre, une autorisation de programme de 57.500.000 F, en forte augmentation par conséquent sur celle de 1967 qui s'élevait seulement à 13.500.000 F.

Les crédits de paiement prévus sont de 25.000.000 de francs.

*Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes  
(chap. 64-00).*

Rappelons que ces crédits sont destinés au versement de subventions en capital pour la modernisation des techniques de pêche, l'adaptation de la flotte de pêche, l'amélioration des structures économiques de la pêche et des industries annexes et l'exécution du plan de relance dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan.

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 12.000.000 de francs, en augmentation de 3.280.000 F sur celles de 1967.

Pour leur part, les crédits de paiement sont de 6.800.000 F, ce qui représente une majoration de 1.430.000 F par rapport au précédent budget.

*Recherches scientifiques et techniques (chap. 64-01).*

Il est proposé de reconduire en 1968 l'autorisation de programme de 1 million de francs ouverte l'année précédente.

Pour leur part, les crédits de paiement passent de 895.000 F à 1.000.000 de francs.

Cette dotation est destinée au financement d'études portant sur les navires à coussin d'air, sur les grands pétroliers ainsi que sur les conditions d'amélioration de la manutention à bord des navires.

*Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage*

(chap. 66-00).

Les autorisations de programme prévues sont de 1 million de francs et les crédits de paiement de 1.200.000 F.

Ce chapitre est destiné au versement de subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage pour la réalisation de leurs programmes d'entretien et de modernisation des canots de sauvetage.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 36.

ETAT B

### Transports.

#### III. — Marine marchande.

Titre IV. — Interventions publiques..... + 18.673.754 F.

**Amendement :** Réduire ce crédit de 31.000.000 F.

#### Article additionnel.

**Amendement :** Après l'article 75 *bis*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les rémunérations payées par les entreprises de navigation au commerce aux membres de leur personnel navigant sont exonérées, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1968, de la taxe de 5 % sur les salaires.

A concurrence de la perte de recette qui pourrait en résulter pour les collectivités locales les crédits nécessaires seront inscrits au budget des charges communes à compter du présent exercice.

#### Article additionnel.

**Amendement :** Après l'article 75 *bis*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 73 de la loi de finances 1962 est modifié comme suit :

« Art. 73. — Les crédits ouverts pour l'armement naval seront attribués pour les navires appartenant à des entreprises françaises affectés aux lignes et trafics soumis à la concurrence internationale.

« Ils ne pourront avoir un caractère discriminatoire.

« Les navires affectés aux lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte ou à des trafics bénéficiant du monopole de pavillon ne pourront être attributaires de ces allocations.

« A compter de 1968, la totalité des crédits disponibles sera attribuée aux navires français affectés aux trafics ou aux lignes comportant des difficultés particulières. »