

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1967, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 19

Equipement.

V. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Roger LACHÈVRE

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 19), 2053 (tome X) et In-8° 567.

Sénat : 24 (1966-1967).

Mesdames, Messieurs,

La contexture du budget de la Marine marchande, pour 1967, se trouve affectée par les modifications intervenues, en 1966, dans la composition du Gouvernement.

En effet, à la suite de la création d'un ministère de l'Équipement groupant les services dépendant de l'ancien ministère des Travaux publics et ceux de la Construction, a été prévu un nouveau fascicule budgétaire intitulé « Équipement — Section commune », et dans lequel ont été réunis les crédits correspondant aux études et recherches et à l'enseignement. Dans ces conditions, un certain nombre de dotations qui figuraient, jusqu'ici, au budget de la Marine marchande et qui représentent, au total, un peu plus de 7 millions de francs, se trouvent transférées à la Section commune. De ce fait, une comparaison entre les crédits de la Marine marchande votés pour 1966 et ceux demandés pour 1967 devient difficile.

Votre Commission ayant décidé de répartir l'examen des différentes dotations inscrites au fascicule de la Section commune entre les rapporteurs spéciaux intéressés, nous examinerons successivement, dans le cadre du présent rapport, les crédits de la Section commune concernant la Marine marchande et le fascicule Marine marchande proprement dit.

I. — LA SECTION COMMUNE

Les dotations de la Section commune qui concernent la Marine marchande sont, outre certains chapitres ouverts pour mémoire, celles afférentes aux études et à la recherche, à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, à l'équipement immobilier des services de la Marine marchande.

a) LES CRÉDITS D'ÉTUDES

Ces crédits figurent dans deux chapitres différents (34-31 et 64-01) et concernent :

— les études et recherches scientifiques exécutées dans le cadre des dépenses ordinaires pour lesquelles est demandé un crédit de 1.054.000 F, en augmentation de 200.000 F par rapport à 1966 ;

— les subventions pour recherches intéressant la Marine marchande et pour lesquelles sont prévus une autorisation de programme de 1 million de francs, sans changement par rapport à l'année dernière, et des crédits de paiement d'un montant de 895.000 F, en augmentation de 395.000 F par rapport au précédent budget.

b) L'INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES (Chap. 36-30.)

La subvention inscrite en faveur de l'Institut est de 6.256.212 F, en augmentation de 1.036.224 F par rapport à celle de 1966.

c) EQUIPEMENT IMMOBILIER DES SERVICES DE LA MARINE MARCHANDE (Chap. 57-10.)

Les autorisations de programme demandées pour 1967 s'élèvent à 3,8 millions de francs, en diminution de 1,7 million de francs sur l'année précédente. Quant aux crédits de paiement, ils s'élèvent à 7.915.000 F, en augmentation de 6.415.000 F sur ceux de 1966.

Les principales opérations nouvelles prévues concernent la construction, l'achat ou la remise en état d'immeubles de l'Inscription maritime à Fort-de-France, à Bayonne, à Nantes et à Camaret, ainsi que l'équipement des laboratoires de Sète et de la Trinité-sur-Mer.

II. — LE BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE

Les dotations prévues pour 1967 au budget de la Marine marchande ont été augmentées, lors du débat devant l'Assemblée Nationale, par le vote de deux amendements déposés par le Gouvernement et intéressant, l'un, les dépenses ordinaires, l'autre, les dépenses en capital. Compte tenu de ces amendements, les crédits inscrits au titre des dépenses ordinaires s'élèvent à 545 millions 580.089 F et les dotations afférentes aux dépenses en capital se montent à 269 millions en ce qui concerne les autorisations de programme, et à 260 millions de francs pour les crédits de paiement.

Les tableaux ci-après donnent la décomposition par titres et parties, et pour les dépenses en capital par chapitres, des crédits prévus au présent projet de budget tels qu'ils ressortaient du texte initialement déposé par le Gouvernement, c'est-à-dire *avant le vote des amendements indiqués ci-dessus*.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1966.	CREDITS PREVUS POUR 1967			DIFFERENCES entre 1966 et 1967.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité....	31.000.337	32.284.424	+ 661.656	32.946.080	+ 1.945.743
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	4.601.430	5.046.367	+ 138.618	5.184.985	+ 583.555
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services...	4.945.923	4.962.923	+ 81.000	5.043.923	+ 98.000
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	910.360	910.360	»	910.360	»
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	5.670.488	6.006.712	— 5.456.212	550.500	— 5.119.988
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	982.760	982.760	— 854.000	128.760	— 854.000
Totaux pour le titre III.....	48.111.298	50.193.546	— 5.428.938	44.764.608	— 3.346.690
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives...	61.000	61.000	»	61.000	»
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	6.511.313	6.511.313	+ 51.399	6.562.712	+ 51.399
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	3.064.000	3.064.000	— 8.500	3.055.500	— 8.500
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	161.000.000	176.000.000	— 15.500.000	160.500.000	— 500.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité....	243.607	243.607	»	243.607	»
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	310.872.662	321.272.662	+ 4.900.000	326.172.662	+ 15.300.000
Totaux pour le titre IV.....	481.752.582	507.152.582	— 10.557.101	496.595.481	+ 14.842.899
TOTAUX pour les dépenses ordinaires.....	529.863.880	557.346.128	— 15.986.039	541.360.089	+ 11.496.209

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1966.	Prévues pour 1967.	Différences entre 1966 et 1967.	Votés pour 1966.	Prévus pour 1967.	Différences entre 1966 et 1967.
		(En francs.)					
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
« (ancien 53-00)	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (études)	»	»	»	»	»	»
	Sixième partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement	1.650.000	3.960.000	+ 2.310.000	Mémoire.	4.440.000	+ 4.440.000
	Septième partie. — <i>Equipement administratif et divers.</i>						
57-10 (nouveau)	Navires de surveillance et de sauvetage.....	2.000.000	2.500.000	+ 500.000	Mémoire.	2.000.000	+ 2.000.000
	Totaux pour le titre V.....	3.650.000	6.460.000	+ 2.810.000	Mémoire.	6.440.000	+ 6.440.000
	TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale.....	232.900.000	239.800.000	+ 6.900.000	180.000.000	235.000.000	+ 55.000.000
63-01 (nouveau)	Prime de modernisation des cargos de ligne..	»	13.500.000	+ 13.500.000	»	13.000.000	+ 13.000.000
	Totaux pour la troisième partie.....	232.900.000	253.300.000	+ 20.400.000	180.000.000	248.000.000	+ 68.000.000

	Quatrième partie. — <i>Entreprises industrielles et commerciales.</i>						
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.....	2.850.000	3.500.000	+ 650.000	Mémoire.	400.000	+ 400.000
(ancien 64-01)	<i>Recherches scientifiques et techniques.....</i>	»	»	»	»	»	»
	Totaux pour la quatrième partie.....	2.850.000	3.500.000	+ 650.000	Mémoire.	400.000	+ 400.000
	Sixième partie. — <i>Équipement culturel et social.</i>						
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage.....	700.000	700.000	»	Mémoire.	250.000	+ 250.000
66-01	Équipement des établissements de formation professionnelle maritime.....	»	40.000	+ 40.000	Mémoire.	40.000	+ 40.000
	Totaux pour la sixième partie.....	700.000	740.000	+ 40.000	Mémoire.	290.000	+ 290.000
	Totaux pour le titre VI.....	236.450.000	257.540.000	+ 21.090.000	180.000.000	248.690.000	+ 68.690.000
	Totaux pour les titres V et VI.	240.100.000	264.000.000	+ 23.900.000	180.000.000	255.130.000	+ 75.130.000
	TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
73-22	Remise en état des navires affrétés.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	TOTAUX pour les dépenses en capital.....	240.100.000	264.000.000	+ 23.900.000	180.000.000	255.130.000	+ 75.130.000

LES DEPENSES ORDINAIRES

A. — LES MOYENS DES SERVICES

LES MESURES ACQUISES

Le total des augmentations de crédits afférentes aux mesures acquises s'élève, pour le titre III « Moyens des services » à 2.082.248 F et traduit presque exclusivement les incidences des mesures générales ou catégorielles prises en matière de rémunération de la fonction publique ainsi que le relèvement des prestations familiales et la majoration des cotisations de sécurité sociale.

LES MESURES NOUVELLES

Les mesures nouvelles intéressant le titre III se soldent, en définitive, par une réduction de crédits de 5.428.938 F, et elles traduisent principalement les transferts de dotations à la Section commune que nous avons signalés au début du présent rapport.

Ces transferts portent sur les crédits du chapitre 37-93 « Etudes scientifiques et techniques » (854.000 F), et sur ceux du chapitre 36-01 « Institut scientifique et technique des pêches maritimes » (5.556.212 F).

A ces transferts au profit de la Section commune de l'Equipe-ment, il y a lieu d'ajouter le regroupement au budget des services du Premier Ministre des crédits de promotion sociale (17.000 F).

Par ailleurs, une réduction de 500.000 F est proposée sur les crédits de l'Inscription maritime, la réforme des services de la Marine marchande actuellement à l'étude devant entraîner, en cours d'année, des réductions d'effectifs.

Enfin, la constitution, dans le cadre de la « mobilité », d'une réserve d'emplois d'administrateur civil dans le budget des services généraux du Premier Ministre par prélèvement sur les effectifs de divers ministères et la transformation d'emplois d'administra-

teur civil en emplois d'attaché d'administration centrale se traduiront, pour l'Administration centrale de la Marine marchande, par une économie de 120.730 F.

En revanche, certains crédits nouveaux sont demandés, notamment :

— 1.080.106 F au titre du nouvel ensemble scolaire de Marseille, dont l'ouverture est prévue pour le 1^{er} janvier 1967, qui groupera une école nationale de la marine marchande et un collège d'enseignement technique maritime ;

— 483.685 F pour l'ajustement aux besoins réels de différentes dotations concernant l'enseignement maritime.

Votre Commission attire à nouveau l'attention du Gouvernement sur la médiocrité des moyens des services dont certaines dotations, et en particulier celles qui intéressent l'Inscription maritime, sont d'une pauvreté qui tourne à l'indigence. Les observations qui s'imposent seront faites à ce sujet en séance publique.

*
* *

B. — LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les dépenses prévues au titre IV « Interventions publiques » du budget de la Marine marchande s'élèvent, pour 1967, à 500.815.481 F, en augmentation de 19.062.899 F sur l'exercice précédent.

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

Les majorations de crédits.

Les majorations de crédits portent sur quatre chapitres : la subvention aux pêches maritimes, la subvention à l'Etablissement des invalides de la marine, la contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime et l'exploitation des services maritimes d'intérêt général.

*
* * *

SUBVENTION AUX PÊCHES MARITIMES (Chap. 44-01.)

Les crédits proposés sont en augmentation de 4.220.000 F par rapport à l'année dernière. Cette augmentation résulte du vote par l'Assemblée Nationale d'un amendement déposé par le Gouvernement en seconde délibération.

Selon l'exposé des motifs de cet amendement la majoration de la dotation de ce chapitre permettra d'inciter les professionnels à développer leurs efforts en vue d'une meilleure organisation du marché du poisson. Elle est destinée, pour l'essentiel, à accroître l'aide de démarrage accordée par l'Etat aux fonds régionaux d'organisation des marchés (F. R. O. M.) sous réserve d'une contribution de la profession au moins égale, en 1967, à la subvention de l'Etat. Elle permettra, en outre, de soutenir certaines espèces particulières (morue salée, thon, sardine) et d'encourager la production, à bord des navires, de poissons et de filets de poisson surgelés.

SUBVENTION A L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (Chap. 47-31.)

La dotation du chapitre est majorée de 15,3 millions de francs dont 10,4 millions de francs au titre des mesures acquises, pour tenir compte de l'incidence automatique du relèvement en 1966 des salaires forfaitaires des marins servant de base au calcul des

pensions ainsi que de la diminution relative du nombre des cotisants par rapport à celui des retraités, d'autre part, de l'éventualité d'une nouvelle augmentation des salaires forfaitaires au cours de l'année 1967.

*
* *

CONTRIBUTION AUX FRAIS DE FONCTIONNEMENT
DE L'APPRENTISSAGE MARITIME

(Chap. 43-21.)

Il est apparu indispensable de relever de 904.905 F la subvention à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime. Cet ajustement est rendu nécessaire par suite, d'une part, des majorations de traitements, salaires et charges sociales ainsi que de diverses mesures touchant à la modification de l'activité ou de l'organisation des écoles d'apprentissage maritime et concernant l'ouverture d'une école d'apprentissage maritime à Cherbourg, d'autre part, de la traduction en année pleine des dépenses de personnel et de matériel des chalutiers-écoles.

En contrepartie, le transfert au budget des services du Premier Ministre des crédits de promotion sociale se traduit par une diminution de dotation de 40.000 F.

*
* *

EXPLOITATION DES SERVICES MARITIMES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

(Chap. 45-01.)

Le crédit total prévu au chapitre 45-01 s'élève à 114.800.000 F, en augmentation de 4.800.000 F par rapport à la dotation de l'exercice 1966.

Votre Commission doit tout d'abord souligner que cette augmentation n'est qu'apparente, et que le total des subventions allouées aux deux Compagnies d'Economie mixte pour l'exercice 1967 est en réalité inférieur à celui de 1966.

En effet, les avenants aux Conventions du 23 décembre 1948 signés postérieurement au vote du budget 1966, prévoient pour 1966 :

— pour la Compagnie Générale Transatlantique :	
— maximum de la contribution financière de l'Etat	55 millions
— indemnité forfaitaire pour les lignes de Corse.	10 —
Total	65 —
— pour la Compagnie des Messageries Maritimes :	
— maximum de la contribution financière de l'Etat	68 —
Total général	133 millions

Les deux Compagnies perçoivent bien actuellement de l'Etat leurs acomptes mensuels de subvention sur la base du crédit global antérieurement voté de 110 millions. Elles conservent cependant vocation à percevoir, en fonction des résultats de l'exercice, un complément global de 23 millions à régulariser par la voie du collectif à la Loi de finances 1966 et à répartir entre elles conformément aux stipulations de leurs avenants respectifs.

Il en découle que le crédit global prévu au chapitre 45-01 pour l'exercice 1967 — et qui est bien conforme dans son montant aux stipulations desdits avenants pour 1967 — est en réalité inférieur de $133 - 114,8 = 18,2$ millions à la dotation accordée pour 1966.

Tout en constatant cette diminution du concours apporté par les deniers publics à l'exécution des services maritimes d'intérêt général, votre Commission a estimé que l'examen du budget de la Marine marchande pour 1967 était pour elle l'occasion de se livrer à certaines investigations sur la situation des deux Compagnies d'Economie mixte, qui ne fait plus l'objet de l'attention périodique du Parlement depuis que la passation des avenants à leurs Conventions respectives modifiant le montant de la contribution financière de l'Etat a été transférée du domaine législatif au domaine réglementaire.

Elle a notamment estimé que tant les changements d'ordre politique intervenus dans les territoires desservis par les réseaux contractuels des deux Compagnies, que l'évolution économique et technique des moyens de transport, justifiaient qu'elle formulât un avis sur la valeur actuelle du critère d'intérêt général qui sert de base à la définition des services contractuels et constitue la raison d'être de la contribution financière de l'Etat.

C'est donc en particulier sous cet angle qu'ont été conduites les investigations de votre Commission résumées ci-après.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

1° Réseau contractuel.

Aux termes de son cahier des charges, la Compagnie Générale Transatlantique est tenue d'assurer par paquebot :

— 16 voyages par an sur la ligne de New York (10^e avenant du 22 décembre 1965) ;

— 20 voyages par an sur les Antilles Françaises avec prolongement facultatif sur la Côte Ferme et le Centre Amérique ;

— des services permanents rapides sur les principaux ports corses au départ de Marseille et de Nice, complétés par des services d'été sur la Balagne, représentant, en application d'une décision d'interprétation prise par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme en date du 12 mai 1952, un minimum annuel de 710 traversées et de 116.754 milles parcourus.

Notons tout d'abord que la Compagnie Générale Transatlantique exécute ses obligations contractuelles au-delà des stipulations du cahier des charges puisque :

— en 1965, dernier exercice complet, elle a effectué :

— 17 voyages sur New York par le « France » ;

— 25 voyages sur les Antilles ;

— 1.089 traversées sur la Corse pour 172.722 parcours,

— et qu'en 1966, elle prévoit, selon les horaires actuels :

— 16 voyages sur New York ;

— 21 voyages sur les Antilles ;

— 1.111 traversées sur la Corse.

Quant au critère d'intérêt général de ces services, votre Commission est amenée à faire les constatations suivantes :

a) *Lignes de Corse.* — Le caractère de service public du service maritime de la Corse n'est pas discutable.

La Compagnie Générale Transatlantique s'en est vue confier l'exécution en application de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la Marine Marchande, laquelle a regroupé sous la responsabilité des deux Compagnies d'Economie Mixte contrôlées par l'Etat, la totalité des services maritimes conventionnés.

L'économie du département insulaire de la Corse impose de toute évidence le maintien de liaisons maritimes fréquentes et régulières en toutes saisons entre les principaux ports de l'île et le Continent. Et cette nécessité justifie d'une part que soit imposée à la Compagnie la sujétion d'une tarification kilométrique de ses services identique à celle que pratique la S. N. C. F. sur l'ensemble du territoire de la France continentale, d'autre part que la Compagnie concessionnaire perçoive de l'Etat une indemnité spéciale destinée à couvrir les charges afférentes à l'exploitation de ce réseau, notamment celles qui découlent de cette assimilation tarifaire.

On sait d'autre part que l'attrait touristique de la Corse a amené un développement considérable du trafic de passagers et de voitures, qui est mis en évidence par les statistiques suivantes :

Passagers transportés par la Compagnie Générale Transatlantique :

En 1948.....	144.000
En 1950.....	170.000
En 1955.....	234.000
En 1960.....	327.000
En 1965.....	470.000

tandis que le trafic des voitures, pratiquement inexistant en 1948, atteignait 75.000 en 1965 et semble devoir se situer au voisinage de 80.000 en 1966.

En outre, cette progression massive, qui paraît devoir s'amplifier encore en raison de la mise en valeur touristique de la Corse, s'accompagne d'un caractère saisonnier très marqué, puisque les deux tiers du trafic annuel de passagers et 70 % de celui des voitures s'effectuent pendant les trois mois d'été seulement.

Pour répondre à un tel afflux de la demande, la Compagnie Générale Transatlantique n'a reçu de l'Etat, au moment de la prise en charge du réseau Corse, que la disposition de l'ancienne flotte, appartenant à l'Etat, antérieurement exploitée par le précédent concessionnaire et constituée par quatre paquebots anciens et mal adaptés — dont deux sont arrivés rapidement au terme de leur carrière — et un navire récent, mais construit selon une conception déjà périmée.

Jusqu'à cette année, la Compagnie n'a, dans ces conditions, pu faire face en quantité à ses obligations de concessionnaire qu'en prélevant en été de ses lignes d'Afrique du Nord des unités placées en renfort sur la desserte de la Corse, mais mal adaptées également à ce trafic et entraînant de ce fait des charges d'exploitation onéreuses. Cet état de choses explique notamment que le déficit du réseau Corse se soit accru avec le développement du trafic, justifiant le relèvement périodique de l'indemnité spéciale prévue par l'article 2 de la Convention de 1948 et se chiffrant comme suit :

— de 1948 à 1950.....	2,25 millions de francs.	
— de 1951 à 1959.....	2,84	—
— 1960 et 1961.....	6,21	—
— 1962 à 1965.....	9,5	—
— 1966	10	—

tout en demeurant, en moyenne depuis 1948, inférieure par passager transporté de moitié environ, en francs constants, à celle que l'Etat allouait avant la guerre au précédent concessionnaire. Encore, le déficit constaté au cours des exercices 1964 et 1965, excédant de plus de 25 % le montant de l'indemnité forfaitaire, justifie-t-il sans aucun doute la demande de révision rétroactive présentée par la Compagnie en application de l'article 5 bis de la Convention.

En même temps, la Compagnie Générale Transatlantique a entrepris pour répondre à ses obligations de concessionnaire, un important effort d'investissements adaptés au trafic, qui s'est traduit par la mise en service, en 1960 du car-ferry *Napoléon* et en 1966 des car-ferries *Fred Scamaroni*, *Corse* et *Comté de Nice*, et du cargo accompagnateur de voitures *Esterel*. On sait d'ailleurs que la livraison de trois sur quatre de ces derniers navires a été retardée par les difficultés financières des chantiers constructeurs.

Ce programme a entraîné un investissement total de 122 millions de francs, au financement duquel elle a fait face seule, sur ses fonds propres ou sur son crédit. Mais il est juste de faire observer également qu'exploitant jusque-là une flotte appartenant à l'Etat sur laquelle elle n'a pu constituer de fonds d'amortissement, elle n'a pu réaliser ce programme qu'au détriment des moyens de financement normalement destinés à l'équipement des autres lignes de son réseau et qu'en outre, elle n'en tirera aucun profit

direct puisque les seuls bénéficiaires de la mise en service de ce matériel moderne seront, d'une part, les usagers, d'autre part, l'Etat par le biais de la réduction de l'indemnité forfaitaire des lignes de Corse permise par l'amélioration prévisible des résultats. Il y a lieu de souligner à cet égard que l'Etat a déjà anticipé sur cette amélioration en réduisant par le 10^e avenant à la Convention, de 10 millions pour 1966 à 5,25 millions pour 1967, le montant de cette indemnité forfaitaire.

Dans ces conditions, il est apparu équitable à votre Commission de recommander que l'Etat prenne sa part de cet effort de financement, soit à concurrence de moitié environ, sous forme d'une dotation en capital, soit, si les impératifs budgétaires actuels s'y opposent, en autorisant la Compagnie à pratiquer sur le nouveau matériel naval des lignes de Corse des amortissements accélérés au taux maximal autorisé par la législation fiscale, ce qui entraînerait évidemment pendant un certain nombre d'années une surcharge de dépenses se répercutant sur le montant de l'indemnité forfaitaire.

Enfin, votre Commission a noté que l'assimilation tarifaire des lignes de Corse et de la S. N. C. F. entraîne pour la Compagnie une perte de recette évaluée annuellement à 5 millions de francs en l'état actuel des trafics, du fait des réductions qu'elle doit consentir à diverses catégories de bénéficiaires (conгés payés, militaires, mutilés, familles nombreuses, etc.). Elle remarque d'ailleurs à ce sujet que le montant de l'indemnité forfaitaire prévue pour 1967 est sensiblement égal à cette perte de recette, ce qui suppose que l'exploitation s'équilibre par ailleurs sur la base du plein tarif kilométrique de la S. N. C. F. Elle estime en conséquence qu'il serait de plus saine logique économique que cette perte de recette fit, comme à la S. N. C. F., l'objet d'une compensation automatique prenant le caractère d'une recette commerciale non discutée, et ne venant plus s'imputer de ce fait sur le montant d'une subvention d'ordre général justifiée par le caractère de service public de la liaison assurée.

b) *Ligne des Antilles*. — Cette ligne est assurée par la Compagnie Générale Transatlantique par les paquebots *Flandre* et *Antilles*. Desservant les départements français des Antilles — avec prolongement sur les Antilles étrangères et la Côte Ferme — son caractère d'intérêt général ne paraît pas pouvoir être actuellement mis en question.

Il convient de souligner à cet égard que les deux navires, qui ont transporté au total 28.975 passagers en 1965, ont réalisé un remplissage moyen annuel très satisfaisant de 74,8 %, et que les résultats actuellement connus pour 1966 avec 20.818 passagers à la date du 8 septembre contre 19.352 à la même date en 1965, mais avec deux traversées de moins, doivent se traduire encore par une amélioration du remplissage.

Il n'en reste pas moins que les résultats d'exploitation de cette ligne demeurent préoccupants sur le plan financier. La Compagnie Générale Transatlantique n'est pas restée passive devant cet état de choses. Indépendamment d'un certain nombre de mesures destinées à réduire les différents postes de dépenses d'exploitation de la ligne, déjà prises ou en cours d'application, elle a notamment fait un effort pour développer la clientèle touristique empruntant les paquebots de la ligne pour des voyages d'agrément en Mer Caraïbe. En outre, elle vient de décider récemment un aménagement du service pour la période novembre 1966 à janvier 1967, permettant de multiplier les rotations en Mer Caraïbe et d'achalander celles-ci par une clientèle européenne et américaine acheminée aux Antilles par voie aérienne. Ces mesures paraissent de nature à augmenter les recettes de la ligne sans porter atteinte par ailleurs à l'offre de places nécessaire à la demande de la clientèle normale de la ligne régulière.

Il n'a sans doute pas échappé à votre Commission que les progrès rapides du transport aérien entre la Métropole et les Antilles Françaises pouvaient justifier que fut posée la question de la nécessité du maintien d'une liaison régulière par paquebots.

Indépendamment de l'intérêt politique et social évident du maintien d'une telle liaison, elle doit souligner que si sa nécessité économique peut actuellement paraître moins évidente, il convient de ne pas perdre de vue que la construction par la Compagnie Générale Transatlantique des unités qui lui sont affectées ne pouvait prêter à discussion à une époque où il n'était même pas envisagé de créer sur le secteur des Antilles des services aériens, et que cet investissement lui était en outre contractuellement imposé par les stipulations de son cahier des charges auxquelles les Pouvoirs Publics n'eussent pas admis qu'elle se dérobat.

Ces considérations amènent par conséquent votre Commission, tout en invitant la Compagnie Générale Transatlantique à ne négliger aucun effort pour réduire le déficit d'exploitation de la ligne,

à formuler l'avis que le service contractuel des Antilles doit demeurer assuré, du moins jusqu'à ce que, avec l'arrivée des navires au terme normal de leur carrière, se pose le problème du choix des nouveaux investissements à engager pour la desserte la plus rationnelle de ce secteur.

c) *Ligne de New York*. — Cette ligne est, depuis 1962, assurée par le seul paquebot *France*.

Les résultats commerciaux de ce navire, avec 51.687 passagers transportés en 17 voyages en 1965, soit 79,2 % de remplissage moyen annuel, et 38.321 passagers à la date du 8 septembre 1966 contre 37.830 à la même date de 1965 — avec, il est vrai, l'appoint d'un certain nombre de passagers transférés en raison de la grève de la Marine Marchande britannique — témoignent de la très grande faveur dont il continue de jouir auprès de la clientèle maritime transatlantique.

Si l'on tient compte, d'une part, de l'évidente nécessité économique et politique du maintien du pavillon français sur la ligne internationale de l'Atlantique Nord où demeurent présentes toutes les grandes nations maritimes occidentales, d'autre part du fait que ne peut être poussée plus loin l'économie de moyens mis en ligne — où un seul navire assure désormais un trafic du même ordre que celui assuré avant 1939 avec six paquebots dont *Normandie* — il ne paraît pas que puisse être discuté le principe du maintien de la ligne contractuelle de New York, ni par conséquent de la contribution financière de l'Etat qui en découle.

Cette conviction ne masque pas pour autant à votre Commission les très rapides progrès du transport aérien sur l'Atlantique Nord, où 85 % des passagers empruntent désormais la voie aérienne, ni les perspectives certaines d'un développement plus important encore à la faveur de la construction prochaine d'appareils gros porteurs et d'une politique de baisse tarifaire permise par la productivité accrue du matériel. Elle ne peut, dans ces conditions, qu'approuver les efforts faits par la Compagnie Générale Transatlantique, en même temps d'ailleurs que l'ensemble des armements maritimes de l'Atlantique Nord, pour rechercher sur le marché des croisières une utilisation plus satisfaisante de son paquebot en période de morte saison d'hiver.

Il y a lieu de noter à cet égard que 7.500 passagers de croisière ont été transportés au cours de la saison d'hiver 1965-1966, et que le programme de croisières de l'hiver 1966-1967 sera encore

amplifié avec 5 croisières américaines au départ de New York, et trois croisières européennes sur la côte d'Afrique et la Méditerranée, auxquelles s'ajouteront deux croisières courtes pour la mise en place de *France* entre Cannes et Le Havre. D'autre part, à l'occasion de l'Exposition Internationale de Montréal, *France* et *Flandre* effectueront chacun deux voyages sur le Canada au printemps et en été 1967.

2° Réseau libre.

L'examen critique auquel votre Commission a estimé nécessaire de procéder sur le réseau contractuel de la Compagnie Générale Transatlantique ne doit pas faire oublier que la majeure partie de ses activités et de ses recettes s'opèrent, à la faveur de la reconversion qu'elle a poursuivie depuis la guerre, sur un réseau de lignes libres, dont les résultats financiers, selon le mécanisme de la Convention de 1948, entrent en compte concurremment avec ceux du réseau contractuel pour la détermination du montant de la contribution financière de l'Etat.

Affectés depuis 1962, tant par le marasme persistant du marché international des frets sur lequel s'exerce pour les trois quarts l'activité de la Compagnie que par les graves répercussions sur l'activité des lignes d'Afrique du Nord des conséquences de l'indépendance de l'Algérie, les résultats de ce réseau ont marqué en 1965 un redressement très sensible qui paraît devoir s'affirmer en 1966. Cette amélioration est due sans doute d'abord à la reprise constatée depuis deux ans sur le marché des frets — laquelle semble cependant marquer actuellement une pause — ainsi qu'au retour à la normale de la production bananière antillaise, gravement affectée par les cyclones qui dévastèrent les Antilles en 1963 et 1964. (Signalons cependant à ce sujet le problème d'emploi d'une partie de la flotte bananière de la Compagnie que posent à nouveau les conséquences des dégâts causés tout récemment en Guadeloupe par le cyclone Inès.)

Mais il est juste de reconnaître que cette amélioration est due également pour une part appréciable aux efforts poursuivis pour rationaliser l'exploitation des lignes, sélectionner les frets les plus rémunérateurs, abrégier la durée des rotations des navires et rechercher, par une politique d'entente avec d'autres armements français ou étrangers, le rendement optimum de son matériel naval.

Parmi les mesures prises dans ce sens, on peut notamment citer :

— la rationalisation de la flotte de paquebots de Méditerranée, actuellement ramenée à deux unités seulement, auxquelles s'ajoutera au printemps 1967 un car-ferry de croisière acheté à un armement étranger en vue de l'exploitation et de la prospection de trafics à caractère touristique, cette flotte étant exploitée dans le cadre d'un accord de coopération étroite avec la Compagnie de Navigation mixte ;

— la création, en commun avec la Compagnie Fabre S.G.T.M., de la Société Maritime et Industrielle de Guyane (Somarig) pour l'exécution des opérations portuaires en Guyane ;

— la création, en coopération avec trois autres armements français, du groupement A.G.P.A (Armateurs de Gros Porteurs Associés) pour l'exploitation en commun, en liaison avec un important groupement allemand, de minéraliers gros porteurs sur le marché international des transports de pondéreux en vrac. Deux minéraliers de 30.000 t et 80.000 t de port en lourd sont actuellement en construction à cet effet, le premier d'entre eux ayant été mis à l'eau le 15 octobre 1966 ;

— la passation en 1966 d'un accord de coopération avec la compagnie allemande Hamburg Süd Amerikanische pour l'exploitation du marché international du tramping réfrigéré ;

— les accords récemment conclus avec le groupe Atlantic Container Line constitué par les Armements européens Hamburg America Line, Wallenius, Swedish America Line et Svenska Transatlantica, pour l'exploitation en commun entre les ports d'Europe du Nord et la côte Est des Etats-Unis d'une flotte de huit navires porte-containers, dont deux seront commandés et armés par la Compagnie Générale Transatlantique. Cet accord donne à la Compagnie la place qui lui revient dans les relations maritimes transatlantiques, dans le cadre de cette évolution technique des moyens de transport appelés à un développement considérable et nécessitant la coopération et la mise en commun de moyens dont peuvent seuls disposer ensemble plusieurs armements.

— la passation au cours des dernières années d'une série d'accords fructueux avec divers armements étrangers intéressés aux mêmes trafics, pour la rationalisation des lignes de charge des Grands Lacs, des Caraïbes, du Mexique, du Nord et du Sud Pacifique.

Cette énumération, qui n'est pas limitative, témoigne des initiatives relevées par votre Commission et qui ont été prises par la Compagnie Générale Transatlantique pour adapter son activité à l'évolution des courants commerciaux et améliorer les résultats de son réseau libre, en même temps qu'elle s'efforçait de réduire des charges du réseau contractuel.

3° *Extension des activités de la Compagnie
et économie de gestion.*

a) En vue d'élargir l'assise de répartition de ses charges générales et de compenser la réduction d'activités enregistrée sur certains secteurs, notamment les lignes d'Afrique du Nord, la Compagnie a entrepris d'autre part de développer des activités nouvelles dans des domaines correspondant à sa vocation.

A cette politique répondent notamment :

— l'extension de son activité d'armateur vers le domaine mentionné plus haut, du marché international de transport de pondéreux ;

— le développement de ses activités d'Agent de voyage par l'intermédiaire de l'organisme spécialisé « Transat-Vacances » ;

— la création d'une filiale hôtelière, la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie, dans laquelle elle demeure majoritaire et à laquelle se sont associés un certain nombre de grands établissements financiers, et qui s'assigne notamment pour objet la construction et l'exploitation d'un certain nombre d'hôtels de vacances ;

— la création, actuellement soumise à l'autorisation de l'Autorité de tutelle de la Compagnie, d'une filiale destinée à servir ultérieurement de cadre à toute activité nouvelle intéressante susceptible de s'offrir à elle dans le domaine de l'océanographie.

b) Votre Commission a d'autre part constaté l'effort effectué parallèlement pour réduire dans la mesure du possible ses dépenses d'exploitation, notamment :

— sur le plan des charges de personnel sédentaire, par une pesée constante effectuée sur les effectifs qui ont été réduits de plus d'un tiers depuis 1952 ;

— sur le plan des charges d'entretien du matériel naval, où des résultats ont été obtenus en dépit de l'augmentation de l'âge

moyen de la flotte. Il y a lieu de signaler à ce sujet que les Ateliers du Service technique de la Compagnie au Havre ont été érigés en 1965 en filiale de la Compagnie sous la raison sociale de C. O. G. E. R., de manière à favoriser l'orientation de ce potentiel technique vers une activité autonome de réparation navale ;

— sur le plan des contrats d'assurance de la flotte ;

— sur le plan enfin de l'organisation de son réseau d'agences, en poursuivant avec la Compagnie des Messageries Maritimes la réalisation d'un programme de coordination qui s'est traduit déjà par une série d'accords concernant la représentation commune des deux Compagnies dans certains ports étrangers, la représentation commerciale réciproque de chaque Compagnie par l'autre dans son secteur propre d'activités, l'échange d'agences et de prestations de service.

4° Contribution financière de l'Etat.

Le 10^e avenant du 22 décembre 1965 a fixé à 50 millions pour 1965, 55 millions pour 1966 et 50,25 millions pour 1967 le montant maximum de la contribution financière de l'Etat allouée à la Compagnie Générale Transatlantique.

Ces chiffres appellent de la part de votre Commission un commentaire :

Alors que, dans le passé et jusqu'en 1939, le montant de la contribution financière de l'Etat à l'exécution des services maritimes d'intérêt général avait varié, suivant les époques, d'un minimum de 13 % du chiffre d'affaires à un maximum de 50 % — dans les premières années suivant la création de la Société — ce pourcentage, depuis la guerre, a varié d'un minimum de 0,5 % en 1948 à un maximum de 9,8 % en 1953, pour se situer en moyenne à 6,8 % pour les dix dernières années.

Cet état de choses souligne le résultat des efforts poursuivis par la Compagnie Générale Transatlantique, à la fois pour réduire les charges d'exploitation des lignes contractuelles dans la mesure compatible avec les exigences de son cahier des charges, et pour développer son secteur libre et en améliorer les résultats qui sont pris en compte dans le calcul de la subvention.

Il y a lieu d'autre part de souligner que la Compagnie Générale Transatlantique, dont les résultats d'ensemble ont été gravement affectés en 1963 et 1964 à la fois par la crise du marché des frets, par les conséquences des cyclones des Antilles et par les répercus-

sions de l'indépendance de l'Algérie, a d'elle-même renoncé à demander à l'Etat, pour ces deux exercices, le relèvement rétroactif du plafond de la subvention, bien que les résultats de son compte contractuel l'ait placée dans les conditions de revision de ce plafond prévues par l'article 5 de la Convention de 1948.

L'exercice 1965 a d'autre part marqué une amélioration sensible par rapport aux deux exercices précédents, en raison du redressement très net des résultats du réseau libre, encore que la Compagnie ait dû, à nouveau, supporter la charge d'un excédent de déficit par rapport au plafond de subvention de 50 millions, mais sans que, par contre, les clauses contractuelles de revision se trouvent applicables de ce fait.

Les prévisions qu'elle est actuellement en mesure de faire sur les résultats de l'exercice 1966 permettent de penser que, grâce à une nouvelle amélioration des résultats du réseau libre compensant une certaine aggravation de ceux du réseau contractuel, l'équilibre de son exploitation devrait être sensiblement assuré par l'octroi de la subvention maximum de 55 millions prévue par le 10^e avenant.

La Compagnie Générale Transatlantique a enfin accepté par le 10^e avenant une réduction pour 1967 de 4,75 millions de la contribution financière de l'Etat s'ajoutant — comme il est dit ci-dessus — à une réduction d'un égal montant sur l'indemnité forfaitaire des lignes de Corse, soit une réduction totale de 9,5 millions de la contribution de l'Etat à l'exécution des services d'intérêt général dont elle est concessionnaire.

En outre, la signature de l'avenant a été accompagnée d'un avertissement de son autorité de tutelle, selon lequel, en raison des impératifs budgétaires actuels du Gouvernement, aucune demande de relèvement, en application des articles 5 et 5 *bis* de la Convention, ne saurait être accueillie pour 1966 et 1967 en dehors des cas où une telle demande serait justifiée par des événements majeurs indépendants de sa gestion.

L'équilibre de son exploitation pour 1967 suppose par conséquent une nouvelle et assez sensible amélioration de ses résultats par rapport à ceux escomptés pour 1966, amélioration que la pause actuellement constatée dans la reprise de la conjoncture maritime internationale ne paraît pas rendre d'effet certain.

Votre Commission ne peut évidemment que formuler le souhait de voir les faits répondre aux espoirs de la Compagnie et aux efforts qu'elle poursuit pour améliorer sa gestion.

S'il apparaissait cependant que ses espoirs puissent se trouver déçus, elle estime que les impératifs budgétaires du Gouvernement ne doivent pas faire obstacle au jeu normal, prévu par un texte qui a reçu la sanction du Parlement, de la procédure de revision du plafond de la contribution financière de l'Etat, celle-ci représentant en définitive la contrepartie équitable des sujétions qui pèsent sur la Compagnie pour l'exécution des services dont elle assure contractuellement la charge et dont la permanence, à la lumière de l'examen critique auquel elle a estimé devoir se livrer, correspond à une nécessité d'intérêt public actuellement non discutable.

*

* *

MESSAGERIES MARITIMES

1° Réseau contractuel.

Aux termes de son cahier des charges, la Compagnie des Messageries maritimes est tenue d'assurer par paquebots des services permanents rapides sur les lignes dites du Pacifique, de l'Océan Indien, de l'Extrême-Orient, et du Brésil-Plata qui s'effectuent actuellement dans des conditions qui seront rappelées ligne par ligne dans le présent rapport.

Chacune des lignes fait l'objet d'un bref commentaire, lié au résultat comptable qui résulte des obligations contractuelles à propos desquelles votre Commission des Finances estime que si elles doivent être révisées en fonction d'une évolution politique particulièrement sensible sur les trafics traditionnels de la Compagnie des Messageries maritimes, la décision appartient à l'Etat, et qu'à partir du moment où la présence française dans ces parties du monde sera également matérialisée par des touchées régulières de paquebots ou paquebots mixtes, les moyens financiers nécessaires doivent lui être consacrés.

Ligne contractuelle du Pacifique.

— Obligations contractuelles.

Jusqu'en 1966 :

8 voyages par an, au départ de Marseille, à destination de Nouméa via Panama, la ligne étant prolongée jusqu'en Australie si les considérations commerciales le justifient (ce qui est le cas).

Escales : *Papeete, Port-Vila, Nouméa, Sydney* (escales obligatoires en italique).

A partir de 1967 (service avec deux navires seulement).

6 voyages par an pour les mêmes destinations.

— Origine du service.

La première ligne postale sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie a été créée en vertu d'une convention en date du 15 janvier 1881.

La ligne a été inaugurée le 23 novembre 1882 et comportait à ses débuts, des escales à Mahé, La Réunion et Maurice.

La ligne est devenue indépendante en 1887 avec la création d'une ligne directe pour Madagascar, La Réunion et Maurice.

— Navires affectés à la ligne.

Deux paquebots mixtes du type M. E. : *Calédonien*, *Tahitien* (plus un affrété, l'*Océanien*, jusqu'en 1966).

Date d'entrée en service : 1952-1953.

Jauge brute des M. E. : 12.700 tonneaux ; vitesse : 16,5 nœuds.

Capacité « passagers » : 298 (72 en première classe ; 84 en deuxième classe ; 142 en troisième classe).

Capacité « marchandises » : volume utile : 12.700 mètres cubes.

— Trafic « passagers » de la ligne du Pacifique.

a) Nombre total des passagers transportés (trois dernières années) :

	1963	1964	1965
Toutes classes	7.258	5.894	6.595

b) Remplissages annuels par classe :

	1963	1964	1965	Au 30 juin 1966.
1 ^{re} classe	81 %	59 %	68 %	73 %
2 ^e classe	95 %	91 %	99 %	92 %
3 ^e classe	77 %	81 %	76 %	70 %
4 ^e classe	69 %	»	»	»

— Résultats financiers de la ligne du Pacifique. (En milliers de francs.)

a) Résultats comptables des trois dernières années :

	1963	1964	1965
Nombre de voyages	9	8	9
Résultats nets	— 12.277	— 14.994	— 14.790

b) Prévisions de résultats pour 1966 :

Les prévisions pour 1966 sont aggravées par rapport aux résultats de 1965.

— *Arguments en faveur du maintien de la ligne contractuelle du Pacifique.*

a) Arguments commerciaux de la Compagnie :

Les remplissages sont, pour le moment, satisfaisants tant pour les passagers que pour les marchandises.

La clientèle est française à 80 % en 1^{re} et 2^e classe.

Ce n'est qu'à échéance plus ou moins lointaine que se posera un problème de remplissage des facultés marchandises des navires au retour (conséquence de l'installation d'huileries à Papeete et Santo).

b) Arguments d'intérêt général :

L'intérêt de cette ligne réside également dans le nombre de métropolitains qui séjournent dans les îles du Pacifique (Nouvelle-Calédonie, Polynésie, Marquises, Nouvelles-Hébrides). L'installation d'un Centre d'expérimentation nucléaire notamment a augmenté le nombre des fonctionnaires civils et militaires français dans cette zone.

La ligne de paquebots contribue à matérialiser la présence française dans cette partie du monde.

c) Arguments sociaux :

L'effectif navigant employé est de 148 par navire, soit environ 200 avec les relèves d'équipages. Pour les deux navires, le nombre de navigants intéressés est donc de 400 environ.

d) Arguments économiques :

Les dépenses d'entretien, réparations et approvisionnements représentent un chiffre d'affaires annuel de 5,6 millions de francs pour les entreprises du port de Marseille.

Ligne contractuelle de l'Océan Indien.

— *Obligations contractuelles.*

20 voyages par an, au départ de *Marseille*, à destination de *La Réunion* (ligne prolongée dans les faits jusqu'à *Maurice*).

Escales : *Port-Saïd, Djibouti, Mombasa, Dar-es-Salam, Majunga, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion* et *Maurice* (escales obligatoires en italique).

— *Origine du service.*

A la suite de l'établissement du protectorat français sur Madagascar, le Ministère de la Marine et des Colonies demanda à la Compagnie, en 1885, de desservir Madagascar et les Comores par un service annexe au départ de Mahé.

La Réunion et Maurice étaient, de leur côté, desservis depuis 1882 par la ligne d'Australie—Nouvelle-Calédonie.

C'est le 1^{er} août 1887 qu'une ligne maritime directe de Marseille à Madagascar, La Réunion et Maurice a été créée.

— *Navires affectés à la ligne.*

Quatre paquebots-mixtes, du type M. D. : *Jean Laborde*, *Ferdinand de Lesseps*, *Pierre Loti*, *La Bourdonnais*.

Date d'entrée en service : 1952 et 1953.

Jauge brute : 10.900 tonneaux ; vitesse : 16,5 nœuds.

Capacité « passagers » : 378 passagers (88 1^{re} classe ; 112 « touriste » ; 40 3^e classe et 138 4^e classe).

Capacité « marchandises » : volume utile : 7.500 mètres cubes.

— *Trafic « passagers » de la ligne de l'Océan Indien.*

a) Nombre total des passagers transportés (trois dernières années) :

	1963	1964	1965
Toutes classes.....	28.635	27.233	26.447

b) Remplissages annuels moyens par classe :

	1963	1964	1965	AU 30 JUIN 1966.
1 ^{re} classe.....	81 %	72 %	64 %	59 %
2 ^e classe.....	81 %	82 %	68 %	69 %
3 ^e classe.....	100 %	100 %	100 %	100 %
4 ^e classe.....	63 %	56 %	56 %	48 %

— *Résultats financiers de la ligne de l'Océan Indien.* (En milliers de francs.)

a) Résultats comptables des trois dernières années (compte contractuel) :

	1963	1964	1965
Nombre de voyages.....	23	24	26
Résultats nets.....	— 10.604	— 12.753	— 12.428

b) Prévisions de résultats pour 1966 :

Une aggravation des résultats est à prévoir pour l'année 1966.

— *Arguments en faveur du maintien de la ligne contractuelle de l'Océan Indien.*

a) Arguments commerciaux de la Compagnie :

Le trafic « passagers » se maintient ainsi que l'attestent les comparaisons du nombre de passagers par voyage entre 1966 et 1965.

L'utilisation des facultés marchandises des navires est assurée pour plusieurs années par le fonctionnement du « pool » de l'Océan Indien qui lie désormais la Compagnie à la NOCHAP et la SEAL.

b) Arguments d'intérêt général :

Ce service maritime, qui relie la Métropole au Département de La Réunion, présente un caractère d'intérêt public aussi indiscutable que celui avec les Antilles qui est confié à la Compagnie Générale Transatlantique.

Ce service est également lié au maintien de nombreux fonctionnaires français à Madagascar au titre de l'assistance technique. La clientèle « Gouvernement » représente encore plus de 60 % de la clientèle totale.

c) Arguments sociaux :

Les quatre paquebots mixtes donnent de l'emploi à environ 800 navigants, l'effectif de chaque unité étant de 148, soit environ 200 salariés par navire avec le personnel des relèves d'équipages.

d) Arguments économiques :

Les seules dépenses d'entretien, réparations et approvisionnements représentent, pour les entreprises du port de Marseille, un volume de chiffre d'affaires de 11,5 millions par an.

Ligne contractuelle d'Extrême-Orient.

— *Obligations contractuelles.*

13 voyages par an, aller et retour, au départ de Marseille et à destination du Japon.

Escales : *Port-Saïd, Djibouti, Bombay, Colombo, Singapour, Bangkok, Saïgon, Hong-Kong, Manille, Kobé, Yokohama.* (Les escales obligatoires sont en italique.)

— *Origine du service.*

Lorsque la France prit possession de la Cochinchine après l'Expédition de Chine de 1860, le Gouvernement impérial se préoccupa aussitôt d'assurer les communications maritimes entre la France et les ports d'Extrême-Orient.

La première Convention intervenue à ce sujet entre l'Etat et la Compagnie des Messageries Maritimes date du 22 avril 1861. Cette Convention prévoyait un service postal régulier sur l'Inde, l'Indochine et la Chine.

En 1866, une ligne annexe relie le Japon à la ligne d'Indochine et une Convention du 30 juin 1886 porte le terminus de la ligne de Chine à Yokohama.

Le service contractuel des Messageries Maritimes sur l'Extrême-Orient est donc plus que centenaire.

— *Navires affectés à la ligne.*

Trois paquebots mixtes du type M. C. : *Viet-Nam, Laos, Cambodge.*

Jauge brute: 13.250 tonneaux ; vitesse : 21 nœuds.

Capacité « passagers » : 441 passagers (117 1^{re} classe ; 110 touristes ; 214 3^e classe).

Capacité « marchandises » : volume utile : 5.800 mètres cubes.

Date d'entrée en service : 1953-1954.

— Trafic « passagers » de la ligne d'Extrême-Orient.

a) Nombre total des passagers transportés (3 dernières années) :

	1963	1964	1965
Toutes classes.....	19.683	21.606	20.545

b) Remplissages annuels moyens par classe :

	1963	1964	1965	AU 30 juin 1966.
1 ^{re} classe.....	52 %	62 %	51 %	50 %
Classe touristique.....	74 %	77 %	73 %	76 %
3 ^e classe.....	71 %	76 %	70 %	70 %

— Résultats financiers de la ligne d'Extrême-Orient. (En milliers de francs.)

a) Résultats comptables des trois dernières années (compte contractuel) :

	1963	1964	1965
Nombre de voyages.....	14	14	14
Résultats nets.....	— 22.442	— 22.785	— 25.779

b) Prévisions de résultats pour 1966 :

Les prévisions pour 1966 sont à peu près identiques aux résultats de 1965.

— Arguments en faveur du maintien de la ligne.

a) Arguments commerciaux :

La ligne d'Extrême-Orient, qui dessert l'Égypte, l'Inde, Ceylan, Bangkok, Hong-Kong et le Japon, présente un attrait touristique exceptionnel pour la clientèle internationale.

Les perspectives favorables de ce trafic se maintiendront au moins pendant 6 ans (1972) en dépit de la concurrence aérienne, notamment pour le trafic long-cours d'une clientèle internationale (fonctionnaires et diplomates étrangers, voyageurs de toute nationalité disposant de suffisamment de temps pour allier l'agrément du tourisme au transport) et le trafic interescale des Asiatiques pourvus de nombreux bagages.

Au-delà de 1972, les navires seront complètement amortis, ce qui allégera considérablement leurs résultats d'exploitation.

A noter que leur état technique permettrait leur exploitation jusqu'en 1978 puisqu'il s'agit d'unités qui ont été transformées et modernisées en 1963.

La ligne d'Extrême-Orient supporte une part importante des frais généraux de la Compagnie (12.597.000 F).

b) Arguments d'intérêt général :

La charge relativement importante que représente le maintien de cette ligne s'explique en grande partie par sa longueur et le nombre des escales, car les dépenses sont en relation avec la durée des voyages et le nombre de touchées, tandis que les tarifs sont moins directement proportionnels aux distances et doivent tenir compte de la concurrence aérienne d'autant plus sensible que les trajets sont plus longs.

Mais c'est précisément sa longueur et le grand nombre de pays du tiers monde desservis (Egypte, Somalie, Inde, Ceylan, Malaisie, Thaïlande, Viet-Nam, Chine, Philippines, Japon) qui donnent à ce service un intérêt politique toujours actuel sur le plan de la présence française en Asie.

c) Arguments sociaux :

Les trois paquebots mixtes donnent de l'emploi à environ 800 navigants, l'effectif de chaque navire étant de 195 hommes auquel il faut ajouter le personnel nécessaire aux relèves d'équipage (40 %).

d) Arguments économiques :

Les seules dépenses d'entretien, de réparations et d'approvisionnements représentent un volume de chiffres d'affaires, pour les entreprises du port de Marseille, de l'ordre de 8 millions de francs par an.

Ligne contractuelle Brésil-Plata.

— *Obligations contractuelles.*

Jusqu'en 1966 :

16 voyages par an, au départ du Havre, à destination de l'Amérique du Sud.

A partir de 1967 :

6 voyages par an (mêmes destinations).

Escales : *Hambourg, Anvers (aller), Dunkerque (retour), Vigo, Lisbonne, Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires* (les escales obligatoires sont en italique).

— *Origine du service.*

La Convention du 16 septembre 1857 concéda à la Compagnie des Messageries Maritimes l'exécution des services postaux à destination du Brésil et de La Plata au départ de Bordeaux.

Le service fut exploité jusqu'en 1911, époque à laquelle il fut confié à la Compagnie Sud-Atlantique qui sera subventionnée pour ce service jusqu'en 1939.

Le 1^{er} janvier 1962, la ligne Brésil-Plata est reprise par la Compagnie des Messageries Maritimes, les Chargeurs Réunis et la Compagnie Sud-Atlantique, qui exploitaient cette ligne depuis la fin de la guerre, ayant estimé ne plus pouvoir continuer à assurer ce service déficitaire sans aide de l'Etat.

— *Navires affectés à la ligne.*

Jusqu'en 1966 :

Trois paquebots mixtes : *Louis-Lumière, Charles-Tellier, Laënnec.*

Jauge brute : 12.000 tonneaux ; vitesse : 16,5 nœuds.

Capacité « passagers » : 412 passagers (110 en 1^{re} classe, 302 en 3^e classe).

Capacité « marchandises » : volume utile : 7.000 mètres cubes (dont 3.000 frigo).

A partir de 1967 :

Un paquebot mixte : le *Pasteur*, entrée en service : novembre 1966. A partir de 1967, en service combiné avec le *Rio Tunuyan* de l'Armement argentin « Elma ».

Jauge brute : 18.000 tonneaux ; vitesse : 20/21 nœuds.

Capacité « passagers » : 429 passagers (163 1^{re} classe ; 266 « touriste »).

Capacité « marchandises » : 7.200 mètres cubes (dont 3.400 mètres cubes frigo) non compris 1.000 mètres cubes d'écouilles.

— Trafic « passagers » de la ligne.

a) Nombre total des passagers transportés (trois dernières années) :

	1963	1964	1965
Toutes classes.....	13.102	13.313	13.048

b) Remplissages annuels moyens par classe :

	1963	1964	1965	AU 30 JUIN 1966
1 ^{re} classe	73 %	60 %	64 %	66 %
3 ^e classe		70 %	77 %	74 %

— Résultats financiers de la ligne Brésil—Plata. (En milliers de francs.)

a) Résultats comptables des trois dernières années (compte contractuel) :

	1963	1964	1965
Nombre de voyages.....	17	17	16
Résultats nets.....	— 15.090	— 13.125	— 14.909

b) Prévisions de résultats pour 1966 :

Les prévisions pour 1966 prévoient une très légère aggravation des résultats par rapport à 1965.

— *Arguments en faveur du maintien de la ligne contractuelle Brésil—Plata.*

a) Arguments commerciaux de la Compagnie :

Le *Pasteur*, paquebot neuf, a été modifié en cours de construction pour être affecté à la ligne d'Amérique du Sud.

Il doit assurer la ligne en service combiné avec un navire argentin de la Compagnie Elma, le *Rio Tunuyan*.

Grâce aux priorités dans les ports réservées aux paquebots, ce navire sera un élément essentiel des services marchandises français sur l'Amérique du Sud (M. M. et S. E. A. S.).

b) Arguments d'intérêt général :

Les pays de l'Amérique latine sont particulièrement attachés à la France. La mise en service d'une belle unité pour assurer la liaison maritime entre, d'une part, notre pays et l'Europe du Nord et, d'autre part, le Brésil, l'Uruguay et l'Argentine, contribuera au maintien de l'influence française dans cette zone.

Pendant l'année 1967, en plus du *Pasteur*, les Messageries Maritimes maintiendront sur l'Amérique du Sud le paquebot mixte *Louis-Lumière*. Celui-ci sera utilisé par le Club Méditerranée pour sa partie « passagers » (organisation de croisières) tandis que pour sa partie « marchandises », il restera exploité par la Compagnie.

2° Réseau libre.

L'activité de la Compagnie des Messageries Maritimes s'exerce également sur un réseau de lignes libres, exploité avec des navires de charge et des navires affrétés, dont les résultats d'exploitation ont permis de couvrir pendant de longues années le déficit inévitable des lignes contractuelles.

Ce trafic est actuellement couvert par 35 navires appartenant à la Compagnie, auxquels s'ajoutent 21 navires affrétés dont la présence est rendue nécessaire pour la desserte des lignes dont le tableau ci-après souligne l'évolution de 1948 à 1966.

Trois dates soulignent cette évolution : 1949, 1954, 1965 et leur comparaison est intéressante si l'on rapproche les 93 voyages de 1949 des 243 voyages de 1954 pour retomber aux 186 voyages de 1965.

Lignes de cargos.

Situation en 1948 et évolution jusqu'en 1966.

(En nombre de voyages.)

<i>Situation en 1949 :</i>	<i>Situation en 1954 :</i>	<i>Situation en 1965 :</i>
<i>Méditerranée orientale</i>	8 <i>Méditerranée Nord...</i>	12
	<i>Inde-Pakistan</i>	12 <i>Inde-Pakistan</i>
		<i>Thaïlande</i>
		13
<i>Indochine</i>	47 <i>Indochine</i>	71 <i>Indonésie</i>
		<i>Japon</i>
		12
<i>Annexe Viet-Nam</i>	2 <i>Annexe Indochine ...</i>	53 <i>Annexe Viet-Nam</i>
	<i>Annexe Indochine - Japon</i>	46 <i>Annexe Japon</i>
		14
<i>Madagascar</i>	4 <i>Océan Indien</i>	4 <i>Madagascar</i>
	<i>Océan Indien - Indochine</i>	
		7
	<i>Annexe Côte Ouest Madagascar</i>	10
<i>Annexe Madagascar</i>	8 <i>Annexe Côte Est Madagascar</i>	4 <i>Annexe Madagascar</i> ...
		6
<i>Afrique du Sud</i>	5 <i>Afrique du Sud</i>	6 <i>Afrique du Sud</i>
		<i>Bananier</i>
		9
	<i>Australie</i>	7 <i>Australie</i>
		<i>Nouvelle-Zélande</i>
		13
		<i>Atolls</i>
		17
		<i>Annexe Atolls</i>
		1
<i>Annexe Australie - Nouvelles-Hébrides</i>	6 <i>Annexe Australie-Nouvelles Hébrides</i>	8 <i>Annexe Pacifique</i>
		<i>Mer Noire</i>
		6
<i>Spéciaux</i>	13 <i>Spéciaux</i>	3 <i>Spéciaux</i>
		12
Total	93	Total
		243
		Total
		186

Période 1948-1961.

Ce tableau ne serait pas complet si votre Commission omettait de rappeler que la flotte de cargos des Messageries maritimes ne comptait que 22 unités en 1948, dont 7 seulement étaient la propriété

de la Compagnie. L'évolution de cette flotte est liée aux investissements rendus possibles par une période de « vaches grasses » qui coïncide sans doute avec les événements d'Indochine, dont les résultats dispensèrent pratiquement les finances publiques de la charge qui aurait dû normalement leur incomber si elle n'avait été couverte par les résultats d'un trafic d'une intensité exceptionnelle.

Il apparaît en effet que pour la période allant de sa création, le 31 juillet 1948, à la fin de 1955, la Compagnie n'a reçu qu'une aide financière limitée de l'Etat (2.152 millions d'anciens francs en 8 ans), les résultats de son exploitation libre ayant permis, sauf en 1948, 1951 et 1952, de couvrir le déficit des lignes contractuelles qui, cependant, s'est élevé pour cette période à plus de 13 milliards d'anciens francs.

L'accession de l'Indochine à l'indépendance, puis les événements de Suez, ont marqué la fin de cette période.

Durant celle-ci, l'Etat a pu réduire, voire même supprimer son soutien aux lignes d'intérêt général, tout en bénéficiant, en sa qualité d'actionnaire, des distributions de dividendes.

Après l'indépendance de l'Indochine, la Compagnie a entrepris de reconvertir une partie de son trafic et de réorganiser ses lignes tout en poursuivant son programme d'investissements. Cette adaptation n'a pu, cependant, en raison de l'affaire de Suez, intervenir vraiment qu'en 1958.

Si, pour cette période de transition, le déficit du compte contractuel a dépassé le plafond de la contribution financière de l'Etat, les mesures prises à l'époque ont permis à la Compagnie, associées aux effets de la dévaluation du franc, de maintenir en 1959 et 1960 l'excédent des dépenses au-dessous du maximum de subvention prévu pour ces exercices.

Période 1962-1966.

Mais depuis 1961, on assiste à une poussée des dépenses sans qu'il soit possible, du fait de la crise mondiale de la marine marchande, de compenser celles-ci par un accroissement équivalent des recettes.

Il faut observer que le déficit étant une différence, si la Compagnie était parvenue à accroître ses recettes du même pourcentage que ses dépenses, le solde ne s'en serait pas moins trouvé aggravé par le seul fait que la masse des dépenses est supérieure

à celle des recettes. L'entreprise nationale chargée de services publics déficitaires se trouve ainsi placée devant la gageure de devoir augmenter ses recettes d'un pourcentage constamment supérieur à celui de ses charges pour présenter des comptes offrant un solde non aggravé d'un exercice sur l'autre. Or, cette entreprise éprouvant déjà infiniment de difficultés pour faire admettre des relèvements de tarifs voisins de ceux de leurs prix de revient, la fixité de la subvention dans une période de crise aboutit à condamner les entreprises maritimes nationales, soit à une disparition progressive des divers trafics, soit à un déficit croissant.

Votre Commission ne met pas en doute l'effort qui va être entrepris pour redresser une situation qui apparaît préoccupante, y compris sur le plan immédiat de la trésorerie.

Mais elle estime que si l'on doit laisser à la Compagnie l'entière responsabilité du déficit de ses lignes libres, il serait équitable de lui laisser une part convenable de leur résultat positif, à concurrence de 50 % par exemple, alors que ce résultat va aujourd'hui et pratiquement en totalité à la couverture des services d'intérêt public.

Une telle disposition serait d'autant plus juste vis-à-vis des actionnaires privés et de la Société que, durant les années favorables, l'Etat a déjà profité des bénéfices du réseau libre pour couvrir tout ou partie du déficit des services contractuels, de sorte que l'entreprise publique, *à l'inverse des entreprises privées, aborde les mauvaises années sans avoir pu constituer des réserves suffisantes.*

A cet égard, le tableau ci-annexé fait ressortir qu'en francs actuels, le montant cumulé des contributions financières de l'Etat, depuis 1949, est inférieur de 184 millions au total cumulé des déficits des services contractuels.

La mesure suggérée aurait au surplus pour avantage d'intéresser la Compagnie à développer ses services rentables, alors qu'aujourd'hui toute amélioration du secteur libre escomptée au moment du calcul du plafond a pour résultat de réduire, à due concurrence, la part contributive de l'Etat aux services d'intérêt général. Une modification de la convention, dans le sens indiqué, paraît opportune pour donner à la Compagnie toutes ses chances de faire progresser ses résultats et de redresser sa situation financière.

Compagnie des Messageries Maritimes. — Actualisation des résultats des lignes et de la subvention.

(En millions de francs.)

(Indice de variation des prix de gros. — Base 100 en 1949.)

ANNEES (1)	COEFFICIENT d'actualisation. (2)	RESULTATS ACTUALISES du compte contractuel (a).			PLAFOND de subvention actualisée. (6)	SUBVENTION (avec alloc. compl.) actualisée. (7)	DIF. actualisées subvention/ rés. globaux. (8) = (5) + (7)	DIF. actualisées subvention/ lignes contract. (9) = (7) - (3)
		Lignes contractuelles. (3)	Lignes libres. (4)	Total. (5) = (3) + (4)				
1949	2,011	— 12,45	+ 29,42	+ 16,97	»	»	+ 16,97	— 12,45
1950	1,856	— 29,42	+ 34,50	+ 5,08	»	»	+ 5,08	— 29,42
1951	1,453	— 29,03	+ 17,80	— 11,23	»	11,23	»	— 17,80
1952	1,387	— 27,19	+ 21,03	— 6,16	»	6,16	»	— 21,03
1953	1,453	— 36,25	+ 64,19	+ 27,94	26,15	»	+ 27,94	— 36,25
1954	1,480	— 35,82	+ 85,63	+ 49,81	26,64	»	+ 49,81	— 35,82
1955	1,482	— 44,16	+ 54,39	+ 10,23	26,68	8,22	+ 18,45	— 35,94
1956	1,420	— 46,43	+ 3,11	— 43,32	42,60	42,60	— 0,72	— 3,83
1957	1,343	— 41,99	— 9,98	— 51,97	55,06	53,51	+ 1,54	+ 11,52
1958	1,205	— 29,79	— 15,36	— 45,15	38,56	38,56	— 6,59	+ 8,77
1959	1,150	— 25,71	— 4,67	— 30,38	39,10	34,74	+ 4,36	+ 9,03
1960	1,120	— 34,28	— 0,94	— 35,22	40,80	36,65	+ 1,43	+ 2,37
1961	1,098	— 36,57	— 6,95	— 43,52	37,33	37,33	— 6,19	+ 0,76
1962	1,069	— 54,60	— 2,48	— 57,08	53,45	53,45	— 3,63	— 1,15
1963	1,031	— 67,89	— 5,08	— 72,97	61,86	61,86	— 11,11	— 6,03
1964	1,015	— 69,90	— 2,06	— 71,96	65,97	65,97	— 5,99	— 3,93
1965	1	— 70,96	+ 6,14	— 64,82	58,00	58,00	— 6,82	— 12,96
		— 692,44	+ 268,69	— 423,75		508,28	+ 84,53	— 184,16

(a) Ces résultats s'entendent avec non seulement les charges générales classiques, mais encore avec les liquidations d'exercices antérieurs et pertes et profits exceptionnels retenus au compte contractuel et répartis entre lignes contractuelles et lignes libres sur les mêmes bases que les charges générales.

Les diminutions de crédits.

Les diminutions de dotations proviennent, d'une part, du transfert, que nous avons déjà signalé, au budget des services du Premier Ministre des différents crédits concernant la formation professionnelle et, d'autre part, de réductions de crédits proprement dites. Ces réductions portent pratiquement sur les deux seuls chapitres relatifs à l'aide à l'armement.

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

En ce qui concerne les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval, les crédits se trouvent réduits de 4.300.000 F. Cette situation est le résultat de plusieurs mesures :

a) Le transfert parmi les dépenses en capital du budget de la Marine marchande (titre VI) des crédits destinés au versement de la prime de modernisation des cargos de ligne.

b) Un ajustement de la dotation pour tenir compte à la fois du remboursement partiel par l'Etat aux armateurs au commerce des dépenses mises à leur charge par l'article 79 du Code du travail maritime et, en sens contraire, d'une amélioration de la conjoncture.

Aide en faveur de l'armement au cabotage (chap. 45-02).

Le crédit prévu pour 1967 (1 million de francs) est réduit de moitié par rapport à celui de 1966.

Le Gouvernement estime que l'effort accompli par l'Etat, depuis onze années, en faveur de l'armement au cabotage, a, aujourd'hui, atteint son objectif qui était d'assurer la modernisation de la flotte française de cabotage, et qu'il convient seulement, avant de remettre l'exploitation de ces navires dans le droit commun, de ménager une période de transition.

Votre Commission s'étonne d'un pareil « satisfecit » lorsqu'il est patent que les deux tiers des besoins français en cabotage sont couverts par l'appel aux navires étrangers.

Et elle regrette dans tous les cas qu'une pareille mesure ait été prise avant que ne soient connues les conclusions de l'étude demandée par M. le Premier Ministre à la Société d'études techniques et économiques, étude qui ne manquera certainement pas de faire ressortir que si l'aide apportée par l'Etat avait permis la construction ou la modernisation d'une flotte de navires de moins de 500 tonneaux, celle-ci était encore insuffisante pour assumer le rôle qui devrait être le sien dans le développement économique des régions littorales françaises.

Votre Commission demande que tout soit mis en œuvre pour assurer la continuité de l'effort entrepris depuis 1955 et, la réduction de moitié du crédit accordée au cabotage allant à l'encontre de cet objectif, elle insiste auprès du Gouvernement pour que cette mesure soit reconsidérée.

LES DEPENSES EN CAPITAL

De même que pour les dépenses ordinaires, la structure des dépenses en capital du budget de la Marine marchande s'est trouvée affectée par la création du fascicule « Section commune » de l'Équipement. Ont été, en effet, transférés à ce fascicule les chapitres « Équipement des services de l'Inscription maritime » (pour partie) et « Recherche scientifique et technique ».

Les autres chapitres des dépenses en capital de la Marine marchande sont analysés ci-après.

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

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 3.960.000 F, en augmentation de 2.310.000 F par rapport à l'année précédente.

Les crédits de paiement s'élèvent à 4.440.000 F.

Ces dotations sont destinées à faire face à des travaux concernant la construction de l'école d'apprentissage de Marseille ainsi qu'à des dépenses d'équipement dans diverses écoles.

Navires de surveillance et de sauvetage (chap. 57-10).

Une autorisation de programme de 2.500.000 F et un crédit de paiement de 1.200.000 F sont prévus pour la construction d'une vedette de surveillance des pêches et de sauvetage de 27 mètres.

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

Comparés à 1966, les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés pour 1967 sont les suivants :

	1966	1967	DIFFERENCE
	(En milliers de francs.)		
Autorisations de programme.....	232.900	239.800	+ 6.900
Crédits de paiement :			
Services votés.....	107.961	160.051	+ 52.090
Opérations nouvelles.....	72.039	74.949	+ 2.910
Total	180.000	235.000	+ 55.000

Les dotations font apparaître une sensible augmentation des crédits de paiement, rendue nécessaire par l'importance du tonnage en voie d'achèvement.

Les autorisations nouvelles prévues pour 1967 se décomposent comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En milliers de francs.)	
Grands navires, tranche 1967.....	147.800	29.560
Petits navires, tranche 1967.....	21.000	10.500
Revisions, tranches 1964-1965-1966.....	63.500	27.389
Taxe locale.....	7.500	7.500
Total	239.800	74.949

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

Cette prime, qui, jusqu'à présent, était financée au moyen de crédits inscrits au titre des dépenses ordinaires, sera, comme nous l'avons indiqué plus haut, imputée à partir de 1967 sur les dotations en capital.

Sont prévus à cet effet une autorisation de programme de 13.500.000 F et un crédit de paiement de 13 millions de francs.

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

Rappelons que ces crédits sont destinés au versement de subventions en capital pour la modernisation des techniques de pêche, l'adaptation de la flotte de pêche et l'amélioration des structures économiques de la pêche et des industries annexes et l'extension du plan de relance aux Départements d'Outre-Mer dans le cadre du V^e Plan.

A l'occasion du débat devant l'Assemblée Nationale, en seconde délibération, le Gouvernement a déposé un amendement majorant les dotations afférentes à ce chapitre de 5.220.000 F pour les autorisations de programme et de 4.970.000 F pour les crédits de paiement.

Votre Commission des Finances qui s'était associée aux pressantes démarches faites à ce sujet exprime sa satisfaction d'une décision qui, si elle n'atteint pas entièrement le niveau souhaité, témoigne d'un réel effort en faveur de l'industrie des pêches maritimes.

Compte tenu de cet amendement les autorisations de programme demandées s'élèvent à 8.720.000 F, en augmentation de 5.870.000 F par rapport à 1966 et les crédits de paiement à 5.370.000 F.

Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage (chap. 66-00).

Les autorisations de programme prévues sont de 700.000 F et les crédits de paiement de 250.000 F.

Ce chapitre est destiné au versement de subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage pour la réalisation du programme de renouvellement et de modernisation du réseau de sauvetage.

*
*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le projet de budget de la Marine marchande pour 1967.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 48.

Aide au cabotage.

Texte. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1967 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955, relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage.

Commentaires. — Cet article fixe pour l'année 1967 les dispositions relatives à l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. Votre Commission des Finances vous en propose l'adoption, sous réserve des observations qui ont été présentées ci-dessus à propos du chapitre 45-02 du budget de la Marine marchande.

Article 49.

Aide à la construction navale.

Texte. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 49 de la loi n° 64-1279 du 23 décembre 1964 sont ainsi modifiées et complétées :

1967	239.800.000 F.
1968	83.000.000 F.
1969	74.000.000 F.

Commentaires. — Cet article fixe, pour chacune des trois années 1967, 1968 et 1969, les autorisations de programme qui seront ouvertes au titre de l'aide à la construction navale. Il est toutefois spécifié que les autorisations prévues pour les années 1968 et 1969 ne constituent que des acomptes, les dotations définitives devant être fixées par les lois de finances relatives à ces deux années. Votre Commission des Finances vous en propose l'adoption.