

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 juin 1962.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
portant approbation du Plan de développement économique et
social.*

TOME VIII

**PORTS MARITIMES, MARINE MARCHANDE
ET PECHES MARITIMES**

Par M. Joseph YVON,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champlébourg, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jean Fleury, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Puzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 1573, 1728, 1783, 1707, 1712, 1714 et in-8° 403.

Sénat : 237 (1961-1962).

SOMMAIRE GENERAL DU RAPPORT

- TOME I. — Ensemble du projet. — M. Henri Longchambon, rapporteur.**
- TOME II. — Aménagement du territoire et économies régionales. — M. Etienne Dailly, rapporteur.**
- TOME III. — Habitation. — M. Jean-Marie Bouloux, rapporteur.**
- TOME IV. — Agriculture et industries agricoles et alimentaires. — M. Raymond Brun, rapporteur.**
- TOME V. — Energie. — MM. Henri Cornat et Georges Bonnet, rapporteurs.**
- TOME VI. — Industries, commerce et artisanat. — M. René Jager, rapporteur.**
- TOME VII. — Transports et tourisme. — M. Auguste Pinton, rapporteur.**
- TOME VIII. — Ports maritimes, marine marchande et pêches maritimes. — M. Joseph Yvon, rapporteur.**
- TOME IX. — Postes et télécommunications. — M. Joseph Beaujannot, rapporteur.**
- TOME X. — Eau. — M. Maurice Lalloy, rapporteur.**
- TOME XI. — Départements et territoires d'outre-mer. — M. Henri Lafleur, rapporteur.**
- TOME XII. — Examen des articles.**
-

SOMMAIRE DU TOME VIII

	Pages.
I — Les ports maritimes	4
1° La situation des grands ports français.....	4
2° Les ports secondaires.....	6
3° Observations de la Commission.....	6
II. — La marine marchande	8
1° La flotte de commerce française et le III ^e Plan.....	8
2° Les objectifs du IV ^e Plan.....	12
III. — La construction navale	14
IV. — La pêche maritime	15
1° Les plans successifs et la pêche.....	15
2° Les ports de pêche.....	18

I. — LES PORTS MARITIMES

INTRODUCTION

L'important accroissement de nos échanges par voie maritime qui devraient atteindre 124 millions de tonnes, en 1965, contre 78 millions en 1959, nécessite un effort d'investissement important, si l'on veut éviter que ne se développent encore les « détournements » de trafic dont bénéficient, à notre détriment, les ports étrangers, en particulier Rotterdam et Anvers et qui atteignent déjà 4 millions de tonnes.

Le coût total de cet effort s'élèvera à 1.450 millions de nouveaux francs dont 900 pour l'infrastructure (525 à la charge de l'Etat + 375 provenant de fonds de concours).

Dans le but d'éviter une dispersion des efforts, 60 % des crédits seront consacrés aux grands ports à vocation internationale, c'est-à-dire Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille.

Nous examinerons successivement le cas de chacun de ces établissements maritimes et de quelques ports secondaires appelés à un certain développement.

1° Situation des grands ports français et travaux prévus.

A. — *Dunkerque.*

Le trafic de ce port, qui a atteint 8.320.000 tonnes en 1960 est appelé à doubler d'ici la fin du IV^e Plan en raison de la mise en place d'une importante raffinerie de pétrole, de la construction d'un grand complexe sidérurgique et de l'aménagement progressif de la voie d'eau remontant jusqu'à Valenciennes.

Pour permettre un tel volume de trafic, d'importants travaux sont prévus : construction d'une écluse accessible aux navires de 70.000 tonnes, mise en service d'un bassin minéralier, de six nouveaux postes d'accostage et d'un troisième poste pétrolier ; enfin, acquisition de matériels spécialisés pour la manipulation de produits tels que sucres, céréales, etc...

B. — *Le Havre.*

Avec un trafic de 16 millions de tonnes en 1960, ce port est le deuxième de France. L'augmentation à atteindre, moins sensible qu'à Dunkerque, portera essentiellement sur les produits pétroliers : 16,7 millions de tonnes en 1965 contre 12 aujourd'hui. Le Havre restera, d'autre part, un grand port transatlantique de passagers en dépit de la concurrence du transport aérien.

Les principaux travaux qui seront réalisés tendront à permettre la réception des plus gros tankers et, éventuellement, des méthaniers. C'est ainsi que seront creusés deux nouveaux bassins, l'un à marée, l'autre à niveau constant, tandis qu'il sera créé deux nouveaux postes d'accostage.

C. — *Rouen.*

Ce port a traversé, ces dernières années, une certaine crise du fait de la réduction de nos importations charbonnières et de l'augmentation du volume de navires de mer. Son trafic, qui avait atteint 9.500.000 tonnes en 1957, n'est plus aujourd'hui que de 7 millions. Le problème essentiel, pour Rouen, est donc *l'aménagement de la Seine*, qui a fait et fera l'objet de travaux importants.

D. — *Nantes. — Saint-Nazaire.*

Une importante augmentation du trafic — 6.500.000 tonnes en 1960 — est attendue du développement des importations de pétrole : 9.500.000 tonnes en 1965, contre 4 millions aujourd'hui.

Les principaux travaux à entreprendre viseront à approfondir *les chenaux d'accès à Nantes et à Donges*.

E. — *Bordeaux.*

C'est également sur le développement du trafic pétrolier que compte Bordeaux pour développer un trafic qui était de 5.500.000 tonnes en 1960, dont 3.100.000 tonnes de pétroliers.

Pour l'aménagement du port et de ses annexes, deux solutions sont envisagées : utilisation des postes d'accostage de Pauillac ou aménagement du Verdon ; un poste céréalier sera également créé quai de Bassens.

F. — *Marseille-Lavéra.*

Avec un trafic de 25 millions de tonnes, Marseille est en tête de tous nos ports, tant en ce qui concerne les hydrocarbures, 17.300.000 tonnes en 1961, que les marchandises générales et les pondéreux, 7.700.000 tonnes.

La mise en service du pipe-line sud-européen va, à partir de 1963, se traduire par une augmentation considérable du trafic pétrolier transitant par Berre et Lavéra (32 à 35 millions de tonnes, en 1965).

Les principaux travaux consisteront dans *l'approfondissement de la passe de Lavéra* pour permettre la *réception de tankers de 70.000 tonnes*, et la reconstruction d'anciens ouvrages, tels que le bassin de la Joliette et celui de la Pinède et la construction de la partie Sud du môle Léon-Gourret.

2° **Les ports secondaires.**

Un effort particulier sera fait, dans le cadre du IV^e Plan, pour les ports suivants :

La Rochelle-La Pallice (trafic : 1.400.000 tonnes en 1960).

Bayonne (trafic : 1.300.000 tonnes en 1960, 1.800.000 tonnes en 1961).

Calais (1.600.000 tonnes en 1960).

Boulogne (1.200.000 tonnes en 1960).

Parmi nos ports secondaires, il convient de signaler l'expansion particulièrement rapide de Bayonne, de Sète (4 millions de tonnes en 1961), de Caen (2.500.000 tonnes) et de Brest (1.200.000 tonnes) appelé à devenir un important centre de réparations navales et une tête de ligne de cabotage.

*
* *

3° **Observations de votre Commission.**

Votre Commission estime que les crédits accordés pour la modernisation de nos ports maritimes restent nettement insuffisants, compte tenu de l'effort important poursuivi par nos concurrents étrangers et du retard de 5 à 7 ans que nous avons pris dans ce

domaine en ne réalisant qu'à 50 % environ les plans précédents. Elle tient à rappeler que les détournements de notre trafic maritime au bénéfice des ports belges et hollandais atteignent déjà 4 millions de tonnes et représentent une perte annuelle en devises de 45 millions de NF.

Elle désire, d'autre part, insister plus particulièrement sur les points suivants :

A. — *Nécessité de remédier au coût trop élevé des droits de port* qui font de certains de nos établissements maritimes les plus chers du monde.

Le tableau comparatif suivant, qui récapitule les frais payés par un navire de 30.000 tonnes débarquant 28.800 tonnes de pétrole brut, respectivement à Rotterdam, Anvers, Dunkerque, le Havre et Marseille, est suffisamment éloquent pour qu'il ne soit pas nécessaire de l'expliquer :

NATURE DES FRAIS (en nouveaux francs).	ROTTERDAM	ANVERS	DUNKERQUE	LE HAVRE	MARSEILLE (Lavéra)
Pilotage-Lamanage ..	2.660	3.580	4.955	1.870	3.100
Remorquage	5.200	8.985	8.195	5.300	7.800
Droits de quai en France	Nuls.	Nuls.	21.450	21.450	21.450
Péages en France ou droits de port à l'étranger	8.190	14.980	16.400	12.040	15.080
Total.....	16.050	27.545	51.000	40.660	47.430

B. — *Amélioration des relations de nos ports avec l'intérieur*, notamment par la voie fluviale : là encore, qu'il suffise d'indiquer que presque tous les grands ports du monde sont des ports fluviaux ayant la possibilité de réexpédier vers l'intérieur ou d'embarquer une part importante des marchandises reçues ou exportées sur des chalands à grande capacité. Notons, en particulier, que 80 % des produits sont ainsi manutentionnés à Rotterdam, 70 % à Amsterdam et 65 % à Anvers, contre 5 % à Marseille.

Il est donc nécessaire de créer ou d'aménager de grandes voies fluviales telles que l'axe Rhin-Rhône, la Seine, la liaison

Dunkerque-Valenciennes, la basse Loire et la basse Garonne, si l'on veut que nos ports connaissent un développement qui ne soit pas uniquement, comme aujourd'hui, basé sur le trafic des hydrocarbures.

C. — A défaut d'un hinterland suffisant, un port ne peut vivre que s'il est un grand centre industriel. Cette activité propre lui permet en effet d'alimenter un trafic de base, seul susceptible d'amortir le coût des installations.

D. — L'augmentation constante du gabarit des navires devrait donner un regain d'intérêt aux ports en eau profonde pour lesquels il n'est pas nécessaire d'effectuer de très dispendieux travaux de creusement ou de dragage.

Ces deux dernières préoccupations devraient conduire le Gouvernement à favoriser l'implantation d'un complexe sidérurgique à Brest ou à Lorient, villes où existe une main-d'œuvre nombreuse et qualifiée.

*
* *

II. — LA MARINE MARCHANDE

1° La flotte de commerce française et le III^e Plan.

A. — *Le troisième Plan avait fixé deux objectifs à notre flotte de commerce : l'un dit d'hypothèse courte, l'autre d'hypothèse longue :*

a) Dans « l'hypothèse courte », le tonnage brut pour des importations par mer de l'ordre de 57 millions de tonnes — dont 37 de produits pétroliers, 6 de charbon et 14 d'autres marchandises — devait atteindre 5.121.000 tonneaux avec la distribution suivante : 635.000 tonneaux de navires à passagers, 2.186.000 tonneaux de cargos et 2.300.000 tonneaux de pétroliers ;

— dans « l'hypothèse courte », la jauge brute totale devait atteindre 5.373.000 tonneaux (693.000 tonneaux de navires à passagers, cargos : 2.380.000 tonneaux et pétroliers : 2.300.000 tonneaux) ;

— dans l'hypothèse longue, nous conservions Liberté en même temps que nous faisons entrer en service France et nous maintenions en service 66 liberty-ships ;

— dans l'hypothèse courte, *France* était incorporée à la flotte, mais *Liberté* en était retirée... et nous nous séparions de 27 liberty-ships.

Dans les deux hypothèses, *tous les navires* — cargos, pétroliers — âgés de plus de 25 ans au 31 décembre 1961 étaient retirés de la flotte et remplacés.

b) Dans « l'hypothèse longue », il était prévu que la flotte exigerait l'emploi de 6.055 hommes supplémentaires, dont 1.485 officiers, ce qui faisait une augmentation de l'effectif de 14,2 % par rapport au 1^{er} janvier 1957. Dans l'hypothèse courte, le nombre supplémentaire d'emplois était de 3.225 dont 1.090 officiers (accroissement de 7,6 %).

c) Le total des investissements à réaliser était évalué à 245 milliards de francs, dont 120,5 par autofinancement.

B. — Or, en fin d'année 1961, notre flotte avait un tonnage brut de 4.842.377 tonneaux se répartissant ainsi :

584.049 tonneaux de navires à passagers avec *France* mais sans *Liberté* ;

2.102.771 tonneaux de cargos avec 42 liberty-ships ;

2.155.557 tonneaux de pétroliers.

a) A la même date, notre flotte comptait 113.793 tonneaux de navires âgés de plus de 25 ans, dont 56.734 de cargos et de pétroliers. Mais, de fin 1956 à fin 1961, c'est-à-dire pendant la période d'exécution du III^e Plan, l'âge moyen de nos navires à passagers s'est abaissé de 13 ans 5 mois à 12 ans, celui de nos cargos de 10 ans 7 mois à 10 ans 6 mois, et ce, malgré le maintien en service de 42 « Liberty » dont l'âge moyen est de plus de 18 ans 10 mois, celui de nos pétroliers de 7 ans 7 mois à 7 ans. On peut donc considérer que *notre flotte s'est très largement maintenue en condition pendant le III^e Plan... à défaut d'avoir atteint l'objectif de l'hypothèse courte dans les trois catégories de navires.*

b) Les marchandises importées en France en 1961 ont atteint un tonnage de 67 millions dont 35,5 de produits pétroliers, 2,9 de charbon et 28,7 d'autres marchandises. *Le total des exportations pendant la même année 1961 a été de 31 millions de tonnes alors qu'il n'était prévu que de 20 millions de tonnes. La couverture de notre pavillon a été de 65 % à l'importation et de 49 % à l'exportation, alors qu'en 1956, la couverture était de 50 % aux importations et de 52 % aux exportations.*

Il y a donc très net progrès en ce qui concerne les importations, progrès dû plus particulièrement aux produits pétroliers dont la couverture par notre pavillon a dépassé 95 % contre 60,5 % en 1956, mais en recul en ce qui concerne les exportations, recul qui tend à s'accroître puisque, en 1960, les transports de nos exportations étaient assurés à raison de 55,2 % par nos navires.

c) On ne connaît pas encore l'effectif « hommes » employé à la date du 31 décembre 1961. Toutefois, il est certain que l'objectif le moins favorable — 3.225 hommes supplémentaires par rapport à l'effectif du 1^{er} janvier 1957, dont 1.090 officiers — ne sera pas atteint. En effet, à la date du 31 décembre 1960, pour une flotte de 4.626.441 tonneaux (582.886 tonneaux de navires à passagers, 1.945.738 tonneaux de pétroliers et 2.097.817 tonneaux de cargos) on ne comptait que 405 emplois supplémentaires. En fait, il a bien été créé 840 emplois supplémentaires d'officiers au lieu des 1.090 prévus dans l'hypothèse courte, mais l'effectif des maîtres et du personnel subalterne au lieu d'augmenter de 2.135 hommes a diminué de 435 hommes.

d) Les investissements à réaliser pendant la période d'exécution du III^e Plan étaient *prévus pour 245 milliards*, dont 120,5 par autofinancement. En fait, ils ont *atteint 287 milliards* pour 83 % des réalisations prévues, dont environ 130 milliards d'autofinancement.

Le chiffre d'affaires de l'armement français était en 1956, en y comprenant les navires étrangers dont il avait le contrôle par affrètement, de 223 milliards. En 1959, dernière année pour laquelle on dispose de chiffres non approximatifs, il atteignait 306 milliards. Quant au déficit de nos transports maritimes, exprimé en millions de dollars (monnaie de compte) il était de 185 millions en 1956 pour se retrouver à 63 millions en 1959. Mais ce serait faire trop belle part que de retenir la réduction du déficit des deux tiers. En effet, en 1956, nous étions en plein « boom » des taux de fret en raison des événements de Suez et il vaut mieux rapprocher le chiffre de 1959 de celui de 1955 qui était de 68 millions de dollars.

*

* *

En conclusion, au terme du III^e Plan, il convient de retenir que, *pendant sa période d'exécution* :

— notre flotte a vu augmenter son tonnage brut de 28,5 % au lieu de 35,9 % prévu dans l'hypothèse courte ;

— notre flotte passagère accuse une diminution de 19,7 % de son tonnage au lieu de 8 % prévus dans l'hypothèse courte ;

— notre flotte de cargos enregistre un accroissement de son tonnage de 19,3 % au lieu des 24 % prévus dans l'hypothèse courte, mais si le tonnage des cargos classiques n'a augmenté que de 13,7 % — à égalité de nombre — celui des navires de charge spécialisés à cru de 38 % — augmentation du nombre : 24,7 % (minéraliers-charbonniers : 33,6 % ; bananiers-fruitiers : 56,2 %) ;

— notre flotte pétrolière accuse un accroissement de 68,8 % au lieu de 80 %.

En regard, il importe de tenir compte que, de 1957 à 1961 :

— le trafic de nos ports est passé, en ce qui concerne le commerce extérieur, de 67,1 millions de tonnes de marchandises à 98 millions de tonnes et plus particulièrement de 51,4 à 67 millions à l'importation et de 15,7 à 31 millions à l'exportation ;

— les objectifs du III^e Plan étaient de 57 millions de tonnes à l'importation et de 20 millions de tonnes à l'exportation ;

— notre flotte qui transportait en 1956 : 25,6 des 51,4 millions de tonnes importées et 8,2 des 15,7 millions exportées, a transporté en 1961 43,5 des 67 millions importées et 15,2 des 31 millions de tonnes exportées. *Les quantités qu'elle a transportées ont donc augmenté, dans le seul commerce extérieur de nos ports, de 17,9 millions de tonnes à l'importation et de 7 millions de tonnes à l'exportation, soit respectivement de 69 à 85 % ;*

— le chiffre d'affaires de l'armement a augmenté de 37,2 % ; l'exploitation d'une flotte dont le tonnage a augmenté de 28,5 % a été assurée avec une augmentation voisine de 1 % des effectifs de ses équipages.

*

* *

2° Les objectifs du IV^e Plan.

Ils consistent à porter le tonnage de notre flotte de commerce à 5.416.000 tonneaux de jauge brute et, plus particulièrement, notre flotte passagère à 618.000 tonneaux, notre flotte de cargos à 2.386.000 tonneaux et notre flotte pétrolière — et méthanière — à 2.412.000 tonneaux.

Ainsi, par rapport à notre flotte de fin 1961, l'accroissement serait de 11,8 % avec 5,8 pour les navires à passagers, 13,4 % pour les cargos et 11,9 % pour les pétroliers.

Or, d'après les prévisions de la Commission technique du Plan, *notre commerce extérieur* (ports métropolitains) devrait atteindre 77 millions de tonnes à l'importation et 17,6 millions à l'exportation dont 46,5 millions de produits pétroliers à l'importation et de 1,4 million à l'exportation. *On remarquera la modestie des prévisions d'exportation : 17,7 millions de tonnes alors qu'elles ont atteint 28 millions en 1960 et 31 millions en 1961.*

Les importations pétrolières accuseraient donc une augmentation de près de 32 %. Si on ne considérait que le tonnage à transporter, l'accroissement du tonnage pétrolier — 11,9 % — serait donc nettement insuffisant. Mais il y a lieu de tenir compte du rapprochement considérable des sources d'approvisionnement — 18 millions à enlever en Afrique du Nord au lieu de 11 millions de tonnes en 1961 — et, de ce fait, il est vraisemblable que notre tonnage pétrolier sera excédentaire et l'on estime que de 15 à 20 % de notre tonnage pétrolier devra être employé sur des trafics tiers, c'est-à-dire entre ports étrangers.

En ce qui concerne *les transports des charbons et des pondéreux non énergétiques* qui doivent considérablement augmenter, notamment du fait du charbon (10,7 millions de tonnes en 1965, 2,9 millions en 1961), notre flotte de gros transporteurs qui aura une portée en lourd de 230.000 tonneaux en 1965 sur les trafics de long cours pourrait encore être considérée comme insuffisante. N'estime-t-on pas que notre couverture à l'importation par notre pavillon, qui était de 71 % en 1959 pour le charbon tomberait, en 1966, à 42,5 % et de 60 à 46 % pour les autres pondéreux non énergétiques ? Mais on peut admettre que l'hypothèse des 6,5 millions de tonnes de charbon à enlever aux Etats-Unis soit fragile, aussi la Commission du Plan considère-t-elle, en définitive, comme satisfaisant le programme des navires à pondéreux.

En revanche, il faut s'attendre à un recul très sensible des positions françaises en pourcentage de couverture des *marchandises diverses transportées*. Certes, les quantités absolues transportées par navires français doivent augmenter de 13,7 à 15 millions de tonnes (+ 9,2 %) mais, dans le même temps, les quantités qui doivent passer sous pavillon étranger augmenteront de 11,4 à 13,4 millions de tonnes (+ 17,5 %). Si bien qu'en 1966, aux exportations de marchandises diverses, nos cargos devraient transporter 40,8 % du trafic métropolitain et 54,5 % aux importations. Dans ce secteur particulier, mais très important, notre flotte aura donc un tonnage insuffisant. La Commission du Plan le constate et nous le regrettons avec elle.

Mais la Commission s'en est tenue aux propositions de l'armement qui s'est largement endetté pendant le III^e Plan et qui estime ne pas pouvoir prendre les risques d'un équipement supplémentaire. Il entend limiter ses commandes à 840.000 tonneaux dont 314.000 déjà commandés et en partie livrés au 1^{er} janvier 1962, soit 217.000 tonneaux de navires à passagers en y comprenant *France* et le paquebot *Paquet-l'Ancerville* à livrer en été 1962 ; puis 368.000 tonneaux de cargos dont 151.000 commandés au 1^{er} janvier 1961 et en partie déjà livrés ; enfin 428.000 tonneaux de pétroliers dont 150.000 commandés avant le 1^{er} janvier 1961 et déjà en partie livrés. Les dépenses de l'armement pour ces 840.000 tonneaux seraient de l'ordre de 1.430 millions de nouveaux francs (155 millions pour les navires à passagers, 735 millions pour les cargos et 540 millions pour les pétroliers et méthaniers — le premier méthanier doit être commandé avant la fin mai 1962). Ce chiffre de 1.430 millions de nouveaux francs doit être rapproché de celui de 287 milliards d'anciens francs dépensés pendant le III^e Plan pour une augmentation de tonnage de plus d'un million de tonneaux.

Dans les hypothèses de trafic retenues par le IV^e Plan, le déficit de la balance des paiements au titre des frets s'établirait, en 1965, à 68 millions de dollars, c'est-à-dire au niveau de 1955 et cela malgré l'accroissement considérable entre ces deux années du trafic métropolitain. Rien ne montre mieux l'intérêt d'une puissante flotte nationale.

Enfin, *dernier objectif, humain celui-là* : en 1966, notre flotte devrait employer, par rapport à 1960, puisque l'on ne possède pas encore les effectifs employés dans la flotte de commerce en fin 1961, 1.010 hommes supplémentaires, soit 492 officiers et 518 subal-

ternes, ce qui correspond à un accroissement de 4,8 % du nombre des officiers et 1,6 % du nombre des subalternes. Ces augmentations sont très faibles mais si l'on considère que cinq départements de l'Ouest fournissent au moins la moitié des effectifs de notre flotte de commerce, les offres d'emplois prévues, encore que très limitées, ne sont pas négligeables à l'échelle des cinq départements de l'Ouest.

*
* *

III. — LA CONSTRUCTION NAVALE

En ce qui concerne cette activité française de toute première importance, le IV^e Plan est non pas un plan d'expansion, mais de « concentration ».

D'après les prévisions de l'armement français et les objectifs de la Commission du Plan, *les commandes françaises ne vaudraient aux chantiers qu'une activité correspondant à 35 % de leur capacité*. La construction pour l'armement étranger se situant normalement au quart de leur capacité de production, on arrive à un total voisin de 400.000 tonneaux, chiffre admis dans le « Livre Blanc » publié par le Ministère des Travaux publics et des Transports.

Sans doute pourrait-on envisager d'augmenter le pourcentage des commandes étrangères, mais étant donné la concurrence entre les chantiers des différents pays, il nous faudrait « faire des prix » — ce qui aurait pour conséquence une importante contribution de l'Etat, laquelle doit déjà, dans le cadre des 400.000 tonneaux, atteindre 971 millions de nouveaux francs pour les quatre années du Plan. En outre, nos engagements internationaux — traité de Rome — nous conduisent à réduire progressivement notre aide aux chantiers pendant la période transitoire du traité de la Communauté Economique Européenne.

Il ne semble donc pas possible d'assurer le plein emploi de nos chantiers pendant la période du IV^e Plan ; seule une augmentation des commandes nationales pourrait éviter le changement d'affectation prévu de 12.000 salariés des chantiers par rapport à 1959 ; c'est donc à une reconversion de leur activité, pour éviter des licenciements, que la Commission du Plan invite les dirigeants des Chantiers.

Reconversion d'activité, mais également reconversion de la structure des entreprises pour favoriser leur productivité. En effet, malgré la dépression des commandes, l'avenir de notre construction navale est très dépendant des progrès qu'ils pourront réaliser dans leur productivité.

La raréfaction de la demande nationale conduit à limiter la production subventionnée à un niveau annuel compris entre 350.000 et 395.000 tonneaux en même temps que les chantiers poursuivront leur effort d'adaptation. Construire moins de tonnage alors que, dans le même temps, il lui faut améliorer sa productivité, tel est aujourd'hui le lot de notre construction navale.

Nous devons dire cependant que les perspectives actuelles autorisent *un certain optimisme* ; en effet, nos chantiers ont obtenu, en 1961, pour 590.000 tonneaux de commandes nouvelles, dont 430.000 provenant de l'étranger, ce qui porte le tonnage total en construction à 1.594.000 tonneaux.

Cette conjoncture plus favorable nous permet d'insister pour que les chantiers secondaires ne soient pas privés systématiquement de l'aide à la construction navale, la fermeture de ces établissements pouvant être lourde de conséquences au point de vue social.

*
* *

IV. — LA PECHE MARITIME

1° Les Plans successifs et la pêche.

Le II° Plan de l'industrie des Pêches — qui est en fait le premier, puisque ce n'est que depuis très peu de temps que l'on s'est intéressé aux pêches — avait pour objet de reconstituer en quantité et en qualité nos moyens de production ; cet objectif fut alors largement atteint et considéré comme très satisfaisant.

Le III° Plan s'intéressa, lui aussi, aux moyens de production en leur assignant une amélioration qualitative (mais à niveau constant de tonnage) mais son principal objectif fut d'*améliorer la commercialisation et la transformation* pour faire valoir l'effort de productivité de ce secteur. Or, si le III° Plan a été réalisé dans son objectif « moyens de production » et même au-delà, puisque le tonnage de la flotte a encore augmenté de près de 15 %, aucun des objectifs « distribution » et « transformation » n'a été atteint.

Aussi la Commission des pêches du Commissariat général au Plan a-t-elle retenu que, pendant les quatre années du IV^e Plan, l'objectif n'est pas tant de produire que de faire consommer mieux et plus, en distribuant et en transformant mieux. Pour autant, elle n'a pas négligé l'effort à réaliser dans le domaine de la production. Ainsi estime-t-elle qu'il faut renouveler le matériel vieilli mais à tonnage égal (ce qui doit conduire à construire pendant la période du Plan environ 65.000 tonneaux de navires), pousser la recherche scientifique et technique en lui donnant les moyens financiers et matériels à l'effet de garantir aux navires une meilleure productivité, développer — enfin — considérablement la qualification des équipages par la formation professionnelle. Avec ces moyens seulement, la production s'accroîtrait d'environ 2 % par an ; c'est là un objectif modeste (comme le reconnaît la Commission) mais sa prudence répond à la conjoncture internationale.

Partant de cet objectif, la Commission pense que, vis-à-vis de la concurrence internationale, *le seul moyen de défense de l'industrie des pêches françaises est d'améliorer la qualité du poisson frais produit par nos navires et de déployer de gros efforts en faveur de notre distribution :*

— qualité du poisson frais débarqué (et elle énumère les actions à entreprendre sur le navire et à la criée) ;

— qualité par la présentation des produits vendus (et la Commission préconise l'accroissement de la mise en filets au stade du port par le mareyage). De 5.000 tonnes, elle doit passer à 15.000 tonnes, ce qui donne une augmentation de 30.000 tonnes de matières premières, puisqu'il faut 3 kilos de poisson entier pour obtenir 1 kilo de « filet ».

La Commission envisage également *la mise en vente de filets congelés*. Estimant que la consommation porte présentement sur 5.000 tonnes dont 1.000 tonnes vendues au détail dans 1.000 points de vente dotés de meubles spécialisés, elle pense que la mise en service de 3.000 meubles pourrait faire doubler la consommation ; mais elle entend être prudente et compte davantage sur la production des îles Saint-Pierre et Miquelon que sur celle de chalutiers congélateurs métropolitains. On doit noter qu'au cours de l'Assemblée générale du Comité central des pêches, au mois de mars 1962, le Ministre des travaux publics d'alors, M. Robert Buron, avait critiqué la prudence excessive en ce domaine de la Commission du plan. Il a nettement déclaré que les nouvelles

formes de la distribution — magasins à succursales multiples, supermarchés qui vont disposer d'importants moyens de conservation à basse température — devaient permettre de pousser la consommation jusqu'à 40.000 tonnes. Le Ministre responsable a posé la question de savoir si la prudence excessive de la Commission n'aurait pas pour effet de reculer devant la concurrence étrangère à laquelle on réserverait la première place sur notre marché de filets congelés. Il s'agit donc d'une différence très nette de conception entre le Ministre et la Commission du plan à propos de la tendance du consommateur : pour la profession, le consommateur recherche le poisson frais de qualité ; pour le Ministre, le consommateur de demain recherchera le produit « fini », facile à préparer.

La Commission a finalement retenu, pour 1965, les objectifs de production suivants :

151.000 tonnes de poissons saisonniers (40.000 tonnes de thons et thonidés, 40.000 tonnes de harengs, 46.000 tonnes de maquereaux, 25.000 tonnes de sardines), 271.000 tonnes de poissons de fond, 17.000 tonnes de crustacés et 51.000 tonnes de morue salée.

On doit noter qu'au cours de l'année 1961, la production a atteint les chiffres suivants : 120.000 tonnes de poissons saisonniers (37.000 tonnes de harengs, 42.500 tonnes de maquereaux, 22.500 tonnes de sardines — 26.300 tonnes avec les apports de sardiniers congélateurs — 22.000 tonnes de thons y compris l'albacore congelé débarqué dans les ports métropolitains ; puis 245.000 tonnes de poissons frais, 19.400 tonnes de crustacés et 58.000 tonnes de produits de grande pêche : poisson, huile et farine).

C'est évidemment sur les 271.000 tonnes de poissons frais que seraient prélevés les produits destinés à la fabrication des filets frais et c'est dans la production de la grande pêche (par un procédé de congélation partielle des apports se substituant à la salaison quasi-totale, actuelle) que le Ministre entend rechercher les 40.000 tonnes de filets.

Il faut également améliorer la distribution. La Commission du plan s'est intéressée à tous les stades de la commercialisation et avec raison, en premier lieu, aux *pratiques souvent désuètes des Halles centrales de Paris*. Elle a défini des mesures à prendre qui sont toutes justifiées et elle estime que, dans une première tranche, l'équipement de la commercialisation exigerait un investissement minimum de 58 millions de nouveaux francs.

Améliorer la transformation est un autre impératif. La Commission souhaite la concentration des entreprises pour obtenir une meilleure productivité. L'objectif à atteindre serait de travailler 100.000 tonnes de matière première pour obtenir 85.000 tonnes de produits finis. Ces 100.000 tonnes se répartiraient ainsi : 25.000 tonnes de sardines, 30.000 tonnes de thonidés, 25.000 tonnes de maquereaux, 7.500 tonnes de harengs, 10.000 tonnes de poissons de fond et 1.500 tonnes de « divers ». En fait, en 1961, nos usines ont travaillé 4.500 tonnes de harengs, 22.700 tonnes de maquereaux, 18.500 tonnes de sardines, 19.000 tonnes de thon et 1.500 tonnes de diverses sans compter environ 8.000 tonnes de poissons de chalut. L'objectif pour 1965 est donc encore modeste, mais le principal reste bien pour l'usine de trouver la matière première nécessaire, surtout en espèces saisonnières. La Commission du Plan a fait sien le projet du Directeur de l'Institut des pêches dans le domaine de la recherche, qui est incontestablement le minimum à atteindre. C'est ainsi qu'elle a retenu que 86 millions de nouveaux francs devraient être trouvés pendant la période d'exécution du Plan pour assurer les seuls objectifs portant sur la distribution et la transformation, à savoir 25 millions pour les industries de la conserve, 58 millions pour l'équipement des détaillants et 3 millions pour l'organisation et le financement de la propagande, ce dernier crédit pouvant figurer au budget de l'Etat sous forme de subventions. A ces 86 millions, il conviendrait d'ailleurs d'ajouter 250 millions pour le renouvellement du matériel « flottant », 36 millions pour la conchyliculture, 15 millions pour le développement de la formation professionnelle des équipages et 39 millions pour l'équipement du mareyage (filetage, congélation et transport); la part de l'auto-financement étant d'environ du quart, il est facile de mesurer l'effort à réaliser pour répondre aux objectifs du Plan ; quant au programme de l'Institut des pêches, son coût est évalué à 6,5 millions de nouveaux francs. Le total des crédits à inscrire atteint donc 432 millions de nouveaux francs pour quatre ans.

2° Les ports de pêche.

Les crédits prévus pour les ports de pêche s'élèvent à 130 millions de NF, soit 75 pour l'infrastructure et 45 pour la superstructure.

Un tiers de ces produits est fourni par les fonds de concours.

L'effort le plus important concerne Boulogne, notre premier port de pêche avec 120.000 tonnes de poisson débarquées pour une valeur de 117 millions de NF ; 18 millions de NF seront consacrés à l'extension des terre-pleins et à leur aménagement en vue de l'installation de magasins d'armement et d'industries de transformation du poisson. D'autre part, la construction d'un appontement minéralier va permettre de dégager une partie du bassin Loubet utilisée jusqu'ici conjointement par les chalutiers et les cargos.

A Lorient, deuxième port français pour le débarquement du poisson (49.141 tonnes pour 71 millions de NF), un important effort reste à réaliser au titre de la reconstruction et le môle devra être prolongé pour permettre une meilleure utilisation du plan d'eau. Le coût de ces travaux et d'autres concernant diverses améliorations, atteindra 12 millions de NF.

Venant en troisième position, avec 45.000 tonnes de poisson débarquées, d'une valeur de 66 millions de NF, Concarneau fera l'objet de travaux importants visant, en particulier, l'extension du port et le prolongement de la halle de vente ; coût total des opérations : 14,5 millions de NF.

Les autres opérations individualisées intéressent Dieppe (pour 12 millions de NF), Fécamp (5 millions de NF), Douarnenez (6,5 millions de NF) et La Rochelle.

Il convient de noter, à ce propos, que le tonnage de poisson débarqué dans les six ports que nous venons de citer représente 73 % des apports totaux.

Enfin, 48 millions de NF sont prévus à titre de dotation globale non individualisée pour l'ensemble des ports de pêche. Le Gouvernement estime préférable, en effet, de se réserver une sorte de « masse de manœuvre » en raison du caractère évolutif de l'industrie du poisson en France.

*
* *

Telles sont les observations qu'à propos de l'examen du projet de loi portant approbation du Plan de développement économique et social votre Commission des Affaires économiques et du Plan présente sur les problèmes relatifs aux ports maritimes, à la marine marchande et aux pêches, traités dans la cinquième partie, chapitres I et IV, du IV^e Plan.