

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XIII

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE ET PÊCHES MARITIMES

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeat, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégègère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Fernand Chatelain, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Gégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pellerey, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 32), 837 (tome XVII) et in-8° 150.

Sénat : 55 et 56 (tomes I, II, III et IV, annexe 26) (1969-1970).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Construction navale - Pêche maritime.

SOMMAIRE

| | Pages. |
|--|--------|
| Introduction | 5 |
| I. — Examen sommaire des dotations budgétaires..... | 7 |
| II. — Conjoncture maritime internationale..... | 9 |
| III. — Situation et activité de l'armement français..... | 11 |
| A. — Situation générale | 11 |
| B. — Trafic assuré par la flotte maritime française..... | 14 |
| C. — Participation de notre flotte au commerce extérieur par voie maritime | 15 |
| D. — Les compagnies nationales françaises | 16 |
| E. — L'armement au cabotage | 17 |
| IV. — La construction navale | 18 |
| V. — Les pêches maritimes | 20 |
| VI. — L'Etablissement des Invalides de la Marine et le régime des pensions | 25 |
| VII. — La société nationale de sauvetage en mer..... | 27 |
| Conclusion | 29 |
| ANNEXES : | |
| I. — Situation et activité de nos principales compagnies maritimes.. | 30 |
| II. — Compagnies maritimes d'économie mixte : résultats financiers et subventions | 35 |

Mesdames, Messieurs,

Voici dix ans que la Commission des Affaires économiques et du Plan a vu sa compétence étendue aux activités de la Marine marchande et des Pêches maritimes, dix ans qu'elle désigne le même rapporteur pour donner au Gouvernement son avis sur le budget concernant ce secteur économique, dix ans qu'elle ne cesse de souligner, chaque fois avec davantage de regrets, l'insuffisance des crédits réservés aux activités maritimes.

Son rôle n'est pas, à l'instar de la Commission des Finances, d'analyser les différents chapitres des fascicules budgétaires. Le rapport pour avis risquerait alors de faire double emploi avec le travail du rapporteur spécial. Il doit, selon nous, en raison même des compétences dévolues à votre commission, se pencher sur l'aspect économique de ce budget pour, le plaçant dans le contexte économique de la Nation, l'approuver, le rejeter ou marquer ses insuffisances.

Certes aujourd'hui, ce n'est pas un avis d'approbation sans réserve que la commission m'a prié de vous présenter. Les insuffisances sont trop nombreuses et trop graves pour que le Sénat puisse adresser au Gouvernement des compliments sur son ouvrage. La période est mauvaise, difficile, me direz-vous ! Nous nous trouvons en face d'une situation qui, si elle n'était pas redressée rapidement, risquerait de conduire le pays à la ruine et à la banqueroute. Nous vous le concédons et personne ici ne saurait désapprouver les mesures indispensables au sauvetage de la monnaie. Mais celle-ci peut-elle se bien porter dans un climat économique défavorable ?

Or, seuls le rétablissement et le développement de notre potentiel économique nous permettraient d'atteindre l'objectif poursuivi : avoir de bonnes finances, disposer d'une monnaie saine.

Dans ce but, voici dix ans que votre Commission des Affaires économiques ne cesse de vous demander d'apporter sans lésiner à notre Marine marchande l'aide qui lui permettra d'atteindre un niveau de compétitivité égal à celui de la plupart des pays étrangers. Du 5^e rang que nous occupions en 1953, nous voici au 10^e. Souhaitons de nous y maintenir.

Dans le domaine des pêches, nous aboutissons à des conclusions identiques. Le plan de relance mis en place par M. Morin que nous considérons comme essentiel semble devoir être mis en veilleuse. Pourquoi ?

Ceci dit, votre commission n'entend pas critiquer ou mettre en doute la valeur des hommes, Secrétaire général et directeurs de ce que certains appellent toujours le Ministère de la Marine marchande, ballotté depuis plusieurs années entre le Ministère de l'Équipement et celui des Transports ; et nous apprécions par ailleurs les qualités des ministres qui se sont succédé place Fontenoy tout en regrettant que la continuité n'y soit pas la règle.

Je lisais récemment qu'une mission française s'était rendue en Russie soviétique. Reçus par le ministre des pêcheries, ses membres apprenaient que celui-ci était en place depuis 32 ans. Quelle chance pour ce pays de suivre la même route et de faire entendre la même voix au sein des conseils gouvernementaux au cours d'une si longue période. Ayant une fois pour toutes fixé ses objectifs, le ministre n'est pas contraint, comme en France, d'aller discuter, pied à pied, chaque article de son budget avec les représentants du ministère des finances dont les décisions déterminent en définitive la politique de notre Marine marchande et de nos Pêches maritimes. Combien de fois n'avons-nous pas entendu des fonctionnaires désabusés se plaindre de ne pouvoir faire admettre par leurs collègues de la Rue de Rivoli l'intérêt majeur d'une augmentation de tel ou tel crédit.

Après ces considérations d'ordre général venons-en à notre budget.

*
* *

I. — EXAMEN SOMMAIRE DES DOTATIONS BUDGETAIRES

Cette année, le budget de la Marine marchande est en retrait par rapport à celui de l'année dernière de 17,6 millions : 961,2 millions au lieu de 1.021,2 pour 1969, ramenés en cours d'exercice à 978,8 millions.

En dehors des crédits affectés aux services qui passent de 78,5 en 1969 à 83 millions pour 1970, on constate peu d'améliorations dans les compartiments essentiellement économiques, ceux dont la vitalité ne peut avoir que des répercussions heureuses sur l'économie nationale.

Les aides destinées à la Marine de commerce, et dont nul ne conteste le bien-fondé, sont de deux ordres :

— d'une part, les aides, dites de compensation, inscrites au chapitre 45-03 du fascicule budgétaire sous l'appellation d' « allocations compensatrices en faveur de l'armement naval ». Cette aide était, pour 1969, de 25 millions ; elle est ramenée à 16 millions dans l'actuel budget. C'est donc une importante diminution de 9 millions que nous constatons à ce titre ;

— d'autre part, l'aide à la construction de nouveaux navires instituée dans le but de favoriser la construction de cargos et leur modernisation. Ici encore, nous enregistrons une réduction de crédit de 12 millions, la dotation passant de 30 millions de francs en 1969 à 18 millions de francs en 1970.

Rappelons que l'ensemble de ces mesures avaient pour objet d'assurer à nos armements au commerce une exploitation rentable.

Pourquoi une telle réduction dans le budget actuel alors que ces aides ont eu à peine le temps de porter leurs fruits ? Certes notre situation financière justifie certaines économies mais ne préjuge-t-on pas des possibilités de notre marine de commerce ? Pourquoi lui faire supporter, dans le redressement qui s'impose, une part aussi lourde ? Ne risque-t-on pas d'aggraver une situation déjà difficile, qui nous amènera tôt ou tard à mettre en œuvre de nouveaux moyens plus onéreux ?

Pour le Ministère des Finances, notre armement aurait maintenant acquis la compétitivité internationale ; dès lors, il lui apparaît possible de supprimer la compensation générale pour ne maintenir que le remboursement de la charge de 4 mois prévu par les articles 79 et suivants du Code du travail maritime. Il semble également considérer que le plan de relance a atteint ses objectifs. Tel n'est pas l'avis des armateurs qui manifestent de vives inquiétudes pour l'avenir de leur flotte, au point que M. le Secrétaire général de la Marine marchande a dû récemment, lors de la dernière réunion du Conseil supérieur de la Marine marchande, faire miroiter à leurs yeux des perspectives apaisantes : en 1975, affirmait-il, la capacité de notre flotte pétrolière aura doublé, tandis que le tonnage de notre flotte de cargos pour marchandises sèches se sera accru de 50 %.

Le ciel l'entende ! Ce n'est pas en tout cas le budget que nous discutons qui donnera l'élan et le dynamisme indispensables à l'expansion de nos activités maritimes. Il semble bien, en fait, que le Ministère des Finances veuille ignorer la conjoncture maritime, n'ayant d'autre souci que d'équilibrer son budget aux dépens de notre économie, tout en satisfaisant aux besoins d'une certaine politique de prestige que nous contestons. Comme si le prestige pouvait se concilier avec une économie en difficulté et une monnaie que certains naguère disaient à la dérive !

II. — CONJONCTURE MARITIME INTERNATIONALE

La conjoncture maritime internationale se caractérise par une progression générale des échanges accompagnée d'une croissance et d'une modernisation de la flotte mondiale. L'accroissement du tonnage de celle-ci et l'importance des commandes nous permettent de penser que le cap des 200 millions de tonneaux de jauge est aujourd'hui atteint : chiffre correspondant à un doublement en 13 ans.

Cette expansion est surtout le fait de nouvelles flottes qui se sont développées aux dépens des puissances maritimes traditionnelles et constituent pour ces dernières des concurrents redoutables. C'est, en particulier, le cas du Libéria et du Japon, respectivement au premier et au deuxième rang devant la Grande-Bretagne, de la Norvège qui dépasse, depuis peu, les Etats-Unis et de l'U. R. S. S. qui accède maintenant au niveau des grandes puissances maritimes.

Cette expansion de la flotte marchande mondiale s'accompagne d'un rajeunissement et d'une modernisation des navires, la part du tonnage pétrolier s'accroissant particulièrement grâce à la mise en service de tankers de 200 à 300.000 tonnes et davantage, alors que les transporteurs de vrac atteignent 100 et 150.000 tonnes.

Dans le même temps, les échanges mondiaux augmentent en valeur et en volume : 11 et 12 % en 1968. Ce résultat est dû à l'accroissement de la production dans les pays industrialisés et plus particulièrement au développement des échanges extérieurs de l'Allemagne fédérale, du Japon et de l'Australie. On ne saurait négliger également les besoins croissants des nations européennes de plus en plus tributaires de matières premières provenant des pays en voie de développement.

Cette progression des échanges par voie de mer explique qu'en dépit de l'augmentation de l'offre de tonnage, la flotte mondiale ait connu un niveau d'activité satisfaisant.

Nous ne devons pas manquer de souligner cependant que la compétitivité ne peut s'acquérir qu'au prix d'investissements sans cesse accrus en matériel de haute technicité dans un domaine où la concurrence internationale se manifeste aujourd'hui avec une rigueur impitoyable. C'est ainsi que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis n'hésitent pas à avoir recours à des mesures protectionnistes ; que la Russie soviétique, longtemps absente des activités maritimes internationales, paraît décidée aujourd'hui à prendre une place prépondérante parmi les grandes puissances maritimes, sa flotte bénéficiant de l'aide de tout l'appareil administratif et commercial de l'Etat.

III. — SITUATION ET ACTIVITE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

A. — Situation générale.

Il nous faut, tout d'abord, rendre hommage aux armateurs français dont l'effort de rénovation et d'adaptation s'est manifesté de manière particulièrement nette lorsqu'il leur a fallu substituer aux trafics traditionnels perdus du fait de la décolonisation, des échanges avec les pays hors zone franc. Malgré cette crise, la flotte française n'a cessé de progresser, passant de 5.228.000 tjb au 1^{er} janvier 1968, à 5.500.000 tjb au 1^{er} janvier 1969.

Il faut cependant noter que le taux de progression de notre armement, soit + 3,5 %, a été ainsi nettement inférieur à celui constaté dans le monde, soit 9 %.

Pendant cette période, 36 navires, jaugeant au total 750.000 tjb entraient en service, alors que les sorties concernant des navires inadaptés aux conditions nouvelles du marché, atteignaient 480.000 tjb. Toutefois, cette progression demeurerait notablement inférieure à celle de la moyenne de la flotte mondiale — 3,5 % contre 9 % — où, hiérarchiquement, nous continuons d'occuper le 10^e rang. Cependant, l'effort de rénovation se poursuit à un rythme exceptionnel puisque le volume des commandes représente aujourd'hui environ la moitié du tonnage en service.

De ce fait, la France dispose, dès maintenant, d'une des flottes de commerce les plus jeunes et les plus modernes du monde. Cette œuvre de rajeunissement concerne tout d'abord les pétroliers, notre flotte devant, dans ce domaine, s'enrichir d'ici à quelques années d'une quinzaine d'unités de portée en lourd égale ou supérieure à 200.000 tonnes. En ce qui concerne les transporteurs de vrac, la progression, tout en étant plus modérée, est cependant remarquable.

Par ailleurs, nos armements maritimes s'attachent spécialement à la modernisation de notre flotte de cargos de lignes qui s'est accrue, en 1968, de 7 unités modernes, tandis que 22 étaient vendues ou réformées.

Mais cette situation favorable ne s'applique malheureusement pas aux paquebots. Bientôt, en effet, la quasi-totalité de ces navires aura disparu des lignes traditionnelles de l'Océan Indien, d'Extrême-Orient, du Pacifique et de l'Atlantique-Sud et il ne nous restera plus, en dehors des car-ferries et des petits paquebots méditerranéens, que le *France* de la Compagnie générale transatlantique. Saisissons cette occasion pour dire combien est éclatante, notamment sur le marché du tourisme maritime, la réputation de ce navire : parfaite réalisation technique, grand succès commercial et excellente réussite d'exploitation. Collecteur de devises et ambassadeur du prestige français à travers le monde, ce navire est aussi le meilleur agent de propagande pour les Chantiers de l'Atlantique qui l'ont construit.

Compte tenu de cette évolution la composition de notre flotte de commerce était la suivante, au 1^{er} janvier 1969 :

| | TONNEAUX de jauge brut. | TONNES de port en lourd. |
|--|----------------------------|-----------------------------|
| Paquebots | 387.797 | 144.978 |
| Cargos divers | 1.426.217 | 1.770.000 |
| Minéraliers et transporteurs de vrac | 773.728 | 1.195.659 |
| Pétroliers | 2.912.305 | 4.831.624 |
| Total | 5.500.047 | 7.955.311 |

Précisons que 28 % de ces navires ont moins de cinq ans, 56 % moins de neuf ans et 20 %, seulement plus de quinze ans, l'âge moyen de la flotte étant de 9 ans (moyenne mondiale : 11 ans).

*
* *

Avant de terminer ce chapitre il nous faut dire un mot des principaux handicaps dont souffre notre pavillon en raison d'une part des habitudes prises dans le passé et, d'autre part, des charges sociales.

En effet, l'armement français qui avait longtemps bénéficié du secteur protégé constitué par les relations maritimes de la métropole avec son vaste empire colonial, se trouve aujourd'hui confronté à une concurrence internationale particulièrement âpre. Cette situation nouvelle nous impose un effort particulier de reconversion, compte tenu du fait qu'un long passé de facilité nous a tenus à l'écart du marché maritime.

En ce qui concerne les conditions mêmes de cette concurrence, l'armement français reconnaît l'intérêt que présente, pour la réglementation de la concurrence, le système des conférences maritimes, qu'il s'agisse de la répartition des trafics ou de la fixation des taux de fret, mais il souhaite très vivement que ces organismes soient plus largement ouverts et ne visent pas seulement, comme ils le font trop souvent, à préserver les droits prétendument acquis des anciennes nations maritimes en perpétuant ainsi, au détriment des nouveaux venus, un protectionnisme maritime unilatéral difficilement supportable.

Mais le principal handicap dont souffre notre pavillon est, sans conteste, le coût élevé des charges sociales, élément bien connu et qui a fait l'objet à plusieurs reprises dans nos rapports d'études comparatives particulièrement éloquents. Nous pensons cependant utile de reproduire ici le tableau publié dans le *Journal officiel des Communautés européennes* comparant le niveau des dépenses d'équipage (rémunérations et charges sociales) supportées respectivement par les pavillons français, britannique, allemand et norvégien (au 1^{er} octobre 1968) :

| | |
|----------------------------|-----|
| Pavillon français | 100 |
| Pavillon norvégien | 85 |
| Pavillon allemand | 68 |
| Pavillon britannique | 64 |

B. — Trafic assuré par la flotte maritime française.

1° *Transport de passagers.*

Le nombre de personnes transportées sous pavillon français a marqué un nouveau recul, notamment dans les ports métropolitains où notre participation au trafic total se maintient, cependant, à 35 % avec 1.455.000 passagers ayant utilisé nos navires sur 3.943.000 au total contre 1.548.000 sur 4.177.000, en 1967.

La diminution enregistrée a été faible sur la Corse : 530.000 passagers (— 8.000) mais plus sensible sur les lignes du Maroc et Tunisie. En revanche, le trafic est en augmentation sur la Tunisie.

Entre la France et les Iles britanniques, une légère décroissance est également constatée mais la part du pavillon français s'améliore (1.500.000 passagers sur 3.650.000) grâce, notamment, à la mise en œuvre de « car-ferries ».

Il n'en est malheureusement pas de même sur l'Atlantique Nord où le trafic maritime a profondément fléchi, de 87.500 passagers à 50.000, dont 19.000 sur navires français au lieu de 28.500 en 1967.

Ces médiocres résultats ne sont que partiellement compensés par l'accroissement du nombre des croisiéristes (+ 8 % en unités et + 20 % en journées).

Au total, 2.529.957 personnes ont été transportées en 1968 par notre armement.

Quant aux perspectives, si elles sont plutôt sombres sur le long cours, elles apparaissent, au contraire, prometteuses sur les liaisons courtes et moyennes, comme le montrent les résultats obtenus, par exemple, sur les lignes de Corse, de Tunisie et de Grande-Bretagne.

2° *Transport de marchandises.*

Malgré les arrêts de travail qui ont affecté l'activité de notre armement, le trafic réalisé dans ce domaine en 1968 est en léger progrès sur celui de l'année précédente. Le tonnage de fret trans-

porté sous notre pavillon a atteint, en effet, 95.780.000 tonnes contre 92.642.000, se décomposant comme suit :

| | 1967 | 1968 |
|-------------------------------|------------|------------|
| Métropole—zone franc | 28.150.000 | 26.100.000 |
| France—pays étrangers | 30.584.000 | 27.934.000 |
| Trafic entre pays tiers | 26.790.000 | 33.845.000 |
| Cabotage national | 7.118.000 | 7.901.000 |

L'analyse de ces chiffres permet de constater que la progression réalisée est due essentiellement au développement des échanges entre tiers compensant, et au-delà, le recul qui s'est manifesté dans les relations de la métropole avec les pays d'outre-mer.

C. — Participation de notre flotte au commerce extérieur par voie maritime.

Si le commerce extérieur français a connu, en 1968, un accroissement de 3,3 %, les échanges par voie de mer sont restés au même niveau.

Malheureusement, le taux de participation de notre armement à nos échanges par mer, évalué en tonnage, a encore décliné aux importations de 54,7 % à 46,5 % tandis qu'il se maintenait aux exportations aux environs de 25,7 %.

Même si l'on tient compte des trafics tiers, le taux de couverture nominal de notre commerce maritime régresse une nouvelle fois de 71,7 % à 69,2 %. De ce fait, notre balance des comptes accuse, à ce titre, un déficit de 160 millions de dollars, soit 880 millions de francs contre 820 en 1967.

La gravité de cette situation qui devrait préoccuper le Gouvernement semble le laisser indifférent. Nous ne pouvons ignorer cependant que les accords de Grenelle ont encore alourdi les charges d'exploitation de notre armement dont les efforts d'investissement se trouvent ainsi limités alors qu'il doit faire face en même temps aux mesures d'encadrement du crédit et à une hausse brutale des taux d'intérêt.

Il appartient donc aux pouvoirs publics de définir une politique maritime orientée vers l'égalisation des charges et la mise en œuvre dans la plupart des pays étrangers où les Etats accordent aux armements nationaux une aide substantielle en capital, tout en garantissant les emprunts. Tout doit être, en effet, entrepris pour résorber le déficit de la balance des paiements des transports maritimes, objectif qui suppose un doublement de notre flotte d'ici à 1975.

D. — Les compagnies nationales françaises.

Nous ne voudrions pas terminer cet exposé concernant l'armement au commerce sans formuler quelques observations sur nos deux compagnies nationales : la Compagnie générale transatlantique et la Société des Messageries maritimes. Dans la mesure où l'une et l'autre sont soumises, aux termes de conventions passées avec l'Etat, à des obligations contractuelles, ces deux compagnies bénéficient, en effet, d'une allocation compensatrice destinée à couvrir le déficit d'exploitation des services maritimes d'intérêt général.

Ce crédit inscrit au chapitre 4501 est pour 1970 en retrait de 3.250.000 francs sur celui de l'année en cours. En outre, le chapitre 64-02 comporte, en bénéfice de ces mêmes compagnies, une dotation en capital de 36 millions de francs au lieu de 40 millions l'an passé, affectée à la reconversion de leurs activités.

Cette dotation sera-t-elle suffisante pour permettre aux deux sociétés d'atteindre les objectifs qu'elles se sont fixés ? Il est évident que le retrait des divers paquebots condamnés à disparaître allégera l'exploitation de lignes nettement déficitaires ; néanmoins les responsables des compagnies intéressées font valoir qu'en raison des charges particulières qui pèsent sur notre armement, ils ne pourront poursuivre leur activité, même limitée au transport de fret, si l'aide dont ils bénéficient leur est retirée ou même trop chichement mesurée. Il convient donc, à notre avis, de revoir cet aspect des relations de l'Etat et de nos compagnies nationales. Par ailleurs, nous attirons très instamment l'attention du Gouvernement sur l'incidence sociale du désarmement et la vente des navires à passagers.

E. — L'armement au cabotage.

On nous permettra, une fois encore, de regretter la disparition de toute aide à l'armement au cabotage. L'an dernier déjà, nous avons souligné le rôle primordial que joue, pour certaines régions côtières, une flotte de caboteurs reliant entre eux nos ports secondaires leur apportant ainsi une activité qui se répercute sur l'arrière-pays. En raison de notre carence dans ce domaine, ces trafics sont assurés par les armateurs allemands et hollandais, au détriment de nos armements nationaux et de nos marins. Or, nous constatons déjà que le gigantisme naval lui-même rend nécessaire la mise en service de petites unités telles que les pétroliers caboteurs qui vont se ravitailler dans les ports pétroliers d'éclatement, ou les petits porte-containers destinés à drainer le trafic des ports secondaires vers les grands ports têtes de lignes.

Votre commission souhaite donc que le Gouvernement reconsidère sur ce point sa politique.

IV. — LA CONSTRUCTION NAVALE

En soulignant que l'aide à la construction navale atteindra cette année 274.500.000 F en autorisations de programme et 260 millions de francs en crédits de paiement, nous ne pouvons que nous louer de l'effort consenti en ce domaine, le chapitre 63-00 où figurent ces crédits étant, en effet, le seul du titre VI « Subventions d'investissements » à bénéficier d'une augmentation. Sans doute, le Gouvernement a-t-il réalisé à juste titre que la construction navale, placée dans un contexte international dominé par la puissante industrie japonaise, doit faire l'objet d'un intérêt tout particulier.

Certes, les perspectives d'activités qui s'ouvrent actuellement à la construction navale française semblent satisfaisantes si l'on en juge par le carnet de commandes de nos chantiers. Ce carnet s'élevait, en effet, à 4.315.000 tonnes de jauge brute au 1^{er} juillet de la présente année. La France, qui s'est spécialisée dans la commande de grands navires, se maintient donc ainsi au cinquième rang des pays constructeurs derrière le Japon toujours largement en tête (18 millions de tonnes de jauge brute), la Suède (5 millions), l'Allemagne fédérale (4,6 millions), la Grande-Bretagne (4,5 millions).

Aux prises avec une concurrence étrangère sévère, nos chantiers procèdent sans relâche à la modernisation de leurs installations tant par la mise en service de nouvelles formes de construction toujours plus vastes, que par la rationalisation des procédés de fabrication, mesures destinées à améliorer leur compétitivité.

C'est ainsi que les Chantiers de l'Atlantique et les Chantiers navals de La Ciotat se sont dotés de moyens leur permettant de construire des navires de port en lourd de 500.000 tonnes et davantage. La nouvelle forme de Saint-Nazaire, d'une longueur de 830 mètres y compris la plate-forme de montage, et d'une largeur de 68 mètres, desservie par un portique de 750 tonnes, s'intègre dans cet ensemble d'installations nouvelles.

Signalons aussi la cale de La Ciotat, longue de 350 mètres et large de 60 mètres, équipée d'un portique de 300 tonnes, construite sur un terrain gagné sur la mer, ainsi que les divers ateliers d'usinage, de préfabrication et d'armement qui l'entourent.

Ces deux chantiers ont été parmi les premiers en Europe à pouvoir signer des contrats pour les grandes unités commandées ces dernières années.

Il n'est pas sans intérêt de souligner cette brillante réussite, et si nous devons associer les pouvoirs publics à ce succès, qu'ils sachent que cette industrie ne réunit pas des conditions de rentabilité suffisante en raison des conditions anormales de concurrence de la part des chantiers japonais et des facilités qu'accordent la plupart des pays à leurs chantiers sous forme directe ou indirecte.

Nous nous permettons de souligner, en effet, que si le volume des commandes assure aux grands chantiers un niveau d'activité satisfaisant jusqu'à la fin de 1971, pour les autres, les commandes en cours ne permettront pas de maintenir un volume suffisant de travail au-delà du 1^{er} juillet 1970.

Pour apprécier l'activité réelle des différentes entreprises, il convient également de remarquer que la notion de tonneau ou de tonne de port en lourd donne une idée assez inexacte de la valeur des navires ou du temps nécessaire à leur construction. Pour tenir compte de ces éléments, il conviendrait de multiplier le tonnage par les coefficients suivants, variables selon les types de bâtiments : grands pétroliers : 0,30 ; cargos classiques : 1 ; porte-containers : 1,90 ; cargos polythermes : 2 ; transporteurs de gaz : 2,20 ; paquebots : 3. Le résultat ainsi obtenu est le tonnage pondéré.

Ces données conduisent à une appréciation moins optimiste de la situation de notre construction navale. Aussi est-il essentiel que les chantiers français aient pour premier client un armement national bénéficiant de conditions d'exploitation et de financement ne le défavorisant pas par rapport aux armateurs étrangers. De même, il est indispensable que les constructeurs puissent bénéficier de facilités et de garanties de crédit leur permettant de développer leurs ventes à l'étranger.

V. — LES PÊCHES MARITIMES

Il n'est pas contestable que les pêches maritimes représentent en France un élément non négligeable de nos activités économiques. Par ailleurs, leur développement et leur rentabilité sont vitaux pour certaines de nos régions côtières. Aussi ne manquons-nous jamais, chaque année, d'aborder ce sujet à l'occasion de la discussion budgétaire. Il importe, en effet, que le Gouvernement soit conscient de la nécessité de son intervention active en faveur d'activités qui s'exercent dans une conjoncture particulièrement difficile et que toute aggravation des charges fiscales ou autres risqué de compromettre irrémédiablement.

Nous ne pouvons donc que déplorer la réduction des crédits inscrits au chapitre 44-01 « Subventions aux pêches maritimes », qui passent de 6.494.000 F en 1969 à 4.494.000 F en 1970. L'économie de 2 millions de francs ainsi réalisée par le Gouvernement, dans le cadre de sa politique d'austérité, n'aura-t-elle pas, demain, les plus graves conséquences pour une activité particulièrement sensible et vulnérable.

Pour justifier la réduction de l'aide apportée à la pêche, le Gouvernement fait valoir d'une part, que celle-ci avait un caractère dégressif et, d'autre part, que la situation financière des F. R. O. M. s'était sensiblement améliorée. Nous voulons bien reconnaître que pendant le premier trimestre 1969 les cours du poisson ont fait preuve d'une plus grande stabilité mais il est également vrai que le chiffre d'affaires de notre chalutage hauturier n'a pas pour autant augmenté. Si la dévaluation peut avoir pour effet de réduire les importations dont le niveau est sans contexte trop élevé et de favoriser nos pêcheurs et nos armateurs, elle a entraîné en revanche une augmentation du prix des carburants de l'ordre de 2,07 F par hectolitre à compter du mois d'octobre 1969.

C'est ainsi qu'un chalutier de 42 mètres et d'une force motrice de 1.000 CV, consommant environ 10.000 hectolitres, voit ses charges annuelles s'accroître de 20.000 F (2 millions d'anciens francs) et à cet alourdissement des frais d'exploitation vient s'ajouter encore une augmentation sensible du prix de la glace. L'optimisme des responsables du ministère des finances ne me paraît donc pas justifié.

Certes, les crédits prévus pour la modernisation de la flotte sont maintenus, mais cette formule d'aide reste sans véritable portée comme le montre d'ailleurs le fait que les dotations inscrites à ce titre aux budgets antérieurs n'ont pas été épuisées. Les armateurs, notamment ceux du chalutage, ne se décident pas en effet à construire de nouveaux navires dont la rentabilité ne leur paraît pas assurée. Ils semblent avoir perdu cette confiance qu'ils avaient placée dans le plan de relance dont les grandes lignes étaient, rappelons-le, les suivantes : maintien du tonnage de la flotte, accroissement modéré de la production, augmentation de la productivité, développement de la recherche scientifique et technique, enfin, amélioration du secteur de la distribution portant notamment sur la qualité et la présentation du poisson.

Autant de mesures destinées à promouvoir une politique d'adaptation de la flotte, une politique des ressources nouvelles et des structures dont les objectifs ne peuvent être atteints sans l'octroi de crédits appropriés. L'exploitation de nouveaux lieux de pêche, de plus en plus éloignés, ne peut manquer en effet d'entraîner des dépenses considérables en raison de la nécessité de mettre en œuvre de nouvelles unités de pêche à grand rayon d'action équipées d'installation de traitement.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Il nous paraît opportun de laisser au président du groupement maritime des pêches bretonnes le soin de répondre à cette question.

Au début de septembre dernier, s'adressant au ministre des transports en visite à Concarneau, il s'exprimait ainsi : « Nous estimons que le Gouvernement doit avoir la loyauté de nous dire s'il veut ou non voir se maintenir en Bretagne un chalutage industriel dans le secteur privé. S'il le veut, qu'il en prenne les moyens avant qu'il ne soit trop tard. Dans le cas contraire, qu'il le dise et mette alors au point une solution de rechange pour éviter les troubles sociaux et économiques qui résulteraient de cette disparition. »

Cri d'angoisse, qui ne peut laisser indifférent quiconque se soucie de l'avenir d'une industrie vitale pour toute une région !

Cri d'alarme qui faisait sans doute écho à la conclusion d'un brillant exposé du Secrétaire général de la Marine marchande devant le Comité central des Pêches maritimes. « La question, assurait-il,

a pu se poser de savoir si les pouvoirs publics croyaient à la nécessité de maintenir dans notre pays l'activité de la pêche ». Sans vouloir mettre en cause la valeur de ce haut fonctionnaire qui bénéficie de l'estime de tous les responsables de nos industries maritimes, il est permis de se demander si cette opinion est bien partagée par certains membres de l'administration, dont l'influence est prépondérante dans l'élaboration du budget.

Quoi qu'il en soit les résultats sont peu encourageants : notre flotte hauturière de chalutiers est en régression depuis 1966 : de 53.792 tonneaux, elle est tombée à 48.801 tonneaux, et le nombre des bâtiments en service est passé de 303 à 257.

Boulogne a perdu 8 chalutiers ; La Rochelle n'en a plus que 47 de plus de 50 tonneaux au lieu de 82. Sur 20 chalutiers qui devaient constituer le rythme annuel du renouvellement de la flottille de Bretagne-Sud, 2 seulement ont été mis en service l'an dernier et 5 chalutiers de grande pêche ont été désarmés.

Corrélativement à cette diminution de la flotte, on assiste à une régression de la production qui de 652.000 tonnes en 1967 est passée à 618.000 tonnes en 1968 : recul, il est vrai, compensé par un accroissement de la valeur totale des produits pêchés qui a atteint, en 1968, 1.329.000.000 de francs, soit 47.000.000 de francs de plus que l'année précédente.

Cependant — et ceci est particulièrement grave — le déficit de notre balance des pêches maritimes ne cesse de s'aggraver : les importations se chiffrent à 731 millions de francs (en augmentation de 16 %) alors que les exportations sont tombées à 97 millions de francs (en diminution de 11 %). Avec un taux de couverture de 13 %, le déficit de notre balance commerciale atteint, à ce titre, 634 millions, quintuplant en dix ans et représentant près de 10 % du déficit global de nos échanges (6.350 millions), ce qui est loin d'être négligeable.

Allons-nous encore vers un accroissement des importations ? C'est une crainte exprimée par certaines autorités et nous ne saurions oublier les vives réactions des pêcheurs de Boulogne et des autres ports du Nord dont la grève fut motivée, au début de 1968, par l'effondrement des cours provoqué par l'afflux des produits en provenance de l'étranger.

Il nous faut donc nécessairement lutter contre l'envahissement de notre marché par des produits importés. Pour ce faire, le moyen le plus efficace consiste, c'est évident, à accroître, notamment, notre production de poissons de qualité. La politique du Gouvernement envisageant d'accorder des primes à la construction atteignant 20 et 25 % de la valeur des navires ne peut qu'être favorablement accueillie par les professionnels. Mais, répétons-le, les armateurs n'accepteront d'investir dans la construction de bateaux neufs que dans la mesure où il leur sera possible d'assurer la rentabilité de leurs nouvelles unités. Cette rentabilité découle de la mise en œuvre de moyens et de mesures efficaces. Au premier rang de ceux-ci figurent incontestablement la protection des fonds, la création de cantonnements. Il nous faut renoncer aux méthodes anarchiques de pêche, amenant chacun à faire ce qu'il veut au mépris de l'intérêt général et en définitive de son propre intérêt.

A l'occasion d'interventions précédentes, nous avons déjà souligné que le dépeuplement du plateau continental obligeait les navires à aller de plus en plus loin, et que seuls des accords internationaux pouvaient permettre d'établir des règles créant des obligations pour les pêcheurs des parties contractantes. Il va sans dire que de tels accords doivent être conclus entre tous les pays du Nord-Ouest européen, qu'ils appartiennent ou non à la Communauté économique européenne.

Une autre mesure doit tendre à mettre de l'ordre dans le marché, le problème de la commercialisation revêtant autant d'importance que le précédent. Ainsi que le disait M. le Secrétaire général de la Marine marchande aux Sables-d'Olonne au début d'octobre dernier : « Il ne suffit pas de mettre du poisson sur le quai, il faut le vendre et le distribuer. »

Enfin, à l'intérieur de la C. E. E., il est urgent que soient reprises les négociations sur les règlements poissonniers actuellement en suspens à Bruxelles et que soit respecté l'esprit et la lettre du Traité de Rome, certains de nos partenaires n'hésitant pas à fausser le jeu de la concurrence par l'attribution de subventions étatiques substantielles.

Telles sont les observations que l'étude de ce budget nous a conduit à formuler sur les pêches maritimes, secteur dans lequel se développe — nous devons le souligner — un mouvement

coopératif dont le dynamisme s'affirme chaque jour et qui vient, à l'occasion de son récent congrès national, de mettre en relief ses objectifs :

- prendre part à l'exploitation rationnelle du littoral ;
- développer les groupes de gestion et de producteurs ;
- intensifier les activités de commercialisation.

Ces objectifs, qui doivent être ceux de tous les professionnels, ne pourront être atteints que par une nouvelle définition d'ensemble de la politique des pêches. Dans cette perspective, le Comité central des Pêches souhaite vivement qu'une loi d'orientation de la pêche maritime établisse fermement les principes généraux de la politique française en la matière, précise le rôle économique et social de cette activité et définisse les moyens à mettre en œuvre.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a fait sienne cette suggestion et demande au Gouvernement de vouloir bien la retenir.

VI. — L'ETABLISSEMENT DES INVALIDES DE LA MARINE ET LE REGIME DES PENSIONS

Le montant de la subvention de l'Etat à l'Etablissement des Invalides est relevé de 2,4 % environ.

Il ne semble pas que cette augmentation soit suffisante pour réaliser en 1970, à la fois la majoration conjoncturelle des salaires forfaitaires en application de l'article 42, et l'application d'une nouvelle tranche de 1 % du rattrapage dit Forner, qui a été enfin admis en juin 1968, après les événements que l'on connaît, et qui avait été systématiquement repoussé jusque là.

Pourquoi s'est-on contenté de cette majoration insuffisante des crédits, ce qui obligera le Gouvernement, une fois encore, à les compléter dans un collectif ? Il trouvera là l'occasion de faire toutes réserves sur le déficit de l'Etablissement des Invalides, sans qu'il puisse pour autant se refuser à consentir à cet Etablissement une nouvelle avance du Trésor et lui permettre ainsi de faire face à ses obligations, lesquelles lui sont imposées par des textes législatifs ou réglementaires.

Il est bien évident qu'au rythme de rattrapage de 1 % par an, les plus âgés des pensionnés continueront de se débattre dans une situation précaire, spécialement ceux qui appartiennent aux basses catégories, et plus particulièrement les veuves.

Mais il est une injustice flagrante, qu'un texte hélas consacre : il s'agit de celle qui découle du refus du Ministère des Finances d'admettre la rétroactivité du décret d'octobre 1968 sur le surclassement d'une catégorie pour les marins ayant cotisé pendant dix ans dans la même catégorie. Ce refus ajoute une confusion à celle qui existait déjà du fait de la première décision de 1966 d'accorder un surclassement aux marins qui avaient cotisé pendant vingt ans dans la même catégorie.

Ainsi, on aboutit, pour des marins qui ont pu faire des carrières absolument identiques mais qui sont d'âges différents, à des liquidations de pensions dont le montant est très différent. Dans le

milieu maritime, particulièrement sensible à la notion d'équité, de justice élémentaire, on ne comprend pas cette manière de voir préjudiciable aux plus anciens. On le comprend d'autant moins que la loi de 1948, votée à l'initiative du Gouvernement par le Parlement unanime, entendait garantir en son principe même, à tous les pensionnés, un traitement identique basé sur la situation faite aux actifs.

La Commission des Affaires économiques souhaiterait une réponse : pour quelles raisons un texte étudié par le Conseil supérieur des Invalides, à la demande des pouvoirs publics, dans le but de moderniser les dispositions législatives et réglementaires de la Caisse générale de prévoyance, se trouve-t-il bloqué au Ministère des Finances depuis deux ans ?

Ce même Conseil supérieur avait été également invité, il y a trois ans, à rechercher des améliorations au fonctionnement de la Caisse de retraites des Marins. Or, ces travaux ont été suspendus avant qu'ils aient été menés à bonne fin. Est-ce en raison d'une orientation différente de celle qui fut envisagée au départ par les pouvoirs publics ?

Le Ministère des Finances — toujours lui — n'a-t-il pas une arrière-pensée à l'endroit du régime social des marins ? Il s'élève en toutes circonstances sur le coût élevé de ce régime particulier, sur l'augmentation de ses dépenses et sur la diminution relative de ses recettes. A-t-il l'intention de proposer quelque chose, dans le maintien de la formule particulariste actuelle, ou entend-il laisser la situation se détériorer jusqu'au jour où les marins se retrouveront au régime général de la Sécurité sociale ?

Que le Gouvernement sache alors que si tel est son objectif, il ne recrutera plus un marin ni pour le commerce ni pour la pêche. Il lui faudra convenir qu'il ne s'agira plus de régler des retraites avec la monnaie nationale mais de trouver des devises étrangères, l'actuel déficit de notre balance commerciale maritime devant se multiplier par trois ou quatre.

VII. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

Il n'est pas sans intérêt de souligner le rôle éminent que joue, dans la sauvegarde de la vie humaine, la Société nationale de sauvetage en mer, héritière de la Société centrale de sauvetage des naufragés et des hospitaliers sauveteurs bretons. Au cours de l'année 1968, ses interventions ont permis de porter secours et assistance à 2.645 bateaux et de sauver 878 vies humaines.

Depuis quelques années, nous assistons à un développement intense de la navigation de plaisance, laquelle bénéficie de l'appui du Gouvernement, préoccupé d'aider le tourisme sous toutes ses formes. Cette extension de la navigation, à la portée de tant de gens non avertis des périls de la mer, si souvent victimes de leur imprévoyance, n'est pas sans justifier la mise en œuvre de mesures de sauvegarde.

Aussi ne convient-il pas de développer corrélativement les moyens dont doit disposer la Société nationale de sauvetage, et les tâches nouvelles qui sont les siennes. Hier, son rôle se bornait à intervenir en faveur de pêcheurs, de navigateurs professionnels, surpris dans l'exercice de leur pénible métier par une aggravation brutale des conditions atmosphériques. Il suffisait alors aux sociétés de sauvetage de disposer de moyens relativement réduits pour satisfaire à leur mission.

Il n'en est plus de même aujourd'hui. C'est en raison de l'extension des tâches qui incombent aux sauveteurs qu'il faut expliquer la fusion des deux sociétés précédentes en une seule. Mais la Société nationale de sauvetage en mer présente un aspect financier très défavorable. Elle dispose d'un matériel important réparti le long des côtes françaises entre 279 stations : 60 canots, 80 vedettes, 220 zodiacs. Cet équipement devient défectueux. De nouveaux besoins se font sentir : la commande d'un nouveau canot

vient d'être passée, pour le prix de 700.000 F (70 millions A. F.); et il nécessaire par ailleurs que trois grosses vedettes de 300.000 F chacune (30 millions A. F.) soient mises en service.

Un effort doit être fait. Lequel ? Seul l'Etat, soit par une dotation extraordinaire de soutien attribuée au nouvel établissement, soit par la garantie qu'il apporterait à un éventuel emprunt public en faveur du sauvetage en mer, paraît à même d'associer ainsi la sauvegarde du patrimoine déjà constitué et la réussite de l'œuvre immense à accomplir.

*
* *

CONCLUSION

En terminant cet exposé, qui aurait nécessité de plus longs développements, nous pensons utile de rappeler combien est importante, pour l'économie de notre pays, l'expansion de notre marine de commerce et de notre industrie des pêches maritimes.

Dans cet optique, il nous paraît évident que les crédits mis par le budget à la disposition de nos industries maritimes, sous forme d'aides, de même que toutes mesures qui tendent à réduire leurs charges, sous forme d'aménagement fiscal ou autre, doivent représenter un certain niveau pour être efficaces et apporter à nos armements de commerce et à la pêche la compétitivité indispensable à leur survie.

N'est-ce pas dans cette perspective qu'il faudrait s'orienter pour résorber le déficit de notre balance commerciale ?

Qu'on y prenne garde ! Si l'on persiste dans les sphères gouvernementales malgré les efforts incessants de l'Administration de la Marine marchande et des fonctionnaires des Affaires maritimes à n'accorder à ces activités qu'un intérêt limité la situation de notre armement deviendra rapidement critique.

Puisse le Gouvernement comprendre ce que représente pour un pays une marine de commerce en pleine expansion, apportant à l'Etat les devises nécessaires à ses échanges internationaux ; une industrie des pêches capable de satisfaire à elle seule le marché national et susceptible d'alimenter un courant d'exportations !

L'exemple d'un pays comme la Norvège, dont l'économie repose pour l'essentiel sur ses industries maritimes et dont le développement des côtes n'est pas supérieur au nôtre, devrait nous y inciter.

*
* *

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 1970 concernant la Marine marchande et les Pêches maritimes.

ANNEXE I

SITUATION ET ACTIVITE DE NOS PRINCIPALES COMPAGNIES MARITIMES

A. — La Compagnie générale transatlantique.

1° Résultats prévus pour 1969.

Les efforts entrepris par la Compagnie pour moderniser son matériel et ses conditions d'exploitation et diversifier ses activités devraient lui permettre d'enregistrer, en 1969, des progrès notables.

a) Transport de passagers :

Sur l'Atlantique Nord, l'amélioration des relations franco-américaines a eu pour conséquence un redressement très net de la situation. A titre d'exemple, le coefficient de remplissage du paquebot *France* devrait dépasser 85 % en service régulier, alors qu'il a atteint 93 % en croisière.

La situation est également satisfaisante sur la ligne des Antilles.

Mais c'est surtout sur la Corse que les meilleurs résultats ont été obtenus avec 100.000 passagers supplémentaires, soit 19 % de plus qu'en 1967. A noter que le nombre des véhicules accompagnés a progressé de manière plus sensible encore (+ 22 % par rapport à 1967). Pour apprécier ces résultats, il convient cependant de tenir compte du fait que les fêtes du bicentenaire de Napoléon ont constitué un élément exceptionnel d'attraction.

Enfin sur l'Algérie, on observe pour la première fois les signes d'une certaine reprise, tandis que le courant touristique continue à se développer vers la Tunisie.

b) Transport de fret :

Dans ce domaine également, une amélioration notable est enregistrée qu'il convient d'apprécier par secteur :

— *Sur l'Atlantique Nord*, les résultats progressent aussi bien sur les lignes du Canada et des Grands Lacs que vers la côte Est des Etats-Unis et cette tendance favorable devrait être renforcée par la mise en service des porte-containers Atlantic-Champagne et Atlantic-Cognac.

— *Sur le Pacifique Nord*, l'évolution a été en revanche beaucoup moins satisfaisante, la Compagnie mettant en œuvre des navires conventionnels durement concurrencés par les porte-containers.

— *Sur le Pacifique Sud*, les grands travaux d'industrialisation en cours favorisent l'augmentation du trafic, notamment, au départ d'Europe et l'association de la C.G.T. avec l'armement péruvien lui permet de profiter au mieux de ce courant d'échanges.

— *Sur les Antilles*, la progression se poursuit grâce notamment au bon niveau d'activité des transports de bananes.

— *Dans le secteur européen et méditerranéen*, les résultats sont meilleurs sur les liaisons avec les pays scandinaves mais toujours médiocres sur l'Afrique du Nord.

2° Modernisation et reconversion de la flotte.

La Compagnie a poursuivi la réalisation de l'important programme de constructions neuves entamé par elle depuis deux ans et qui représente la moitié du tonnage de sa flotte actuelle.

En revanche, les investissements entrepris précédemment dans le domaine des paquebots ont eu pour corollaire l'allégement des structures commerciales correspondantes.

3° *Accords réalisés avec d'autres armements maritimes.*

Consciente de ses possibilités nouvelles mais aussi de ses limites, la Compagnie estime que seules des ententes, voire des concentrations, lui permettront d'atteindre les dimensions qu'imposent le développement technique et l'âpreté de la concurrence.

Cette politique s'appuie désormais sur un ensemble d'accords liant la Compagnie à des armements engagés sur les mêmes lignes et connaissant des problèmes d'exploitation identiques. Des accords fructueux ont été ainsi conclus au cours des dernières années avec des armements britanniques, scandinaves, hollandais, soviétiques, marocains, algériens, tunisiens, mexicains, péruviens.

Les formules employées ont différé selon les cas. Si fréquemment il s'est agi d'organiser une simple coopération respectant l'individualité des armements intéressés, ces accords se sont étendus dans certains cas à la constitution de véritables groupements internationaux, vastes entités derrière lesquelles la Compagnie a accepté de s'effacer et qui exploitent une flotte constituée par les navires armés par les armements partenaires et affrétés au groupement.

C'est ainsi le cas de l'Atlantic Container Line, associant la C. G. T. et cinq autres armements européens pour exploiter sur l'Atlantique Nord une flotte de dix grands navires porte-containers. Il en est de même de la Transatlantic Lake Line (TAC LINE) constituée avec des armements britanniques, hollandais et norvégiens pour l'exploitation en commun de services de fret sur le Canada et les Grands Lacs.

C'est enfin, dans le domaine des pondéreux en vrac, le cas de l'A. G. P. A. (armateurs de gros porteurs associés) fondé par la Compagnie et trois autres armements français et qui est lui-même lié par des accords de pool avec de puissants groupes allemands, hollandais et suisse. Dans le cadre de ce groupement, les armements ainsi associés ont entrepris en commun la construction d'un grand minéralier de 85.000 tonnes.

Le dernier exercice aura vu, par ailleurs, la création d'une nouvelle filiale, la Compagnie générale transméditerranéenne, résultant de la fusion de l'exploitation en Méditerranée de la C. G. T. avec celle de la Compagnie de navigation mixte. Cette société nouvelle, en activité depuis le 1^{er} juillet dernier, assure désormais l'exploitation des lignes de Corse et des lignes d'Afrique du Nord au départ de Marseille.

La réalisation de cet armement, mettant déjà en œuvre une flotte de dix navires, dont les unités modernes des lignes de Corse, concrétise la volonté de la Compagnie de créer un instrument dynamique et susceptible de donner un nouvel essor aux activités maritimes en Méditerranée tout en répondant aux besoins croissants des services contractuels.

4° *La situation financière.*

Compte tenu des charges d'équipement supportées par la Compagnie, l'amélioration du trafic constatée en 1969 ne suffira pas à assurer des résultats financiers supérieurs ni peut-être même égaux à ceux de 1968.

Cet exercice a pu, en effet, être clos sans bénéfice ni perte grâce à la conjonction d'une amélioration de l'exploitation, d'une augmentation de la subvention de l'Etat et enfin d'une importante plus-value sur réalisation d'actif.

Il n'est évidemment pas possible d'escompter le renouvellement de profits exceptionnels importants au compte de pertes et profits. Or, si le premier des trois facteurs s'est amplifié en 1969, par contre la contribution financière de l'Etat semble devoir être en diminution par rapport à celle de l'exercice 1968 qui fut de 73 millions.

Cette constatation résulte de la totalisation des acomptes subventionnels déjà versés à la Compagnie, l'avenant à la Convention fixant officiellement la contribution financière de l'Etat pour 1968, 1969 et 1970 n'ayant pas encore été établi à ce jour.

La réduction de la contribution financière, si elle devait se confirmer, ne ferait qu'ajouter à la succession des déficits non couverts depuis 1963 en raison de la fixation unilatérale des plafonds de subventions à des niveaux inférieurs au déficit d'exploitation enregistré par la Compagnie, la situation du réseau libre étant écartée du calcul.

La Compagnie prend acte de la politique ainsi adoptée par les autorités de tutelle au cours des dernières années et souligne que si les pouvoirs publics décident d'en revenir au principe de la convention de 1912 (prise en considération des résultats du seul réseau contractuel), il conviendrait que, lors de la négociation qui permettrait la définition des nouvelles règles, soit équitablement tenu compte dans le critère de répartition des charges générales, du poids qu'une structure héritée du passé contractuel de la Compagnie fait indirectement peser sur le réseau libre.

Pour l'immédiat, il apparaît indispensable à notre Commission que soit levée toute incertitude par l'établissement prochain de l'avenant concernant les trois années 1968, 1969 et 1970 par l'inscription distincte et individualisée au budget des crédits attribués respectivement à chacune des deux compagnies d'économie mixte.

B. — La Compagnie des Messageries maritimes.

1° Programme de reconversion.

La diminution progressive du nombre des passagers constatée au cours de la dernière décennie s'est encore accentuée en raison de la fermeture du canal de Suez, notamment, sur les lignes d'Extrême-Orient et de l'océan Indien.

Cette évolution défavorable a conduit le Gouvernement à décider la fermeture des lignes de passagers de la Compagnie selon l'échéancier suivant :

- Ligne d'Extrême-Orient : fin 1969.
- Ligne de l'océan Indien : milieu 1970 pour le *Pacifique*, fin 1970 pour le *Jean-Laborde* et le *Pierre-Loti*.
- Ligne du Pacifique : fin 1971.
- Ligne de l'Amérique du Sud : fin 1972.

Le déficit annuel du réseau contractuel sera couvert dans la limite de l'estimation qui en sera faite avant chaque exercice, tandis que les bénéfices réalisés sur les lignes non contractuelles seront laissés à la disposition de la Compagnie.

Par ailleurs, le Comité interministériel du 4 février 1969 a prévu l'octroi à la Compagnie de trois dotations en capital au titre des années 1969, 1970 et 1971, pour aider au financement de ses investissements de conversion. Ces dotations, d'un montant de 15 millions, porteront intérêt au taux de 5 % l'an.

Ainsi, le Gouvernement a posé les bases d'un plan de conversion qui, par la réalisation d'importants investissements, doit permettre à la Société d'étaler ses charges générales et d'atteindre à l'autonomie financière tout en développant sa flotte de cargos de lignes régulières, conformément aux recommandations du V^e Plan. Du point de vue social, ce plan permettra également de compenser une grande partie des emplois supprimés par le retrait des paquebots.

Le programme d'investissements, approuvé par le Comité n° 8 du F. D. E. S., prévoit l'acquisition de quinze navires, dont quatre sont déjà entrés en service (un polytherme, un transporteur de gaz et deux cargos d'occasion), les onze autres comprenant : un troisième cargo d'occasion, deux porte-conteneurs, cinq cargos polyvalents de gros tonnage, un méthanier, un navire ravitailleur des Terres Australes et un minéralier.

Cependant, en raison de l'importance de ce programme et des charges qu'il entraîne au-delà de 1971, des dotations en capital supplémentaires devront être accordées à la Compagnie.

2° La flotte et l'activité de la Compagnie.

a) La flotte :

Sur la demande du Gouvernement, la Compagnie a allégé son service de paquebots sur l'océan Indien et vendu ses navires à passagers *La Bourdonnais* et *Ferdinand-de-Lesseps*, l'un en 1968, l'autre en 1969. En revanche, deux cargos d'occasion ont été acquis, l'un en 1968, l'autre en 1969, auxquels s'ajoute la prise en charge, en 1969, du polytherme *Aquilon* et du transporteur de gaz *Mariotte*.

Ainsi, au 31 août 1969, la flotte en service se composait de neuf paquebots d'une jauge totale de 108.368 tonneaux, et de trente-quatre cargos représentant un port en lourd total de 301.237 tonnes, les cargos affrétés augmentant ce tonnage d'environ 50 %.

b) Le trafic :

Dans le domaine du *transport de personnes*, l'année 1968 a vu se poursuivre la diminution du trafic, avec 170,7 millions de passagers-milles pour 35 voyages contre 220,9 millions de passagers-milles en 1967 pour 51 voyages.

En ce qui concerne le *fret*, malgré une diminution de 10 % du nombre des voyages consécutive à la fermeture, en année pleine, du Canal de Suez et aux événements de mai qui ont immobilisé plusieurs navires, le trafic a porté sur 1.565.489 tonnes en 1968 contre 1.571.465 tonnes en 1967, avec une augmentation de près de 14 % de 1967 à 1968 pour les tonnes-milles qui passent de 14,8 milliards en 1967 à 17,2 milliards en 1968.

Pour 1969, le nombre de voyages devrait s'établir autour de 215 et le fret transporté dépasser nettement le cap des 1.600.000 tonnes.

3° Situation financière.

Grâce à un rappel de subvention de 10 millions au titre des exercices antérieurs (événements de Suez en 1967) et à un réajustement de 12 millions au titre de l'exercice 1968, celui-ci s'est soldé par un bénéfice de 2,6 millions après amortissements normaux. Ce bénéfice atténuera la perte enregistrée à fin 1967.

Pour 1968, l'Etat n'a couvert qu'une partie du déficit du secteur contractuel qui s'est élevé à 84 millions ; quant au secteur libre, il a présenté une perte de 2,4 millions due essentiellement aux diminutions de recettes occasionnées par les grèves de mai et juin, certains navires ayant été immobilisés et d'autres étant partis avec des chargements insuffisants du fait de la suppression des touchées dans les ports français.

L'exercice 1969 supportera à plein l'incidence des hausses de salaires décidées en juin 1968 et ne bénéficiera pour ainsi dire pas des majorations de tarifs issues de la dévaluation du franc étant donné la méthode de comptabilisation des voyages et la longueur des lignes de la Compagnie. Il faut donc s'attendre, pour 1969, à des résultats voisins de l'équilibre, la subvention couvrant, cette fois, le déficit des paquebots et le secteur libre assurant son autonomie financière.

Pour 1970, un bénéfice devrait réapparaître dans le secteur libre qui, grâce aux nouvelles modalités de calcul de la subvention, ne sera plus absorbé par le déficit du secteur contractuel, ce qui permettrait à la Compagnie de réaliser des amortissements complémentaires et de développer l'autofinancement de son programme d'investissements.

C. — Les Chargeurs réunis.

Au cours des dernières années, le groupe des Chargeurs réunis s'est attaché à élargir son champ d'activités maritimes et à améliorer ses structures dans un but d'efficacité.

D'importantes concentrations ont été réalisées dans un passé récent :

En 1964 : rachat de la Compagnie Fabre/S.G.T.M. Création de la Nouvelle compagnie de paquebots avec la Compagnie de navigation Paquet.

En 1967 : rachat de la Compagnie de navigation Paquet.

A la suite de ces opérations, la branche maritime du groupe des Chargeurs réunis comprend, outre la Compagnie maritime des Chargeurs réunis, la Compagnie Fabre, la Compagnie de navigation Paquet, la Nouvelle Compagnie de paquebots et la Compagnie française de navigation, ainsi que diverses autres filiales.

Après ces concentrations, l'étude et la mise en place de structures nouvelles permettront d'améliorer encore la compétitivité du premier groupe privé français dans le domaine de l'armement maritime.

En 1968, les navires du groupe des Chargeurs réunis ont effectué 873 voyages au cours desquels ils ont transporté 3.570.375 tonnes de marchandises (+ 7,5 % sur 1967) et 77.407 passagers (— 7,5 % sur 1967). Le chiffre d'affaires s'est élevé à 715 millions de francs (+ 9 % sur 1967).

1° Composition et évolution de la flotte.

Au 1^{er} janvier 1969, la flotte exploitée par le groupe se composait de 104 navires d'un déplacement total de 737.352 tonneaux et d'un port en lourd de 967.234 tonnes.

Depuis cette date, l'évolution a été la suivante :

— pour les cargos de ligne, la série des 13.800 T. dits à « ponts ouverts » mis en service depuis le début de 1968 est en voie d'achèvement avec la livraison du *Joinville* en avril 1969 et du *Tourville* qui aura lieu au début de 1970 ;

— la flotte des cargos gros porteurs spécialisés dans le transport des bois tropicaux entre l'Afrique et l'Europe est en plein développement : la livraison du *Dracula* a eu lieu en août 1969 et celle du *Daphnis* est prévue pour novembre 1969, ce qui portera le nombre de ce type d'unités à 8 ;

— La mise en service de navires de conception nouvelle affectés à la ligne du Maroc : cargos de 500 tx roll on/roll off, a commencé en septembre 1969 avec celle du *Gabries* qui sera suivie de 3 autres unités analogues en 1970.

En sens inverse, certains bateaux anciens, d'exploitation trop onéreuse, ont été vendus.

Enfin, les techniques modernes de transport des marchandises nécessitent de recourir à des matériels de conception entièrement nouvelle. C'est ainsi que trois, et bientôt quatre porte-containers ont été mis en service sur la ligne Méditerranée-Amérique du Nord par la Compagnie Fabre.

Des études sont poursuivies actuellement en vue de l'application de cette formule nouvelle de transport à d'autres lignes du groupe.

Sur le plan des navires à passagers, sous l'effet de différents facteurs : concurrence accrue de l'avion, événements de mai-juin 1968, les lignes régulières ont continué à enregistrer une baisse de fréquentation. En conséquence, après la vente au cours de ces dernières années de 4 unités desservant la côte occidentale d'Afrique, le *Général Mangin* a été vendu à son tour tandis que la ligne était supprimée.

Dans le même temps le groupe a décidé de renforcer et de moderniser les moyens mis en œuvre par la Compagnie Paquet sur le Maroc. Dans ce but, un car ferry d'une capacité de 800 passagers et 270 voitures livrable en juin 1971 a été commandé il y a quelques mois. Depuis le mois d'octobre, d'ailleurs, un car ferry affrété, rebaptisé *Ferry Paquet*, assure déjà cette ligne.

Le groupe conserve de plus 3 paquebots : *Renaissance*, *Ancerville* et *Mermoz*, profondément transformés pour leur permettre de répondre pleinement aux caractéristiques demandées actuellement aux bateaux de croisière.

En effet les réalisations actuelles ont montré des possibilités réelles qui s'offrent au tourisme maritime à condition de disposer de navires appropriés et de connaître, notamment sur le plan des charges de personnel, des conditions d'exploitation analogues à celles des armements étrangers. Ces navires devraient, d'ailleurs, voir leurs conditions d'exploitation assimilées à celle de l'hôtellerie, qu'il s'agisse des facilités de financement ou du régime du personnel embarqué.

ANNEXE II

COMPAGNIES MARITIMES D'ECONOMIE MIXTE

Comparaison entre la contribution financière de l'Etat (subvention)
et les résultats d'exploitation des réseaux.

(En millions de francs.)

1° *Compagnie générale transatlantique.*

| ANNEES | RESULTAT du réseau contractuel. | RESULTAT du réseau libre. | SUBVENTION |
|-------------|---------------------------------------|------------------------------|------------|
| 1950 | + 3,280 | — 0,520 | » |
| 1951 | — 11,262 | + 8,582 | » |
| 1952 | — 11,017 | + 10,866 | 7,19 |
| 1953 | — 29,057 | — 5,807 | 18,00 |
| 1954 | — 29,320 | — 3,620 | 33,00 |
| 1955 | — 32,128 | + 4,449 | 28,23 |
| 1956 | — 42,388 | + 12,653 | 32,59 |
| 1957 | — 48,295 | + 14,965 | 33,00 |
| 1958 | — 38,221 | + 7,046 | 35,30 |
| 1959 | — 30,606 | + 22,564 | 20,90 |
| 1960 | — 38,052 | + 0,328 | 36,25 |
| 1961 | — 34,171 | + 4,377 | 39,00 |
| 1962 | — 30,822 | — 12,907 | 38,40 |
| 1963 | — 38,790 | — 23,698 | 49,00 |
| 1964 | — 38,203 | — 28,401 | 51,00 |
| 1965 | — 43,648 | — 14,500 | 50,00 |
| 1966 | — 21,131 | — 7,401 | 55,00 |
| 1967 | — 77,227 | — 22,039 | 50,25 |
| Total | — 591,058 | — 33,063 | 577,11 |

2° Compagnie des Messageries maritimes.

| ANNÉES | RESULTAT du réseau contractuel. | RESULTAT du réseau libre. | SUBVENTION |
|--------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------|
| 1950 | — 13,534 | + 18,810 | » |
| 1951 | — 20,864 | + 12,140 | 7,73 |
| 1952 | — 19,952 | + 15,871 | 4,43 |
| 1953 | — 21,115 | + 45,313 | » |
| 1954 | — 22,398 | + 53,588 | » |
| 1955 | — 27,655 | + 34,714 | 5,55 |
| 1956 | — 29,773 | — 1,261 | 26,55 |
| 1957 | — 31,301 | — 10,100 | 39,69 |
| 1958 | — 26,269 | — 12,994 | 32,00 |
| 1959 | — 25,769 | — 3,863 | 30,98 |
| 1960 | — 29,493 | — 1,646 | 31,71 |
| 1961 | — 33,954 | — 6,524 | 34,00 |
| 1962 | — 51,669 | — 2,583 | 50,00 |
| 1963 | — 61,809 | — 3,270 | 60,00 |
| 1964 | — 64,918 | — 1,380 | 65,00 |
| 1965 | — 68,048 | + 7,593 | 58,00 |
| 1966 | — 74,331 | + 4,311 | 68,00 |
| 1967 | — 81,133 | + 5,274 | 59,50 |
| Total | — 703,985 | + 153,993 | 573,14 |