

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION ORDINAIRE DE 1957-1958

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 mars 1958.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission de la marine et des pêches (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, portant approbation d'un avenant conclu entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes.

Par M. LACHÈVRE

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

L'avenant soumis à vos délibérations est le quatrième depuis que la convention du 23 décembre 1948 a déterminé les rapports entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes. Son objet est un relèvement du plafond de subvention.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que cette compagnie, refondue par application de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande, est soumise à des obligations de trafic que peuvent justifier des raisons d'intérêt national plus que d'intérêt commercial. D'où la nécessité d'en-

(1) Cette Commission est composée de : MM. Lachèvre, *Président* ; Symphor, Razac, *Vice-Présidents* ; Jézéquel, Vincent Delpuech, *Secrétaires* ; Abel-Durand, Robert Aubé, Boudinot, Henri Cornat, Léon David, Amadou Doucouré, Durieux, Yves Estève, Florisson, Etienne Gay, Houdet, Albert Lamarque, Le Bot, Le Digabel, Léonetti, Paumelle, Marc Pauzet, Ramampy, Repiquet, de Rocca Serra, Jean-Louis Rolland, Schiaffino, Gabriel Tellier, Joseph Yvon, Zinsou.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 5641, 6226 et in-8° 1010.

Conseil de la République : 251 (Session de 1957-1958).

visager des compensations pécuniaires de la part de l'Etat si l'exploitation de certaines lignes se révèle déficitaire. C'est la conséquence logique de la convention qu'on a, parfois, exprimée sous la forme elliptique et claire : « qui dit convention dit subvention ».

Pendant la période qui a suivi la signature de la convention, la subvention de l'Etat a été relativement modérée, quand elle n'a pas été nulle (cf. le tableau inclus, page 3, au rapport de M. Michaud, n° 6226 A. N.) en raison du trafic soutenu de la Compagnie sur ses lignes d'Extrême-Orient.

Mais la fin des opérations militaires d'Indochine, puis la réduction du trafic commercial (passages et frets) avec les nouveaux Etats du Viet-Nam, amenèrent des difficultés accrues d'exploitation, faisant apparaître l'insuffisance du montant maximum de la subvention (1.800 millions de francs).

La Compagnie se trouve ainsi dans le cas de demander un relèvement de ce plafond, l'article 5 de la convention prévoyant une révision de celui-ci « lorsque le déficit du compte contractuel d'un exercice dépasse de plus de 25 % le montant maximum de la contribution financière de l'Etat pour cet exercice ».

Or, en 1956, le déficit a été chiffré à 3.136 millions et, en 1957, les prévisions le portent à 4.250 millions environ.

Mais, il faut tenir compte, pour apprécier le déficit de ce dernier exercice, des incidences exceptionnelles sur le trafic provoquées par la fermeture du Canal de Suez. Il a semblé plus logique aux rédacteurs du projet de loi de traiter à part ce déficit particulier et de ne retenir pour la fixation du nouveau plafond de la subvention que les éléments étrangers à la crise de Suez.

C'est dans ces conditions que le plafond a été fixé, par l'avenant, à 3 milliards pour 1956 et à 3.300 millions pour 1957, la Compagnie étant, en outre, autorisée à demander des crédits supplémentaires « pour tenir compte de la surcharge exceptionnelle d'exploitation qu'elle aura subie du fait de l'interruption du trafic par le Canal de Suez ».

Ce rapide tableau des difficultés rencontrées dans sa gestion par la Compagnie des Messageries maritimes appelle des commentaires de la part du rapporteur de notre Commission.

Tout d'abord, nous voudrions éviter à nos collègues, forcément moins bien informés des questions maritimes, la ten-

tation d'un jugement sévère *a priori*, en faisant remarquer qu'une crise très grave sévit actuellement dans l'industrie de l'armement, aussi bien à l'étranger qu'en France.

Le rapport présenté à la récente assemblée générale du Comité central des armateurs français fait ressortir que « l'année 1957 a été caractérisée par un brusque revirement de tendance. Les frets, en un an, ont marqué plus un effondrement qu'une baisse. De nombreuses commandes de navires ont été annulées. Un certain tonnage, comprenant des unités neuves, a été désarmé ».

Les difficultés des Messageries maritimes ne font donc que s'inscrire dans ce sombre tableau. Mais il s'y ajoute, en ce qui les concerne, des raisons particulières déjà mentionnées : pertes de trafic dues à la cessation ou au ralentissement des relations maritimes avec la Chine et l'Indochine, et aussi avec les pays de la Méditerranée orientale : Syrie, Liban et Egypte.

Enfin, pendant les mois de fermeture du Canal de Suez, les bateaux de la Compagnie ont dû, pour maintenir leur trafic sur l'Océan Indien, faire le long détour par le Cap. D'où une surcharge de dépenses évaluée à 900 millions, mais, en réalité, supérieure si l'on veut bien tenir compte d'éléments difficiles à chiffrer, tels que le surcroît de combustible embarqué au détriment du fret et l'impossibilité, que n'avaient pas certaines compagnies privées concurrentes, d'utiliser commercialement les escales jalonnant la route du Cap.

On pourrait objecter que la Compagnie aurait pu et dû employer les bénéfices des années précédentes pour combler, au moins partiellement, le déficit de 1956 et de 1957. Ce serait oublier que ces bénéfices ont été utilisés à la construction d'unités nouvelles, pour lesquelles la Compagnie a dépensé des sommes sans cesse croissantes, de 146 millions en 1957 à 4.889 millions en 1956, politique de sain autofinancement dont elle ne peut être que félicitée.

Aux termes de l'article 5 de la convention de 1948, le maximum de la contribution financière de l'Etat ne peut être révisé que dans quatre cas bien déterminés. Si l'une des hypothèses ne vient pas à se présenter, c'est-à-dire si les résultats financiers de la Compagnie sont relativement plus satisfaisants pendant un ou plusieurs exercices, le maximum reste invariable. C'est ce qui s'est produit pendant que la campagne d'Indochine provoquait un trafic maritime intense et, disons-le, anormal.

Depuis son entrée en activité, jusqu'à la fin de 1956, la Compagnie a supporté, sans aucune contre-partie, la plus grande part des déficits des lignes dont l'exploitation lui est imposée par l'Etat, en application de son cahier des charges.

Si l'Etat avait intégralement couvert ces déficits, la Compagnie aurait, au 31 décembre 1956, disposé d'un supplément d'actif net de plus de 13 milliards (13.263 millions), abstraction faite des impôts et distributions de dividendes afférents aux bénéfices qui auraient pu, dans ces conditions, être réalisés au cours de ces 8 années.

Ces 13.263 millions, qui constituent la charge résultant pour la Compagnie de la convention conclue avec l'Etat, le 23 décembre 1948, représentent près de trois fois le montant des sommes que, pour la période considérée, l'Etat a versé à la Compagnie (4.772 millions) en exécution de ladite convention.

Peut-être serait-il bon d'envisager une réforme du système de répartition des subventions, en décidant que le maximum de la contribution sera évalué en considérant une plus longue période de gestion, cinq ou trois ans, par exemple.

*
* *

Quoi qu'il en soit, en présence de la situation telle qu'elle existe actuellement, il apparaît à votre Commission de la Marine et des Pêches que l'Etat ne peut manquer d'assumer ses obligations vis-à-vis d'une compagnie dont il est, d'ailleurs, actionnaire majoritaire (à 87,5 %) et c'est pourquoi nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de voter le projet de loi dans la rédaction de l'Assemblée Nationale et dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Est approuvé l'avenant n° 4 à la Convention du 23 décembre 1948 conclu le 16 juillet 1957 entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes.

Nota. — Voir le document annexé au n° 5641 (Assemblée Nationale, 3^e législature).