

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie. —
Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME V

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

3. — Ports maritimes.

III. — Marine marchande.

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Jena Bardol, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexes 25 et 28), 57 (tomes I et II, annexes XIV et XVI).

Sénat : 42 et 43 (annexes 28 et 31) (1962-1963).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Ports maritimes.....	3
A. — Les crédits accordés.....	3
B. — La modernisation des principaux ports français.....	4
C. — Observations de votre commission.....	7
II. — Marine marchande.....	8
A. — Aide à la pêche maritime.....	8
B. — Subventions aux compagnies maritimes d'économie mixte...	8
C. — Aide à l'armement naval.....	9
D. — Subvention à l'E. N. I. M.....	10
E. — Aide à la construction navale.....	11
F. — Activité maritime française.....	12
G. — Perspectives d'avenir de notre marine marchande.....	14
H. — La pêche maritime :	
1° Flotte de pêche et résultats de la campagne 1961....	15
2° Reconversion de la pêche française.....	16
ANNEXE I : Etat des commandes mises en construction en 1962 et 1963.....	17
» II : Résultats de la première année d'exploitation du paquebot « France »	19

I. — PORTS MARITIMES

A. — Les crédits accordés.

1° *Les crédits prévus pour l'entretien et les réparations ordinaires* des ouvrages d'infrastructure et des accès sont les suivants :

a) Crédits d'entretien.....	38.779.000 F en 1963,
	au lieu de : 38.251.000 F en 1962,
	et de : 35.000.000 F en 1961.

Ces crédits sont donc sensiblement équivalents à ceux de l'an dernier, en dépit de l'augmentation du coût des travaux et du mauvais entretien de nombreux ouvrages portuaires.

b) Subventions aux ports autonomes :

	6.454.000 F en 1963,
	au lieu de : 6.363.000 F effectivement accordés en 1962 (1),
	et de : 5.330.000 F en 1961.

2° *Les crédits d'équipement* des ports seront répartis comme suit :

Ports de commerce :

Autorisations de programme :

	136.000.000 F en 1963,
	au lieu de : 123.000.000 F en 1962,
	et de : 119.940.000 F au budget initial de 1961 (2),

soit une augmentation de 10,5 % de 1962 à 1963.

Crédits de paiement.....	120.255.000 F en 1963,
	au lieu de : 109.600.000 F en 1962,
	et de : 107.218.000 F en 1961.

(1) Compte tenu du rétablissement par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1962 des 580.000 F de « mesures nouvelles » prévues au projet de budget pour 1962 et qui avaient été rejetées par le Parlement avec l'ensemble des « mesures nouvelles » du titre IV du Ministère des Travaux publics.

(2) Les lois de finances rectificatives pour 1961 y ont ajouté 8.820.000 F pour l'achat et l'installation d'un dock flottant à Dunkerque.

Ports de pêche :

Autorisations de programme..... 6.000.000 F en 1963,
au lieu de : 4.000.000 F en 1962,
et de : 4.360.000 F en 1961,

soit une augmentation de 50 % de 1962 à 1963, due en grande partie à 1.350.000 F de réévaluation, le reste étant destiné à d'importants travaux à Boulogne-sur-Mer et à Concarneau.

Crédits de paiement..... 5.000.000 F en 1963,
au lieu de : 7.422.000 F en 1962,
et de : 4.130.000 F en 1961.

Ports de plaisance et autres petits ports :

Autorisations de programme : 1.200.000 F en 1963 comme en 1962 et en 1961.

Crédits de paiement : 240.000 F en 1963 comme en 1962 et en 1961.

**B. — Travaux de modernisation en cours
dans les principaux ports français.**

Port de Dunkerque.

Les travaux du bassin minéralier ont été terminés en 1962 avec la réalisation de deux postes à quai pour minéraliers et d'un poste à quai pour caboteur.

Les travaux de construction de la darse VI sont en cours depuis fin novembre 1961. Ils progressent rapidement et leur achèvement est prévu pour l'été 1964.

Port de Calais.

Un appel d'offre restreint vient d'être lancé début janvier 1963 pour la première tranche des travaux de reconstruction du quai Sud du bassin Ouest.

Port de Boulogne.

La construction d'une nouvelle darse (port de commerce) a été entreprise fin août 1962. Les travaux dureront 3 ans.

Port du Havre.

Les travaux de reconstruction de la digue Sud ont commencé en octobre 1962. Leur achèvement est prévu pour fin 1963. La reconstruction du quai de Pondichéry a été entreprise en octobre 1962 et se poursuivra jusqu'au début 1964.

Les études et travaux préliminaires pour l'extension du port du Havre entrepris en 1962 permettront d'engager les travaux proprement dits vers mai 1963. Ces travaux se poursuivront jusqu'en 1968

Port de Rouen.

Le grand programme d'amélioration de l'estuaire de la Seine est aujourd'hui à peu près mené à son terme. Le nouveau chenal a été ouvert à la navigation en septembre 1961. Depuis son ouverture le chenal s'est approfondi de cinq pieds. Des travaux complémentaires de dragage et de construction de digues ont été réalisés en 1962 et seront poursuivis en 1963 afin d'obtenir un calibrage naturel du chenal.

D'autre part, les travaux d'amélioration des conditions de descente en Seine-Maritime ont été poursuivis en 1962. Ces travaux, qui se poursuivront en 1963 et au cours des exercices suivants, ont pour but de porter le tirant d'eau possible à la descente à une valeur se rapprochant le plus possible du tirant d'eau autorisé à la montée.

Port de Caen

L'important programme d'amélioration des accès du port de Caen (approfondissement du canal de Caen à la mer — construction d'une nouvelle écluse — approfondissement du chenal extérieur) sera achevé au début 1964. Des navires de l'ordre de 15.000 tonnes de port en lourd pourront alors accéder au port.

Port de Brest.

Le marché pour la construction de la nouvelle forme de radoub va être passé incessamment.

Port de Lorient.

L'allongement du quai de Kergroise est en cours de réalisation.

Port de Concarneau.

La déclaration d'utilité publique pour les travaux d'extension du port de Concarneau est imminente. L'engagement simultané des deux premières tranches sera réalisé dès que le budget 1963 sera voté.

Ports de Nantes—Saint-Nazaire.

Les travaux d'amélioration du chenal de Donges (première phase) entrepris en juillet 1962 seront achevés dès le début 1963.

Port de Bordeaux.

Le rempiètement du quai Tourny est terminé depuis octobre 1962.

Les travaux d'amélioration du chenal se poursuivent normalement ainsi que les travaux de rempiètement des quais de Bassens.

La forme de radoub est pratiquement achevée.

La reconstruction des ouvrages de la pointe de Grave se poursuit normalement.

Port de Bayonne.

La construction d'une jetée au Nord de l'embouchure de l'Adour a commencé en août 1962. L'achèvement des travaux, sauf imprévu, interviendra dans le premier trimestre 1965.

Port de Sète.

Les crédits inscrits pour la reconstruction du pont de la Victoire seront utilisés en 1963 avec des crédits nouveaux complémentaires pour engager la construction d'un nouveau bassin à pétrole lequel rendra en effet inutile la reconstruction du pont de la Victoire.

Les travaux de construction de ce nouveau bassin pourraient débiter dès le deuxième semestre 1963 et s'échelonner sur deux ans.

Port de Marseille.

La reconstruction et la transformation de l'ancien bassin de remisage a été entreprise au début de novembre 1962. Les travaux s'échelonneront sur les années 1962, 1963 et 1964.

L'approfondissement de la passe de Port-de-Bouc à la cote (— 14,48) et du bassin d'évolution est commencé depuis juillet 1961 et sera achevé en 1963.

Les travaux de reconstruction et de transformation du bassin National commenceront au début de l'année 1963 pour être terminés dans un délai de deux ans environ.

La reconstruction et le rempiètement du quai du Large du bassin de la Pinède pourront être entrepris au début de l'année 1963 pour être terminés dans un délai de deux ans.

Les travaux de reconstruction des quais de la passe de Jonquières, à Martigues, commenceront au début de l'année 1963 pour être terminés dans un délai de deux ans.

La construction de postes pour pétroliers dans le port de Marseille (1^{re} tranche) commencera à bref délai et sera achevée d'ici deux ans.

Les travaux de rectification du chemin du Littoral commenceront également à bref délai.

Port de Bastia.

Les travaux de restauration de la jetée de Bastia sont complètement engagés ; l'effort va pouvoir maintenant être porté sur la restauration des quais.

C. — Observations de votre Commission.

Tout en notant avec satisfaction l'augmentation de 12 % de l'ensemble des crédits d'engagement pour les ports (128,2 millions de francs en 1962 et 143,2 millions de francs en 1963), votre Commission regrette que ce dernier montant ne rattrape pas le retard de 13 millions de francs pris en 1962 par rapport au montant moyen annuel de 141 millions de francs nécessaire pour réaliser de 1962 à 1965 les objectifs du IV^e Plan (565 millions de francs), eux-mêmes inférieurs de moitié aux besoins recensés ; elle a constaté que cette insuffisance de crédits compromettrait l'espoir de l'exécution dans certains grands ports, en 1964 et 1965, des travaux de la « tranche optionnelle » (77 millions de francs) qui ne figure pas au Plan...

Cette situation financière apparaît particulièrement fâcheuse lorsque l'on constate que du premier semestre 1961 au premier semestre 1962 le trafic des marchandises a augmenté de près de 10 % à Rotterdam, 16 % à Anvers, 25 % à Gênes, pendant que dans les grands ports français le trafic demeurerait à peu près stationnaire ou même était parfois en légère diminution ainsi que le montrent les pourcentages d'évolution suivants :

Dunkerque + 1,1 % ; Rouen — 1,9 % ; le Havre + 4,4 % ;
Marseille + 2,4 %.

II. — MARINE MARCHANDE

Le montant des crédits prévus pour la Marine Marchande est sensiblement le même que l'an dernier, soit 379 millions pour les dépenses ordinaires et 313 millions d'autorisations de programme et 312 millions de crédits de paiement pour les dépenses en capital.

L'essentiel des *dépenses ordinaires* est constitué par des *subventions*. Parmi celles-ci, nous examinerons, en particulier, celle qui concernent la pêche maritime, les Compagnies de navigation d'économie mixte, l'aide à l'armement naval et la subvention à l'E. N. I. M. Nous donnerons, ensuite, quelques précisions concernant la situation de la flotte, l'aide à la construction navale et les perspectives d'avenir de notre marine marchande et de nos pêches maritimes.

A. — L'aide à la pêche maritime.

Le crédit accordé atteint 550.000 francs contre 250.000 en 1961, soit une augmentation de 300.000 francs.

Cette dotation a pour objet de financer un certain nombre d'études effectuées par les Comités régionaux de la pêche en vue de régulariser le marché de la sardine et de la morue salée et de favoriser l'exportation des conserves.

Nous trouvons, d'autre part, au chapitre 34-00, une subvention d'équipement de 3 millions destinée à la modernisation des techniques de pêche, l'adaptation de la flotte de pêche et l'amélioration des structures économiques de la pêche et des industries annexes.

B. — Subventions aux Compagnies maritimes d'économie mixte.

Dans ce domaine, il convient de noter deux modifications résultant de la revision intervenue en cours d'année 1962 des conventions liant les Compagnies maritimes d'économie mixte à l'Etat.

Ainsi, l'indemnité forfaitaire accordée à la Compagnie Générale Transatlantique pour sa ligne de Corse, qui était de 2,8 millions depuis 1951, a été portée à 6,2 millions pour 1960 et 1961 et à 6,5 millions à compter du 1^{er} janvier 1962.

Il convient de noter à ce propos qu'il est indispensable de prévoir — comme l'a d'ailleurs demandé la Compagnie — la mise en service progressive sur cette liaison de nouvelles unités modernes mieux adaptées que les anciennes, à l'exception du « Napoléon », au transport des automobiles.

En ce qui concerne le plafond de la subvention à la C. G. T., il passe, de 39 millions en 1962, à 43 pour l'exercice en cours. Il est, d'autre part, d'ores et déjà fixé à 45 millions pour les années 1964 à 1967.

La subvention dont bénéficie, pour sa part, la *Compagnie des Messageries Maritimes* a dû être également relevée de 41 millions de francs à 50 pour l'exercice 1962 et à 51 à partir de 1963, notamment pour permettre à cette compagnie de supporter les frais supplémentaires résultant de l'exploitation de la ligne d'Atlantique-Sud assurée jusqu'ici par les Chargeurs Réunis.

Le Gouvernement s'est en effet refusé à accorder à cette compagnie la subvention qu'elle réclamait, au titre de l'aide à l'armement, pour couvrir le déficit d'exploitation de cette ligne.

Nous aimerions être sûrs que le déficit supplémentaire des Messageries Maritimes ne sera pas, en définitif, supérieur au montant de la subvention refusée aux Chargeurs Réunis.

C. — Aide à l'armement naval.

Les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval sont évaluées à 39 millions, en augmentation de 6,6 millions par rapport à 1962.

Ayant largement développé cette question lors des discussions budgétaires antérieures, nous ne reviendrons pas sur les raisons qui militent en faveur de cette aide. Sauf pour dire que les conditions d'attribution en restent assez mystérieuses même pour les bénéficiaires.

**D. — Subvention à l'Etablissement National
des Invalides de la Marine.**

Le budget prévisionnel de cette Caisse pour l'exercice 1963 se présente comme suit :

a) RECETTES :

1° <i>Produits des cotisations des marins et armateurs.</i>	174,8
<i>Produits divers</i>	3,4

2° *Taxes parafiscales :*

Taxe sur les passagers (1).....	10
Permis de circulation des plaisanciers.....	1,2
Droit de timbre sur les connaissements.....	22,6

33,8

3° *Taxes fiscales dont le produit est versé au budget puis affecté à l'E. N. I. M. :*

Taxes sur certaines conventions d'assurance.	14,5
Taxe spéciale de consommation de certains produits pétroliers.....	6

20,5

4° *Subvention budgétaire de l'Etat :* le chiffre de 196 millions inscrit au budget devra être porté à 214 pour tenir compte de l'augmentation des salaires et du nombre relatif des retraités par rapport aux actifs.

RÉCAPITULATION. — Recettes totales :

Subvention	214
Cotisations et divers.....	178,2
Taxes fiscales et parafiscales (rendement réel attendu compte tenu de certaines surévaluations)	51,3

443,5

b) DÉPENSES (prévisibles).....	457,3 millions NF.
Déficit résiduel.....	13,8 millions NF.

(1) Ce chiffre qui figure à l'Etat E du projet de budget paraît surévalué. En réalité, le rendement de cette taxe ne dépasserait pas 8 millions de nouveaux francs.

*Mesures envisagées pour remédier
au déficit chronique de l'E. N. I. M.*

Il ne paraît pas possible de rétablir l'équilibre financier de cet organisme en majorant de façon appréciable le taux des cotisations ou en reportant de 5 ou 10 ans l'âge de la retraite comme cela a été, en principe, décidé pour les marins conchyliculteurs. En revanche, une partie notable de l'actuelle subvention pourrait être remplacée par des taxes parafiscales liées à l'activité maritime et portuaire. A cet effet, le Gouvernement étudie une révision générale de la fiscalité maritime qui aura notamment pour conséquence d'apporter à l'E. N. I. M. des ressources supplémentaires importantes.

Parmi les taxes dont le produit est affecté à l'E. N. I. M., la plus impopulaire et la plus discutée est, sans conteste, la taxe sur les carburants utilisés pour la pêche et la navigation côtière. En raison de cette taxe instituée par une ordonnance du 31 décembre 1958, le prix du gas-oil se trouve, en effet, majoré de 0,016 F par litre et celui du fuel de 0,019 F.

La charge totale annuelle supplémentaire ainsi supportée, essentiellement par les pêcheurs artisans, qui ne peuvent pas aller se ravitailler à l'étranger, est de 6,4 millions de francs.

Au cours du débat budgétaire de 1962, M. le Ministre des Travaux publics avait donné son accord de principe à la suppression de cette taxe sous réserve d'un relèvement de 50 % de la redevance payée par les conchyliculteurs qui aurait fourni à l'E. N. I. M. des ressources équivalentes ; mais en dépit de l'insistance du Département des Travaux publics, M. le Ministre des Finances s'est refusé jusqu'à ce jour à donner son accord à une telle mesure.

Nous nous permettons cependant d'insister à nouveau, car il est aujourd'hui et plus que jamais inopportun de grever notre armement à la pêche d'une charge supplémentaire au moment où la libération des échanges et l'extension des eaux territoriales étrangères l'oblige à faire face à une concurrence redoutable.

E. — Aide à la construction navale.

Les crédits accordés pour 1963 sont en légère diminution par rapport à 1962, tant en autorisations de programme : 296,6 millions contre 316,9, qu'en crédits de paiement : 298,8 millions contre 331,7.

Cette première contraction des crédits marque la volonté du Gouvernement de limiter la production des chantiers à un plafond de 350.000 à 400.000 tonneaux compatible avec les besoins prévisibles des armateurs français et étrangers. On peut d'ailleurs constater, d'ores et déjà, que le carnet de commandes des 14 principaux chantiers qui portait sur 2.600.000 tonneaux en 1957, n'atteignait plus que 1.650.000 au 1^{er} janvier 1961, et que le tonnage de grands navires à mettre en construction en 1963 ne dépasse pas, pour le moment, 293.000 tonneaux. D'autre part, les besoins de notre armement pour la période 1961-1965 ne paraissent pas devoir être supérieurs à 35 % de notre capacité totale de construction de navires.

Enfin, il n'est pas inutile de signaler, par ailleurs, que la stricte exécution du Traité de Rome nous oblige à envisager la suppression à plus ou moins longue échéance d'une aide incompatible avec les dispositions de cet accord.

Rappelons, enfin, que l'aide financière de l'Etat vise non seulement la construction des navires de plus de 3.000 tonneaux réservée exclusivement à nos sept plus grands chantiers (Dunkerque-Bordeaux, Seine-Maritime, Nantes; Chantiers de l'Atlantique, Provence, Méditerranée et la Ciotat), mais encore celle des bateaux de 50 à 3.000 tonneaux entreprise dans 14 autres de moindre importance.

F. — L'activité maritime française.

1° La flotte.

La flotte de commerce française comprenait, au 1^{er} janvier 1962, 763 navires de plus de 100 tonneaux, se décomposant comme suit :

63 navires à passagers pour.....	584.000 tonneaux.
175 pétroliers	2.155.000 tonneaux.
545 cargos	2.103.000 tonneaux.

Soit au total..... 4.870.000 tonneaux.

Cette flotte représente 4 % du tonnage mondial et nous place au 8^e rang après le Commonwealth, les U. S. A., la Norvège, le Libéria, le Japon, la Grèce et l'Italie.

Toutefois, il est intéressant d'indiquer que notre pays occupe le 3^e rang après le Royaume-Uni et l'Italie pour la capacité de transport des passagers.

2° *Importance du commerce maritime dans nos échanges extérieurs.*

La part du commerce maritime de nos échanges extérieurs s'établissait comme suit en 1961 :

Importations : 48 millions de tonnes, soit 67 % du total.

Exportations : 17 millions de tonnes, soit 26 %.

Ces chiffres sont inférieurs aux prévisions du III^e Plan selon lesquelles le chiffre des importations par voie maritime devait atteindre 60 millions de tonnes et celui des exportations 26 millions.

On constate, en effet, une augmentation relativement plus rapide des échanges par voie terrestre et fluviale dont le total en poids dépasse maintenant celui des marchandises importées et exportées par mer.

3° *Part du pavillon français.*

Le mouvement indiqué précédemment est heureusement compensé par une augmentation importante de la part du pavillon français, qui est passée, de 1955 à 1960 :

Aux importations de 58 % à 65 % ;

Et aux exportations de 42,4 % à 55 %.

Ainsi, malgré la récession de notre commerce maritime, le poids des marchandises débarquées et embarquées par nos navires est passé, dans la même période, de 32,8 à 46 millions de tonnes, soit 62,5 % du total, tandis que le chiffre d'affaires total de nos transports maritimes passait de 177 milliards à 296 milliards d'anciens francs.

Cette participation de plus en plus importante de notre flotte à nos échanges s'est traduite par une amélioration sensible de la balance des comptes de nos transports maritimes dont le solde est passé de — 1.880 millions en 1957 à — 475 en 1961.

4° *Transports de passagers.*

Le chiffre d'affaires global réalisé par cette activité est resté constant en francs nominaux depuis 1953, en dépit d'une augmentation de 15 % du nombre total de passagers (Algérie non comprise).

Compte tenu de la dévaluation de notre monnaie et de l'accroissement du trafic général, on peut estimer, en fait, que la part du trafic de passagers a diminué de moitié, son pourcentage dans le

chiffre d'affaires total n'atteignant plus que 15 % environ. Cette situation est due notamment à la réduction très importante du trafic sur l'Extrême-Orient. Aujourd'hui, c'est, toujours évalué en chiffre d'affaires, le trafic avec l'Afrique qui vient en tête avec plus de 50 %, devant ceux de l'Europe et de l'Amérique.

Les augmentations les plus importantes intéressent les liaisons avec l'Angleterre et la Corse.

Notons, enfin, que les liaisons à grande distance sont les plus touchées par la concurrence aérienne.

G. — Perspectives d'avenir de notre marine marchande.

En dépit de l'augmentation du tonnage et de la valeur des marchandises transportées par nos navires, l'armement français traverse une crise sévère qui a trois causes principales : la première, d'ordre international, est due au maintien du taux des affrètements à un niveau exceptionnellement bas ; la seconde tient aux charges sociales particulièrement élevées supportées par nos armateurs ; la troisième enfin, résulte de la transformation politique de nos ex-possessions extérieures.

Compte tenu de ces divers éléments, il est raisonnable de penser que le chiffre d'affaires de nos transports maritimes de marchandises n'augmentera que dans une proportion de l'ordre de 2 % par an jusqu'en 1965, tandis que celui réalisé par le transport des passagers restera au mieux stationnaire avec deux graves éléments d'incertitude relatifs à nos relations avec l'Afrique du Nord et l'Amérique du Sud.

Au-delà de 1965, il est permis d'espérer que l'augmentation continuelle du trafic maritime mondial qui devrait s'accélérer en raison de l'accroissement général de la population et des énormes besoins d'équipement des nations sous-développées entraînera un relèvement progressif du taux des affrètements, surtout si les grandes nations maritimes poursuivent leur politique de limitation des constructions navales et de réforme des navires vétustes.

On peut donc penser que la crise actuelle se résorbera dans un avenir assez rapproché, spécialement en ce qui concerne les produits alimentaires et les pondéreux pour lesquels il existe de bonnes perspectives à moyen terme.

L'avenir paraît, en revanche, moins encourageant pour les transports de passagers de plus en plus concurrencés par l'avion, bien que l'engouement d'une certaine clientèle pour les croisières maritimes puissent donner une chance de survie à des paquebots spécialement aménagés.

A ce propos, nous avons pensé intéressant d'indiquer en annexe les résultats très encourageants obtenus en 1962 sur l'Atlantique-Nord grâce à la mise en service du paquebot « France ».

H. — La pêche maritime.

1° FLOTTE ET RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE 1961

Notre flotte de pêche poursuit sa modernisation qui se traduit par la disparition progressive des navires en bois et l'augmentation du tonnage et de la puissance des bâtiments.

Sa situation au 1^{er} janvier 1962 se présentait comme suit :

	Nombre.	Tonnage.
Chalutiers de grande pêche salée.....	28	39.444
Chalutiers de pêche fraîche.....	1.419	116.072
Chalutiers congélateurs.....	3	1.273
Chalutiers à viviers.....	96	7.200
Thoniers à l'appât vivant.....	110	7.539
Thoniers congélateurs.....	15	2.104
Langoustiers	113	6.426
Langoustiers congélateurs.....	35	7.899
Transporteurs frigorifiques.....	1	3.393
Autres navires.....	2.010	33.302
Petites embarcations.....	10.383	27.060
	<hr/>	<hr/>
Tous navires.....	14.213	251.722

Quant aux résultats de la campagne de pêche, ils ont été les suivants en 1961, en quantité et valeur :

Poissons	376.225 tonnes	pour 549 millions NF.
Crustacés	21.192	— — 85,4 —
Morue salée.....	58.944	— — 66,5 —
Coquillages	41.743	— — 35,3 —
Huîtres	1.889.020	— — 154 —

En y ajoutant le thon albacore vendu sur place à Dakar, le produit de la campagne 1961 s'élève à près de 900 millions de NF dont 550 pour le poisson frais.

2° NÉCESSAIRE RECONVERSION DE LA PÊCHE FRANÇAISE

Une importante modification des moyens et des méthodes de pêche s'impose aujourd'hui à la France en raison de la raréfaction du poisson dans les eaux de l'Europe occidentale, de l'aggravation de la concurrence entre les Nations maritimes et des restrictions apportées par certains pays à la pêche dans leurs eaux territoriales.

Ces circonstances nouvelles doivent nous conduire à prospecter d'une façon plus intensive certaines mers du Globe, telles que la région Ouest du Groënland et le plateau de Terre-Neuve, et à rechercher des sites nouveaux comme les côtes de l'Argentine et du Chili.

En ce qui concerne l'Atlantique du Nord-Ouest, nous possédons un précieux atout avec Saint-Pierre et Miquelon qui constitue une base solide ancrée à proximité des lieux mêmes de pêche et à bonne portée de l'immense marché américain. Mais, dans ce cas, comme pour la pêche en Atlantique-Sud ou dans le Pacifique, il nous faudrait disposer de navires beaucoup plus importants que ceux qui forment actuellement l'essentiel de notre flotte : grands chalutiers, bateaux congélateurs et navires équipés pour le transport du poisson.

Cette transformation nécessiterait de la part de nos armateurs un effort particulièrement coûteux qu'ils sont actuellement dans l'incapacité de fournir sans une aide substantielle de l'Etat.

Votre Commission se permet donc d'insister auprès du Gouvernement pour que la nécessité d'un tel soutien soit prise en considération, compte tenu de la place de la pêche et des industries dérivées dans l'économie générale et du rôle essentiel qu'elle joue pour certaines régions par ailleurs défavorisées.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires Economiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1963 concernant les Ports maritimes et la Marine marchande.

*

* *

ANNEXE I

Etat des commandes mises en construction en 1962 et 1963
dans les chantiers navals français.

I. — 1962.

A. — GRANDS NAVIRES (3.000 Tx et plus).

Ateliers et Chantiers de Dunkerque et Bordeaux (France-Gironde).

- 1 cargo de 15.000 tdw. pour Leif Hoegh (Norvège).
- 1 pétrolier de 58.100 tdw. pour Rederi A. B. Soya (Suède).

Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime.

- 1 cargo de 12.000 tdw. pour la Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire.
- 1 cargo de 14.500 tdw. pour la Société Générale de Transports Maritimes.
- 1 transport de méthane de 25.500 m³ pour la Société Gaz-Marine.
- 1 cargo de 8.000 tdw. pour Rogenaes (Norvège).
- 1 transport de gaz de 1.800 t pour Interoceangas (Chili).

Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire).

- 1 pétrolier de 73.000 tdw. pour la Société Shell.
- 1 pétrolier de 58.200 tdw. pour Sigval Bergesen (Norvège).
- 1 minéralier de 22.000 tdw pour la Compagnie Vox (Panama).
- 1 minéralier de 21.900 tdw. pour la Compagnie Prado (Panama).
- 1 minéralier de 21.900 tdw. pour la Compagnie Volcan (Panama).
- 1 minéralier de 21.900 tdw. pour la Compagnie Valdoro (Panama).
- 1 pétrolier de 80.200 tdw. pour le Groupe Onassis (Panama).

Ateliers et Chantiers de Nantes (Bretagne-Loire).

- 1 bananier de 6.500 m³ pour la Compagnie de Navigation Fruitière.
- 3 cargos de 5.400/7.200 tdw. pour la Compagnie Zim (Israël).
- 1 drague de 2.800 m³ pour Sudoimport (U. R. S. S.).

Chantiers et Ateliers de Provence.

- 1 minéralier de 16.350 tdw. pour Worms et l'Union Navale.
- 1 cargo de 10.600 tdw. pour la Société Navale Delmas-Vieljeux.
- 2 bananiers de 6.500 m³ pour la Compagnie Générale Transatlantique.

Chantiers navals de La Ciotat.

- 1 pétrolier de 52.200 tdw. pour la Société Française de Transports Pétroliers.
- 1 pétrolier de 54.900 tdw. pour la Société des Transports Maritimes Pétroliers.
- 2 cargos de 10.500 tdw. pour la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis.
- 2 cargos de 9.300 tdw. pour la Compagnie des Messageries Maritimes.
- 1 pétrolier de 55.250 tdw. pour Salenrederierna (Suède).

Forges et Chantiers de la Méditerranée.

- 1 minéralier de 32.000 tdw. pour la Société Dreyfus et C^e.
- 3 cargos de 7.500/9.600 tdw. pour la Compagnie Zim (Israël).

B. — PETITS NAVIRES ET ASSIMILÉS

Chantiers divers.

Cargos et caboteurs :		Navires divers en acier :	
— français	2	— français	1
— étrangers	3	— étranger	1
Transports de gaz :		Navires de pêche en bois :	
— français	2	— français	17
— étranger	1	Navires divers en bois :	
Navires de pêche en acier :		— étrangers	3
— français	36	Réparations de navires :	
Remorqueurs :		— français	15
— français	7	— étrangers	26

II. — 1963.

A. — GRANDS NAVIRES

Ateliers et Chantiers de Dunkerque et Bordeaux (France-Gironde).

- 1 pétrolier de 48.000 tdw. pour la B. P. Française.
- 1 pétrolier de 69.000 tdw. pour Leif Heegh (Norvège).

Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime.

- 1 cargo de 12.000 tdw pour la Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire.

Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire).

- 1 pétrolier de 80.000 tdw. pour le Groupe Onassis (Panama).
- 2 pétroliers de 80.000 tdw. pour le Groupe Niarchos (Panama).
- 1 pétrolier de 87.600 tdw. pour la Compagnie Navale des Pétroles.
- 1 pétrolier de 86.550 tdw. pour la Compagnie auxiliaire de Navigation.

Ateliers et Chantiers de Nantes (Bretagne-Loire).

- 1 cargo de 5.400/7.200 tdw. pour la Compagnie Zim Israël.
- 1 drague de 2.800 m³ pour Sudoimport (U. R. S. S.).

Chantiers Navals de La Ciotat.

- 1 pétrolier de 51.500 tdw. pour la Société Française de Transports Pétroliers.
- 1 cargo de 9.300 tdw. pour la Compagnie des Messageries Maritimes.
- 1 pétrolier de 59.000 tdw. pour Oil express (Norvège).

Forges et Chantiers de la Méditerranée.

- 1 minéralier de 23.600 tdw. pour Pacific Bulkcarrier (M. Tung) Panama.
- 1 navire à passagers de 20.000 tjb pour Norske Amérikalinje (Norvège).

B. — PETITS NAVIRES ET ASSIMILÉS.

Chantiers divers.

Cargos :		Remorqueur :	
— étrangers	2	— français	1
Transport de gaz :		Navires divers en acier :	
— français	1	— français	1
Navires de pêche en acier :		— étranger	1
— français	17	Navires de pêche en bois :	
		— français	1

ANNEXE II

Résultats de la première année d'exploitation du paquebot « France ».

Le paquebot *France*, pris en charge par la Compagnie le 5 janvier 1962, aura effectué au terme de sa première année d'exploitation 1 croisière inaugurale aux Canaries, 21 voyages 1/2 le Havre—New York et retour (soit 22 traversées, le Havre—New York et 21 New York—le Havre), enfin 1 croisière au départ de New York dans les Caraïbes.

I. — Performances techniques.

Tous les voyages effectués jusqu'ici se sont déroulés dans des conditions techniques qui peuvent être considérées comme extrêmement satisfaisantes à tous points de vue (vitesse, régularité, stabilité, économie...).

La vitesse moyenne du navire a été supérieure à 30 nœuds et la consommation au mille parcouru a été de 899 kg, alors qu'elle était de 1.675 kg pour *Normandie*, c'est-à-dire, environ le double pour une vitesse moyenne sensiblement moins élevée (28,70 nœuds).

II. — Résultats commerciaux.

1° Passagers transportés :

Sur la ligne de New York, *France* a transporté 61.588 passagers se décomposant de la manière suivante :

- 19.198 en première classe,
- 42.390 en classe touriste.

Le coefficient moyen d'utilisation du navire ressort ainsi à 77 % environ (75,25 % en première classe et 77,62 % en classe touriste).

Par ailleurs, *France* a transporté 1.707 passagers au cours de sa croisière inaugurale aux Canaries et un millier de passagers sont prévus pour la croisière de Noël aux Caraïbes.

Notre paquebot aura ainsi transporté au total quelque 64.400 passagers au cours de l'exercice 1962 (passagers cross Channel non compris).

Ces résultats ont été obtenus bien que les grèves des mois de juin et juillet (qui ont provoqué trois ajournements successifs des départs au Havre) nous aient fait perdre plus de 1.800 passagers au profit de compagnies concurrentes.

Ils témoignent du succès très vif remporté par le paquebot *France* auprès de la clientèle transatlantique et ils ont très largement contribué au redressement que marque en 1962 le trafic maritime sur l'Atlantique Nord après plusieurs années de baisse : pour les neuf premiers mois de 1962, le trafic maritime toutes compagnies s'est en effet accru de 4 % par rapport à l'an dernier, le pourcentage de hausse étant de 9 % pour la première classe.

2° Trafic de fret :

En dépit de la rapidité de ses rotations qui ne lui permet pas de prendre de chargements très importants, *France* a transporté au cours de l'année 1962 un tonnage qui s'est accru progressivement, atteignant au cours de l'avant-dernier voyage un total de 487 tonnes.

Au total, les recettes de fret obtenues par le paquebot représentent 4 % des recettes globales.

III. — Résultats financiers.

Depuis l'entrée en service du paquebot, les recettes totales de passages et de fret (croisières comprises) ont atteint selon des chiffres provisoires, 112 millions de nouveaux francs environ.

Sur la ligne de New York, la recette moyenne réalisée par voyage aller et retour s'établit autour de 4.800.000 NF et le record a été de 6.537.000 NF en pleine saison.

Une fois couvertes les dépenses d'exploitation courante, ces recettes laissent apparaître un produit brut d'environ 40 millions de nouveaux francs sur lequel doivent s'imputer les charges d'amortissements du navire, soit environ 20 millions de nouveaux francs, le navire étant amorti en dix-sept ans.

Le solde, soit environ 20 millions de nouveaux francs, constitue la part très appréciable des recettes générales de la Compagnie qui peut être imputée au navire.

Il doit en résulter pour les comptes de l'exercice 1962 une atténuation très sensible du déficit de la ligne contractuelle le Havre—New York, par rapport à l'an dernier. Cette amélioration est d'autant plus heureuse pour les comptes de la Compagnie et pour la contribution financière de l'Etat que les lignes du réseau libre — dont le bénéfice venait habituellement atténuer sensiblement le déficit du « compte contractuel » — enregistrent cette année des résultats moins favorables que ceux des exercices précédents, par suite de la crise prolongée du marché des frets, de l'intensification de la concurrence dans tous les secteurs et des événements qui ont affecté le trafic avec l'Algérie.