

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

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

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1963 (2° partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

ANNEXE N° 31

MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Roger LACHÈVRE

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2° législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexe 28), 57 (tomes I et II, annexe XVI) et in-8° 9.

Sénat : 42 (1962-1963).

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la Marine Marchande pour 1963 s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à un montant total de 379.156.783 francs, en augmentation de 5.473.729 francs sur les crédits de 1962.

Au titre des dépenses en capital, sont prévus pour 1963 des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 312.210.000 francs (contre 319.400.000 francs en 1962) et 312.943.000 francs (contre 333.150.000 francs en 1962).

Les tableaux ci-après donnent, par titre et partie pour les dépenses ordinaires et par chapitre pour les dépenses en capital, la décomposition des crédits prévus au présent projet de budget d'après les propositions initiales du Gouvernement.

Ces propositions ont été modifiées lors du débat devant l'Assemblée Nationale par le vote d'un amendement, déposé par le Gouvernement, et tendant à majorer de 43.280.000 F les crédits prévus pour l'Etablissement national des invalides de la marine. Cet amendement, de pure forme, traduit l'incidence du refus opposé par le Parlement, lors de l'examen de la première partie de la loi de finances, à la transformation de certaines taxes fiscales en taxes parafiscales affectées au financement de cet Etablissement.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1962.	CREDITS PREVUS POUR 1963			DIFFERENCES entre 1962 et 1963.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunération d'activité.....	21.973.807	23.049.468	— 74.492	22.974.976	+ 1.001.169
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	3.834.214	3.700.634	+ 23.126	3.723.760	— 110.454
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	4.377.893	4.395.652	+ 340.497	4.736.149	+ 358.256
5 ^e partie. — Travaux d'entretien..	1.046.960	1.031.960	+ 91.500	1.123.460	+ 76.500
6 ^e partie. — Subventions de fonctionnement	1.452.634	3.465.032	+ 800.000	4.265.032	+ 2.812.398
7 ^e partie. — Dépenses diverses...	70.360	70.360	+ 500.000	570.360	+ 500.000
Totaux pour le titre III....	32.755.868	35.713.106	+ 1.680.631	37.393.737	+ 4.637.869
TITRE IV. — Interventions publiques.					
1 ^{re} partie. — Interventions politiques et administratives.....	61.000	61.000	»	61.000	»
3 ^e partie. — Action éducative et culturelle	3.952.579	3.979.579	+ 1.144.860	5.124.439	+ 1.171.860
4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions	429.000	429.000	+ 293.000	722.000	+ 293.000
5 ^e partie. — Action économique. — Subvention aux entreprises d'intérêt national.....	119.910.000	117.910.000	+21.590.000	139.500.000	+19.590.000
6 ^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.....	140.607	140.607	»	140.607	»
7 ^e partie. — Action sociale. — Prévoyance	216.434.000	216.434.000	—20.219.000	196.215.000	—20.219.000
Totaux pour le titre IV....	340.927.186	338.954.186	+ 2.808.860	341.763.046	+ 835.860
Totaux pour la marine marchande	373.683.054	374.667.292	+ 4.489.491	379.156.783	+ 5.473.729

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1962.	Prévues pour 1963.	Diffé- rences.	Votés pour 1962.	Prévus pour 1963.	Diffé- rences.
		(En milliers de francs.)					
	<i>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (étu- des)	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
56-20 (nouveau)	Etablissements d'enseigne- ment maritime.....	(1) 6.400	6.000	— 400	(1) 6.950	5.000	— 1.950
57-10	Equipement des services de l'inscription maritime....	6.100	5.197	— 903	3.500	4.400	+ 900
	Totaux pour le titre V.	12.500	11.197	— 1.303	10.450	9.400	— 1.050
	<i>TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.</i>						
63-00	Aide à la construction na- vale	302.500	296.613	— 5.887	317.300	298.843	— 18.457
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches ma- ritimes	3.000	3.000	»	4.000	3.000	— 1.000
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage.	1.400	1.400	»	1.400	1.700	+ 300
66-01	Equipement des établisse- ments de formation pro- fessionnelle maritime....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VI.	306.900	301.013	— 5.887	322.700	303.543	— 19.157
	<i>TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.</i>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche.	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
73-22	Remise en état de navires affrétés	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour les dé- penses en capital....	319.400	312.210	— 7.190	333.150	312.943	— 20.207

(1) Total des anciens chapitres 56-20, 56-21 et 56-47 fusionnés.

Le simple examen des tableaux qui précèdent permet de se rendre compte que les dépenses ordinaires de la Marine marchande sont constituées, à concurrence d'un dixième, par des dépenses de fonctionnement administratif — les crédits du Titre III — et pour les neuf dixièmes par des crédits de subventions — le Titre IV. Ces subventions sont essentiellement au nombre de trois : subvention d'équilibre à l'Etablissement national des invalides de la Marine, subvention aux services maritimes d'intérêt général, aide à l'armement.

Cette observation préliminaire étant faite, nous examinerons successivement les crédits relatifs aux dépenses ordinaires et aux dépenses en capital en distinguant pour les premières entre les dotations concernant les moyens des services et celles relatives aux subventions.

I. — DEPENSES ORDINAIRES

A. — Moyens des services.

a) *Mesures acquises.*

Les mesures acquises concernant le Titre III, Moyens des services du budget de la Marine Marchande, se traduisent en définitive par une augmentation de crédits de 2.957.238 francs.

Cette augmentation tient, pour la plus large part, aux différentes mesures — tant générales que particulières — intervenues au cours de l'année 1962, en vue de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique ainsi qu'aux mesures prises dans le domaine social et intéressant l'ensemble des salariés : relèvement des allocations familiales et du plafond des rémunérations à prendre en compte pour le calcul des cotisations de sécurité sociale.

Pour le surplus, l'augmentation des crédits traduit l'incidence du fonctionnement en année pleine de l'école de Paimpol ouverte dans le courant de l'année 1962.

b) *Les mesures nouvelles.*

Les mesures nouvelles relatives aux moyens des services s'élèvent au total à 1.680.631 F. Elles concernent essentiellement :

1° DES TRANSFORMATIONS D'EMPLOIS

A l'Administration centrale, transformation d'un emploi de Chargé de Mission en un emploi de Conseiller juridique et d'un emploi d'Agent supérieur de 1^{re} classe en un emploi d'Agent supérieur hors classe, ce fonctionnaire étant affecté à l'E. N. I. M.

Dans les services de l'Inscription maritime, transformation de 28 gardes maritimes en 28 syndics des gens de mer, se répartissant comme suit :

- 2 syndics principaux hors classe ;
- 9 syndics principaux ;
- 17 syndics.

Le coût total de cette mesure est de 64.153 F.

2° DES CRÉATIONS D'EMPLOIS

Au centre de préparation à la promotion administrative dépendant de l'Inscription maritime, création d'un emploi d'Officier d'administration de 1^{re} classe et d'un emploi de Secrétaire dactylographe.

Pour les Ecoles nationales de la Marine marchande, création de deux emplois de Maître d'éducation physique et de trois emplois d'agent non spécialiste.

Enfin, à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes — dont le personnel permanent est, rappelons-le, entièrement pris en charge par l'Etat — création de 24 emplois :

- 2 chefs de laboratoire (435) ;
- 7 contractuels de 1^{re} catégorie ;
- 2 contractuels de 2^e catégorie ;
- 8 contractuels de 3^e catégorie ;
- 1 contractuel de 4^e catégorie ;
- 4 contractuels de 6^e catégorie.

3° DES AJUSTEMENTS DE CRÉDITS

Les ajustements de crédits concernent notamment :

— l'Inscription maritime : achat d'appareils de contrôle pour les services de l'Inspection de la navigation, fonctionnement du Centre de préparation à la promotion administrative, ajustement des crédits de frais de déplacement (+ 100.000 F), remise en état d'immeubles (demande d'un crédit supplémentaire non renouvelable de 51.500 F), achat de matériel de bureau ;

— l'Enseignement maritime : augmentation des dépenses de personnel de l'« Astrolabe », en raison de l'extension de son activité au-delà des limites de la navigation côtière, de l'augmentation des frais de gardiennage et des salaires, accroissement des frais de matériel des Ecoles nationales de la Marine marchande et relèvement des crédits d'entretien des immeubles de l'enseignement maritime pour tenir compte de l'entrée en service de nouvelles écoles d'apprentissage. En revanche, on doit signaler une réduction de 120.000 F de la dotation pour les traitements des personnels titulaires pour tenir compte des vacances d'emplois.

— l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : augmentation de 424.127 F de la subvention de l'Etat au titre des frais d'armement et de réparation des navires de recherches océanographiques, pour tenir compte des frais réels engagés par l'Institut.

4° DES ACTIONS NOUVELLES

Ouverture d'un crédit de 500.000 F pour des études scientifiques et techniques concernant la construction des navires de commerce.

*
* *

A ce point du rapport, votre Commission des Finances souhaite recueillir l'approbation du Sénat sur les observations qu'elle a déjà présentées oralement à M. le Ministre des Travaux publics, chargé de la Marine marchande, à propos du sous-équipement administratif des services de la place Fontenoy et de ceux dont ils ont la charge dans les ports et le long du littoral.

L'administration de la Marine marchande est pauvre en moyens, pauvre en personnel. Une simple comparaison des chiffres permet de constater son sous-équipement administratif. Sur un budget général en « moyens des services » pour l'année 1963 de 24.200 millions de francs environ, la Marine marchande est partie prenante à concurrence de 37.400.000 F, soit 0,16 %.

Cette administration est de loin celle dont la dotation budgétaire est la plus faible. Parmi les administrations moins bien dotées, on n'en trouverait aucune, en particulier, qui administre des services extérieurs, répartis tout au long des côtes, des écoles de formation installées selon l'armature, soit dans les ports de commerce, soit dans les ports de pêche, et une administration centrale qui doit penser à l'avenir des pêches maritimes dans le cadre du Marché commun, au maintien en activité de la construction navale, à la reconversion des chantiers et à l'ensemble des problèmes d'affrètement.

Si dans ses principes administratifs, la nécessaire réorganisation de la Marine marchande est relativement aisée, elle se heurte à des problèmes de personnel et de moyens qui risquent

d'en retarder l'exécution et d'en compromettre la bonne réalisation. Cet obstacle est d'autant plus sensible que la Marine marchande se trouve confrontée journallement à des problèmes tels que la participation de la Marine française sous toutes ses formes au Marché commun, la récession très nette en matière de construction navale, sans parler de l'adaptation des structures des diverses marines marchandes des Etats ayant accédé récemment à l'indépendance.

Pour faire face à ces tâches, les quatre Directions dont dispose l'Administration centrale de la Marine marchande souffrent d'une pénurie considérable de cadres pensants et d'agents d'exécution. Les cadres dont elle dispose, limités en nombre, issus de formations souvent différentes, ont à faire face non seulement aux problèmes courants mais à des élaborations de doctrines pour la plupart à base économique, donc hautement spécialisées. Or, les quatre Directeurs ne disposent, au total, sous leur autorité, que de quatre Sous-Directeurs pour la plupart absorbés à temps complet par la seule étude des problèmes internationaux, à l'exception du Sous-Directeur de l'E. N. I. M., qui doit mener, sous l'autorité du Directeur, l'étude et la réforme du système complexe des pensions de retraite des marins, de la prévention et du système d'assistance familiale. Si Directeurs et Sous-Directeurs pouvaient d'autre part espérer disposer, à l'échelon des bureaux, d'un nombre d'Administrateurs et d'Attachés suffisant pour les soulager dans leurs tâches, il n'y aurait que demi-mal, mais les possibilités de débouchés, les conditions matérielles qui leur sont faites ont entraîné une désaffection généralisée pour les tâches administratives que peut leur offrir la Marine marchande.

Depuis plusieurs années, par exemple, l'Ecole nationale d'administration ne fournit plus d'Administrateurs et les tâches qui leur appartiennent normalement doivent être confiées à des agents contractuels que l'on rémunère tant bien que mal.

Les Ingénieurs du Génie maritime qui servent au Secrétariat général de la Marine marchande, et qui y assurent un service très lourd, ne sont plus qu'au nombre de trois (au lieu de huit en 1945) ; ils perçoivent uniquement la solde à terre de leur grade, avec les indemnités propres à leur corps. Aucun avantage particulier ne leur est consenti, comparable à ceux qui compensent pour les fonctionnaires civils de rang supérieur les servitudes de dépassement des horaires normaux de travail qui sont attachées à leurs fonctions.

Le Sénat ne sera pas surpris d'apprendre que, dans ces conditions, le recrutement des Ingénieurs du Génie maritime et des Ingénieurs des directions de travaux détachés place Fontenoy, est de plus en plus difficile pour ne pas dire pratiquement impossible. La création d'une indemnité spécifique de détachement semble être le seul moyen concevable — et d'ailleurs facile à réaliser — de remédier à cette situation. Elle seule permettra d'une manière certaine à la Marine marchande de s'assurer une collaboration sans laquelle ses services techniques ne sauraient accomplir valablement leur tâche.

Plus généralement, nous le répétons, un problème d'encadrement se pose à l'Administration centrale. En y incluant l'Etablissement national des Invalides de la Marine, celle-ci compte quatre Directions, et l'effectif des Sous-Directeurs est seulement de quatre, d'ailleurs inégalement répartis.

La direction que constitue l'Etablissement national des Invalides et la direction des Pêches maritimes bénéficient chacune d'un Sous-Directeur.

La direction de l'Administration générale et des Gens de Mer compte deux Sous-Directeurs, car il est nécessaire d'animer séparément l'Administration générale qui traite des questions de budget et de personnel, et l'Administration des Gens de Mer qui connaît de toutes les questions professionnelles relatives aux marins.

Il ne reste donc aucun poste de Sous-Directeur pour la très importante Direction des Affaires économiques et du Matériel naval compétente en matière d'armement, de trafic maritime et de construction navale qui gère, en fait, la part la plus importante du budget.

Une organisation rationnelle des services et l'élaboration de la politique gouvernementale dans le domaine de la Marine marchande rendent très nécessaire l'accroissement des états-majors actuels afin que chaque Directeur dispose du concours de deux Sous-Directeurs.

C'est donc la création de quatre emplois de Sous-Directeurs qui doit être envisagée.

Cette création répond à l'importance des tâches que doit assumer le Secrétariat général et contribue à réparer le lent amincissement des services chargés de la Marine marchande par le jeu des économies forfaitaires imposées périodiquement. Elle permet-

trait en outre de procurer aux Administrateurs civils un avancement normal et elle entretiendrait ainsi une saine émulation.

Il eût été souhaitable que le budget de 1963 pût tenir compte de ces besoins.

La dépense nouvelle en année pleine et sur la base du traitement moyen résultant de ces créations d'emplois motivées par la situation particulièrement alarmante de l'Administration de la Marine marchande serait de 150.244 francs. Votre Commission des Finances, généralement très avare de manifestations en ce domaine, souligne ici l'opportunité de trouver dans le prochain Collectif budgétaire les moyens qui s'imposent.

B. — Les interventions publiques.

a) *Les mesures acquises.*

Au titre des mesures acquises concernant les interventions publiques, on constate une diminution de crédits de 1.973.000 francs provenant de la contraction entre, d'une part, une majoration de dotation de 60.000 francs due à l'extension en année pleine du crédit nécessaire au fonctionnement de l'École d'apprentissage maritime de Bastia ouverte le 1^{er} octobre 1962 et, d'autre part, la non-reconduction de deux crédits relatifs, l'un à un remboursement à l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, l'autre à l'aide en faveur de l'armement au cabotage. Cette dernière mesure présente, du reste, un caractère purement comptable, puisque l'ouverture d'un crédit d'égal montant est demandée pour le même objet au titre des mesures nouvelles.

b) *Les mesures nouvelles.*

Les mesures nouvelles du Titre IV du budget de la Marine marchande s'élèvent au total à 2.808.860 francs. Elles intéressent les domaines ci-après :

1° ENSEIGNEMENT MARITIME

Au titre de *l'apprentissage maritime*, est demandé un crédit supplémentaire de 527.417 francs, justifié notamment par :

— l'augmentation des frais de personnel de l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, compte tenu, en

particulier, de l'incidence pour le personnel navigant du relèvement du salaire des marins intervenu en 1962 ;

— l'ouverture de l'Ecole d'apprentissage maritime du Havre à compter du 1^{er} janvier 1963.

En ce qui concerne les *bourses des écoles nationales de la Marine marchande*, est prévue une augmentation de crédit de 22.937 francs.

2° PROMOTION SOCIALE DES GENS DE MER

Deux crédits sont demandés à ce titre, l'un de 30.000 francs pour le fonctionnement de cours de perfectionnement dans les écoles de pêche et de commerce, l'autre de 564.506 francs pour l'attribution d'indemnités aux élèves bénéficiaires de la promotion sociale. Il y a lieu de souligner les résultats obtenus et de féliciter les promoteurs du bilan des résultats de la première promotion sociale de la Marine marchande.

C'est ainsi qu'au début de l'année scolaire 1961-1962, l'Ecole nationale de la Marine marchande de Nantes ouvrait un cours de promotion sociale réservé aux marins ayant subi avec succès l'examen pour l'obtention du diplôme d'officier mécanicien de 3^e classe, dans le but de préparer ces derniers de telle façon qu'ils puissent se présenter avec de grandes chances de succès à l'examen d'officier mécanicien de 2^e classe théorie, au même titre que les jeunes gens sortis des lycées techniques avec le brevet industriel.

Le nombre de marins ainsi préparé s'élevait à 29. Pour tenir compte des différences de niveau scolaire des élèves allant du certificat d'études primaires au brevet industriel probatoire, les horaires des cours scientifiques (mathématiques, physique, électricité) furent considérablement augmentés par rapport aux horaires des classes normales préparant au même brevet, au détriment des cours techniques qui furent réduits pour tenir compte des connaissances professionnelles déjà acquises par les élèves fréquentant le cours de promotion sociale.

Les résultats obtenus aux examens de la session de juin 1962 furent excellents et dépassèrent ceux que l'on avait pu escompter. Vingt-huit élèves sur vingt-neuf furent déclarés admissibles aux épreuves orales et vingt-sept admis définitivement.

De plus, une comparaison établie entre les élèves de la promotion sociale et ceux des cours normaux correspondants des diverses Ecoles nationales de la Marine marchande, permet de constater que les premiers avaient dans l'ensemble des notes moyennes générales et des notes moyennes par discipline supérieures à celles de l'ensemble des seconds.

Devant un tel succès, on ne peut qu'encourager la Marine marchande à poursuivre l'effort qu'elle a entrepris.

3° PÊCHE MARITIME

Nous trouvons une augmentation de dotation de 300.000 F en faveur de l'aide à la pêche. Compte tenu du crédit de 250.000 F existant aux services votés, les services de la Marine Marchande disposeraient, en 1963, au titre de ce chapitre, d'un crédit global de 550.000 F, réparti approximativement de la manière suivante :

- organisation du marché de la sardine..... 300.000 F,
- aide à l'exportation de la morue salée..... 150.000 F,
- aide à l'exportation de conserves..... 100.000 F.

En appréciant l'effort entrepris depuis deux ans dans un domaine trop longtemps négligé, votre commission des finances exprime le vœu que le budget de 1964 s'ouvre enfin, avec des moyens véritables et appropriés, sur une politique française des pêches maritimes.

Le rapprochement des dispositions budgétaires arrêtées ici, avec celles de nos partenaires européens dont les efforts récents sont considérables en ce domaine, fait apparaître l'urgence et la nécessité d'une revision déjà réclamée par le Sénat.

Si elle n'était pas entreprise, la condamnation à terme de notre Industrie des pêches maritimes apparaît comme certaine. Le maintien, cette année encore, de la taxe frappant les carburants consommés à bord des navires de pêche est un signe persistant et regrettable de l'indifférence des pouvoirs publics dans ce domaine.

4° EXPLOITATION DES SERVICES MARITIMES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Compte tenu des services votés, le crédit total prévu au chapitre 45-01 s'élève à 98.500.000 F.

La décomposition de ce crédit est la suivante :

Compagnie générale Transatlantique :

— subvention principale	42	millions de F.
— subvention corse	6,5	—
Compagnie des Messageries maritimes.....	50	—
		<hr/>
		98,5 millions de F.

Le calcul de ces subventions est basé sur les avenants aux conventions passées avec les deux compagnies qui sont intervenues en 1962 :

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

Le 7^e avenant à la Convention précitée, signé le 30 janvier 1962 et approuvé par décret du 2 août 1962 (publié au *Journal officiel* du 8 août), prévoit :

— la fixation du montant maximum de la contribution financière de l'Etat à :

- 39 millions de francs pour 1962 ;
- 43 millions de francs pour 1963 ;
- 45 millions de francs pour 1964 à 1967 inclus ;

— la fixation de l'indemnité forfaitaire pour les lignes de Corse à :

- 6,2 millions de francs pour 1960 et 1961 ;
- 6,5 millions de francs pour les exercices suivants.

1^o Montant maximum de la contribution de l'Etat :

Lorsqu'à la fin de 1961, des pourparlers s'ouvrirent entre l'Etat et la Compagnie Générale Transatlantique au sujet de la fixation de ce montant pour les exercices 1962 et suivants, les Pouvoirs publics avaient proposé de porter ce plafond à 43 millions de francs dès 1962 ; la Compagnie s'est limitée, pour 1962, à demander la reconduction du plafond déjà prévu pour les exercices 1960 et 1961, soit 39 millions de francs.

Elle s'est montrée ainsi extrêmement soucieuse des deniers publics, puisque, compte tenu de la progression des charges fixes (notamment des frais de personnel [*] et des charges financières)

(*) L'augmentation des dépenses de personnel de 1961 à 1962 est, en fait, de 4,7 % pour le personnel navigant et de 11,02 % pour le personnel sédentaire.

dans le domaine des dépenses et des perspectives peu favorables en ce qui concerne les recettes du réseau libre, elle a estimé que le déficit du compte contractuel pour 1962 serait très proche de ce plafond, c'est-à-dire assez voisin du chiffre de l'exercice 1961, l'atténuation du déficit du réseau contractuel permis par le remplacement de « Liberté » par « France » devant compenser, en 1962, les facteurs défavorables indiqués ci-dessus.

La Compagnie a accepté de courir ainsi un risque et si, finalement, il semble que les résultats de l'exercice 1962 doivent être assez semblables à ceux de l'année précédente, nous le devons au paquebot « France », qui fait l'objet d'un chapitre spécial au présent rapport et dont les résultats satisfaisants ont balancé la dégradation enregistrée sur la plupart des lignes du réseau libre.

Il n'en reste pas moins qu'en proposant, pour 1962, la reconduction du plafond de 39 millions de francs, la Compagnie a pratiquement consenti à se priver de l'allocation complémentaire à laquelle elle aurait pu prétendre, en rémunération de sa bonne gestion, si ce plafond avait été fixé à un niveau plus élevé qui aurait été tout à fait normal.

Il est intéressant, à cet égard, de rapprocher le chiffre de 39 millions de francs prévu pour 1962, avec « France » en exploitation, de celui de 273.419.532 F (*), représentant la contribution financière de l'Etat pour 1938, avec « Normandie » en exploitation.

En appliquant à ces francs de 1938 le coefficient officiel de réévaluation des bilans, soit le coefficient 38, on arriverait à 104 millions de francs d'aujourd'hui, soit près de trois fois plus que le « plafond » actuel.

Le relèvement très modéré du plafond prévu pour les années suivantes tient compte à la fois :

— de l'augmentation des charges du réseau contractuel (imputable notamment aux augmentations de salaires et au remboursement d'emprunts) ;

— de l'incertitude qui existe, malgré tout, quant au niveau des recettes du même réseau (une fois amorti l'effet de nouveauté dont bénéficie « France ») ;

(*) Subvention forfaitaire plus remboursement charges financières « Normandie ».

— du fait que les bénéfices obtenus sur les lignes du réseau libre ne pourront sans doute pas atténuer, dans la même mesure qu'au cours des précédents exercices, le déficit du réseau contractuel (par suite de la persistance de la crise mondiale des frets et de la diminution probable du trafic avec l'Algérie) ;

2° *Relèvement de l'indemnité forfaitaire pour les lignes de Corse :*

Le relèvement de cette indemnité forfaitaire, qui était resté à 280 millions d'anciens francs depuis 1951, avait été demandé par la Compagnie, conformément à l'article 6 du deuxième avenant à la Convention, stipulant que : « la subvention forfaitaire peut être révisée si le total des soldes de deux ou trois exercices consécutifs est supérieur ou inférieur respectivement de plus de 13 % ou de 10 % au total des subventions forfaitaires fixées pour ces exercices ».

La situation du compte d'exploitation de la ligne de Corse avait en effet ouvert le droit à révision à partir de l'exercice 1960 et le nouveau montant de cette indemnité forfaitaire devait à la fois tenir compte :

1° De l'augmentation des charges supportées par la ligne, du fait de l'augmentation des prix et salaires depuis 1951 ;

2° De la charge nouvelle en amortissements et charges financières (de l'ordre de 2.700.000 F par an) que représente l'affectation au réseau des lignes de Corse du paquebot « Napoléon » et pour la saison d'été du « Ville de Bordeaux ».

On sait en effet que ces navires sont la propriété de la Compagnie alors que les autres unités desservant la Corse appartiennent à l'Etat qui les loue « coque nue » à la Compagnie moyennant une redevance de l'ordre de 800.000 F en 1962, chiffre qui supporte d'ailleurs parfaitement la comparaison avec les taux actuellement pratiqués sur le marché des affrètements.

*
* *

LES RESULTATS DE L'EXPLOITATION DU PAQUEBOT « FRANCE »

En raison de l'intérêt manifesté par le Sénat à la construction de ce navire qui a connu de solides détracteurs, et alors que nous sommes maintenant parvenus au terme de la première année d'ex-

pl exploitation du paquebot, il paraît intéressant de dresser un bilan des premiers résultats de cette exploitation :

- sous l'angle des performances techniques,
- sous l'angle des résultats commerciaux,
- et sous l'angle des résultats financiers.

1° *Performances techniques.*

Le programme d'exploitation du navire, au cours de cette première année, comportait :

- 1 croisière inaugurale aux Canaries (payante et non réservée à des invités de la Compagnie, comme cela a été parfois dit),
- 21,5 voyages le Havre—New York et retour (soit 22 traversées le Havre—New York et 21 New York—le Havre),
- 1 croisière de Noël 1962, au départ de New York dans les Caraïbes.

Au 15 novembre, en dehors de la croisière inaugurale de janvier 1962, 19 voyages complets ont été effectués dans des conditions techniques qui peuvent être considérées comme extrêmement satisfaisantes, à tous points de vue (vitesse, régularité, stabilité, économie) et sans le moindre incident.

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

2 *Résultats commerciaux.*

Au cours de la croisière inaugurale et des dix-neuf voyages effectués jusqu'au 15 novembre, « France » a transporté 58.927 passagers : 19.138 en première classe, 39.789 en classe touriste.

En dehors de la croisière inaugurale effectuée navire complet, le coefficient moyen de remplissage a été de 81,03 %, bien que sur trente-huit traversées (représentant dix-neuf voyages aller-retour) vingt-trois se soient situées hors saison, c'est-à-dire à la période de l'année où les remplissages sont les plus faibles et que, par ailleurs, les grèves des mois de juin-juillet (qui ont provoqué trois ajournements successifs des départs au Havre) aient fait perdre plus de 1.800 passagers au profit des compagnies concurrentes.

En première classe, le remplissage moyen a été, pour ces trente-huit traversées, de 82,29 % et en classe touriste de 80,45 %.

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

Bien que les résultats des derniers voyages de 1962 doivent se trouver quelque peu affectés par la tension internationale née de la crise de Cuba, on peut estimer qu'au total « France » aura transporté à la fin de l'année environ 62.000 passagers (sans compter la croisière de fin d'année dans les Caraïbes) et la situation des réservations enregistrées pour l'an prochain est extrêmement encourageante.

3° Résultats financiers.

Reflétant les résultats commerciaux, exposés ci-dessus, les recettes (y compris celles de fret qui ne sont pas négligeables) représentent pour les dix-neuf voyages effectués un total de plus de 11 milliards d'anciens francs, la recette moyenne par voyage variant entre un plancher de 3.090.000 francs (au cours du troisième voyage effectué à la période la plus creuse de l'année) et un plafond de 6.536.000 francs réalisé au cours du quinzième voyage du 7 au 18 septembre. On peut ajouter que le retard de quatre jours au départ du douzième voyage — le 17 au lieu du 13 juillet — par suite de la grève de l'équipage a, à cet égard, fait perdre environ 3 millions de francs de recettes.

Ces recettes ont permis, en dépit de l'augmentation des charges d'équipages due aux récentes hausses de salaires, de couvrir bien évidemment les dépenses d'exploitation commerciales et maritimes courantes et la totalité des amortissements, mais également d'imputer au navire une part très importante des frais généraux de la Compagnie (qui ne sera pas inférieure à 2 milliards d'anciens francs pour l'année).

Il doit en résulter en fin d'exercice une atténuation très sensible du déficit de la ligne contractuelle le Havre—New York (malgré

la dégradation des résultats de « Flandre ») par rapport à l'an dernier. Cette amélioration est d'autant plus heureuse pour les comptes de la Compagnie et pour la contribution financière de l'Etat que les lignes du réseau libre — dont le bénéfice venait habituellement atténuer sensiblement le déficit du « compte contractuel » — enregistrent cette année des résultats moins favorables que ceux des exercices précédents, par suite de la crise prolongée du marché des frets, de l'intensification de la concurrence dans tous les secteurs et des événements qui ont affecté le trafic avec l'Algérie.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Aux termes du sixième avenant à la convention conclue le 23 août 1962, le plafond de la subvention a été fixé à 51 millions de francs pour l'exercice 1963, compte tenu notamment de l'augmentation de dépenses imposée à la Compagnie par la prise en charge de la ligne d'Amérique du Sud. Le déficit prévu étant de 49 millions, la subvention est évaluée à 50 millions de francs, dont un million à titre de « prime de bonne gestion ».

C'est par lettre du 12 décembre 1961 que le Ministre des Travaux Publics a prescrit à la Compagnie des Messageries Maritimes de prendre en charge l'exploitation de la ligne de paquebots d'Amérique du Sud, exploitée au départ du Havre, à compter du 1^{er} janvier 1962, date à laquelle s'effectuerait également le transfert de propriété des navires desservant la ligne.

La Compagnie a, dès lors, étudié le projet et examiné les difficultés et les risques de l'entreprise, étant entendu que pendant la durée de cette étude le service de la ligne ne serait pas interrompu et continuerait à être assuré par les anciens exploitants, ceux-ci devant être couverts du déficit d'exploitation de cette période transitoire.

Les garanties que la Compagnie des Messageries Maritimes a obtenues du Gouvernement sont les suivantes :

1° *Couverture du déficit d'exploitation.*

Le déficit est couvert par une contribution financière de l'Etat fixée à 8 millions de francs pour 1962 et à 9 millions de francs pour l'année 1963.

Ce maximum pourrait être révisé au cours du deuxième semestre 1963 dans le cas où les résultats de la ligne différeraient des prévisions établies lors de la signature de l'avenant (23 août 1962).

2° *Amortissement des paquebots.*

La Compagnie a obtenu que l'amortissement contractuel des trois paquebots, âgés de dix ans, soit calculé sur une durée de sept ans seulement, afin que, dans le cas où l'exploitation de la ligne ne pourrait être poursuivie pendant une longue période, la vente de ces unités ne risque pas de se traduire par une perte d'actif trop importante.

3° *Garanties d'ordre commercial.*

Dans le but de garantir à la Compagnie un remplissage normal des paquebots en fret, il a été créé un Bureau Commun entre la Compagnie des Messageries Maritimes et les anciens exploitants.

En outre, les paquebots doivent bénéficier, en tout état de cause, d'une priorité de chargement par rapport aux cargos.

Il a été convenu également que les anciens exploitants interviendraient auprès des Conférences internationales de fret et de passages pour le transfert au bénéfice des Messageries Maritimes des droits de conférences.

Enfin, des accords sont intervenus entre les nouveaux et les anciens exploitants pour la gestion du personnel navigant et l'approvisionnement des navires.

5° ARMEMENT AU CABOTAGE

Il est proposé de rétablir, en 1963, le crédit de 2 millions de francs destiné à l'aide en faveur de l'armement au cabotage, crédit qui, comme nous l'avons vu, avait été supprimé au titre des mesures acquises.

6° AIDE A L'ARMEMENT NAVAL

Ce chapitre, dont la dotation n'a jamais atteint le chiffre prévu en année pleine au moment du vote de la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, est limité, pour 1963, à 39 millions de francs.

Tout donne cependant à penser que notre flotte va avoir à faire face à de nouvelles difficultés. Elle aura, en effet, à résoudre

des problèmes spécifiques qui revêtent une extrême importance pour elle (évolution des trafics d'outre-mer du fait de l'indépendance des Etats africains, conséquences de l'indépendance de l'Algérie sur le trafic maritime en Méditerranée, objet d'une information spéciale dans le présent rapport) et qui s'ajoutent à la crise persistante qui affecte dans le monde l'industrie des transports maritimes.

D'ores et déjà on constate que les recettes de l'Armement français sont insuffisantes pour pratiquer des amortissements normaux. Les charges d'emprunt, d'autre part, vont peser d'année en année plus lourdement sur les dépenses de l'Armement.

Le handicap du pavillon français, dont l'existence n'est pas contestée, est confirmé par le fait que sa participation à nombre de trafics internationaux est insuffisante malgré l'augmentation de notre flotte de cargos.

Le Gouvernement a reconnu le péril de la Marine marchande française et a fait figurer dans le budget, dès 1961, des allocations compensatrices. Mais ces allocations sont insuffisantes quant à leur quantum et peu satisfaisantes quant à leurs modalités de répartition. On en a fait très justement la démonstration au cours de la discussion budgétaire à l'Assemblée Nationale en comparant le crédit proposé pour 1963, qui est de 39 millions de francs, au chiffre d'affaires de la Marine marchande française, qui dépasse 3 milliards, en comparant également ce chiffre à la moyenne des allocations dont l'Armement a bénéficié, entre 1935 et 1939, au titre de la Loi Tasso.

D'ores et déjà, un déclin de notre flotte s'amorce : les livraisons de navires neufs étaient déjà revenues de 431.000 tonneaux en 1960 à 389.000 tonneaux en 1961. On estime qu'elles seront de 230.000 tonneaux pour 1962. Compte tenu de l'état actuel des commandes, elles ne s'établiraient qu'à 160.000 tonneaux environ en 1963 et 1964, pour tomber à 10.000 tonneaux en 1965. Ces chiffres montrent que les entreprises de navigation françaises perdent régulièrement leur substance, si même ce phénomène n'apparaît pas au profane.

En revendiquant devant le Conseil Constitutionnel le caractère « réglementaire » des dispositions incluses dans la Loi de Finances de 1962, en revenant sur l'accord donné au cours des débats et en faisant pratiquement disparaître les modalités de répartition dont le Parlement avait assorti le vote de cette loi, le Gouvernement a entendu se réserver les initiatives et l'entière res-

ponsabilité des mesures propres à redresser l'évolution dangereuse de la flotte de commerce française dans ses activités traditionnelles, ou susceptibles d'ouvrir l'accès à de nouveaux trafics extérieurs. Nous devons lui en donner acte.

Le résultat le plus apparent de cette décision gouvernementale et de la complexité des systèmes imaginés est un retard dangereux dans ses conséquences. Alors que les ressources disponibles vont atteindre près de 100 millions après le vote du présent budget, 14 millions seulement ont été mandatés depuis la première ouverture de crédits le 29 juillet 1961. Votre Commission des Finances demande que tout soit mis en œuvre pour remédier à cet état de fait.

CONSEQUENCES DE L'INDEPENDANCE DE L'ALGERIE SUR LE TRAFIC MARITIME EN MEDITERRANEE

I. — *Incidence immédiate des événements qui ont marqué l'année 1962.*

1° Dans le domaine du trafic des passagers.

On sait que les événements du printemps et de l'été 1962 ont entraîné le départ d'environ 800.000 européens d'Algérie, ainsi que le rapatriement en France d'une grande partie des troupes stationnées en Algérie.

Les paquebots des trois compagnies postales ont pris, dans les conditions difficiles et parfois périlleuses que l'on connaît, une très large part dans ces mouvements de caractère exceptionnel qui, en déséquilibrant le trafic par sens, ont aggravé les conditions d'exploitation des lignes.

En dépit du climat persistant d'incertitude quant à l'avenir de nos relations avec l'Algérie, on enregistre actuellement une certaine reprise du trafic dans le sens Nord-Sud, due pour une part aux arrivées de travailleurs musulmans, victimes du chômage en Algérie, et qui viennent chercher du travail en France.

2° Dans le domaine du trafic de fret.

L'ensemble du commerce franco-algérien n'a pas manqué d'être également affecté par les événements de ces derniers mois :

— les exportations ont diminué de 35 % environ, tandis que, grâce notamment aux achats de pétrole, les importations se sont

accrues de 10 % (sans tenir compte des biens transférés en France par les rapatriés),

— les cadres-mobiliers ont pris aux entrées une importance particulière et constituent pour les ports de réception, notamment Marseille, une source de difficultés en encombrant les quais,

— on constate une certaine reprise du trafic des marchandises diverses en sortie de France, provoquée par l'épuisement des stocks en Algérie, ce qui en souligne le caractère fragile. Par ailleurs, la campagne des primeurs sera vraisemblablement inférieure en tonnage de 25 % par rapport à l'an dernier.

A elle seule, la Compagnie Générale Transatlantique a enregistré au cours des neuf premiers mois de 1962, sur ses seules lignes de Méditerranée, une baisse de tonnage de 75.000 t et de recettes de 4.500.000 F. Sa filiale, la Compagnie générale d'armements maritimes, a subi de son côté une réduction de tonnage de 37.000 t à l'exportation sur ses lignes reliant les ports français de l'Atlantique à l'Algérie.

En outre, l'exploitation a été affectée non seulement par la baisse du trafic, mais par l'insécurité, les grèves dans les ports algériens et la baisse de rendement qui ont entraîné de nombreux retards.

II. — *Conséquences de l'indépendance algérienne sur le trafic des années à venir.*

Il importe tout d'abord de rappeler l'importance du trafic avec l'Algérie pour la Marine marchande française et le régime juridique sous lequel il s'effectue traditionnellement avant d'envisager l'avenir des échanges maritimes franco-algériens.

1° **Importance du trafic avec l'Algérie.**

Quelques chiffres mesurent cette importance : le trafic France-Algérie représente plus de 15 % du chiffre d'affaires de l'armement français non pétrolier et, sur les 628 navires non pétroliers de la flotte française totalisant 2.681.000 tx J. B., 156 unités représentant 442.000 tx J. B. étaient affectées au trafic avec l'Afrique du Nord et plus particulièrement l'Algérie (compte non tenu des navires exploités au tramping).

2° Régime juridique du trafic maritime avec l'Algérie.

Depuis 1889, les échanges maritimes entre la France et l'Algérie s'effectuent sous le régime du monopole de pavillon, c'est-à-dire que ce trafic est réservé aux navires nationaux.

Le but de ce privilège était de garantir des relations régulières et fréquentes entre la France et l'Algérie et, par ce moyen, de lier l'économie algérienne aussi étroitement que possible à celle de la Métropole beaucoup plus que de faire de ce secteur une « chasse gardée » pour le pavillon national.

Il est de fait d'ailleurs que les tarifs de fret homologués par les Pouvoirs publics sont restés jusqu'à maintenant particulièrement modérés, même en regard des taux internationaux dont le niveau très bas reflète la crise mondiale des transports maritimes.

3° Perspectives d'avenir du trafic maritime avec l'Algérie.

L'évolution du trafic maritime entre la France et l'Algérie au cours des années à venir dépendra, autant sinon plus, de facteurs politiques que de facteurs proprement économiques, et notamment de l'orientation politique de l'Algérie de demain et de l'état des relations entre l'Algérie indépendante et son ancienne Métropole.

A) *Le trafic des passagers.*

Il faut faire remarquer tout d'abord que pour apprécier la baisse qui paraît inévitable du trafic maritime des passagers entre la France et l'Algérie, il conviendra, non pas de partir des chiffres de 1961 (1.238.000 passagers maritimes, dont environ deux tiers de militaires), mais de ceux de 1953, dernière année qui a précédé la rébellion, c'est-à-dire seulement 616.000.

Ceci étant observé, le niveau auquel se stabilisera ce trafic dépendra de trois facteurs :

a) *L'importance de la communauté européenne restant en Algérie.* Les voyages effectués en France par la population européenne d'Algérie constituent, en effet, en période normale, la principale source de trafic France-Algérie ;

b) *Les mouvements de main-d'œuvre algérienne entre l'Algérie et la France,* conditionnés à la fois par la situation économique en Algérie et par l'évolution générale des relations entre les deux pays ;

c) *La concurrence aérienne* (indiquons, à cet égard, qu'en 1961 le transport aérien assurait 61 % du trafic civil avec l'Algérie-Tunisie).

Au total, pour 1963, le plein emploi de la flotte de paquebots de Méditerranée sera sans doute assuré, au moins jusqu'à l'automne, compte tenu des besoins encore importants des militaires. Mais il est certain qu'au-delà de cette époque, déjà très optimiste, de difficiles problèmes d'exploitation des navires dont la plupart ont été spécialement conçus pour ce trafic devront être résolus.

B) *Trafic de fret :*

On peut considérer que l'importance du trafic des marchandises assuré par le pavillon français dépendra de deux grands facteurs :

— un facteur interne : la structure même de l'économie algérienne ;

— un facteur externe : l'évolution des relations franco-algériennes, notamment dans le domaine économique. Mais il n'est pas besoin de dire que cette évolution sera elle aussi très largement conditionnée par des facteurs politiques.

1° *Structure de l'économie algérienne.* — Traditionnellement, l'Algérie importait des produits énergétiques, des produits d'équipement et des produits bruts ou semi-bruts pour 45 % du total, des produits finis de consommation pour 33 % et, pour le reste, des produits alimentaires, le pétrole prenant cependant une importance croissante au cours de ces dernières années.

A partir de ces données de base, il est certain que le volume et la nature même des échanges extérieurs de l'Algérie indépendante dépendront à l'avenir de l'évolution de la structure de l'économie algérienne.

Cette évolution recèle évidemment de nombreuses inconnues. On peut cependant faire observer que :

a) La prolongation de la période de crise et de désorganisation économique — que traverse actuellement l'Algérie — se traduirait sans doute par une contraction assez sensible des échanges.

b) La politique d'industrialisation et de développement économique inscrite au programme du gouvernement algérien devrait

entraîner à long terme une diminution des importations de produits industriels (fournis par l'industrie nationale) et à court terme, au contraire, une augmentation des achats de matériel d'équipement.

2° *Evolution des relations maritimes franco-algériennes.* — L'avenir de nos échanges maritimes avec l'Algérie dépendra principalement de trois aspects de ces relations :

a) *L'importance de la communauté européenne qui restera en Algérie.*

Il est évident qu'une importante population de souche française constituerait un marché privilégié pour nos industries, étant donné les habitudes de vie de nos compatriotes et les multiples liens humains qui subsisteraient entre les deux rives de la Méditerranée.

b) *L'orientation des échanges extérieurs de l'Algérie.*

Cette orientation dépendra à la fois, d'une part, de la politique du Gouvernement algérien et du régime économique institué par celui-ci en matière d'échanges extérieurs et, d'autre part, de l'importance de l'aide française, celle-ci étant d'ailleurs largement conditionnée par la politique du Gouvernement algérien.

On sait que les accords d'Evian prévoient l'établissement d'un régime préférentiel pour les échanges franco-algériens sur la base de la réciprocité des avantages, mais la question est de savoir si ces dispositions pourront passer dans la réalité, compte tenu de la politique suivie par le Gouvernement algérien.

En tout état de cause, il est permis de penser que :

1° Les échanges de l'Algérie avec les pays tiers sont inévitablement appelés à se développer et la part de la France dans le commerce extérieur de l'Algérie (qui était de l'ordre de 80 %) sera réduite d'autant ;

2° L'avenir de nos exportations à destination de l'Algérie recèle des incertitudes beaucoup plus grandes que celui de nos importations. La France continuera à constituer un débouché privilégié pour certains produits algériens tels que le vin, les agrumes et le pétrole (dont les importations françaises devraient augmenter sensiblement avec l'ouverture du pipe-line reliant Marseille à la région Rhénane).

c) Le régime des transports maritimes franco-algériens.

Nous en venons maintenant aux perspectives offertes à l'armement français dans le domaine des échanges avec l'Algérie : celles-ci dépendront non seulement du volume de ces échanges, mais de la part que la Marine marchande française sera en mesure d'y prendre, c'est-à-dire du futur statut des transports maritimes entre les deux pays :

A cet égard, les accords d'Evian prévoient :

1° Le maintien, à titre provisoire, du régime actuel de monopole de pavillon entre la France et l'Algérie (article 28 du protocole d'application du 24 septembre 1962) ;

2° Dans le cadre du statut particulier des échanges franco-algériens, l'adoption de « clauses de navigation maritime en vue de favoriser le plein emploi et le développement des deux pavillons » (article 6 des déclarations gouvernementales du 19 mars 1962).

Les accords d'Evian ne constituent donc ici qu'un cadre à remplir et sans préjuger des dispositions du statut qui pourra être adopté, on peut néanmoins présenter, dès maintenant, un certain nombre d'observations :

1° Les armateurs intéressés souhaitent naturellement que le régime provisoire dure le plus longtemps possible. Le maintien du régime actuel de monopole de pavillon ne peut être cependant, semble-t-il, durable car il est vraisemblable que très vite le Gouvernement algérien souhaitera l'aménager dans le sens d'un partage conventionnel de trafic entre les pavillons français et algérien, suivant la formule adoptée pour les échanges maritimes avec la Tunisie ;

2° Ce régime de condominium ou de partage du trafic est repoussé par la majeure partie des armateurs français, car l'expérience tunisienne montre qu'il comporte le maximum d'inconvénients :

— il nous écarte dans l'immédiat de la moitié du trafic et la moitié qui nous resterait devrait sans doute, un peu plus tard, être partagée avec les autres nations de la Communauté européenne ;

— le mode de calcul du pourcentage de trafic revenant à chaque armement français au titre des 50 % est une source continue de « frictions » avec le pays bénéficiaire de l'autre moitié du trafic.

C'est pourquoi, à cette formule, nos armateurs préféreraient un régime de liberté totale permettant à chacun de prendre dans le trafic la place que lui assureraient les lois normales de la concurrence et de la coopération commerciale.

3° Il n'en reste pas moins que le statut des transports maritimes franco-algériens, devra tenir compte de la notion de *réciprocité* qui figure à l'article 5 des accords. Il doit donc exclure des mesures qui favoriseraient le développement du pavillon algérien au détriment du pavillon français. Nos négociateurs ne doivent pas perdre de vue les intérêts généraux de la flotte française et la nécessité de sauvegarder, dans toute la mesure du possible, l'utilisation de la flotte constituée pour desservir l'Algérie.

*
* *

En conclusion, il apparaît que l'indépendance de l'Algérie modifiera sensiblement à la fois la contexture même du trafic (en risquant de provoquer une contraction des échanges — pétrole mis à part — et en modifiant les courants de trafic) et les conditions de l'exploitation, en faisant disparaître le monopole de pavillon.

Les problèmes difficiles que posera une telle évolution, exigeront pour être résolus, tout d'abord un effort d'adaptation des armements français (concentrations entre armements français, afin de parvenir à une exploitation plus rationnelle et plus économique ; association avec des intérêts algériens, recherche d'activités nouvelles pour les unités traditionnellement affectées à ce trafic et devenues excédentaires), mais également la compréhension et le soutien actif des pouvoirs publics.

II. — DEPENSES EN CAPITAL

1° Equipement des établissements d'enseignement maritime

(Chapitre 56-20).

— Autorisations de programme.....	6 millions de francs.
— Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	3 millions de francs.
— mesures nouvelles.....	2 — —
	<hr/>
Total	5 millions de francs.

Les opérations nouvelles concernent :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement prévus pour 1963.
	(En francs.)	
— Ecole Nationale de la marine marchande du Havre	933.000	500.000
— Ecole Nationale de la marine marchande de Paimpol	400.000	400.000
— Ecole Nationale de la marine marchande de de Saint-Malo.....	200.000	200.000
— Ecole d'apprentissage maritime de l'Aberwrac'h (construction nouvelle et équipement).....	2.600.000	300.000
— Ecole d'apprentissage maritime de Saint-Jean- de-Luz (construction nouvelle).....	800.000	500.000
— Ecole d'apprentissage maritime du Havre.....	450.000	»
— Ecole d'apprentissage maritime de Bastia.....	217.000	»
— Ecole d'apprentissage maritime de Boulogne...	100.000	100.000
— Ecole d'apprentissage maritime de Martigues..	300.000	»
	<hr/>	<hr/>
	6.000.000	2.000.000

2° Equipement des services de l'inscription maritime

(Chapitre 57-10).

— Autorisations de programme.....	5.197.000 F.
— Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	2.400.000 F.
— opérations nouvelles.....	2.000.000 F.
	<hr/>
	4.400.000 F.

Les opérations nouvelles concernent :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement prévus pour 1963.
	(En francs.)	
— Revision de prix des opérations en cours.....	297.000	297.000
— Construction du quartier de Fort-de-France....	300.000	150.000
— Construction du quartier de Cherbourg.....	800.000	168.000
— Construction de sous-quartiers et stations mari- times	700.000	260.000
— Equipement en matériel mécanographique....	100.000	100.000
— Construction d'un laboratoire ostréicole à la Trinité-sur-Mer (première tranche).....	260.000	125.000
— Equipement de laboratoires.....	100.000	80.000
— Equipement des navires de recherches.....	240.000	220.000
— Réévaluation des travaux de construction du Centre de recherches à Nantes.....	2.400.000	600.000
	<hr/>	<hr/>
	5.197.000	2.000.000

3° Aide à la construction navale (Chapitre 63-00).

— Autorisations de programme demandées.....	296.613.000 F.
— Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	133.278.000 F.
— mesures nouvelles.....	165.565.000 F.
	<hr/>
	298.843.000 F.

Le détail de ces opérations est le suivant :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS DE PAIEMENT		
	Au 1 ^{er} jan- vier 1963.	Nouvelles.	1962 et antérieures.	1963	1964 et exercices ultérieurs.
			(En francs.)		
OPÉRATIONS AUTORISÉES ET NON TERMINÉES.....	1.016.919.000	»	842.689.000	133.278.000	40.952.000
MESURES NOUVELLES					
a) Loi-programme. — Bud- get 1963.					
— Grands navires tranche 1963	»	108.450.000	»	27.112.000	81.338.000
— Petits navires tranche 1963	»	25.000.000	»	18.750.000	6.250.000
— Paquebot « France »..	»	11.000.000	»	11.000.000	»
— Réévaluations des tran- ches 1960 et 1961.....	»	47.550.000	»	47.550.000	»
Totaux a).....	»	192.000.000	»	104.412.000	87.588.000
b) Supplément budget 1963.					
— Remise en ordre du « France ».....	»	14.000.000	»	14.000.000	»
— Supplément grands navires tranche 1963..	»	34.393.000	»	8.598.000	25.795.000
— Supplément petits navires tranche 1963..	»	10.000.000	»	7.500.000	2.500.000
— Réévaluations tranches 1960-1962	»	26.000.000	»	26.000.000	»
— Revision tranche 1963.	»	20.220.000	»	5.055.000	15.165.000
Totaux b).....	»	104.613.000	»	61.153.000	43.460.000
Totaux des mesures nouvelles	»	296.613.000	»	165.565.000	131.048.000

4° Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes

(Chapitre 64-00).

- Autorisations de programme demandées. 3 millions de francs.
- Crédits de paiement (mesures nouvelles). 3 millions de francs.

5° Subvention d'équipement aux sociétés de sauvetage

(Chapitre 66-00).

— Autorisations de programme demandées.....	1.400.000 F.
— Crédits de paiement demandés pour 1963 :	
— opérations en cours.....	300.000 F.
— mesures nouvelles.....	1.400.000 F.
	<hr/>
Total	1.700.000 F.

La mise en œuvre d'une nouvelle tranche du programme de reconstruction du réseau de sauvetage motive ces crédits.

Le détail de cette tranche sera fixé par la Commission permanente de sauvetage maritime.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous propose l'adoption du budget de la Marine marchande pour 1963.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 35.

Aide au cabotage.

Texte. — Est maintenue, jusqu'au 31 décembre 1963, l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage.

Commentaires. — Il est proposé de maintenir en vigueur, pendant l'année 1963, les mesures d'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage, instituées par le décret du 3 janvier 1955 et prorogées depuis jusqu'au 31 décembre 1962.

Votre Commission vous propose l'adoption de cet article.

Article 36.

Aide à la construction navale.

Texte. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 29 de la loi n° 59-1454 du 26 décembre 1959 portant loi de finances pour 1960 sont ainsi modifiées et complétées :

1963	296.613.000 F.
1964	140.000.000 F.
1965	80.000.000 F.

Commentaires. — L'article 29 de la loi de finances pour 1960 (loi du 26 décembre 1959) qui a fixé les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale pour la période 1960-1963, a prévu pour ce dernier exercice une autorisation de programme de 192 millions de francs.

En vue de permettre aux chantiers de construction navale de pouvoir dès maintenant prendre certaines commandes dont l'exécution commencera seulement en 1964 et 1965, il est proposé de prévoir pour ces deux années des autorisations de programme dont le montant serait fixé respectivement à 140 millions de francs et 80 millions de francs. Il est toutefois précisé dans l'exposé des motifs du Gouvernement qu'il s'agit là seulement d'une première tranche

d'autorisations qui sera ultérieurement complétée en fonction de la situation de la construction navale.

Pour 1963, les autorisations de programme sont fixées à 296.613.000 francs, chiffre qui est repris par ailleurs au titre VI du budget de la Marine Marchande.

*
* *

Au début de l'année 1962, la politique suivie par le Gouvernement à l'égard de la construction navale entre dans un sens quasi-contractuel, impliquant des conversions totales (trois ou quatre à réaliser dans un délai total de six ans) mais à proposer par la Profession et reposant sur l'octroi de l'aide demandée aux Pouvoirs publics en faveur des entreprises à convertir (crédits exceptionnels) et de celles qui resteraient constructeurs (régime fiscal modifié, aide améliorée).

La lettre du 7 avril du Premier Ministre offrit ce quasi-contrat. Aucune réponse favorable n'étant parvenue le 2 août, une nouvelle baisse spéciale de 20 % de l'aide fut appliquée, avec effet du 1^{er} juillet 1962. Une baisse plus modérée (de 6 % seulement) fut accordée aux petits et moyens chantiers qui n'avaient pas été mis en demeure de réformer leur structure à la même époque que les grands et qui semblaient s'engager dans la voie de concentration tracée par le Gouvernement.

La répercussion budgétaire de ces baisses est très faible pour 1963. En effet ces baisses ne touchent que les commandes de navires — grands ou petits — postérieures au 1^{er} juillet 1962, date de mise en application de la baisse.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne les allocations de mise en construction des grands navires, environ 60.000 tonneaux de jauge brute compensés n'avaient pas fait l'objet de commandes fermes au 1^{er} juillet 1962, alors que le contingent de navires à mettre en construction en 1963 était arrêté à 350.000 tjb.

Sur ces indications et compte tenu d'une allocation forfaitaire par tonneau compensé de 415 francs, avant la baisse, on retrouve le montant des crédits inscrits sous la rubrique « Grands navires » tranche 1963.

En ce qui concerne les allocations pour « petits navires » (navires de moins de 3.000 tonneaux de jauge brute et réparations) en l'absence de contingent annuel, le montant des crédits 1963 a été maintenu égal à celui des crédits utilisés en 1962, soit 32,5 millions de francs. La baisse de 6 % mise en vigueur en juillet 1962 aura, en effet, une répercussion très faible eu égard au nombre relativement élevé de commandes prises, à dessein, avant sa mise en application.

Par ailleurs, à la différence des crédits « Grands navires » les crédits « Petits navires » couvrent les allocations de mise en construction et les revisions de ces allocations, liées à la variation des prix et des indices pendant la période de construction.

Pour les grands navires, en effet, les crédits destinés à couvrir la revision des allocations, par suite du mécanisme de la garantie de prix pendant la construction, sont calculés avec précision et imputés sur une ligne spéciale.

Les lignes correspondantes sont intitulées dans le budget 1963 :

« réévaluations tranches 1960-1961 »

« revision tranche 1962. »

Enfin le budget 1963 comporte le solde de l'allocation du paquebot « France » soit 11 millions de francs, ce qui porte l'allocation totale à 105 millions de francs. Toutefois, conformément au décret du 28 mai 1959 déterminant les modalités de calcul de l'allocation de ce paquebot, un supplément pourrait être demandé sur un budget ultérieur pour couvrir certaines modifications à la spécification initiale apportées en cours de construction.

Au total, le budget 1963 s'établit à 291.613.000 F en autorisations de programme, soit sensiblement au même niveau que les budgets antérieurs, d'autant que de légers suppléments non prévisibles actuellement, notamment dans le domaine des revisions d'allocations, seront très probablement à demander sur collectif.

*
* *

Malgré cet effort budgétaire quasi constant, la situation reste très préoccupante. Les responsables des huit grands chantiers de construction navale semblent penser actuellement qu'il appartient

aux Pouvoirs publics de décider s'il convient ou non de conserver une industrie française de construction navale et, dans le cas de l'affirmative, d'en fixer l'importance et les moyens de survie.

La réponse ne peut faire aucun doute. Si un petit pays, ayant même une vocation maritime affirmée, pouvait ou peut se résigner à voir disparaître tous ses chantiers navals et à faire construire ses navires à l'étranger, il n'en est pas de même d'une nation à responsabilité internationale comme la France dont, au surplus, les échanges extérieurs sont appelés à prendre une part croissante de la dépense nationale dans les vingt années à venir. Le Gouvernement et le Parlement français, chaque fois qu'il s'est agi de l'avenir de cette industrie, n'ont pas hésité à se prononcer sans équivoque contre le risque de voir le développement de nos activités maritimes dominé par des fournisseurs étrangers.

Quant à l'action des Pouvoirs publics en faveur de cette industrie, elle semble bien devoir consister en la poursuite de la politique de concentration définie depuis trois ans, qui est sans doute la condition nécessaire de l'assainissement.

*
* *

Sous réserve de ces observations votre commission des Finances vous demande de voter le présent article.