

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1966, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VIII

Travaux publics et Transports.

PORTS MARITIMES

MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Louis Martin, François Monsarrat, André Morice, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Stoessel, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexes 25 et 27), 1594 (tomes XV et XVII) et in-8° 423.

Sénat : 30 et 31 (tomes I, II et III, annexes 28 et 31) (1965-1966).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les ports maritimes.....	3
A. — Trafic portuaire.....	3
B. — Entretien et modernisation.....	5
C. — Les ports de pêche.....	6
D. — Les ports de plaisance.....	7
II. — La marine marchande.....	8
A. — Commerce maritime de la France.....	9
B. — La flotte de commerce.....	9
C. — Activité de l'armement français.....	11
D. — Aide à l'armement.....	12
E. — Situation de nos principales Compagnies maritimes.....	13
F. — La construction navale.....	23
III. — La pêche maritime.....	26
A. — Résultats obtenus en 1963 et 1964.....	26
B. — Activité des principaux ports.....	27
C. — Interventions de l'Etat en faveur de la pêche.....	27
IV. — Le problème des sociétés de sauvetage.....	36

I. — LES PORTS MARITIMES

A. — Le trafic portuaire.

1° Résultats obtenus en 1964.

Le trafic portuaire avait atteint, en 1964, le niveau record de 141,2 millions de tonnes en raison essentiellement de l'augmentation de nos importations par voie maritime et, singulièrement, des débarquements d'hydrocarbures.

Ce trafic se présentait comme suit :

	ENTREES	SORTIES	TOTAUX
1° Nombre de navires (unité).....	184.533	183.484	368.017
2° Jauge des navires (tonneaux) de jauge nette	122.266.096	122.310.717	244.576.813
3° Passagers :			
Grande navigation (unité).....	194.755	201.631	396.386
Moyenne navigation (unité).....	2.753.884	2.645.913	5.399.797
Navigation côtière (unité).....	2.426.821	2.427.814	4.854.635
4° Marchandises (tonne) (y compris la pêche)	93.940.433	31.305.709	125.246.142
5° Pêche :			
Poids (tonne).....	433.367	»	433.367
Valeur (franc).....	732.355.226	»	732.355.226

La comparaison établie ci-dessous, pour nos douze principaux établissements maritimes, montre que la progression de leur activité a été assez inégale, l'augmentation générale étant due, à concurrence des deux tiers, à *l'accroissement du trafic de Marseille*.

	1963	1964
Marseille	36.005.000 t	47.188.398 t.
Le Havre	25.136.000 t	27.136.809 t.
Dunkerque	12.228.000 t	13.859.880 t.
Rouen	10.469.000 t	11.091.269 t.
Nantes/Saint-Nazaire	9.446.000 t	9.720.612 t.
Bordeaux	7.024.000 t	7.086.361 t.
Sète	4.070.000 t	4.048.253 t.
Caen	2.393.365 t	2.485.601 t.
La Rochelle	2.356.788 t	2.300.151 t.
Bayonne	2.123.302 t	2.300.047 t.
Boulogne	1.483.819 t	1.613.765 t.
Brest	2.465.562 t	1.594.000 t.

On remarquera que la part de nos six grands ports dans le total s'est encore accrue et dépasse maintenant 82 %. On notera également que le rang occupé par certains de nos établissements maritimes a été quelque peu perturbé. C'est ainsi que Brest, qui occupait la huitième place après Sète, est relégué à la douzième.

Nous ferons observer enfin, comme l'an dernier, que le classement des ports serait sensiblement différent si l'on ne tenait pas compte des hydrocarbures, dont la part dans le trafic devient de plus en plus grande d'une année à l'autre, notamment à Marseille : 88 % contre 77 %, au Havre : 82 % contre 76 %, et à Nantes : 79 % contre 78 %.

Par ailleurs, le trafic réalisé par les plus grands ports européens a évolué comme suit :

	1963	1964
Rotterdam	103.280.000 t	113.600.000 t.
Anvers	46.504.000 t	53.328.441 t.
Hambourg	33.400.000 t	35.400.000 t.
Gênes	31.330.000 t	32.300.000 t.

Pour les passagers, Calais est resté en tête avec 1.569.000 contre 1.672.000, suivi de Marseille : 1.071.300 contre 1.266.000 et Boulogne : 1.058.000 contre 1.101.000.

La diminution, qui est générale, affecte, en particulier, à Marseille, la grande navigation dont le chiffre décroît de 15 %.

2° Prévisions pour 1965.

L'augmentation du trafic de marchandises s'est poursuivie au cours du premier trimestre mais à un rythme nettement moins élevé que l'an dernier : 8,7 % contre 12,8 %. La part de charbon aux entrées continue à diminuer tandis que celle des carburants liquides progresse de manière importante.

En fait, l'augmentation constatée résulte encore de l'accroissement des débarquements d'hydrocarbures dont continue à bénéficier le port de Marseille.

Compte tenu des résultats très médiocres des mois de juillet et août, le trafic portuaire total ne devrait pas dépasser cette année 150 millions de tonnes (141,2 en 1964).

B. — Entretien et modernisation.

1° Entretien et réparation.

En application des dispositions de la loi récente créant un régime nouveau d'autonomie pour les ports de Marseille, Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire et Bordeaux, une partie importante des crédits d'entretien figurant au chapitre 35-32 est transférée au chapitre 44-31 où ces dotations deviennent des subventions. Le chapitre 35-32 est ainsi diminué de 24.170.000 F alors que le chapitre 44-31 augmente de 51.500.000 F et se trouve porté à 64,5 millions.

Ce dernier crédit, qui s'applique à nos six grands ports, se décompose de la manière suivante :

Remboursement pour l'entretien et le fonctionnement des ouvrages de base	37,9 millions
Annuités d'emprunt	14,5 —
Section des services annexes	12,1 —
Total	64,5 millions

2° *Modernisation.*

Les ouvertures de crédits prévues au titre des investissements sont en augmentation de 32 % pour les autorisations de programme et de 10,9 % pour les dépenses. L'essentiel des opérations nouvelles concerne les six grands ports autonomes auxquels sont consacrés plus de 90 % des crédits.

Compte tenu des fonds de concours, le coût des travaux lancés s'élève à 232 millions contre 211,5 en 1965.

Ces dotations, dont l'augmentation doit être appréciée en fonction d'une hausse du prix des travaux de l'ordre de 5 %, sont notablement inférieures au crédit moyen annuel nécessaire à l'exécution du V^e Plan.

Les principales opérations qui seront lancées concernent la construction d'une nouvelle écluse à Dunkerque (qui absorbe plus de la moitié des crédits), l'extension du port du Havre et l'amélioration du chenal de Donges.

Votre Commission s'étonne, comme l'a fait à l'Assemblée Nationale le Rapporteur de la Commission de la Production et des Echanges, que *rien ne soit encore entrepris pour l'aménagement des passes du Verdon et du Golfe de Fos*. Elle estime, cependant, que tout doit être fait pour permettre à nos établissements maritimes de recevoir les super-tankers dont quelques exemplaires sont déjà en service et dont de nombreuses unités sont en construction.

C. — Les ports de pêche.

Si nous observons, par rapport au budget de 1965, une légère amélioration des crédits de programme qui passent de 5,5 millions à 5,8 millions, nous sommes dans l'obligation de constater que cette dotation reste nettement en retrait sur celle de 1964 qui avait atteint 8 millions.

En outre, il nous faut regretter que les travaux envisagés cette année ne concernent, en quasi-totalité, que des opérations de restauration, de remise en état ou de reconstruction, quand ce ne sont pas des réévaluations d'opérations antérieures.

Il ne s'agit donc en aucune façon d'opérations de modernisation ou d'extension, pourtant nécessitées par le développement des activités de la pêche et l'augmentation du tonnage des bateaux.

D. — Les ports de plaisance et autres petits ports.

Prévu au chapitre 63-90, dont les autorisations de programme atteignent 189.675.000 F, les crédits affectés à l'équipement des ports de plaisance et autres petits ports s'élèvent à 8,5 millions, contre 4,5 en 1965 et 2,0 en 1964. L'augmentation est évidemment très sensible, mais il faut remarquer que près de la moitié de ces crédits est destinée à l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon.

Tout en approuvant pleinement le développement du tourisme nautique, nous nous permettons de rappeler une réflexion déjà faite l'an dernier dans la discussion budgétaire : avant d'engager des fonds importants à la construction de ports de plaisance, où tout est à faire, ne pourrait-on pas utiliser des ports qui, affectés hier à des flottilles de pêche, se sont vus désertés par suite de la concentration et de l'industrialisation de notre industrie des pêches maritimes, et qui réunissent toutes les conditions requises pour recevoir des flottes de plaisance.

II. — MARINE MARCHANDE

Le rôle du Rapporteur de votre Commission des Affaires économiques et du Plan n'est pas de procéder à l'analyse détaillée des crédits budgétaires prévus pour 1966 au titre de la Marine marchande et des Pêches maritimes. Les rapports spéciaux des Commissions des Finances de l'Assemblée Nationale et du Sénat comportent sur ce point des tableaux comparatifs, particulièrement éloquentes, entre les crédits pour 1965 et ceux de 1966.

Un seul mot pour qualifier les intentions gouvernementales dans ce domaine : budget de misère, qui ne saurait permettre au Secrétariat général de la Marine marchande de mener à bien une politique dynamique de soutien de nos activités maritimes.

Votre Rapporteur n'a pas manqué de souligner, lors des discussions budgétaires des années passées, le rôle prépondérant que peut être appelée à jouer, dans notre économie nationale, une politique hardie de notre commerce maritime, permettant l'entrée de précieuses devises et assurant l'équilibre de notre balance commerciale. Il a cru devoir indiquer bien des fois l'intérêt qui pouvait résulter pour notre pays du développement de nos pêches maritimes, qui, convenablement soutenues et orientées, auraient pu alimenter un intéressant courant d'exportations.

Combien de fois n'avons-nous pas déploré l'insuffisance des crédits et l'impossibilité qui en découle d'atteindre ces objectifs en dépit de l'effort opiniâtre d'un personnel qualifié. Un espoir s'était manifesté ces dernières années lorsque le Gouvernement avait accepté de faire un effort, en ce qui concerne notamment les allocations compensatrices à l'armement au commerce, l'aide à la construction navale, le plan de relance des pêches maritimes et la promotion sociale. Autant de problèmes dont l'Etat recherchait la solution, manifestant ainsi un souci évident de remettre notre marine marchande à la place qui lui revient.

Malgré ces bonnes dispositions, nous devons constater que le budget de 1966 témoigne, à nouveau, d'une certaine défaveur à l'endroit de nos activités maritimes.

A. — Commerce maritime de la France.

Les échanges extérieurs de la France se sont encore développés sensiblement en 1964 (+ 13 %), mais cette augmentation a affecté pour la plus grande part notre commerce avec les pays n'appartenant pas à la zone franc. En outre, les importations se sont accrues plus rapidement que les exportations, du moins en volume (15 % pour les premières et 11 % pour les secondes). Les chiffres totaux atteints ont été de 116.533.000 tonnes aux importations et de 74.520.000 tonnes aux exportations.

Notre trafic maritime (cabotage exclu) s'est, comme l'an dernier, développé sensiblement mais l'évolution respective des débarquements et des embarquements a été fort différente. C'est ainsi que les premiers ont connu une hausse de 18 %, atteignant le chiffre record des 114,4 millions de tonnes tandis que les seconds restaient pratiquement stables à 18 millions de tonnes. Le déséquilibre entre les entrées et les sorties, qui a toujours caractérisé nos échanges maritimes, s'est donc nettement accentué.

En ce qui concerne la nature des marchandises, le fait marquant est constitué par le nouvel accroissement sensible des arrivages d'hydrocarbures qui explique pour l'essentiel l'évolution des débarquements dans nos ports.

B. — La flotte de commerce française.

Au 1^{er} juillet 1965, notre flotte totalisait (non compris les navires de moins de 100 tonneaux) 4.860.000 tonneaux de jauge brute en accroissement de 4 % environ par rapport au 1^{er} janvier 1964 où sa capacité était tombée à 4.799.621 tonneaux.

Au cours de l'année 1964, le nombre des navires a diminué de 15, passant de 726 à 711 unités, mais l'évolution a été fort différente suivant les catégories de navires.

Navires à passagers.

Compte tenu de la récente mise en service de deux cars-ferries modernes de 3.449 tonneaux sur la ligne Dieppe-Newhaven et de la vente de deux navires, le tonnage global de cette catégorie a été ramené à 495.000 tonneaux.

Pétroliers.

Les « radiations » ont porté, en 1964, sur treize navires totalisant 97.675 tonneaux et les mises en service sur 15 unités déplaçant 214.700 tonneaux. La tendance à l'utilisation de navires plus importants s'est manifestée par l'entrée en ligne de 4 « tankers » de plus de 50.000 tonnes et de deux « super-tankers » d'une capacité respective de 71.000 et 91.885 tonnes.

La progression dans ce domaine reste donc importante et le tonnage atteint au dernier recensement était de 2.267.000 tonnes.

Cargos.

L'accroissement du tonnage unitaire apparaît également très net dans cette catégorie où 38 navires déplaçant 135.000 tonneaux sont remplacés par 23 navires totalisant 127.000 tonneaux.

On constate, d'autre part, une augmentation du pourcentage des bateaux spécialisés, tels que les minéraliers et les transporteurs de gaz et, en revanche, une nouvelle diminution des cargos de marchandises diverses.

Le bilan général se traduit par le maintien du tonnage au chiffre de 2.098.000 tonnes.

Notre situation sur le plan international.

Suivant les statistiques du « Lloyd Registers » qui englobent navires de commerce et bâtiments annexes, notre situation se présentait comme suit sur le plan mondial au 1^{er} juillet 1964 (en tonneaux de jauge brute) :

Etats-Unis	22.430.000
Grande-Bretagne	21.490.000
Libéria	14.550.000
Norvège	14.477.000
Japon	10.813.000
U. R. S. S.	6.958.000
Grèce	6.888.000
Italie	5.708.000
Allemagne de l'Ouest.....	5.159.000
<i>France</i>	<i>5.116.000</i>
Pays-Bas	5.110.000

Notre pays occupait donc le 10^e rang, suivi de près par les Pays-Bas, après avoir été dépassé au cours de ces dernières années par l'Allemagne de l'Ouest, l'Italie et l'U. R. S. S.

Les accroissements les plus notables réalisés en 1964 concernent le Libéria (+ 30 %), l'U. R. S. S. (+ 28 %), le Japon (+ 9 % ; + 56 % depuis 1960) et la Norvège (+ 6 %).

C. — **Activité de l'armement français.**

1° *Part du pavillon français dans nos échanges maritimes.*

Au cours de l'année 1964, le trafic assuré par notre armement n'a malheureusement pas progressé à la même cadence que nos échanges par voie maritime. Ainsi devons-nous déplorer une nouvelle baisse de la part de notre pavillon qui tombe 58,4 % à 54,2 % pour les importations et de 34,6 % à 27,7 % pour les exportations.

Les premières indications que nous possédons pour 1965 nous permettent malheureusement de prévoir une nouvelle diminution aux embarquements et aux débarquements.

En dehors des difficultés propres à nos armateurs, cette dégradation s'explique par la réduction relative de nos échanges avec les pays de la zone franc qui furent longtemps pour nos compagnies maritimes une sorte de zone réservée.

2° *Transport de passagers.*

La baisse qui s'était amorcée en 1963 s'est accentuée en 1964 où notre armement n'a pas transporté 40 % des passagers qui ont embarqué ou débarqué dans nos ports, alors que ce pourcentage était encore de 50 % en 1962.

Mais cette tendance générale recouvre d'importantes divergences. C'est ainsi qu'une forte expansion a marqué les liaisons avec la Corse (+ 61 %) et le Proche-Orient, tandis que notre situation s'est améliorée sur l'Atlantique Nord.

Par ailleurs, le trafic d'escale entre pays tiers s'est maintenu au niveau élevé de 190.000 personnes. En revanche, le trafic franco-algérien a marqué une nouvelle baisse de 30 %, moins importante cependant que l'année précédente.

3° *Transport de marchandises.*

La charge totale transportée sous pavillon français, cabotage exclu, est passée de 68,8 en 1963 à 71,4 millions de tonnes en 1964, soit une progression de 3,7 %. Cet accroissement est imputable, pour l'essentiel, aux hydrocarbures dont le poids s'est accru de 2,1 millions de tonnes contre 500.000 tonnes pour les marchandises solides.

De tous les courants d'échange, c'est le trafic entre pays tiers qui a marqué la plus juste augmentation alors que, comme nous l'avions déjà souligné, les échanges avec les pays de la zone franc ont légèrement décliné.

Les différents courants de trafic assurés par notre flotte de commerce en 1964 se décomposent comme suit :

De la Métropole vers la zone franc.....	2.798.000 t.
1963	4.394.000 t.
De la zone franc vers la Métropole.....	22.105.000 t.
1963	19.340.000 t.
Exportations vers l'étranger.....	2.177.000 t.
1963	2.106.000 t.
Importations de l'étranger.....	21.988.000 t.
1963	24.489.000 t.
Trafic tiers	22.312.000 t.
1963	18.438.000 t.
Cabotage national (rappel 1963).....	7.749.000 t.

D. — **L'aide à l'armement.**

Dans un budget que notre collègue à l'Assemblée Nationale, M. Bayle, a fort justement qualifié de budget d'austérité, la seule augmentation importante concerne l'aide de l'Etat à notre armement maritime, qui passe de 34 à 49 millions.

A vrai dire, ce relèvement résulte de la création de deux nouvelles formes de soutien visant, d'une part, à alléger les charges sociales des armateurs et, d'autre part, à les inciter à mettre en œuvre des cargos modernes.

Les 8 millions accordés à ce premier titre ont pour objet de rembourser partiellement aux armateurs les dépenses qu'ils assument en raison de leur obligation de prendre en charge, dans certaines conditions, tous les frais de maladie de leurs employés. Cette aide nouvelle, qui n'interviendra qu'à compter du 1^{er} juillet, représentera, en année pleine, environ 4 % des salaires versés aux marins. Elle contribuera donc à atténuer, dans une faible proportion, la différence entre les charges sociales de notre armement et celles que supportent nos concurrents étrangers.

La prime de modernisation des cargos de ligne, seconde innovation de ce budget, nous apparaît d'autant plus heureuse que nous avons signalé à plusieurs reprises la réduction alarmante de la part de notre pavillon sur le trafic de marchandises diverses assuré précisément par ces cargos. Cette part, qui était encore de 18 % en 1960, n'était plus que de 12 % en 1965 et les commandes passées aux chantiers laissaient prévoir que ce pourcentage tomberait d'ici 1970 aux environs de 6 %. Notons, par ailleurs, que cette mesure ne bénéficiera qu'aux armateurs commandant leurs navires à des chantiers français. Il s'agit donc d'une sorte d'aide complémentaire à la construction navale.

Bien que manifestement inférieure aux besoins, cette subvention permettra de financer à 12 %, aide à la construction déduite, la construction de 4 cargos de 7 à 8.000 tonnes par an, alors que le rythme annuel des commandes de notre armement est d'environ deux unités de ce type.

Bien qu'aucune disposition de cet ordre ne figure à ce titre dans le fascicule budgétaire, votre Commission se doit de signaler que le pourcentage du prix de construction des navires (toutes aides déduites) pouvant être financé par l'emprunt a été porté à 80 % dans la quasi-totalité des cas. Toutefois la durée de ces prêts reste encore insuffisante et nos armateurs trouvent souvent meilleur compte à passer commande à des chantiers étrangers qui leur consentent des facilités de crédit nettement plus favorables.

E. — Situation de nos principales compagnies maritimes.

1° Subvention aux services maritimes d'intérêt général.

Nous trouvons, au titre de l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, un crédit de 110 millions, en diminution de 7,5 millions par rapport à 1965.

Cette réduction pourrait laisser croire à une sensible amélioration de la situation financière des deux compagnies maritimes concernées. Comme nous allons le montrer, il n'en est malheureusement rien.

Pour la Compagnie Générale Transatlantique, le neuvième avenant (à la convention originale) passé entre cette société et l'Etat le 20 janvier dernier, avait prévu que le plafond de la subvention relative aux exercices 1963 et 1964 serait porté à 9,5 millions pour la Corse et 51 millions pour les autres lignes. Rien n'étant décidé concernant les exercices ultérieurs, le plafond de la subvention reste théoriquement fixé actuellement, ainsi que l'avait déterminé le huitième avenant, à 6,5 millions pour la Corse et 45 millions pour les autres secteurs.

En 1965, un crédit provisionnel de 50 millions a été inscrit au budget pour les grandes lignes et un autre de 9,5 pour la Corse, sans qu'aucune décision n'ait été prise, ni pour cette année ni pour les exercices suivants, en ce qui concerne le plafond des subventions.

Pour la Compagnie des Messageries Maritimes, les plafonds de subvention ont été fixés respectivement à 60 millions en 1963 et à 65 millions en 1964, mais rien n'a été décidé pour 1965 et les exercices ultérieurs.

En fait, depuis 1963, le déficit de chacune de nos compagnies nationales a été très supérieur aux maxima prévus ou aux sommes allouées et les prévisions établies pour 1966 permettent de penser que le déficit global de nos lignes maritimes du secteur public dépassera 142,5 millions.

Dans ces conditions, votre Commission s'étonne que le Gouvernement ait pu, en attendant les aménagements à apporter aux subventions, limiter le crédit total à 142,5 millions, chiffre manifestement inférieur aux résultats à attendre de l'exercice à venir et qui ne permettra pas, *a fortiori*, de régler le déficit important des exercices précédents.

2° *La Compagnie Générale Transatlantique.*

L'activité et les résultats de la Compagnie Générale Transatlantique au cours des trois premiers trimestres de l'exercice 1965 reflètent dans leur ensemble les grandes tendances de la conjoncture maritime nationale et internationale, et ont été, de plus,

influencés dans des sens divergents par le retour progressif à la normale des exportations de bananes antillaises, la concurrence de plus en plus vive du transport aérien sur l'Atlantique Nord et la poursuite de la dégradation de nos échanges avec l'Algérie.

Dans ce contexte, la Compagnie a poursuivi son effort général de réorganisation et d'économies afin de s'adapter aux données actuelles du trafic et aux impératifs de la concurrence internationale.

En définitive, les résultats enregistrés depuis le début de l'exercice laissent percevoir, après plusieurs années difficiles, l'amorce d'un redressement dû à l'action conjuguée de ses propres efforts et de l'amélioration du marché des frets.

1. — TRANSPORT DE PASSAGERS

a) *Ligne de New York :*

Sur cette ligne qui procure toujours à la Compagnie l'essentiel de ses recettes en matière de transport de passagers, le paquebot *France* continue de connaître une très grande faveur de la part de la clientèle maritime de l'Atlantique Nord. Il a atteint des coefficients de remplissage très élevés au cours de la saison 1965, battant d'ailleurs ses propres records absolus avec 4.076 passagers transportés au cours de son voyage du 12 au 23 août 1965, puis 4.121 passagers au cours du voyage suivant du 29 août au 8 septembre.

Cependant, compte tenu d'un fléchissement accentué en avant et arrière saison dû aux nouvelles baisses de tarifs pratiqués par le transport aérien, le nombre de passagers transportés pendant les neuf premiers mois de l'exercice marque une légère diminution avec 41.585 passagers contre 43.965 pour la période correspondante de 1964, tendance d'ailleurs confirmée par l'ensemble des compagnies maritimes de l'Atlantique Nord.

Cet état de choses a amené la Compagnie à développer au maximum l'utilisation du *France* en trafic de croisière pendant la période de morte-saison hivernale.

b) *Ligne des Antilles :*

Les paquebots *Flandre* et *Antilles*, modernisés en 1964, ont transporté à fin août 1965, sur cette ligne, 20.217 passagers contre 19.745 en 1964.

Cependant, les résultats financiers obtenus demeurent préoccupants en dépit d'un relèvement de 10 % des tarifs au 1^{er} janvier 1965 et d'un vigoureux effort de promotion poursuivi par la Compagnie pour l'achalandage de la ligne par une clientèle de caractère touristique. En outre, il ne faut pas se dissimuler l'importance de conséquences que pourrait avoir sur la fréquentation de la ligne, la généralisation des congés annuels des fonctionnaires en service Outre-Mer, avec délais de route inclus dans la durée du congé. La majeure partie de ces fonctionnaires qui représentent 45 % de la clientèle des paquebots serait ainsi amenée à recourir désormais exclusivement à l'avion.

c) *Lignes de Corse* :

Pour faire face au développement constant du trafic maritime sur la Corse caractérisé de plus par une pointe saisonnière très marquée, la Compagnie a passé commande d'abord du *Fred Scamaroni* qui devait entrer en service pour la saison 1965, puis des deux cars-ferries *Corse* et *Provence* destinés aux liaisons courtes de jour entre Nice et Calvi pour une entrée en service prévue pour la saison 1966.

Afin de faire face à la défection du *Fred Scamaroni*, gravement endommagé par un incendie alors que 90.000 inscriptions avaient été prises au cours de la saison, la Compagnie a dû prendre intensifiant les rotations du *Napoléon* au départ de Nice avec de toute urgence des mesures de remplacement d'une part, en double équipage effectuant chacun une semaine sur deux d'embarquement, d'autre part, en réduisant ses services sur l'Afrique du Nord et en utilisant les paquebots du type « *Ville* » ainsi dégagés à l'exploitation des lignes de Corse au départ de Marseille.

Ces mesures ont permis de faire face à la demande de trafic et de donner, dans l'ensemble, satisfaction à la clientèle. C'est ainsi qu'au cours des huit premiers mois de l'année, ont été transportés au total sur la Corse 351.881 passagers et 54.911 automobiles contre 350.959 passagers et 50.780 automobiles en 1964. La faible progression constatée est due, pour une part, à l'accident survenu au *Fred Scamaroni* mais aussi à un certain ralentissement du courant touristique.

d) *Lignes d'Algérie-Tunisie :*

La diminution progressive des échanges de passagers entre la France et l'Afrique du Nord a obligé la Compagnie à réduire l'importance du tonnage mis en ligne, et à vendre depuis 1964 trois unités antérieurement affectées à ce secteur, le *Charles Plumier*, le *Ville de Bordeaux*, et au printemps 1965, le *Ville d'Oran*.

En outre, ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, les mesures de remplacement mises en place sur les lignes de Corse ont eu pour effet de réduire le nombre de départs assurés sur l'Afrique du Nord au cours de l'été 1965.

Les résultats enregistrés au cours des huit premiers mois de 1965 traduisent par conséquent une perte importante de trafic par rapport à l'année précédente avec 86.000 passagers transportés en 228 traversées contre 176.000 en 1964 avec 353 traversées.

Il n'a cependant pas été possible d'éviter le désarmement de deux paquebots au cours de la période d'hiver et les données actuelles du trafic imposeront, après la vente de *Ville d'Oran* au printemps, celle d'une nouvelle unité, le *Ville d'Alger* à l'automne 1965, à moins qu'une autre utilisation puisse être trouvée pour ce paquebot sous forme d'un projet, en cours d'examen par les Départements ministériels intéressés, d'utilisation de ce paquebot en navire exposition. Seuls resteraient en service, sur ce secteur, les deux paquebots : *Ville de Marseille* et *Ville de Tunis*.

e) *Activités nouvelles :*

A la demande des pouvoirs publics, la Compagnie Générale Transatlantique a d'autre part assuré, au cours de la saison 1965 avec le paquebot *Lisieux* affecté à la S. N. C. F. une liaison maritime entre Saint-Malo et Jersey avec prolongements occasionnels sur l'Angleterre et organisation d'excursions au départ de Torquay et Weymouth pour les îles anglo-normandes.

Elle a par ailleurs entrepris diverses expériences dans le secteur du tourisme et des loisirs, notamment en développant l'organisation de circuits touristiques dans le cadre de l'organisme « Transat Vacances », par l'exploitation sur le Rhône, en accord avec une filiale de la Compagnie Nationale du Rhône,

du bateau fluvial *Frédéric Mistral* entre Avignon et Arles avec prolongement par des excursions en Provence et en Camargue. Enfin, par la location de dériveurs légers en divers points du littoral corse.

2. — TRANSPORT DE FRET

L'activité générale des lignes de charge de la Compagnie a été dans l'ensemble satisfaisante au cours des trois premiers trimestres de l'exercice. Le niveau élevé des courants commerciaux entre l'Europe et les Etats-Unis a permis à la Compagnie d'accroître les tonnages transportés et la fermeté du marché des frets a d'autre part fait sentir ses effets sur le montant des recettes perçues.

a) Réseau d'Amérique du Nord :

La ligne de la *Côte Est* a été sérieusement affectée en début d'année par la grève des dockers qui a paralysé pendant un mois, au début de l'année, les ports de la Côte Est des Etats-Unis. C'est la raison pour laquelle cette ligne n'enregistre que 63.000 tonnes transportées au cours des sept premiers mois de 1965 contre 72.000 tonnes pour la même période de 1964. On peut cependant penser que l'évolution actuelle du trafic permettra de rattraper le retard d'ici la fin de l'année et de terminer l'exercice, pour cette ligne, avec des résultats financiers en amélioration assez sensible par rapport à l'exercice précédent.

La ligne du *Nord Pacifique* marque, de son côté, une nette progression avec 82.000 tonnes transportées à fin juillet 1965 contre 62.000 à la fin juillet 1964.

Sur la ligne des *Grands Lacs* qui conserve un caractère saisonnier étant donné la fermeture du Saint-Laurent en période d'hiver, le tonnage transporté est passé à fin juillet de 61.000 tonnes en 1964 à 67.000 tonnes en 1965.

Enfin, sur le *Mexique*, un accord portant sur l'affrètement d'espaces à bord de navires allemands a permis à la Compagnie, tout en conservant ses positions commerciales sur ce secteur, de transformer un déficit persistant d'exploitation en un bénéfice net appréciable.

Sur l'ensemble des lignes de ce secteur, un accroissement général des recettes est attendu par rapport à l'an dernier.

b) Réseau des Antilles/Sud Pacifique :

Sur ce secteur, on note également d'une manière générale une certaine amélioration par rapport à l'exercice précédent.

L'insuffisance d'équipement portuaire de la Guyane pose cependant des problèmes d'exploitation très sérieux et impose l'utilisation de petits navires dont l'exploitation est onéreuse pour ce type de trafic ; un sérieux effort d'équipement devrait être fait sur le plan portuaire pour permettre d'exploiter rationnellement les richesses forestières de ce pays.

L'exploitation des lignes de charge des Antilles françaises demeure, d'autre part, handicapée par l'insuffisance des tarifs que la Compagnie est autorisée à pratiquer et qui apparaissent, dans l'ensemble, inférieurs de 30 à 35 % à ceux des frets internationaux pratiqués par les Conférences de trafic sur la zone des Caraïbes.

Sur les lignes *Venezuela-Colombie et du Centre Amérique*, tonnages et recettes sont en amélioration malgré le boycottage dont certains de nos navires ont été l'objet de la part des dockers des ports vénézuéliens.

Sur la ligne du *Sud Pacifique*, la Compagnie assure désormais un départ tous les 14 jours au lieu d'un toutes les trois semaines auparavant, ce qui permet de toucher un plus grand nombre de ports sur la côte du Sud Pacifique tout en réduisant la durée moyenne des rotations.

Une telle politique a permis d'enregistrer des résultats en nette amélioration par rapport à l'an dernier tant sur le plan du tonnage transporté que sur celui des recettes.

c) Service bananier :

Après les cyclones de 1963 et 1964 qui avaient détruit les cultures de bananes, le trafic a repris progressivement sa physiologie normale, plus rapidement d'ailleurs au départ de la Martinique que de la Guadeloupe.

C'est ainsi qu'ont été transportées au cours des huit premiers mois de l'année 131.000 tonnes de bananes au départ de Martinique contre 49.000 tonnes en 1964 et 100.000 tonnes en 1963 et seulement 29.000 tonnes de Guadeloupe contre 58.000 en 1964 et 87.000 tonnes en 1963.

Il y a lieu de signaler, d'autre part, une progression des transports de bananes de Colombie vers l'Europe du Nord.

d) *Secteur d'Afrique du Nord :*

La nouvelle diminution des échanges commerciaux avec l'Algérie a amené la Compagnie à réduire le nombre de ses touchées dans ce secteur tant au départ de Marseille que des ports de l'Atlantique.

Sur le Maroc, la récente nationalisation du commerce extérieur et la mise en place d'un organisme chargé de la commercialisation de la production paraissent, d'autre part, de nature à apporter de nouvelles perturbations, notamment dans le domaine du transport des agrumes.

3° *La Compagnie des Messageries maritimes.*

Malgré une conjoncture internationale toujours très difficile, la Compagnie des Messageries maritimes a poursuivi, en 1965, l'extension de son réseau de lignes régulières.

Se fondant, notamment, sur les perspectives ouvertes par le développement récent de nos relations commerciales avec les pays qui bordent la Mer Noire et disposant d'un navire, le *Gallieni*, dont les caractéristiques convenaient particulièrement à ce service, elle a, le 25 mai 1965, inauguré une ligne qui, selon les besoins du trafic, touche Bourgas, Varna, Constantza, Odessa et Istanbul.

Désormais, la Compagnie assure, dans une zone qui couvre l'Extrême-Orient, l'Océan Indien, la Mer Noire, l'Atlantique-Sud et le Pacifique, quatre lignes de paquebots, neuf lignes de cargos et quatre services annexes.

Elle est, de toutes les entreprises françaises d'armement, celle qui dessert le plus grand nombre de pays et exploite le réseau le plus long.

Aussi a-t-elle constamment cherché à équiper ses services de navires rapides et dotés des derniers perfectionnements en matière de manutentions, afin de gagner du temps, non seulement à la mer, mais également dans les escales, souvent très longues en raison de l'encombrement des installations portuaires.

Ayant, au cours des dix dernières années, mis en ligne 23 cargos neufs de 8.300 à 9.300 tonnes, elle n'a actuellement en construction qu'un cargo polytherme et un paquebot.

Le premier, qui doit lui être livré à la fin de 1965, est destiné au transport de fruits, principalement des bananes, entre Madagascar et la France. Le second entrera en service fin 1966 et sera probablement affecté à la ligne d'Amérique du Sud.

La Compagnie étudie la commande de trois cargos d'un type très moderne, offrant des capacités importantes en cales frigorifiques, afin de pouvoir participer plus largement aux exportations de fruits et autres marchandises réfrigérées qui se développent en provenance des pays de l'hémisphère Sud.

Pour améliorer, d'une manière générale, ses résultats d'exploitation, elle a pris diverses dispositions en vue de limiter ses dépenses, accélérer ses itinéraires et augmenter son trafic passagers interescalas, notamment, par la création d'un bureau centralisateur des ventes.

Par ailleurs, elle a mis en œuvre, en accord avec la Compagnie Générale Transatlantique, certaines mesures de coordination en matière d'approvisionnements, d'assurance de la flotte ou de service technique et passé de nouveaux contrats de représentation réciproque.

Cette politique de coopération de deux sociétés d'économie mixte sera développée conformément au vœu des pouvoirs publics.

Enfin, on observera à nouveau que le déficit du compte contractuel des Messageries Maritimes, qui n'a pas augmenté entre 1963 et 1964, correspond pratiquement au coût des services d'intérêt général dont l'existence est prévue au cahier des charges de l'entreprise et pour lesquels une subvention est justifiée.

Grâce à ses efforts d'adaptation, la Compagnie parvient à équilibrer l'exploitation de ses lignes de cargos, ce qui, dans l'état actuel du trafic et de la compétition internationale, peut être considéré comme satisfaisant, surtout pour des lignes régulières.

On sait, en effet, que celles-ci constituent le secteur de l'armement le plus difficilement rentable et cependant, comme l'a souligné le rapport du V^e Plan, celui dont le maintien est absolument indispensable à l'indépendance économique du pays.

4° *Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis.*

a) *Zone d'action :*

La zone d'action de cette compagnie recouvre plusieurs faisceaux de liaison parmi lesquels on peut distinguer essentiellement les liaisons : Métropole—Afrique occidentale et méridionale, France—Extrême-Orient, France—U. S. A. et Amérique du Sud.

b) *Flotte :*

La flotte appartenant en propre à la Compagnie comprenait au 31 décembre dernier 36 navires jaugeant 275.000 tonneaux. Il s'y ajoutait 5 *Liberty ships* jaugeant, au total, 36.500 tonneaux.

c) *Activité en 1964 :*

La Compagnie a transporté 11.719 passagers contre 12.283 en 1963, et 1.448.442 tonnes de marchandises contre 1.423.397 en 1963.

L'évolution a été particulièrement défavorable sur les lignes du Vietnam et du Cambodge et, au contraire, satisfaisante sur le secteur sud-américain.

d) *Mesures de concentration et d'adaptation de la Société :*

Dans le domaine du transport de passagers, la Compagnie s'est associée avec les Compagnies Freycinet et Paquet pour fonder la Nouvelle Compagnie de paquebots dont la gérance est assurée par la Compagnie Paquet. Cette dernière société, qui dispose ainsi des 5 paquebots *Foucauld, Général-Leclerc, Foch, Mangin* et *Mermoz*, continue à assurer les liaisons entre la Métropole et l'Afrique noire à partir de Marseille et de Bordeaux mais utilise aussi ses navires pour organiser des croisières touristiques.

En ce qui concerne le fret, le Groupe « Chargeurs » contrôle maintenant les compagnies maritimes Cyprien-Fabre et des Transports Maritimes. L'ensemble ainsi constitué représente 450.000 tonneaux de jauge, soit près de 10 % de notre flotte de commerce et 25 % de notre flotte au long cours.

D'autre part, l'Association de la Compagnie maritime des Chargeurs et des armements Louis Dreyfus, Union Navale et Saga a donné naissance à la Société Cetramar.

Enfin, la Compagnie Sud Atlantique, filiale des « Chargeurs » a renforcé ses moyens financiers en fusionnant avec la Compagnie Centrale de Financement et d'Investissement dans laquelle le même groupe possède des intérêts prépondérants.

Le résultat le plus remarquable de ces regroupements a été de permettre une reprise des investissements qui s'est traduite essentiellement par la commande par la Cetramar de trois navires de fort tonnage : un charbonnier de 82.160 tonnes et deux minéraliers de 64.000 tonnes chacun.

Pour sa part, la Compagnie maritime des Chargeurs a commandé trois cargos de 13.800 tonnes et acheté deux petits minéraliers de 16.000 tonnes qui seront transformés pour transporter du bois.

F. — La construction navale.

1° *Situation actuelle du marché.*

Le développement du commerce maritime international a donné un nouvel élan à la construction navale et pour laquelle le total des commandes a atteint 15.200.000 tonnes en 1964 contre 11.600.000 en 1963 et 5.800.000 en 1962.

Cette amélioration de la situation ne s'est malheureusement par traduite dans *les prix* qui, après avoir baissé du fait de la diminution de la demande, ont continué à décroître en raison de la concurrence du Japon dont les chantiers ont actuellement en construction ou en carnet près de la moitié du tonnage commandé par l'armement naval du monde entier.

Cependant *le carnet de commande* de nos 12 principaux établissements atteignait au 1^{er} septembre dernier 1.260.540 tonneaux contre 1.106.000 l'an dernier.

Ces commandes se décomposaient comme suit, par importance et établissement :

ETABLISSEMENTS	NOMBRE de navires.	TONNEAUX de jauge.
Chantiers de l'Atlantique.....	13	534.605
Chantiers de la Ciotat.....	22	398.840
Chantiers de Dunkerque (France-Gironde).....	8	164.550
Chantiers de Méditerranée (la Seyne).....	6	65.950
Chantiers de Bretagne-Loire (Nantes).....	11	36.450
Chantiers Le Trait (Seine-Maritime).....	7	28.250
Chantiers de Bordeaux (France-Gironde).....	29	12.035
Chantiers de Port-de-Bouc.....	1	5.000
Chantiers de Gravelle.....	13	4.640
Chantiers de Dubigeon-Normandie (Nantes).....	5	4.600
Chantiers de la Rochelle.....	17	3.861
Chantiers du Havre.....	10	1.759
Total	142	1.260.540

D'autre part, le volume des navires à livrer chaque année se relève progressivement de 225.588 tonneaux en 1965 à 619.200 en 1967, ce qui permet d'espérer une amélioration sensible de la situation, au moins dans l'avenir immédiat.

2° Contribution de l'Etat.

Nous trouvons à ce titre, au budget de 1966, un crédit de programme de 232,9 millions de francs, en diminution de 27,6 millions sur l'an dernier. Cette réduction traduit la volonté du Gouvernement de réduire progressivement cette aide pour tenir compte des stipulations du Traité de Rome en matière d'aide économique.

Il était envisagé primitivement de parvenir, dans un certain délai, à la suppression de toute subvention mais en raison de la concurrence des chantiers japonais qui bénéficient, d'une part, de salaires et de charges sociales moins lourds et, d'autre part, de

commandes importantes de l'Etat, il a été décidé, dans le cadre européen, que l'aide à la construction resterait au moins égale à 10 % du coût du navire. Même ainsi limitée, la réduction des subventions nécessaires pour parvenir à un tel objectif posera bien des problèmes à nos chantiers et nécessitera de leur part un nouvel effort de concentration, de modernisation, voire de reconversion de leurs activités.

Votre Commission attire à nouveau l'attention du Gouvernement sur la gravité de ce problème, surtout pour les régions dans lesquelles la construction navale constitue, avec les multiples entreprises annexes qu'elle alimente, la principale ou même la seule activité industrielle.

III. — LA PECHE MARITIME

A. — Résultats obtenus en 1963 et 1964.

	1963		1964	
	Tonnage en t.	Valeur en 1.000 F.	Tonnage en t.	Valeur en 1.000 F.
Poissons frais.....	385.363	619.828	416.117	658.817
Morue	53.750	64.913	51.923	71.256
Crustacés	18.042	97.037	18.969	98.206
Coquillages	121.406	261.929	112.327	241.389

Au total, la valeur des produits pêchés a donc atteint 1.069.668.000 F en 1964 contre 1.043.707.000 F en 1963 (1).

Ainsi qu'il est possible de le constater, les résultats avaient été en net progrès pour les poissons frais mais en retrait sensible pour la morue et les coquillages. Pour la première, cette diminution traduit une certaine désaffection des consommateurs tandis que la baisse sur les coquillages s'explique tant par les épidémies que par la rigueur de l'hiver 1962-1963 entraînant une mortalité importante des naissins et des huîtres adultes.

Premiers résultats pour 1965.

Les premières indications que nous avons recueillies pour 1965 montrent une amélioration sensible des résultats pour les poissons ronds de fond mais une baisse marquée du tonnage concernant les harengs, le maquereau, la sardine et surtout la morue (4.500 tonnes contre 12.130 pour les cinq premiers mois de l'année).

(1) La France se situe au seizième rang dans le monde, où la première place revient au Pérou (9.130.000 t), suivi du Japon (6.334.700 t), de la Chine (5.800.000 t), de l'U. R. S. S. (4.480.000 t) et des U. S. A. (2.638.000 t).

B. — Activité des principaux ports de pêche.

Les quantités de poissons frais débarquées en 1963 et 1964 dans nos principaux ports de pêche se présentent comme suit :

	1963	1964
Boulogne	118.484	134.410
Lorient	54.712	55.908
Concarneau	45.803	49.256
La Rochelle.....	21.832	24.704
Dieppe	15.581	16.828
Cinq grands ports.....	256.412	285.902
Pourcentage du total.....	66,7	68,7

L'évolution d'une année sur l'autre montre une spécialisation croissante de nos cinq grands ports de pêche. Cependant, la suprématie de ces établissements est moins marquée en ce qui concerne la valeur des produits pour laquelle les cinq grands ports ont vu leur part décroître sensiblement.

Pour 1965, les premiers chiffres connus marquent une nouvelle accentuation de cette tendance à la concentration de la production, analogue à celle qui apparaît dans le trafic maritime commercial.

C. — Les interventions de l'Etat en faveur de la pêche.

1° Aide accordée en 1964 et 1965.

L'aide accordée par l'Etat à la pêche se manifeste à trois titres différents :

- une subvention aux pêches maritimes (chapitre 44-01) ;
- une contribution au programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes (chapitre 64-00) ;
- enfin, des crédits accordés par le F. D. E. S. au Crédit maritime mutuel et aux coopératives interprofessionnelles.

Nous pensons intéressant de fournir ici quelques explications concernant le volume et l'affectation de ces différentes formes d'aide en 1964 et 1965.

1. — SUBVENTION AUX PÊCHES MARITIMES (Chapitre 44-01.)

a) En 1964 :

Subvention aux Caisses régionales de Crédit maritime. — Le crédit de 70.000 F ouvert et réparti à ce titre a été utilisé à couvrir, d'une part, les frais de contrôle des Caisses régionales, des Caisses locales, des coopératives maritimes et des Unions de coopératives et, d'autre part, les bonifications à allouer aux Caisses de Crédit maritime mutuel pour leur permettre de consentir aux conchyliculteurs sinistrés des prêts au taux réduit de 3 %.

Subventions aux associations d'assurances maritimes. — Un crédit de 24.000 francs a été accordé pour couvrir les pertes de matériel de pêche.

Aide en faveur de la pêche et plan d'adaptation de l'industrie du poisson. — La Marine marchande a obtenu, à ce titre, pour 1964, l'inscription d'un crédit de 5.152.792 F destiné à permettre une intervention jugée indispensable en vue de l'organisation du marché des produits de la pêche maritime. L'utilisation de ce crédit a été effectuée de la façon suivante :

— campagne de propagande en faveur de la consommation du poisson.....	1.247.905,94 F
— organisation du marché de la morue salée....	2.179.495,20
— organisation du marché de la sardine.....	46.582,08
— organisation du marché du thon.....	1.000.000 »
— organisation du marché du hareng.....	200.000 »
	<hr/>
Total	4.673.983,22 F

Le crédit de 478.808,78 F non utilisé s'explique par le déficit important de la production sardinière au cours de la campagne de pêche 1964, qui n'a justifié le warrantage que d'un stock très réduit de conserves.

b) En 1965 :

Les subventions de 70.000 F aux Caisses régionales de Crédit maritime et de 24.000 F aux associations d'assurances maritimes ont été réparties et utilisées comme l'année précédente.

En revanche, les 4.720.000 F accordés au titre de l'aide en faveur de la pêche ont été employés de la manière suivante :

— campagne de propagande en faveur de la consommation du poisson.....	1.400.000 F.
— création du fonds régional d'organisation du marché de la Région Nord (poisson de fond, hareng, maquereau).....	1.500.000
— organisation du marché de la morue salée....	600.000
— organisation du marché de la sardine.....	200.000
— organisation du marché du thon.....	720.000
— organisation du marché du maquereau (Région Atlantique)	300.000
	<hr/>
	4.720.000 F.

2. — PROGRAMME D'ADAPTATION

DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES (Chapitre 64-00.)

a) En 1964 :

Les 5.782.807 F disponibles pour cet exercice ont été utilisés à concurrence de 1.500.000 F à la modernisation des unités de pêche en vue d'inciter les armateurs à installer la pêche arrière et la congélation à bord de leurs navires, l'aide revêtant la forme d'une « prime d'incitation » représentant un certain pourcentage (30 % pour la grande pêche, 20 % pour la pêche hauturière) du coût des équipements pour la pêche arrière et la congélation. En fait, aucune dépense n'a pu être engagée à ce titre au cours de l'exercice 1964, l'accord des services du budget sur la nouvelle catégorie d'action n'ayant été obtenu qu'en février 1965.

D'autre part, 2.500.000 F ont été consacrés à la vulgarisation des techniques professionnelles, à la politique des ressources et aux réformes de structure.

L'importance des crédits non employés s'explique :

— d'une part, par le fait que de nombreuses opérations décidées au cours d'une année ne peuvent être réalisées ou faire l'objet d'engagements qu'au cours de l'exercice suivant. Il s'agit en effet d'opérations s'échelonnant dans le temps ;

— d'autre part, par le fait que les « primes d'incitation » qui auraient dû absorber une partie importante des crédits n'ont pu être versées.

b) *En 1965 :*

Seuls les crédits ouverts, soit 4 millions de francs, ont été répartis également pour la modernisation des unités de pêche et les opérations classiques.

En ce qui concerne ces dernières, l'action a porté plus particulièrement sur les points suivants :

- l'implantation du froid à bord et à terre ;
- l'amélioration des circuits de commercialisation, transformation, stockage, distribution...
- la vulgarisation des techniques éprouvées, formation professionnelle ;
- la protection des fonds et des espèces, cantonnements.

3. — CONTRIBUTION DU F. D. E. S.

La dotation attribuée au *Crédit Maritime Mutuel* par le F. D. E. S., qui était de 13 millions de francs en 1963, a atteint 15 millions de francs en 1964 et 1965. Sur ces crédits, 2 millions ont été attribués, en 1964, à l'Union coopérative des pêcheurs de France chargée de la commercialisation des conserves et 1 million de francs a été affecté à la mise en route d'une expérience d'armement coopératif dans le Finistère (financement partiel de 4 bateaux).

En 1965, l'expérience d'armement collectif finistérien a été poursuivie tandis qu'un effort très important était fait pour soutenir la Caisse régionale de Sète dont les besoins se sont accrus en raison de l'essor de la pêche méditerranéenne provoqué par l'implantation de nombreux marins rapatriés d'Algérie.

Les crédits également accordés par le F. D. E. S. aux coopératives interprofessionnelles ont été utilisés, en 1964, à l'octroi de prêts destinés au financement partiel de la construction de trois chalutiers de 36 mètres de type classique et de quatre chalutiers pêchant par l'arrière.

En 1965, une part importante des dotations servira à financer, sous forme de prêts, la construction de plusieurs chalutiers congélateurs intégraux et d'un nouveau chalutier pêchant par l'arrière.

2° Les crédits accordés en 1966.

Comme l'on fait les rapporteurs de l'Assemblée Nationale, MM. Bonnet et Bayle, votre Commission déplore très vivement la réduction très sensible des crédits ouverts pour 1966 au double titre des subventions aux pêches maritimes et du programme d'adaptation de l'industrie du poisson.

En effet, la subvention inscrite au chapitre 44-01 est réduite de 4.720.000 F à 2.900.000 F, tandis que pour le chapitre 64-00, les autorisations de programme sont ramenées de 4 millions à 2,850 millions, et les crédits de paiement supprimés.

Le Gouvernement tente de justifier cette carence budgétaire en faisant état de l'importance des crédits de programme et de dépenses restés *inemployés* au cours des exercices précédents. Cette explication nous paraît peu convaincante. En effet, la difficulté de définir et d'adapter un plan d'aide gouvernementale à une profession à peu près inorganisée nécessite fatalement une période de mise au point d'autant plus longue que les contrôleurs financiers ne font pas toujours preuve, de leur côté, de beaucoup de compréhension.

Quoi qu'il en soit, après quelques années de tâtonnements, un certain nombre d'opérations avaient démarré et une fructueuse collaboration s'était instaurée entre les services de la Marine marchande, les organisations interprofessionnelles de pêcheurs et les chantiers et industries spécialisés.

Le coup de frein brutal apporté à l'aide gouvernementale risque de remettre en cause l'ensemble des actions entreprises spécialement en ce qui concerne la modernisation de la flotte de pêche, l'organisation du marché, l'industrie de la congélation et de la conserve, enfin la propagande pour la consommation du poisson.

3° *Observations de la Commission.*

Dans son rapport annuel d'avril sur la situation de nos pêches maritimes dressant le bilan de l'année 1964, le Président du Comité central des Pêches maritimes, après avoir souligné l'intérêt de certaines mesures prises, les jugeait insuffisantes et les qualifiait de simples amorces de solution. Il soulignait que la situation générale s'était détériorée depuis un an. L'année 1964 avait été, en effet, une année agitée, la dégradation des cours du poisson frais ayant compromis pour nos armements à la pêche la rentabilité de leurs investissements et ayant créé chez les équipages un climat de crise.

Le budget qui nous est présenté pour 1966 peut-il être considéré, après plusieurs années d'attente, comme une nouvelle amorce de solution ? N'est-il pas, au contraire, la consécration d'une politique de stagnation, sinon de recul. Nous craignons, pour notre part, que cette dernière expression convienne mieux à notre politique des pêches.

Nous regrettons que le Gouvernement se refuse à mettre à la disposition du Secrétariat général les moyens de réaliser les objectifs que celui-ci avait particulièrement bien définis.

Portée et application de la Convention de Londres du 2 mars 1964. — Cette Convention, signée par dix Etats de l'Ouest européen a pour objet d'étendre la juridiction des Etats riverains jusqu'à 12 milles de leurs côtes, réservant toutefois sans limitation de temps entre 6 et 12 milles les droits établis par dix ans d'exercice des pays étrangers et autorisant tous accords particuliers entre 3 et 6 milles.

La Grande-Bretagne, dont les eaux territoriales sont particulièrement fréquentées par les bateaux de pêche français, a été le premier pays à appliquer ces dispositions. Dès le mois de juillet 1963, elle dressait la carte des bandes littorales dans lesquelles son Gouvernement reconnaissait des droits de pêche à nos navires et notifiait la réglementation britannique de la pêche à l'intérieur des 12 milles, applicable à tous navires étrangers. A partir du 31 décembre 1966, date qui marquera la fin de la période transitoire d'adaptation, la bande de 3 à 6 milles nous sera fermée définitivement. Cette mesure ne manquera pas de gêner considérablement nombre de nos navires, à moins que l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun, qui impliquerait pour elle l'obligation de rouvrir complètement ses eaux aux navires des pays membres n'apporte

une solution aux préoccupations de nos armements à la pêche. Mais ceci est un autre problème, dont la solution ne se trouve pas place Fontenoy.

Demain, d'autres pays, la Norvège, le Danemark, l'Irlande, l'Espagne, le Portugal, appliqueront à leur tour à leur profit, la Convention du 2 mars 1964. Cette mesure ne manquera pas d'aggraver la situation de nos pêcheurs qui, préoccupés de leur avenir, désirent obtenir un certain nombre de précisions sur la politique gouvernementale en la matière :

1° Notre pays envisage-t-il d'étendre à son tour ses eaux réservées ? Dans quel délai le Gouvernement entend-il établir le tracé des lignes de base de ses eaux territoriales ?

2° Des négociations, en vue d'accords particuliers, ne sont-elles pas engagées avec les États signataires de la Convention de Londres pour l'exercice des droits de pêche, sous réserve de réciprocité, à l'intérieur de la ligne des 12 milles, et notamment pour la bande des 3 à 6 milles ?

3° Le Gouvernement a-t-il l'intention de restreindre les propres droits de nos pêcheurs dans nos eaux côtières ? Pense-t-il, par suite de l'extension de la mesure des 12 milles, apporter des restrictions supplémentaires au chalutage côtier ?

Sur ce dernier point, nous considérons que des mesures de protection des fonds côtiers doivent être prises, dans l'intérêt des pêcheurs eux-mêmes qui, certes, devront accepter une certaine discipline. S'il est possible d'exiger d'eux le respect des frayères, le Gouvernement ne doit-il pas se préoccuper de la recherche et de la mise en œuvre de méthodes plus évoluées s'apparentant à la culture et à l'élevage. Les pêcheurs ne sont-ils pas en droit de protester contre certaines activités ou emprises, telles que des prospections ou forages pétroliers, les déversements de résidus de toutes sortes, le braconnage sous-marin de pêcheurs amateurs. La création de centres touristiques ne saurait avoir pour conséquence, non plus, la suppression d'activités maritimes particulièrement rentables et qui ont fait la fortune de certaines régions !

Un autre aspect de notre politique des pêches découle de l'orientation de notre politique générale vis-à-vis de la Communauté économique européenne. Nous faisons des vœux l'an dernier pour qu'une politique commune des pêches voie le jour, politique comportant une harmonisation des conditions de production et

une organisation de nos échanges dans nos rapports avec nos partenaires du Marché commun. Cette préparation de la politique se justifiait en raison même des avantages de situation dont jouissent, par rapport aux nôtres, les armements de certains autres pays de la C. E. E., faute précisément de tout commencement d'harmonisation. Un rapport préliminaire à la définition de cette politique commune devait faire l'objet d'une discussion au début de 1965. Ce rapport doit sans doute être couvert par la mention « secret - confidentiel », et nous craignons que l'événement du 30 juin dernier ne remette à une date fort éloignée l'adoption d'une politique commune des pêches.

Or, nos producteurs ne pourront affronter longtemps, sans crise grave, des concurrents qui, déjà naturellement avantagés par leur prix de revient, continuent de recevoir des subsides de leurs gouvernements. En attendant, il revient au nôtre d'instituer chez nous des mesures analogues.

Certes, si l'adaptation de notre industrie des pêches maritimes suppose un effort conscient de la profession, elle suppose aussi une intervention plus poussée des pouvoirs publics. Tel est bien l'avis du Secrétaire général de la Marine marchande qui convenait, l'an dernier, de la nécessité de « mesures propres à placer notre armement dans des conditions de parité avec ses homologues étrangers, au moins en ce qui concerne les conditions d'investissements ». Parmi ces mesures envisagées figuraient notamment les primes d'équipement, l'attribution de prêts importants, l'allocation de bonifications d'intérêt ramenant le taux des prêts de 7 à 4,5 %. Or, nous venons de voir précédemment que les crédits en faveur de la pêche (chapitre 44-01) et les subventions pour le plan de relance (chapitre 64-00) ont été réduits dans des proportions importantes et ramenés à des chiffres dérisoires.

Peut-on dire alors avec M. Morin que « si 1965 sera encore une année difficile », « 1966 doit marquer le début d'une période nouvelle » ?

A ces problèmes cruciaux des investissements viennent encore s'ajouter ceux que pose à nos armateurs l'exploitation de leurs navires. C'est une vérité évidente que les frais d'exploitation ne font qu'augmenter, alors que les cours du poisson prennent le chemin inverse. Un des principaux griefs, dont nous nous faisons

l'écho chaque année, vise la taxe spéciale sur les carburants dont on nous promet régulièrement la suppression, mais qui est toujours maintenue.

Ne serait-il pas possible également d'étendre à l'armement à la pêche le bénéfice du remboursement des dépenses occasionnées par l'article 79 du Code du Travail maritime accordée à l'armement au commerce ?

Les observations de votre Commission des Affaires économiques ne s'inspirent que du souci de voir se développer notre potentiel de pêche, à la veille de notre intégration dans une communauté largement importatrice de poissons. La pêche française, servie par des équipages dont la valeur technique n'est pas contestable, est consciente du rôle prépondérant qu'elle peut jouer dans l'économie européenne. Elle attend du Gouvernement les moyens de réaliser ses objectifs.

IV. — LE PROBLEME DES SOCIETES DE SAUVETAGE

L'organisation du sauvetage a toujours été considérée comme une nécessité dans la Marine marchande, en raison des risques inhérents à la profession de marin.

Conscient de l'importance du problème, l'Etat avait, depuis de nombreuses années, accepté de soutenir financièrement les sociétés de sauvetage, dont les dépenses sont considérables, mais il semble qu'un revirement se soit produit dans l'esprit de nos responsables du budget et les crédits accordés se sont amenuisés dans de telles proportions que ces organismes ne peuvent plus faire face aux obligations qu'ils avaient acceptés d'assumer.

C'est ainsi que le crédit prévu, cette année, au chapitre 46-01, soit 243.607 F, apparaît nettement insuffisant pour couvrir l'achat de nouveaux canots et procéder aux remises en état indispensables.

Il apparaît donc souhaitable que le Gouvernement, qui n'ignore pas la situation de nos diverses stations de sauvetage, le rôle éminent qu'elles jouent et le dévouement des personnes qui les servent, revoie sérieusement la question et dégage des crédits suffisants. Ces dotations seraient destinées, en premier lieu, à l'achat de nouveaux canots et, en second lieu, à la réparation et à la modernisation des bateaux.

Votre Commission estime que cette importante question ne peut être plus longtemps éludée.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour l'exercice 1966 concernant les ports maritimes et la Marine marchande.

ANNEXE I

Balance des transports maritimes entre la métropole et les pays étrangers de 1958 à 1964.

(En millions de dollars.)

ANNEES	RECETTES	DEPENSES	SOLDE
1958	85,8	257	— 171,2
1959	91,7	205	— 113,3
1960	100,1	195,9	— 95,8
1961	110,2	204,3	— 94,1
1962	124,5	201	— 76,5
1963	129,6	238,3	— 108,7
1964	* 149,2	* 273,3	* — 124,1

* Chiffres provisoires.

ANNEXE II

Répartition de la flotte de commerce française par catégorie de navires.

	1 ^{er} JANVIER 1963	1 ^{er} JANVIER 1964	1 ^{er} JANVIER 1965
Navires à passagers.....	11,1 %	10,8 %	10,1 %
Pétroliers	43,2 %	43,8 %	45,5 %
Transports de gaz.....	0,2 %	0,3 %	0,8 %
Minéraliers et gros porteurs...	6,1 %	7,9 %	8,0 %
Bananiers et polythermes.....	3,3 %	3,2 %	3,3 %
Autres cargos.....	36,1 %	34,0 %	32,3 %