

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 1^{er} décembre 1959.

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 1960, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ, PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, EN PREMIÈRE LECTURE, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 29

MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Roger LACHÈVRE

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Hector Peschaud, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Fernand Auberger, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, Fernand Malé, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Eugène Motte, Guy Petit, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 300, 328 (annexe 27), 339 (Tome II, annexe XIX) et in-8° 68.

Sénat : 65 (1959-1960).

Mesdames, Messieurs,

Les autorisations de dépenses ouvertes pour 1960 au titre du budget de la Marine marchande (section III du budget des Travaux publics et Transports) s'élèvent à..... 536.029.826 NF
alors qu'elles atteignaient en 1959..... 498.238.540 NF.

L'augmentation d'une année à l'autre est
ainsi de 37.791.286 NF.

Cette augmentation est imputable pour 39.720.286 NF aux dépenses ordinaires, alors que les crédits de paiement afférents aux dépenses en capital subissent une diminution de 1.929.000 NF.

Quant aux autorisations de programme, elles reçoivent 294.430.000 NF, soit 4.430.000 NF de plus qu'en 1959.

Les différences par catégorie et par titre, entre les crédits ouverts en 1959 et 1960 sont retracées dans les deux tableaux des pages suivantes.

Nous examinerons en détail ces crédits dans la deuxième partie du rapport après avoir exposé, dans une première partie, les grands problèmes actuels de la Marine marchande française.

Nomenclature par titre et par partie des crédits prévus pour 1960.

I. — Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1959.	SERVICES votés.	CREDITS prévus pour 1960.	DIFFERENCES entre 1959 et 1960.
	(En nouveaux francs.)			
CREDITS				
TITRE III. — Moyens des services.				
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité	16.593.550	17.371.210	17.457.936	+ 864.386
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	2.451.330	2.481.855	2.506.843	+ 55.513
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	3.217.800	3.157.824	3.493.158	+ 275.358
5 ^e partie. — Travaux d'entretien	701.960	701.960	781.960	+ 80.000
6 ^e partie. — Subventions de fonctionne- ment	553.500	613.500	643.500	+ 90.000
7 ^e partie. — Dépenses diverses	76.510	80.360	80.360	+ 3.850
Totaux pour le Titre III.....	23.594.650	24.406.709	24.963.757	+ 1.369.107
TITRE IV. — Interventions publiques.				
1 ^{re} partie. — Interventions publiques et administratives	1.066.500	1.230.000	1.855.000	+ 788.500
2 ^e partie. — Action internationale	160.540	188.640	205.815	+ 45.275
3 ^e partie. — Action éducative et culturelle.	2.878.360	2.974.030	3.202.647	+ 324.287
4 ^e partie. — Action économique. — Encou- ragements et interventions.....	199.000	161.000	161.000	— 38.000
5 ^e partie. — Action économique. — Sub- ventions aux entreprises d'intérêt natio- nal :				
Chapitre 45-01. — Exploitation des ser- vices maritimes d'intérêt général...	56.800.000	73.000.000	73.000.000	+ 16.200.000
Chapitre 45-02. — Aide en faveur de l'armement au cabotage.....	1.600.000	1.600.000	1.600.000	»
6 ^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité	139.490	139.490	140.607	+ 1.117
7 ^e partie. — Action sociale. — Prévoyance :				
Chapitre 47-31. — Subvention à l'Eta- blissement National des Invalides de la Marine	158.300.000	167.800.000	179.330.000	+ 21.030.000
Totaux pour le Titre IV.....	221.143.890	247.093.160	259.495.069	+ 38.351.179
Totaux pour les dépenses ordinaires...	244.738.540	271.499.869	284.458.826	+ 39.720.286

II. — Dépenses en capital.

	CREDITS votés pour 1959.	SERVICES votés.	CREDITS prévus pour 1960.	DIFFERENCES entre 1959 et 1960.
(En nouveaux francs.)				
CREDITS DE PAIEMENTS				
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.				
6 ^e partie. — Equipement culturel et social.	3.250.000	7.130.000	9.250.000	+ 6.000.000
7 ^e partie. — Equipement administratif et divers	4.150.000	1.000.000	2.180.000	— 1.970.000
Totaux pour le titre V.....	7.400.000	8.130.000	11.430.000	+ 4.030.000
TITRE VI. — Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — A. Subventions et participations.				
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications (Chapitre 63-00. — Aide à la construction navale).....	235.000.000	101.777.000	235.000.000	»
6 ^e partie. — Equipement culturel et social.	1.100.000	170.000	1.270.000	+ 170.000
Totaux pour le titre VI.....	236.100.000	101.947.000	236.270.000	+ 170.000
Totaux pour les titres V et VI.....	243.500.000	110.077.000	247.700.000	+ 4.200.000
TITRE VII. — Réparations des dommages de guerre.				
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications	10.000.000	3.871.000	3.871.000	— 6.129.000
Totaux pour les dépenses en capital (crédits de paiements).....	253.500.000	113.948.000	251.571.000	— 1.929.000
AUTORISATIONS DE PROGRAMME				
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.				
6 ^e partie. — Equipement culturel et social.	5.030.000	»	8.220.000	+ 3.190.000
7 ^e partie. — Equipements administratifs et divers	1.700.000	»	2.810.000	+ 1.110.000
Totaux pour le titre V.....	6.730.000	»	11.030.000	+ 4.300.000
TITRE VI. — Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. — A. Subventions et participations.				
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications (Chapitre 63-00. — Aide à la construction navale).....	282.000.000	»	282.000.000	»
6 ^e partie. — Equipement culturel et social.	1.270.000	»	1.400.000	+ 130.000
Totaux pour le titre VI.....	283.270.000	»	283.400.000	+ 130.000
Totaux pour les titres V et VI.....	290.000.000	»	294.430.000	+ 4.430.000
TITRE VII. — Réparations des dommages de guerre.				
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications	»	»	»	»
Totaux pour les dépenses en capital (autorisations de programme).....	290.000.000	»	294.430.000	+ 4.430.000

I. — LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

Transports maritimes, constructions navales, pêches maritimes sont les objectifs principaux d'un budget qui consacre 93 % de ses ressources à trois chapitres de subventions.

La flotte de commerce française occupe la neuvième place dans le monde, après la Hollande dont l'effort maritime est prodigieux, après l'Italie, après le Japon, après la Norvège, après Panama et loin derrière le Libéria dont la capitale n'a jamais aperçu la fumée d'un des innombrables navires nouveau-nés qui constituent aujourd'hui la troisième flotte mondiale, à l'abri fiscal d'un pavillon de complaisance derrière lequel ont trouvé refuge d'énormes capitaux grecs, américains... et autres.

Si le tonnage à flot des Etats-Unis reste le plus important, la mise en réserve de 14 millions de tonneaux laisse la première place active à la Grande-Bretagne. Il est toutefois significatif de souligner que le tonnage britannique, qui représentait en 1914 39 % du tonnage mondial, n'en représente plus que 17 % en 1958. Peu à peu, la Grande-Bretagne perd sa suprématie maritime.

A. — La flotte de commerce française.

En 1939, notre pays disposait de 2.734.000 tonneaux de jauge brute. Sévèrement touchée par la guerre, cette flotte ne comptait plus que 800.000 tonneaux en 1946. Sa reconstruction fut entreprise dans un dur effort qui, dès la fin de 1950, ramenait le tonnage disponible à un chiffre égal à celui de 1939.

Cet effort s'est poursuivi depuis, dans des perspectives d'expansion où les Pouvoirs Publics (Commission du Plan) ont joué un très grand rôle, pour aboutir à fin 1959 à une flotte totalement

différente dans sa conception de celle de 1939. Le tableau ci-après en donne la comparaison.

NAVIRES A FLOT	1939	1959
Paquebots	1.166.000 Tx	608.000 Tx
Cargos	1.245.000 Tx	2.084.000 Tx
Pétroliers	323.000 Tx	1.681.000 Tx
Total	2.734.000 Tx	4.373.000 Tx

Ces chiffres sont aujourd'hui acquis. Mais l'effort d'expansion auquel l'armement a répondu dans les perspectives qui lui ont été présentées n'est pas terminé.

1.127.000 tonnaux de navires restent en commande ou sont déjà sur cale et il apparaît utile de faire suivre le tableau ci-dessus de ce que sera la flotte de commerce française à l'achèvement des contrats en cours, c'est-à-dire fin 1963, *si ce programme est mené à bonne fin.*

NAVIRES A FLOT	1939	1962
Paquebots	1.166.000 Tx	672.000 Tx
Cargos	1.245.000 Tx	2.434.000 Tx
Pétroliers	323.000 Tx	2.461.000 Tx
Total	2.734.000 Tx	5.567.000 Tx

Ce total sera seulement corrigé du retrait des navires hors d'âge. Or, au 1^{er} octobre 1959, les navires de charge dépassant 20 années ne totalisent que 124.000 tonneaux, et les paquebots 141.000 tonneaux ; la France sera donc, dans tous les cas, en possession d'un tonnage jamais atteint.

Une analyse sommaire du trafic maritime répondra sans doute aux questions que nos collègues pourront se poser sur l'avenir d'une telle flotte, et sur les conditions dans lesquelles elle a été conçue. Il ne suffit pas de construire des navires, il faut les exploiter dans des conditions où le marché français est inséparable du marché international.

La flotte pétrolière.

L'effort le plus spectaculaire a été entrepris pour les navires citernes dont le tonnage construit atteindra en 1963 près de 8 fois ce qu'il était en France en 1939. Aux armements traditionnels se sont joints, chez nous comme ailleurs, les trusts pétroliers. Les panonceaux internationaux familiers aux automobilistes se rencontrent sur mer comme sur les routes de France. L'orientation donnée par la Direction des Constructions navales de la Marine marchande a été, de son côté, si vigoureuse qu'elle s'est étendue jusqu'aux Compagnies d'économie mixte dont l'Etat est le principal actionnaire.

L'erreur d'appréciation est d'abord internationale. Le marché mondial des frets pétroliers subit une crise sans précédent ; *le nombre exagéré des commandes aux chantiers a provoqué l'arrivée dans le monde d'un tonnage excessif de bateaux neufs et déterminé une rupture d'équilibre dont les conséquences sont l'effondrement des cours et le désarmement, au 11 octobre, de 474 navires citernes, représentant plus de huit millions de tonneaux.* Comme votre rapporteur spécial, un certain nombre de nos collègues ont eu l'occasion de voir des navires récemment construits à Saint-Nazaire pour le compte de M. Onassis, se balancer côte à côte au bout d'une chaîne dans le port de Rotterdam.

Sur le plan de la flotte française, l'erreur s'aggravait à une époque, récente cependant, où le Sahara n'avait pas encore ouvert les perspectives qui s'offrent aujourd'hui.

Il suffit, pour s'en rendre compte, de se reporter à une séance tenue le 19 décembre 1956 par le Conseil supérieur de la Marine marchande qui, pour émettre un avis, avait sollicité un exposé complet du Directeur des carburants au Ministère du Commerce et de l'Industrie.

« Les besoins d'importation, avait dit ce haut fonctionnaire, seront de l'ordre de 39 millions de tonnes en 1961 et de 44 ou 45 millions en 1963. On pourrait, sur ce total, prévoir 5 millions de tonnes du Sahara et un million de tonnes du Gabon. »

C'est ainsi que le Conseil supérieur de la Marine marchande donna son accord à un programme de doublement de la portée en lourd de la flotte pétrolière française pour faire face à l'accroisse-

ment des importations prévues et que des armateurs, parmi les plus avertis, n'hésitèrent pas à s'écarter de leurs activités traditionnelles pour s'engager dans le transport maritime pétrolier. Qui oserait reprocher, à qui que ce soit, de pareils pronostics, émis dans l'ignorance de ce que serait le gaz de Lacq qui, dès 1961, couvrira l'équivalent de 5 millions de tonnes de fuel, et de la production des puits du bassin saharien, dont l'apport massif permet aujourd'hui de chiffrer à 32 millions de tonnes la part de la zone franc dans notre approvisionnement pétrolier à partir de 1963 ?

Le raccourcissement général des itinéraires, pétrole saharien et sans doute bientôt pétrole de Libye, bouleverse tous les plans prévus. Le programme d'importation jusqu'à 80 % du besoin de pétrole brut à partir de la production française, avec chargements à Bougie et ultérieurement à la Skhirra, dans le Golfe de Gabès, fera apparaître un excédent grandissant de pétroliers français.

Le même navire, transportant annuellement 300.000 tonnes de brut sur l'itinéraire Golfe Persique—Lavéra, pourra transporter 1.700.000 tonnes.

Du Golfe Persique sur le Havre ou Dunkerque, la capacité annuelle passera de 250 à 750.000 tonnes.

Cela veut dire que si le tiers au moins des navires citernes français ne trouvent pas à s'employer sur le marché mondial, ce qui est présentement exclu en raison de la dégradation de ce marché et d'un coût d'exploitation les rendant non compétitifs, une flotte représentant environ 150 milliards d'investissements loin d'être amortis sera désarmée avec des conséquences économiques et sociales dont le Parlement et le Gouvernement doivent se préoccuper.

Les paquebots.

En 1958, 2.134.362 passagers ont emprunté les lignes maritimes sous pavillon français. Ces chiffres représentent 54 % du nombre total des voyageurs embarqués ou débarqués dans un port français.

Sur la Grande-Bretagne le nombre des passagers, en progression constante, a encore augmenté de 166.000 unités. Le pavillon français a bénéficié de cette augmentation : 658.000 passagers, contre 590.000 en 1957, ont utilisé ses paquebots. La mise en service du « car ferry » *Compiègne* a contribué à cet accroissement. Les pers-

pectives restent largement ouvertes, puisque le nombre total des passagers maritimes, malgré de nombreuses lignes aériennes, s'élève à 2.472.000.

A l'inverse, c'est sur l'Afrique du Nord que le nombre de passagers maritimes a enregistré la plus grande diminution : 266.000 unités de moins qu'en 1957. Cette diminution trouve, en partie, son origine dans la concurrence de l'aviation, mais on peut, semble-t-il, l'imputer également aux événements politiques du mois de mai 1958, sans préjudice des incidences d'une certaine limitation des relèves militaires et de la part réservée aux deux navires affrétés comme transports de troupe pour la Défense nationale (*Athos* et *Maréchal-Joffre*). La perte de trafic sur le Maroc est également très sensible.

Sur l'Amérique du Nord et les Antilles, il est intéressant de comparer deux chiffres du trafic atteint par des moyens totalement différents.

	EN 1938	EN 1958
<i>Sur New-York :</i>		
Unités en service.....	6	3
Passagers transportés.....	65.859	67.201
Coefficient de remplissage.....	43,6 %	64,55 %
<i>Sur les Antilles :</i>		
Unités en service.....	8	2
Passagers transportés.....	30.300	32.282
Coefficient de remplissage.....	63 %	81,37 %

Sur l'Amérique du Sud, le trafic a continué de s'affaiblir, si l'on considère les chiffres au départ des ports français du Nord et du Midi. Par contre, le nombre total des passagers transportés par navires français au départ ou à destination des ports européens a légèrement augmenté, passant de 25.000 à 27.000.

Sur la côte occidentale d'Afrique l'augmentation des échanges a surtout bénéficié à l'avion. Le trafic des passagers maritimes a été stationnaire : 53.000 unités comme en 1957.

Enfin, sur l'Extrême-Orient et le Proche-Orient, la baisse des dernières années s'est accentuée. 6.700 passagers seulement ont été

enregistrés en 1958 à destination ou en provenance de l'Extrême-Orient, la presque totalité, il est vrai, sur des navires français. Sur le Proche-Orient, le nombre des passagers maritimes a diminué de 18.000 unités : quelques milliers ont utilisé le pavillon français, mais il s'agit là de transports occasionnels, ce secteur n'étant plus desservi régulièrement par nos paquebots.

Les lignes contractuelles, Messageries Maritimes et Compagnie Transatlantique, font l'objet d'un chapitre spécial du budget de la Marine Marchande, et aussi de nombreuses controverses, renouvelées chaque année, à propos de ce chapitre.

Votre Commission des finances se propose d'examiner et de communiquer au Sénat, dans un rapport spécial, les éléments d'appréciation sur un trafic atteint par des événements d'ordre politique dont les répercussions ne resteront certainement pas limitées aux lignes contractuelles orientales.

Des lignes libres, en particulier les lignes de la Côte occidentale d'Afrique, sont ou seront touchées dans la très importante clientèle, militaires ou fonctionnaires, qui assurait à ces lignes un coefficient de remplissage préférable sans doute à une subvention, mais qui n'en trouvait pas moins sa source dans le budget de l'Etat.

D'autres problèmes se posent. En particulier sur la desserte du Pacifique. Mais le plus important, et le plus immédiat, est incontestablement dans le risque de disparition de la ligne bientôt centenaire qui relie la France et le bassin méditerranéen aux grandes nations de l'Amérique latine.

Cette ligne, qui est encore la première par le nombre des passagers transportés, malgré l'âpreté d'une concurrence puissamment aidée par un gouvernement qui a consacré l'an dernier 23 milliards de liras au soutien de ses liaisons maritimes, réclame un examen objectif qui ne doit pas être limité à son aspect économique et social, mais tenir le plus grand compte de l'intérêt de la France. Un récent discours de M. Malraux devant l'Assemblée Nationale l'a puissamment démontré.

Il serait profondément regrettable qu'après le *Pasteur*, conçu pour cette ligne et retiré de la flotte française dans les conditions que l'on sait, les deux grands paquebots *Bretagne* et *Provence* amènent à leur tour leur pavillon qui, au départ de Marseille, reste le vivant trait d'union entre notre Pays et l'Amérique latine.

La flotte de charge.

Aux cargos classiques, du long cours et du cabotage, aux navires bananiers, se sont ajoutés des bâtiments spécialement conçus pour le transport des produits pondéreux, minéraliers et charbonniers gros porteurs, dont la conception est étroitement liée aux hypothèses du troisième plan.

Au total 575 navires parmi lesquels figurent encore 61 Liberty-ships appartenant à l'Etat, dont 50 sont en service sous des contrats de location qui arriveront à terme en 1960.

Cette flotte est engagée pour une part importante sur des lignes régulières. Elle a pu assurer en 1958, dans une conjoncture cependant difficile 59,5 % des entrées de marchandises et 53,2 % des sorties. Une contraction importante dans le domaine du charbon a trouvé sa compensation dans une augmentation des transports de fonte, fer et acier, et également des matériaux de construction bruts. Le fait marquant de l'année aura été le développement spectaculaire du trafic de soufre en sortie de Bayonne. Ce trafic a porté sur 48.000 tonnes contre 355 en 1956, l'accroissement étant en liaison avec le développement de la production de Lacq.

Le « tramping » reste fermé au pavillon français, non compétitif pour les raisons déjà exposées à propos des transports pétroliers. On peut déplorer que certains armateurs français, ayant à choisir entre leur maintien ou leur disparition de trafics gagnés parfois après de longues années d'effort, n'aient pas eu d'autres ressources pour se maintenir que d'affréter des navires étrangers. Il faut espérer qu'une plus juste compréhension des Pouvoirs publics sur les conditions d'exploitation de la flotte française permettra un jour à ces armateurs de remettre en ligne des navires français, ce qu'ils désirent certainement.

A ce propos, votre Commission des finances veut dès maintenant attirer l'attention du Gouvernement sur les retraits d'exploitation des Liberty-ships qui lui appartiennent.

Trois de ces navires viennent d'être vendus à des pavillons libanais et libérien. Désarmés avec 39 hommes d'équipage, ils ont appareillé avec l'effectif prévu pour leur nouvelle exploitation, soit 29 hommes, et seront demain des concurrents supplémentaires et redoutables dans les conditions où ils seront exploités.

Les Liberty-ships sont des navires largement amortis. Entre leur mise à la ferraille et leur vente dans ces conditions existe une différence qui n'excède pas 20 millions de francs actuels. C'est un sacrifice qu'il faudrait savoir faire, dans l'intérêt bien compris de notre flotte.

Effectifs.

Compte tenu des agents du Service général à bord, les effectifs embarqués à bord des navires de commerce dépassent légèrement le chiffre de 40.000 hommes.

B. — La pêche maritime.

Production.

Les statistiques tenues par le Comité central des Pêches maritimes, qui sont les plus précises en la matière, donnent, pour l'année 1958, les chiffres suivants :

V A R I E T E S	T O N N A G E
Poissons de mer.....	400.830 tonnes.
Crustacés	13.917 —
Coquillages	16.670 —
Algues marines.....	11.305 —
Conchyliculture :	
Huitres	70.000 —
Moules	18.000 —
	530.722 tonnes.

Observation doit être faite que la pêche de la morue salée est comptée pour 56.500 tonnes, mais si l'on convertit ce chiffre en tonnage frais pour homogénéiser la statistique, il faut admettre 168.000 tonnes.

La production totale de poissons de mer est alors de 498.000 tonnes, dont seulement 10.600 tonnes pour le littoral méditerranéen.

Il semble que, pour l'année 1959, les résultats globaux seront sensiblement les mêmes.

Un danger sérieux menace la production française, avec l'extension revendiquée des eaux territoriales de certains pays, le Canada et l'Islande. Or, la fixation des eaux territoriales à 12 milles serait très préjudiciable à nos pêches, les deux tiers de la production de la morue salée provenant de Terre-Neuve et du Groënland. Les eaux avoisinant l'Irlande sont très poissonneuses également.

Il faut souhaiter qu'un accord intervienne à Genève en 1960 à l'occasion d'une conférence qui doit aborder ce problème épineux. Il est nécessaire également que le Gouvernement attache la plus grande importance aux décisions qui pourraient modifier les zones exploitées sur les côtes d'Afrique.

Flotte.

Un renouvellement important de la flotte a été fait ces dernières années. Le dépeuplement des fonds de pêche oblige à pêcher de plus en plus loin et à des profondeurs sans cesse croissantes. Il faut donc des bateaux à grand rayon d'action ayant une puissance de traction plus forte et une assiette leur permettant de travailler dans des mers souvent agitées.

Les installations frigorifiques à bord se développent. C'est ainsi que les clipper-thoniers congélateurs détrônent les bateaux n'ayant pas de cales réfrigérées aptes aux campagnes de pêche des mers tropicales.

Il y a donc un effort d'investissement important qui ne peut être assuré que par des amortissements rapides, faute de crédits bon marché. Les bonifications d'intérêt accordées à la pêche industrielle sont très faibles et les crédits à moyen terme empêchent le développement d'une flotte de pêche à grand rendement.

Le marché du poisson offre d'immenses possibilités de développement en France, où la consommation annuelle par tête d'habitant est ridiculement faible.

Votre Commission des finances souhaite que les observations présentées à ce sujet par notre collègue M. Yvon, rapporteur pour avis de la Commission de la production industrielle, soient entendues par le Gouvernement.

Elle a retenu un aspect particulier du problème qui est celui des échanges entre la France, la Tunisie, le Maroc et les Etats de la Communauté.

La France a signé, le 5 septembre 1959, avec la Tunisie une Convention aux termes de laquelle les produits de pêche tunisiens entrent en franchise de droits alors que les produits d'origine française paient de 30 à 40 % à leur entrée en Tunisie. Il est facile d'imaginer que le Maroc va se prévaloir de cette Convention.

Dans ces conditions, quel peut être l'avenir des pêches de la sardine et du thon en France ?

Au surplus certaines opérations récentes montrent qu'aussi bien à Dakar qu'à Tunis les autorités locales ne font aucune difficulté pour laisser des produits de pêche étrangère acquérir la nationalité du port de débarquement alors qu'en fait ces marchandises ne font que transiter.

Si la même absence de contrôle d'origine doit présider aussi bien sur les marchandises en provenance du Marché Commun que celles venant des territoires d'Afrique, l'industrie française de la pêche sera rapidement submergée par la concurrence des pays scandinaves et du Japon.

Distribution.

Le problème de la distribution est à l'ordre du jour. En ce qui concerne la pêche, il y a un effort d'équipement important à faire. Cet effort comporte à la fois des problèmes de regroupement et de financement.

Des solutions ont été indiquées à l'occasion des II^e et III^e Plans de Modernisation et d'Equipement : elles sont restées sans suite.

Récemment des coopératives de Crédit Maritime Mutuel viennent de recevoir 50 millions pour l'organisation d'un circuit court.

Les armateurs et les mareyeurs qui ne peuvent faire partie du Crédit Maritime Mutuel pourront-ils avoir des facilités de crédit équivalentes, pour moderniser l'appareil de la distribution ? La question est posée.

C. — La Construction navale française.

La Construction navale mondiale traverse une crise extrêmement aiguë due, à la fois, à la surabondance des moyens de production et à l'arrêt quasi-total de commandes nouvelles.

L'arrêt des commandes est passager mais la surabondance des moyens de production subsistera et, en ce qui concerne la France, il paraît impensable que dans les prochaines années à venir tous les chantiers de construction navale puissent assurer le plein emploi de tout leur personnel rien qu'avec des commandes de navires.

Il faut donc repenser la structure de la Construction navale française ; et les solutions que l'on peut envisager sont toutes commandées par l'option politique suivante : *la France entend-elle conserver une Marine marchande française pour assurer librement et en toute souveraineté ses échanges extérieurs ?*

Si la réponse est affirmative, il en découle que pour maintenir une Marine marchande nationale il faut une industrie nationale de la Construction navale.

Le but que le Gouvernement doit s'assigner apparaît alors très clairement :

— *à la fin de la crise, la France doit disposer d'une Construction navale vivante et compétitive.*

Mais, dans les prochaines années à venir, c'est-à-dire tant que la mise en place des dispositions du traité de Rome n'aura pas assuré la complète égalité des prix à l'intérieur du Marché commun, le Gouvernement français sera sollicité de continuer à combler la différence entre les prix français et les prix étrangers, différence due au régime protectionniste général français, et ceci si l'on continue à penser qu'il n'est d'autre moyen pour un armement français de lutter à égalité avec ses concurrents étrangers qu'en achetant ses navires au meilleur prix étranger.

Cela justifie l'intervention du Gouvernement dans les voies et moyens nécessaires à l'application du principe rappelé ci-dessus de la conservation d'une Construction navale vivante et compétitive.

Les Chantiers français ne pouvant tous être totalement alimentés rien qu'avec la construction de nouveaux navires, on peut envisager, soit de les maintenir tous dans une activité réduite, en espérant un prochain rétablissement du marché, soit, au contraire, de concentrer les commandes sur quelques-uns et de réduire l'activité de construction navale des autres. Cette seconde résolution paraît la plus raisonnable si l'on est bien convaincu qu'il existe à ce jour une surabondance de moyens de production que les progrès de la productivité ne feront qu'accroître. Mais elle pose le problème d'utilisation de la main-d'œuvre et de la conservation du patrimoine industriel. On ne peut espérer le résoudre que par la reconversion.

Il serait illusoire de chercher à reconvertir les Chantiers de construction navale dans des branches d'activité qui sont déjà largement exploitées par d'autres professions. Pour réussir, la reconversion doit être recherchée dans les directions suivantes :

- a) Marchés nouveaux ;
- b) Techniques en expansion ;
- c) Techniques nouvelles ;
- d) Décentralisation.

Si, en effet, les professions qui ne sont pas menacées de récession immédiate cherchent toutes à élargir leur champ d'activité dans les quatre directions qui viennent d'être énoncées, on peut admettre qu'un régime préférentiel soit accordé aux Chantiers de construction navale pour leur exploitation puisque, aussi bien, il s'agit d'activités nouvelles qui n'enlèvent donc rien aux entreprises déjà en place.

Les directions c) et d) paraissent spécialement intéressantes. Pour la première, l'ouverture du Marché commun semble en effet inquiéter certains industriels américains qui envisageraient favorablement d'exploiter leurs procédés dans cette Europe de demain, et la France paraît avoir vocation particulière pour les accueillir.

La direction d) n'a pas besoin d'être développée. La capacité professionnelle des ouvriers de construction navale est telle que la société qui voudrait venir dans un chantier pour s'y « décentraliser » pourrait généralement le faire, sans que cela pose des problèmes sociaux difficiles.

*

* *

Il s'agit cependant là de problèmes d'avenir, et la crise est déjà là. La reconversion d'un chantier est une opération de longue haleine ; il faut ménager une période de transition et éviter la rupture brusque d'activité par manque de commandes.

Or, la Marine militaire n'a plus aucune commande pour l'industrie privée, et le programme de renouvellement de l'Armement français est très réduit. Il existe cependant, dans le monde, un tonnage important de navires anciens et certains pays étrangers ont émis l'idée de les ferrailer. Cette idée a d'ailleurs été reprise récemment par certains armateurs français qui s'inquiètent de la concurrence anormale faite, sur les lignes de tramping, par ces vieux navires.

Un liberty se vend aujourd'hui aux environs de 60 millions à des Armements libanais, libériens ou autres qui les exploitent dans des conditions très différentes des normes françaises, et supportent, de ce fait, des tarifs extrêmement bas qui accentuent l'effondrement des frêts.

Ces mêmes navires pourraient être vendus à la ferraille aux environs de 40 millions de francs actuels, c'est-à-dire une perte de 20 millions de francs actuels sur l'opération précédente. Or, le Gouvernement français possède 61 navires de ce type. Si donc il décidait de les retirer de la circulation pour les ferrailer, il perdrait, par rapport à une opération de vente pour exploitation, un peu plus d'un milliard de francs actuels, ce qui n'atteint pas le prix d'un cargo moyen. A ce prix, un assainissement de l'Armement français et de la Construction navale française serait bien bon marché !

Il va sans dire qu'une opération de cette nature ne porterait ses fruits que si elle était généralisée. Mais en outre, la vente à la ferraille de vieux liberty ships ne suffirait pas à procurer les fonds nécessaires à l'achat de navires neufs. L'opération devrait donc se compléter d'un système de crédit à long terme à l'Armement permettant, aux armateurs français, d'étaler les charges de rachat de navires neufs et, éventuellement, de dispositions fiscales allégeant les charges de leur exploitation. Il est cependant hors de doute que le maintien en activité, dans des conditions d'exploitation souvent difficiles à contrôler, de vieux liberty ships contribue, pour une bonne part, à l'arrêt des commandes nouvelles dans le monde. La France pourrait prendre l'initiative de l'opération

d'assainissement indispensable et les quelques commandes de remplacement qui en résulteraient faciliteraient, sans aucune doute, la transition nécessaire à la reconversion des Chantiers.

*
* *

Mais toute solution à la crise actuelle dépend d'abord de l'option politique rappelée au début de cette note. Le Gouvernement doit trouver les motifs de son choix dans les trois rapports qu'il vient de faire établir et qui sont connus sous le nom de :

- Rapport Merveilleux du Vignaux ;
- Rapport Bizot ;
- Rapport Poirier.

Il doit y trouver une étude de la structure actuelle de la construction navale française au triple point de vue financier, économique et social.

Il a demandé la collaboration de la profession. Il paraît bien évident qu'il faut, d'abord, qu'il fasse connaître ses conclusions — s'il en a — ou, qu'alors, et à tout le moins, il communique les rapports à la profession.

Celle-ci aurait d'ailleurs tort d'imaginer que ce qu'elle ignore est connu du Parlement. Une collaboration entre les uns et les autres postulant un échange loyal des dossiers, il faut espérer que cette observation sera entendue. Le Parlement y attache d'autant plus d'importance qu'il n'a jamais refusé aux gouvernements qui se sont succédé les crédits réclamés dans les lois de programme qui lui furent soumises.

D. — L'Établissement National des Invalides de la Marine (E. N. I. M.).

Son budget, pour 1960, dépasse 300.000.000 NF.

Le régime particulier de sécurité sociale des inscrits maritimes est géré par l'E. N. I. M., établissement à caractère public qui groupe deux organismes dépourvus de la personnalité morale : la Caisse de retraite des marins et la Caisse générale de prévoyance.

Administré par un Conseil supérieur dont le rôle purement consultatif groupe des représentants de l'Etat, des armateurs, des assurés et pensionnés, il constitue en fait un service étatisé intégré au Ministère de la Marine marchande.

Il trouve chaque année, dans le budget de l'Etat, les crédits destinés à couvrir la différence entre ses dépenses et les recettes qui proviennent de la contribution des armateurs et des marins sur un salaire forfaitaire de base, qui est modifié chaque fois qu'une différence de 5 points affecte les salaires réels payés aux équipages.

L'intervention du budget de l'Etat prend la forme d'une subvention complétée par un certain nombre de taxes prenant les aspects les plus divers, qui sont, de ce fait des taxes de sécurité sociale déguisées. L'ensemble couvre le déficit annuel de l'établissement.

Le Budget de la Marine marchande prévoit, dans ces conditions, une subvention de 17.933.000.000 francs actuels (179 millions 330.000 NF) pour 1960. La comparaison des déficits antérieurs s'établit comme suit :

Déficit de 1948	3.130 millions.
— 1953	11.307 millions.
— 1958	15.830 millions.
— 1960	17.933 millions.

A cette somme s'ajoutera le produit prévu par l'article 8 de la Loi de Finances dont l'estimation est de 880 millions de francs actuels. C'est donc, en fait, un déficit global de près de 19 milliards de francs actuels qu'il faut couvrir, portant ainsi la part de contribution de la collectivité nationale à environ 64 % pour le régime particulier de sécurité sociale des marins.

Les charges de l'E. N. I. M.

Le droit à pension est acquis lorsque se trouve remplie la double condition de 50 ans d'âge et de 25 années de navigation active ou de services valables pour la pension.

En ce qui concerne la pêche côtière, est considérée comme active une navigation exercée au moins un jour sur trois, sans interruption de plus de huit jours. En fait, elle est décomptée à partir d'embarquements ou de débarquements administratifs. Il existe 20 catégories de pensionnés, qui vont du simple matelot au capitaine de navire transatlantique.

On peut être également inscrit maritime et pensionné en élevant des huîtres, en pêchant des moules, en pêchant dans les étangs.

L'E. N. I. M. assure actuellement le règlement de 2.400.000 annuités de retraite, dont 800.000 relèvent de services militaires qui, n'ayant pas donné lieu à cotisation, justifient l'intervention de l'Etat. Le nombre de pensionnés est de 99.738 au 1^{er} octobre.

Les ressources de l'E. N. I. M.

Elles s'élèvent à 12 milliards de francs actuels dans les prévisions budgétaires. Inégalement réparties, elles seront analysées ici par grandes masses, en attendant que l'E. N. I. M. puisse donner une ventilation souvent réclamée, jamais obtenue.

Au 1^{er} janvier 1959, le nombre des inscrits maritimes immatriculés dans les ports de la Métropole et de l'Algérie s'élève, en chiffres ronds, à 130.000. Quarante mille d'entre eux sont embarqués dans la flotte de commerce.

L'E. N. I. M. tire des cotisations de ces 40.000 marins et de leurs armateurs, les deux tiers de ses ressources, à raison de cotisations fixées sur un salaire de base dont il semble utile de suivre l'évolution dans les deux dernières années.

Ce salaire forfaitaire, fixé en 1956 à 24.960 francs pour un matelot et à 112.200 francs pour un officier, était taxé à 9,75 % pour la part du marin et à 14,25 % pour celle de l'armateur.

Courant 1956, majoration de 25 % du salaire forfaitaire du matelot, majoration de 10 % pour l'officier.

1^{er} janvier 1957, la contribution de l'armateur est portée à 17,75 %.

1^{er} janvier 1958, nouvelle majoration de 18 % du salaire de base.

1^{er} janvier 1959, la contribution du marin est portée à 10,50 % de son salaire et celle de l'armateur à 19,75 %.

Ainsi perçue, la contribution de la flotte de commerce représente 8 milliards pour 40.000 hommes, soit une moyenne de 200.000 francs par an et par marin embarqué. Elle prend place dans un ensemble de charges sociales que le Gouvernement semble avoir renoncé à augmenter, étant donné qu'au 1^{er} janvier 1959, l'ensemble des charges sociales qui pèsent sur la flotte de commerce française

s'élèvent au chiffre record de 118 % des salaires de base et à 76,2 % des salaires réels, laissant loin derrière le chiffre généralement admis de 47 % pour l'ensemble des entreprises françaises.

Nous trouvons ensuite, dans des statistiques valables, 13.000 marins embarqués comme salariés, ou navigant « à la part » sur des bateaux de pêche de plus de 50 tonneaux et cotisant, marins et armateurs, sur les mêmes bases que la flotte de commerce.

Ces 13.000 marins ont apporté à l'E. N. I. M., en 1958, une somme d'environ 2 milliards de francs, mais ils ont supporté, en plus, la charge d'une taxe sur le gas-oil consommé à bord de leurs bateaux, pour un montant de 400 millions, ce qui représente au total une contribution de 2.400 millions soit, pour 13.000 hommes, une moyenne de 185.000 francs par an.

*
* *

10.400 millions de ressources étant ainsi identifiées, pour 53.000 cotisants, il reste à déterminer la part de chacun des 77.000 inscrits maritimes restants, qui pourront un jour se prévaloir soit d'une retraite complète, soit d'une retraite proportionnelle.

Le volume de cet apport étant seulement de 1.600 millions pour atteindre, selon ce qui précède, les 12 milliards dont la perception est annoncée, votre rapporteur doit déclarer qu'il est dans l'impossibilité de poursuivre son analyse, constatant seulement que si ce chiffre est rapproché du nombre des inscrits il dépassera à peine 20.000 francs ou 40.000 si l'on doit admettre que la moitié seulement de ces inscrits sont présentement actifs dans des secteurs de pêche côtière, dans l'industrie conchylicole, ou dans des services ouverts à la pension.

La comparaison annuelle est alors la suivante :

Pour 40.000 inscrits, flotte de commerce, par homme : 200.000 F.

Pour 13.000 inscrits, pêche fraîche ou salée, par homme : 185.000 F.

Pour 77.000 inscrits divers : de 20.000 à 40.000 F.

Une telle disparité trouve sa source dans une série d'exonérations. C'est ainsi, par exemple, que les navires de 35 tonneaux et au-dessous, c'est-à-dire pratiquement au niveau des vedettes sardinières et au-dessous, la cotisation de « l'armateur » n'est pas perçue.

Votre Rapporteur a tenté de rapprocher ces exonérations du produit des pêches du secteur ainsi exonéré.

Il croit pouvoir le chiffrer à plus de 40 milliards, dont près de 20 milliards d'huîtres, de moules, d'oursins, de coquillages divers et de crustacés.

Il n'appartient pas à votre Commission des Finances de rechercher les motifs de ces exonérations.

*
* *

Comme l'Assemblée Nationale, le Sénat estimera sans doute que les charges qui incombent à la collectivité nationale pour assurer le fonctionnement d'un régime particulier dont les traditions sont à la fois fort anciennes et fort respectables sont arrivées à un point de rupture qui menace l'existence même de l'Etablissement.

Une fois de plus, la Cour des Comptes est invitée par l'Assemblée Nationale à se pencher sur une situation qui ne fait qu'empirer depuis dix ans.

Ce n'est pas la promesse d'une mécanisation des services comptables, ni des considérations d'ordre général déjà fournies par cette Haute Juridiction, ni le rappel des recommandations qu'elle a déjà faites qui feront apparaître les complaisances et les faiblesses qui aboutissent à une telle situation.

C'est la raison pour laquelle votre Commission des Finances demandera par la voie d'un amendement à la loi de Finances, que soient bloquées provisoirement toutes mesures financières nouvelles, tant que ne sera pas dressé un inventaire des charges qui incombent à l'E. N. I. M. et des ressources qui lui sont affectées. Ce document étant nécessaire à un examen objectif de la situation de cet établissement.

II. — EXAMEN DES CREDITS

Comparés aux crédits ouverts par la Loi de finances pour 1959, les crédits proposés en 1960 pour la Marine marchande se présentent de la façon suivante :

Dépenses de fonctionnement.

DESIGNATION	1959 (Crédits votés.)	SERVICES votés.	AUTO- RISATIONS nouvelles.	TOTAL	DIFFERENCE
TITRE III. — Moyens des services	23.594.650	24.406.709	557.048	24.963.757	+ 1.369.107
TITRE IV. — Interventions publiques	221.143.890	247.093.160	12.401.909	259.495.069	+ 38.351.179
Totaux	244.738.540	271.499.869	12.958.957	284.458.826	+ 39.720.286

L'augmentation, apparemment sensible d'un budget à l'autre, résulte toutefois, ainsi qu'il ressort du tableau précédent, de la reconduction de mesures acquises, pour 26.761.329, les opérations nouvelles n'intervenant que pour 12.958.957.

On notera la part prépondérante des interventions publiques. En regard d'un montant de dépenses de fonctionnement de 25 millions NF environ, les subventions et aides diverses de l'Etat s'élèvent à 260 millions. La Marine marchande apparaît ainsi avec son véritable caractère : celui d'un élément essentiel de la structure économique auquel l'Etat ne peut se dispenser d'apporter son concours.

Le Titre IV, par la diversité des chapitres qu'il englobe, appelle des précisions complémentaires. C'est l'objet du tableau suivant, relatif aux variations de ses principaux postes.

TITRE IV	1959 (crédits votés.)	AUTO- RISATIONS nouvelles.	CREDITS 1960.	DIFFERENCE
(En nouveaux francs.)				
Apprentissage et enseignement maritime....	2.878.360	228.617	3.202.647	+ 324.287
Pêches maritimes.....	109.000	»	74.000	— 35.000
Compagnies de navigation	56.800.000	»	73.000.000	+ 16.200.000
Cabotage	1.600.000	»	1.600.000	»
Subvention E. N. I. M....	158.300.000	11.530.000	179.330.000	+ 21.030.000

Les subventions à l'Etablissement national des Invalides de la Marine et aux Compagnies de navigation représentent ainsi 75 % des dépenses afférentes au Titre IV.

Dépenses en capital.

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1959 (Loi de finances.)	1960	Diffé- rence.	1959 (Loi de finances.)	1960	Diffé- rence.
	(En milliers de NF.)					
<i>Investissements de l'Etat.</i>						
Enseignement maritime.	5.030	8.220	+ 3.190	3.250	9.250	+ 6.000
Inscription maritime...	1.700	2.810	+ 1.110	4.150	2.180	— 1.970
<i>Investissements exécutés avec le concours de l'Etat.</i>						
Aide à la construction navale	282.000	282.000	»	235.000	235.000	»
Société de sauvetage....	1.270	1.400	+ 130	1.100	1.270	+ 170
Dommages de guerre...	»	»	»	10.000	3.871	— 6.129
Totaux	290.000	294.430	+ 4.430	253.500	251.571	— 1.929

Ces crédits appellent les observations suivantes :

Enseignement maritime.

Dépenses de fonctionnement (chapitres 31-21, 31-22, 34-22, 36-21).

Dépenses en capital (chapitres 56-21 et 56-47).

JUSTIFICATION DES CREDITS DEMANDES POUR L'EXERCICE DE 1960

CHAPITRE	OPERATION	MONTANT		JUSTIFICATION
		Autorisation programme.	Crédit paiement.	
		Milliers de NF.		
56-21 Art. 1 Art. 2	E. N. M. M. Nantes	600 300	600 300	L'Ecole nationale de la marine marchande de Nantes ouverte le 1 ^{er} novembre 1959. L'autorisation nouvelle doit couvrir les révisions de prix des marchés, et l'achèvement des derniers travaux d'équipement.
56-47 Art. 1	E. N. M. M. Marseille	6,600	500	L'autorisation de programme permettra de couvrir les travaux de construction (estimation 1959). Les crédits de paiement couvriront les travaux préliminaires et les premiers acomptes, les marchés seront conclus en 1960.
56-47 Art. 1	E. N. M. M. Saint-Malo	150	150	L'école est ouverte en externat depuis octobre 1958, l'autorisation nouvelle couvre les révisions de prix.
56-47 Art. 1	E. A. M. Boulogne	150	150	Ouverture de l'école en octobre 1959, couverture des révisions de prix et des travaux supplémentaires.
56-47 Art. 2	E. A. M. Boulogne	150	150	Achat du matériel d'équipement, dernière tranche.
56-47 Art. 2	E. A. M. Audierne	200	200	Achat de l'équipement des ateliers et de l'internat.
56-47 Art. 2	E. A. M. Fort-de-France	20	20	Remboursement des frais de premier établissement de l'école de pêche et d'apprentissage maritime de Fort-de-France. La Marine marchande et les collectivités locales contribuent sous forme de subvention au frais de fonctionnement de cette école, seul établissement d'enseignement maritime dans le groupe Antilles-Guyane.

REALISATIONS EFFECTUEES DANS LE DOMAINE
DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

I. — *Constructions.*

A. — Ecoles terminées et date d'ouverture :

- E. A. M., Concarneau (septembre 1953).
- E. A. M., Etel (septembre 1954).
- E. N. M. M., Saint-Malo (octobre 1958).
- E. A. M., Boulogne (octobre 1959).
- E. N. M. M., Nantes (octobre 1959).

B. — Ecoles en construction avec état des travaux au
1^{er} octobre 1959 :

E. A. M., Audierne. — Terminée. Gros œuvre de l'externat et des ateliers, demi-gros œuvre de l'internat.

E. N. M. M., le Havre. — Terminée. Gros œuvre des ateliers, le reste au 1^{er} étage.

E. N. M. M., Paimpol. — Plan de masse terminée, plan des bâtiments en cours.

E. A. M., Bastia. — Marché de déblaiements et de fouilles signé, travaux de déblaiements commencés.

E. N. M. M., Marseille. — Premières études préalables à l'établissement du plan de masse.

E. A. M., Guilvinec. — Le marché gros œuvre est en cours de signature ; les travaux ont commencé le 1^{er} septembre.

II. — *Instruction.*

E. N. M. M.

1^o *Mise en place de la filière B :*

En octobre 1958, deux sections d'élèves chef de quart ont été ouvertes à Marseille et à Saint-Malo.

En octobre 1959, ont été ouvertes : une section de Lieutenant de la Marine Marchande et une section de Lieutenant de Grande Navigation à Saint-Malo, une section de Lieutenant de Grande Navigation à Marseille, une section d'élèves chef de quart au Havre.

2^o *Suppression de l'Ecole de Paris :*

a) Ont été supprimées : une section d'élèves long cours et une section élève mécanicien de la Marine Marchande à l'Ecole de Paris ; ces sections ont été reportées à Saint-Malo.

b) Suppression complète de l'école à compter d'août 1960.

Effectif :

L'effectif total des élèves peut être estimé à 1.729 alors que pendant l'année scolaire 1958-1959 1.626 élèves ont fréquenté les établissements.

PORTEE DE LA REFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

La réforme intervenue étant relativement récente, on ne peut encore, en mesurer la portée dans tous ses détails mais de grandes lignes peuvent en être dégagées quant au niveau scolaire et à l'origine géographique et sociale des élèves.

La majorité des élèves chefs de quart possèdent la première partie du baccalauréat — 70 % ont suivi les classes de seconde et de première des lycées et collèges. Cette filière leur offre une chance d'accéder au brevet de capitaine au long cours, possibilité inexistante avant la réforme.

D'autre part, on enregistre parmi les élèves chef de quart une plus grande proportion de jeunes gens issus des régions côtières et des milieux maritimes, que parmi ceux qui suivent la filière « A ». Cette constatation, qui demande à être renforcée dans les prochaines années, peut amener à conclure que la filière « B » est mieux adaptée aux possibilités et aux besoins des régions, dans lesquelles le recrutement maritime est traditionnellement riche.

Enfin en se référant aux résultats de la session de juin 1959 (les examens de la session d'octobre n'étant pas encore terminés), on peut constater qu'avec 67 % d'admissibles les élèves des sections « chef de quart » de cette première promotion ont obtenu des résultats semblables à ceux des autres sections.

Apprentissage Maritime.

Dépenses de fonctionnement (chap. 43-21).

Quatorze écoles d'apprentissage maritime fonctionneront cette année avec un effectif de 1.548 élèves (l'école de Bordeaux a été fermée).

En session normale, 348 élèves suivent les cours de pêche et 876 les cours de commerce.

Les sections de formation nautique fonctionnent à Etel et à Saint-Gilles pour le Pont et à Nantes pour la Machine, elles groupent 324 élèves dont 144 pour la Machine.

Ces sections de formation nautique dispensent un enseignement maritime aux jeunes gens titulaires du B. E. P. C. dont un certain nombre se destinent à la filière B. Elles se sont ouvertes le 16 novembre à Nantes, le 30 novembre à Etel et à Saint-Gilles, et se poursuivront jusqu'au mois d'avril 1960.

Institut des Pêches maritimes.

(Chapitre 36-01.)

Votre Commission ne peut que rendre hommage à la qualité des services rendus par les travaux de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes. Un jour viendra peut-être où le Gouvernement de la France prendra conscience de ce que pourrait représenter, sur le plan de la consommation nationale et sur celui des échanges, le marché du poisson.

L'épuisement de nos fonds côtiers devrait mettre en lumière la nécessité des recherches scientifiques et techniques si étroitement liées au développement souhaitable de la pêche industrielle. Toutes les grandes nations maritimes l'ont compris depuis longtemps... et la France y consacrera 530.000 NF en 1960, avec un effectif de chercheurs qui dépasse à peine celui de l'équipage d'un bateau sardinier.

Subventions aux services maritimes d'intérêt général.

(Chapitre 45-01.)

Le montant des crédits prévus ne subit pas de modifications par rapport aux services votés en 1959.

Il constitue une « provision » pour faire face aux obligations contractuelles qui résultent des conventions passées entre l'Etat et les Messageries maritimes d'une part, et la Compagnie générale transatlantique d'autre part, et des avenants qui engagent les deux parties jusqu'en 1961.

Votre Commission des Finances estime cependant qu'elle devra procéder à un examen du solde débiteur du compte spécial pour chacune des Compagnies, et à son rapprochement du cahier des charges et des avenants rédigés pour chacune d'elle pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt public.

Cet examen fera l'objet d'un rapport spécial.

Aide en faveur de l'armement au cabotage.

(Chapitre 45-02.)

Votre Commission souhaite que ce secteur particulier des transports maritimes retienne l'attention du Gouvernement.

Là encore, l'exploitation de ces petits navires est rendue difficile par une législation et par des charges d'exploitation qui rendent impossible le développement souhaitable de navires aptes à rendre les plus grands services, particulièrement dans les perspectives ouvertes par le Marché commun.

La France possède 121 caboteurs, la Hollande plus de 1.000, l'Allemagne un chiffre plus important encore.

L'important trafic du port maritime de Paris — à Gennevilliers — est à peu près uniquement assuré par des caboteurs étrangers, aptes à remonter la Seine. L'exemple est valable pour de nombreux ports français et il en coûte chaque année plusieurs milliards en devises.

Les mesures de conservation prises en 1955, et maintenues depuis au budget pour la même somme, sont insuffisantes ; il est souhaitable que ce crédit soit élargi et que les conditions d'exploitation soient corrigées.

Subvention à l'Établissement National des Invalides de la Marine.

(Chapitre 47-31.)

L'augmentation des crédits demandés pour couvrir le déficit est de 21.030.000 NF.

Cet ajustement étant insuffisant pour assurer l'équilibre du budget de l'Établissement, le Gouvernement avait proposé, comme en 1958 (article 8 de la loi de finances) la perception d'une taxe de 2 % sur les affrètements.

Celle-ci a été rejetée par l'Assemblée Nationale, mais remplacée par une majoration — limitée à 1960 — du droit de timbre sur les connaissements, dont il est attendu 880 millions de francs actuels.

Voici les tarifs successifs de ce droit de timbre, pour le même motif.

	EXPORTATION	IMPORTATION
	(En francs actuels.)	
1951.....	320	160
1954.....	720	360
Début 1957.....	860	430
Fin 1957.....	1.000	500
1958.....	1.100	550
1959.....	2.000	1.000
1960 (projet voté par l'Assemblée Nationale).....	3.500	1.750

Il est observé que 40 % du total des envois exportés par les ports français sont composés de lots dont la valeur n'atteint pas 350.000 francs et que pour ces envois, l'incidence du droit de timbre perçu pour le régime particulier de sécurité sociale des marins représentera au moins 1 % de la valeur de ces envois et dépassera le total des frais portuaires et des frais d'acheminement.

A l'importation, pour un lot courant de 3 tonnes le droit de timbre de 1.750 francs représentera presque 600 francs par tonne, soit 50 % des frais de débarquement et de réexpédition, alors que les marchandises expédiées ou importées par les ports étrangers concurrents, et notamment par les ports d'Anvers et de Rotterdam, déjà favorisés à bien des égards, ne supportent pas ces charges supplémentaires : il n'existe pas en effet de timbre de connaissement à l'étranger.

Cette surcharge n'est d'ailleurs pas la seule. La comparaison des taxes portuaires perçues sur les passagers, soit au profit du port lui-même, soit pour la caisse de retraite des marins, doit être exposée.

C'est ainsi par exemple qu'un passager de 1^{re} classe débarquant dans le port de Cannes doit verser 2.400 francs pour la retraite et seulement 617 francs pour le port lui-même.

Ce genre de taxe est irritant pour de nombreux passagers, particulièrement pour des passagers étrangers.

**Taxes perçues à l'occasion du débarquement de passagers
dans les ports français.**

ORIGINE	AU PROFIT de la caisse de retraite des marins.	AU PROFIT du Port. (Droits de quai.)
<i>Long cours</i>	Luxe 4.000	1.075
	1 ^{re} classe..... 2.400	617
	2 ^e classe..... 1.200	463
	3 ^e classe..... 800	232
	Emigrants ... 200	78
<i>Cabotage international :</i>		
Espagne, Iles britanniques, Belgique, Pays-Bas, Portugal, Italie, Malte, Gi- braltar.	Luxe 400	232
	1 ^{re} classe..... 400	115
	2 ^e classe..... 200	115
	3 ^e classe..... 100	39
	Emigrants ... 80	»
Iles anglo-normandes.....	Idem sauf :	
	2 ^e classe..... 100	»
Tunisie, Algérie.....	Luxe 600	232
	1 ^{re} classe..... 600	232
	2 ^e classe..... 300	115
	3 ^e classe..... 100	39
	Emigrants ... 80	»
Maroc *.....	Idem sauf :	
	Luxe 2.000	115
Autres pays.....	Luxe 2.000	538
	1 ^{re} classe..... 1.200	307
	2 ^e classe..... 600	232
	3 ^e classe..... 400	78
	Emigrants ... 200	»

Les chambres de commerce maritimes, responsables de la gestion de nos grands ports, ne cessent de mettre l'accent sur la nécessité d'une politique portuaire inséparable de l'avenir de notre flotte de commerce. Les avertissements lancés de Dunkerque, du Havre et de Marseille sont particulièrement significatifs et ne font qu'appuyer les observations présentées au début de ce rapport, et les raisons qui militent pour l'adoption de l'article 8 *bis* nouveau proposé par la Commission des finances.

Aide à la construction navale.

(Chapitre 63-00.)

Il peut paraître paradoxal que les crédits inscrits à ce chapitre soient en augmentation alors que la première partie de ce rapport évoque une crise qui fait l'objet de nombreux commentaires et dont notre Assemblée, sur une question orale posée par M. le Président Abel Durand, vient de connaître.

L'évolution des chiffres est liée à l'augmentation de la productivité des chantiers pour la livraison des commandes de navires enregistrées depuis 1957. Liée aux prix internationaux et liée aussi aux deux dévaluations qui dans la nuit du 10 août 1959 et dans celle du 30 décembre 1958 apportèrent la démonstration qu'en matière de construction navale, l'alignement sur les prix internationaux n'était pas à la portée de toutes les bourses.

C'est en raison de cette évolution, qui se retrouve dans l'article 29 de la loi de finances, que votre rapporteur pense devoir procéder à un rappel utile :

1) *Au début de l'exercice 1956*, la situation des autorisations de programme du chapitre 63-00 était la suivante au titre des divers exercices en cours et à venir (en millions de francs actuels) :

EXERCICES	1956	1957	1958
Décret n° 55-551 du 20 mai 1955.....	12.000	9.000	9.000

Dans le courant de cet exercice, ces dotations furent, compte tenu de l'importante masse des commandes nouvelles prises par les chantiers français, complétées ainsi qu'il suit par la loi du 4 août 1956 (en millions de francs actuels) :

EXERCICES	1956	1957	1958	1959	1960
Décret n° 55-551 du 20 mai 1955.....	12.000	9.000	9.000	»	»
Loi n° 56-780 du 4 août 1956.....	4.000	7.000	7.000	12.000	12.000
Total crédits ouverts.....	16.000	16.000	16.000	12.000	12.000

A la fin de l'année, la dotation de l'exercice 1957 fut, d'autre part, complétée par un crédit de 5.700 millions correspondant à l'ajustement de l'allocation du paquebot pour l'Atlantique Nord et à la réévaluation réglementaire d'allocations compte tenu des variations des paramètres français et étrangers de référence.

2) *Au début de l'exercice 1957*, le total des crédits ouverts se présentait donc ainsi (en millions de francs actuels) :

EXERCICES	1957	1958	1959	1960
Décret n° 55-551 du 20 mai 1955.....	9.000	9.000	»	»
Loi n° 56-780 du 4 août 1956.....	7.000	7.000	12.000	12.000
Complément loi n° 56-1327 du 29 décembre 1956.....	5.700	»	»	»
Total crédits ouverts.....	21.700	16.000	12.000	12.000

Dans le courant de l'exercice 1957, il s'avéra nécessaire de compléter ces montants pour permettre à l'Administration de faire

face à l'afflux de commandes de l'année 1957. La loi du 11 juillet 1957 les porta donc aux niveaux suivants (en millions de francs actuels) :

EXERCICES	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Décret n° 55-551 du 20 mai 1955...	9.000	9.000	»	»	»	»	»
Loi n° 56-780 du 4 août 1956.....	7.000	7.000	12.000	12.000	»	»	»
Loi n° 56-1327 du 29 décembre 1956.	5.700	»	»	»	»	»	»
Loi n° 57-779 du 11 juillet 1957.....	»	»	4.000	4.000	16.000	16.000	16.000
Total des crédits ouverts....	21.700	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000

3) *Au début de l'exercice 1958*, les crédits ouverts au titre du chapitre 63-00 n'avaient pas fait l'objet de modifications par rapport au tableau précédent.

Au cours de l'année, la Direction du Budget et l'Administration de la Marine marchande jugèrent nécessaire de codifier les critères selon lesquels devraient être imputées sur un exercice déterminé les allocations correspondant à un navire donné. Cette codification est fondée sur le principe que le montant initial de la subvention doit être imputé sur l'exercice correspondant aux premières dépenses effectuées par le chantier au titre de la commande en cause. Cette définition nouvelle conduisit à modifier la répartition par exercice des autorisations de programme déjà accordées. Tel fut l'objet du décret n° 58-727 du 14 août 1958 et de l'ordonnance du 30 décembre 1958 (en millions de francs actuels) :

EXERCICES	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Total du paragraphe 2 ci-dessus....	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
Total modifié par :						
Décret n° 58-727 du 14 août 1958.	19.400	16.000	16.000	16.000	14.300	14.300
Ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958.....	»	28.200	15.900	7.700	12.000	12.800

4) *Au cours de l'exercice 1959*, il s'avéra nécessaire de compléter à nouveau le montant des crédits accordés en 1957 pour ajuster les dotations du chapitre au volume accru de la production des chantiers et aux conséquences sur le régime de l'aide de l'effon-

drement des prix des constructions navales sur le marché mondial. Le projet de loi de finances déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale (N° 300) répond à cette préoccupation et modifie donc ainsi qu'il suit les dotations antérieures qui, pour les exercices 1960 à 1963 portent de 48.400 à 97.200 millions de francs actuels le total des crédits ouverts :

EXERCICES	1959	1960	1961	1962	1963
Total du paragraphe 3 ci-dessus.....	28.200	15.900	7.700	12.000	12.800
Total nouveau proposé.....	»	28.200	25.500	24.300	19.200

Subventions d'équipement aux Sociétés de sauvetage.

(Chapitre 66-00.)

Ce chapitre modeste, mais fidèle, du Budget de la Marine marchande, évoque l'esprit de solidarité, l'inlassable dévouement des équipages de nos canots de sauvetage.

L'œuvre est un modèle de désintéressement, de courage, et d'abnégation. Son martyrologe est déjà long, hélas.

A ceux de nos collègues, Présidents de conseils généraux ou Conseillers généraux, qui auront à connaître l'appel discret envoyé chaque année aux assemblées départementales, votre rapporteur fait un pressant appel pour qu'il soit entendu.

C'est à ce prix qu'aux milliers de vies humaines, aux dizaines de navires déjà sauvés, s'ajouteront de nouveaux sauvetages, et en même temps le témoignage agissant du Sénat.

III. — DISPOSITIONS SPECIALES

Deux articles du présent projet de loi de finances, portant les numéros 29 et 93, se rattachent plus spécialement au budget de la Marine marchande.

Nous les examinerons ci-après :

Article 29.

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 88 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances, sont ainsi modifiées :

1960	282.000.000 NF.
1961	255.000.000 NF.
1962	243.000.000 NF.
1963	192.000.000 NF.

Sur les autorisations de programme applicables aux années 1960, 1961 et 1962, une somme de 97.600.000 NF est bloquée, selon la répartition suivante :

1960	42.600.000 NF.
1961	30.000.000 NF.
1962	25.000.000 NF.

Les autorisations de programme ainsi bloquées pourront être libérées, en totalité ou par fractions, par arrêté du Ministre des Finances et des Affaires économiques.

Commentaires : Le programme d'aide à la construction navale a été défini successivement par les lois n° 56-780 du 4 août 1956 et n° 57-779 du 11 juillet 1957 et par l'article 88 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959.

Le Gouvernement a décidé de majorer les autorisations de programme ainsi prévues pour tenir compte de la baisse sensible des prix internationaux de la construction navale qui a eu pour résultat d'augmenter la disparité des prix français, disparité qui risquerait de provoquer des résiliations de commandes.

Cette majoration des autorisations de programme doit permettre :

— pour les années 1960 et 1961, la pleine réalisation des objectifs de production fixés par le troisième plan de modernisation et d'équipement ;

— pour les années 1962 et 1963, la réalisation d'objectifs de production adaptés aux besoins prévisibles des armateurs français et aux perspectives de commandes des armateurs étrangers.

Cette augmentation des autorisations de programme relatives à la construction navale se traduira de la manière suivante :

	AUTORISATIONS de programme antérieures.	AUTORISATIONS de programme actuellement prévues.	DIFFERENCE
	(En millions de NF.)		
1960	159	282	+ 123
1961	77	255	+ 178
1962	120	243	+ 123
1963	128	192	+ 64
Total	484	972	+ 488

Par ailleurs, il est prévu sur les autorisations de programme applicables aux années 1960, 1961 et 1962, le blocage d'une somme de 97.600.000 NF.

Ce blocage répond au souci de limiter éventuellement les engagements de l'Etat pour les livraisons à faire à partir de 1962 dans la mesure où une telle limitation apparaîtrait possible, compte tenu de l'ensemble des éléments caractérisant, à cette époque-là, l'activité des chantiers de construction navale.

Article 93.

Produits de la pêche maritime. — Imposition des filets de poissons salés.

Texte proposé initialement par le Gouvernement et voté par l'Assemblée Nationale.

L'article 279, 11° du Code général des impôts est abrogé.

Texte proposé par votre Commission.

Supprimé.

Commentaires. — Le Gouvernement propose de soumettre à la taxe sur la valeur ajoutée, au taux de 10 %, les filets de poissons salés préparés en mer, qui sont jusqu'à présent exonérés de cette taxe.

En fait, il est apparu à votre Commission que ces dispositions étaient du domaine de l'anticipation. En effet, à l'heure actuelle,

d'après les renseignements qui ont été fournis par les services de la Marine marchande, la fabrication des filets de poissons salés n'existe pas à bord des navires français. La mesure envisagée semble donc sans objet et il est proposé de disjoindre cet article.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission vous propose d'adopter sans modification les crédits du budget de la Marine marchande, ainsi que l'article 29 du présent projet de loi de finances.

Elle vous propose, par contre, pour les motifs ci-dessus indiqués, de supprimer l'article 93 de ce projet de loi.

Amendement proposé par la Commission.

Article 93.

Amendement : supprimer cet article.