

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 15 novembre 1960.

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 1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 28

MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Roger LACHÈVRE

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 866, 886 (annexe 31), 892 (Tome II, annexe XVIII) et in-8° 194.

Sénat : 38 (1960-1961).

SOMMAIRE

	Pages.
Analyse des crédits	6
I. — Dépenses ordinaires.....	6
A. — <i>Moyens des services</i>	6
B. — <i>Interventions publiques</i>	10
II. — Dépenses en capital.....	13
La construction navale	19
L'armement français	20
I. — Statistiques	20
II. — Les problèmes de l'armement.....	26
III. — La flotte pétrolière.....	29
Le cabotage	32
Les pêches maritimes	36
L'établissement national des invalides de la mer	44
Dispositions spéciales	50

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la Marine marchande pour 1961, qui a été adopté sans modification par l'Assemblée Nationale, s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à un montant total de 311.721.708 NF., en augmentation de 18.462.882 NF sur les crédits de 1960.

Au titre des dépenses en capital, sont prévus pour 1961 des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 267.250.000 NF (contre 294.430.000 NF en 1960) et 300.308.000 NF (contre 251.571.000 en 1960).

Les tableaux ci-après donnent, par titre et partie, la décomposition des crédits prévus au présent projet de budget.

A. — Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1960.	CREDITS PREVUS POUR 1961			DIFFERENCES entre 1960 et 1961.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En nouveaux francs.)			
TITRE III. — Moyens des services.					
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activités.....	17.457.936	19.025.570	+ 939.747	19.965.317	+ 2.507.381
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite.....	2.506.843	2.714.056	+ 150.215	2.864.271	+ 357.428
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	3.493.158	3.592.970	+ 547.926	4.140.896	+ 647.738
5 ^e partie. — Travaux d'entretien..	781.960	741.960	+ 60.000	801.960	+ 20.000
6 ^e partie. — Subventions de fonctionnement	643.500	643.500	+ 333.000	976.500	+ 333.000
7 ^e partie. — Dépenses diverses...	80.360	80.360	»	80.360	»
Totaux pour le titre III.....	24.963.757	26.798.416	+ 2.030.888	28.829.304	+ 3.865.547
TITRE IV. — Interventions publiques.					
1 ^{re} partie. — Interventions politiques et administratives.....	1.855.000	1.855.000	— 1.196.000	659.000	— 1.196.000
2 ^e partie. — Action internationale.	205.815	205.815	— 2.425	203.390	— 2.425
3 ^e partie. — Action éducative et culturelle	3.202.647	3.300.647	+ 255.760	3.556.407	+ 353.760
4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.	161.000	161.000	+ 270.000	431.000	+ 270.000
5 ^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national	74.600.000	71.000.000	+ 1.400.000	72.400.000	— 2.200.000
6 ^e partie. — Action sociale, assistance et solidarité.....	140.607	140.607	»	140.607	»
7 ^e partie. — Action sociale, prévoyance	188.130.000	197.977.000	+ 7.525.000	205.502.000	+ 17.372.000
Totaux pour le titre IV.....	268.295.069	274.640.069	+ 8.252.335	282.892.404	+ 14.597.335
Totaux pour la marine marchande.	293.258.826	301.438.485	+ 10.283.223	311.721.708	+ 18.462.882

B. — Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.		AUTORISATIONS de programme		CREDITS DE PAIEMENT	
		votées pour 1960.	prévues pour 1961.	votés pour 1960.	prévus pour 1961.
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.			(En nouveaux francs.)	
	Sixième partie. — Equipement culturel et social.				
56-20	Equipement des établissements d'enseigne- ment maritime	50.000	Mémoire.	50.000	Mémoire.
56-21	Equipement des établissements d'enseigne- ment maritime (loi de programme).....	900.000	4.600.000	5.030.000	6.709.000
56-47	Etablissements d'enseignement maritime (plan quinquennal).....	7.270.000	1.450.000	4.170.000	5.600.000
	Totaux pour la sixième partie.....	8.220.000	6.050.000	9.250.000	12.309.000
	Septième partie. — Equipement administratif et divers.				
57-10	Equipement des services de l'inscription maritime	2.810.000	1.800.000	2.180.000	1.630.000
	Totaux pour le titre V.....	11.030.000	7.850.000	11.430.000	13.939.000
	TITRE VI. — Subventions accordées par l'Etat.				
	Troisième partie.				
63-00	Aide à la construction navale.....	282.000.000	255.000.000	235.000.000	282.969.000
	Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales.				
64-00 (nou- veau).	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes	»	3.000.000	»	2.000.000
	Sixième partie.				
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage	1.400.000	1.400.000	1.270.000	1.400.000
	Totaux pour le titre VI.....	283.400.000	259.400.000	235.270.000	286.369.000
	TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.				
	Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications.				
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche	Mémoire.	Mémoire.	3.371.000	Mémoire.
73-22	Remise en état des navires affrétés.....	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
	Totaux pour le titre VII.....	Mémoire.	Mémoire.	3.371.000	Mémoire.
	Totaux pour les dépenses en capital...	294.430.000	267.250.000	251.571.000	300.308.000

ANALYSE DES CREDITS

I. — Dépenses 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 1.834.659 NF.

Cette augmentation résulte de la contraction entre, d'une part, des majorations de dépenses et, d'autre part, des réductions de crédits.

Les majorations de dépenses ont trait essentiellement :

1° A l'incidence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique ;

2° Au transfert des crédits nécessaires à la prise en charge par le budget de la Marine marchande des services de l'inscription maritime dans les Etats de la Communauté, crédits inscrits antérieurement au budget « Aide et coopération (Services du Premier Ministre) » ;

3° A la rémunération de l'équipage et aux frais de fonctionnement du navire d'entraînement de l'Ecole d'enseignement maritime du Havre mis en service le 31 juillet 1960.

Les diminutions de crédits concernent la non-reconduction de certaines dotations accordées en 1960 pour faire face à des dépenses de caractère exceptionnel, notamment de grosses réparations et des aménagements à l'immeuble de l'Administration centrale, des travaux d'équipement de certains immeubles de l'inscription maritime et des travaux exceptionnels d'édition des bulletins officiels de la Marine marchande.

b) *Mesures nouvelles.*

Les mesures nouvelles proposées par le Gouvernement s'élèvent à 2.030.888 NF et concernent, principalement, les dépenses suivantes :

1° *Administration centrale.*

Différentes créations et transformations d'emplois sont prévues à l'Administration centrale de la Marine marchande :

— création de 10 emplois à l'Etablissement des Invalides de la Marine :

	Indices bruts moyens.
1 chef d'atelier.....	425
1 monitrice	268
8 opératrices mécanographes	218
<hr/>	
10	

— transformations d'emplois :

1 agent supérieur de 2° classe en 1 agent supérieur hors classe ;

1 secrétaire d'administration principal en 1 secrétaire d'administration hors classe ;

1 attaché de la Marine marchande de 2° classe en 1 attaché de 1^{re} classe.

D'autre part, les dépenses de matériel sont en augmentation de 47.400 NF, passant de 203.140 NF à 250.540 NF.

Cette augmentation est motivée par l'ajustement, aux besoins réels, de différentes parties de ce chapitre.

2° *Inscription maritime.*

Sont prévues pour le Service de santé des gens de mer les créations d'emplois suivantes :

	Indices bruts moyens.
1 médecin en chef de 2° classe.....	785
1 médecin de 1 ^{re} classe.....	520
2 officiers mariniers infirmiers.....	285

— la transformation de 17 syndics principaux (indice 285) et 13 gardes maritimes (indice 183) en :

17 syndics hors classe (indice 370) ;

4 syndics principaux (indice 285) ;

8 syndics (indice 240).

Par ailleurs, les dépenses de matériel (chapitre 34-12) sont en augmentation de 197.781 NF en raison, d'une part, de l'ajustement aux besoins réels des dotations relatives à différentes dépenses courantes (chauffage, nettoyage, etc.), d'autre part, de mesures particulières ayant trait notamment :

— au fonctionnement des appareils de photocopie dans les quartiers d'inscription maritime (15.000 NF) ;

— à l'acquisition d'appareils de radiographie pour le service de santé des gens de mer (18.000 NF) ;

— à l'équipement des immeubles neufs ou réaménagés de l'inscription maritime (50.000 NF).

3° *Enseignement maritime.*

Les crédits prévus pour l'Enseignement maritime sont en forte augmentation, par suite principalement de l'ouverture d'une nouvelle école d'enseignement maritime au Havre. Cet établissement, qui a été prévu par la loi du 7 février 1953 portant plan d'investissements scolaires de la Marine marchande, doit comporter un effectif scolaire de 560 élèves, dont 400 internes.

L'ouverture de cette école permettra d'accroître le nombre de places disponibles dans les écoles de la Marine marchande malgré la fermeture de l'école de Paris. Au total, l'effectif scolaire susceptible d'être accueilli dans l'ensemble des écoles nationales sera porté de 1.900 à 2.100.

Par ailleurs, différentes mesures nouvelles concernant les écoles de Nantes et de Saint-Malo sont également prévues, en vue d'améliorer l'enseignement et les installations matérielles.

En ce qui concerne le personnel, sont demandées les créations d'emploi suivantes :

Personnel civil :

- 1 chef de travaux,
- 1 chef d'atelier,
- 10 instructeurs,
- 1 intendant,
- 2 sous-intendants,
- 2 adjoints des services économiques,
- 2 surveillants généraux,
- 1 secrétaire d'école,
- 8 maîtres d'internat,
- 2 agents de bureau (dactylographes),
- 2 agents spécialistes 1^{re} catégorie,
- 7 agents spécialistes 2^e catégorie
- 11 agents spécialistes 3^e catégorie,
- 30 agents non spécialistes.

80

Personnel militaire :

- 1 administrateur en chef de 2^e classe,
- 1 administrateur principal,
- 2 professeurs en chef de 1^{re} classe,
- 3 professeurs en chef de 2^e classe,
- 6 professeurs principaux,
- 3 professeurs de 1^{re} classe,
- 1 officier marinier infirmier.

17

Du point de vue du matériel, il convient de signaler les augmentations de dotations ci-après :

— dépenses entraînées par le fonctionnement de l'Ecole du Havre : 69.775 NF ;

— ajustement aux besoins réels des crédits destinés aux dépenses de chauffage, d'éclairage, d'eau et de nettoyage des écoles de Nantes et de Saint-Malo : 47.250 NF ;

— augmentation du crédit pour frais d'impression des sujets d'examens, cours, diplômes et brevets de la Marine Marchande, comme conséquence de l'augmentation du nombre des candidats aux examens et de l'accroissement des tarifs pratiqués par l'Imprimerie Nationale à laquelle sont confiés ces travaux.

Enfin, il est prévu au Chapitre 36-21 une augmentation de 105.000 NF de la subvention aux écoles de la Marine Marchande pour frais d'internat, d'une part, pour ajuster cette subvention aux besoins réels de l'Ecole de Saint-Malo (40.000 NF) et, d'autre part, pour tenir compte de l'ouverture le 1^{er} octobre prochain de l'Ecole du Havre (65.000 NF) pour le dernier trimestre de 1961.

B. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les crédits d'interventions publiques du budget de la Marine Marchande sont au total en augmentation de 14.597.335 NF par rapport aux crédits votés de 1960.

Les principaux chapitres d'interventions publiques sont :

Chapitre 41-02. — *Remboursement de la surtaxe pour le passage du Canal de Suez.*

La dotation prévue à ce titre pour 1961 est de 600.000 NF, en diminution de 1.200.000 NF par rapport aux crédits votés en 1960. Il s'agit d'opérations de liquidation pour la quote-part de la France dans la réparation des dégâts du canal consécutifs aux événements de Suez. Au total, 3.803.000 NF, dont 3 millions 288.000 NF déjà remboursés.

Chapitre 43-21. — *Contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime.*

Ces crédits sont en augmentation de 302.264 NF, soit 10 %, compte tenu de la non-reconduction d'un crédit exceptionnel de 55.000 NF accordé en 1960 pour le remboursement à l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime d'une dépense faite pour le compte de l'Etat.

Cette augmentation est due essentiellement :

— à l'augmentation des salaires et des accessoires de salaire des personnels de l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime (A. G. E. A. M.). La rémunération de ces personnels est, en effet, alignée sur celle du personnel navigant de la Marine Marchande. Or, ce dernier a bénéficié au cours de l'année 1960 de différentes mesures d'augmentation de salaire ;

— à l'aménagement du régime des bourses de l'apprentissage maritime. Il s'agit de l'alignement de ces bourses sur celles qui sont allouées aux élèves de l'enseignement technique.

Le taux de la bourse complète d'internat passerait ainsi de 406 NF à 850 NF ;

— à l'ouverture de la nouvelle école d'apprentissage d'Audierne.

L'ensemble des ressources consacrées à l'apprentissage maritime, telles qu'elles découlent de l'examen du bilan 1959 et des prévisions budgétaires 1960 de l'Association de gérance des écoles d'apprentissage maritime souligne la part prise, pour chacun, dans la formation professionnelle des jeunes marins.

Bilan 1959.	Anciens francs.	Prévisions 1960.	Nouveaux francs.
1. — Participation des familles.....	56.517.253	.....	661.517,50
2. — Participation des armateurs (taxe apprentissage)	55.310.983	.....	595.000 »
3. — Subvention de l'Etat.....	285.328.986	.....	3.161.597 »
4. — Autres subventions :	5.980.491	.....	70.968 »
— département	3.355.691	— département ...	33.431
— communes	310.000	— communes	4.203
— privées	2.314.800	— privées	33.334
5. — Divers	3.540.654	.....	31.794 »
Total	406.678.367	.....	4.520.876,50

Votre Commission attire l'attention sur les travaux inachevés de l'école de Boulogne-sur-Mer, dont les bâtiments neufs motivent des critiques qui paraissent engager la responsabilité de l'architecte.

Chapitre 44-01. — *Subventions aux pêches maritimes.*

La dotation prévue est en forte augmentation, passant de 74.000 NF en 1960 à 344.000 NF.

Cette augmentation est due :

— à concurrence de 20.000 NF, à l'augmentation du crédit destiné à subventionner les associations d'assurances maritimes mutuelles ;

— à concurrence de 250.000 NF, à la mise en œuvre d'un plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

Chapitre 45-01. — *Exploitation des services maritimes d'intérêt général.*

La dotation de ce chapitre est destinée au versement de subventions à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie des Messageries Maritimes.

Le crédit demandé pour 1961 est de 71 millions de nouveaux francs et les prévisions de répartition sont les suivantes :

Compagnie Générale Transatlantique, y compris les subventions spéciales pour les lignes de la Corse..... 38 millions de NF.
Compagnie des Messageries Maritimes.. 33 millions de NF.

Il s'agit de crédits prévisionnels établissant le maximum au-delà duquel cesserait de jouer l'intervention de l'Etat.

Signalons, qu'au cours de l'année 1959 les sommes réellement versées ont été inférieures pour la Compagnie Générale Transatlantique de 1.810.037.952 francs anciens et de 378.906.835 francs anciens pour les Messageries Maritimes.

Chapitre 45-02. — *Aide en faveur de l'armement au cabotage.*

L'aide à l'armement au cabotage est une mesure de caractère temporaire qui, d'après la réglementation actuelle, devrait cesser le 31 décembre prochain.

Le Gouvernement a estimé suffisant de proroger d'un an l'aide en cause. Il envisage, d'autre part, la revision des conditions d'attribution de cette aide en vue d'orienter plus largement les navires vers les trafics internationaux.

Le crédit demandé pour 1961 est de 1.400.000 NF. Celui voté pour 1960 avait été de 1.600.000 NF.

Chapitre 47-31. — *Subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine.*

Au titre de l'année 1961, la modification des bases de calcul établies en application de l'article 55 de la loi du 12 avril 1941 modifié par l'article 14 de la loi du 22 septembre 1948 entraîne une dépense nouvelle de 17.372.000 NF qui porte à 205.502.000 NF la subvention nécessaire à l'équilibre des charges financières de l'E. N. I. M.

II. — **Dépenses en capital.**

1° *Equipement des établissements d'enseignement maritime*
(loi de programme). (Chapitre 56-21.)

Autorisations de programme.....	4.600.000 NF.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	3.709.000 »
— mesures nouvelles.....	3.000.000 »
	<hr/>
	6.709.000 NF.

Les opérations nouvelles concernent l'Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre.

Le détail de ces opérations est le suivant :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement prévus pour 1961.
	(En nouveaux francs.)	
Réévaluation des travaux immobiliers et travaux supplémentaires.....	800.000	800.000
Revision des prix (1 ^{re} tranche) sur le marché gros-œuvre.....	300.000	300.000
Construction d'un deuxième navire d'entraînement d'une jauge de 500 t et appareil propulsif à turbines... ..	2.900.000	1.300.000
Revision de prix (Marché d'équipe- ment)	600.000	600.000
	<hr/>	<hr/>
Totaux	4.600.000	3.000.000
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

2° *Etablissements d'enseignement maritime* (Chapitre 56-47).

Autorisations de programme.....	1.450.000 NF.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	4.650.000 NF.
— opérations nouvelles.....	950.000 NF.
	<hr/>
	5.600.000 NF.
	<hr/> <hr/>

Le détail des opérations nouvelles prévues est le suivant :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement prévus pour 1961.
	(En nouveaux francs.)	
Ecole d'apprentissage maritime de Guilvinec (exécution de la 2 ^e tranche des travaux).....	280.000	280.000
Ecole d'apprentissage maritime de la Rochelle (construction d'un atelier fer)	20.000	20.000
Ecole nationale de la Marine mar- chande de Saint-Malo. Revision de prix (marché d'équipement).....	150.000	150.000
Ecole nationale de la Marine mar- chande de Marseille. Equipements des ateliers.....	1.000.000	500.000
	<hr/>	<hr/>
Totaux	1.450.000	950.000

3^e *Equipement des services de l'Inscription maritime.*
(Chapitre 57-10.)

Autorisations de programme.....	1.800.000 NF.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	1.080.000 NF.
— opérations nouvelles.....	550.000 NF.
	<hr/>
	1.630.000 NF.

Les opérations nouvelles concernent :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement prévus pour 1961.
	(En nouveaux francs.)	
Revision de prix des opérations en cours	100.000	100.000
Construction du quartier du Havre..	1.500.000	300.000
Construction du quartier de Camaret.	150.000	100.000
Matériel mécanographique.....	50.000	50.000
	<hr/>	<hr/>
Totaux	1.800.000	550.000

4° Aide à la construction navale. (Chapitre 63-00.)

Autorisations de programme demandées: ... 255.000.000 NF.

Crédits de paiements :

— opérations en cours..... 150.251.000
 — mesures nouvelles..... 132.718.000

282.969.000 NF.

Le détail de ces opérations est le suivant :

	AUTORISATIONS de programme au 1 ^{er} janvier 1960.	AUTORISATIONS de programme pour 1961 (loi de programme).	CREDITS consommés en 1959 et antérieu- rement.	CREDITS DE PAIEMENT		
				1960	1961	1962
(En milliers de nouveaux francs.)						
<i>Opérations déjà autorisées et non terminées.</i>						
Tranche 1953 à 1959.....	559.804	»	411.545	93.303	54.956	»
Paquebot <i>France</i>	40.000	»	27.360	12.640	»	»
Tranche 1960.....	272.000	»	»	129.057	95.295	47.648
Totaux	871.804	»	438.905	235.000	150.251	47.648
<i>Opérations nouvelles.</i>						
Tranche 1961.....	»	255.000	»	»	132.718	122.282
Totaux	871.804	255.000	438.905	235.000	282.969	169.930

5° Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

(Chapitre 64-00 nouveau.)

Autorisations de programme : 3 millions de nouveaux francs.

Crédits de paiement : 2 millions de nouveaux francs.

La répartition envisagée de ces crédits est la suivante :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement prévus pour 1961.
	(En nouveaux francs.)	
Subventions pour essais de nouveaux matériels de pêche.....	75.000	50.000
Subventions pour achat de nouveaux matériels de pêche.....	225.000	200.000
Subventions pour frais d'étude d'un navire usine de pêche, susceptible de bénéficier d'une subvention globale de 20 % du prix de construction	450.000	250.000
Subvention à la construction de nouveaux types de navires de pêche (à concurrence de 20 % du prix de construction).....	500.000	300.000
Subventions de 20 à 50 % du coût des opérations-pilotes pour le développement de la congélation et de la distribution des produits congelés	900.000	600.000
Subventions de 20 à 50 % du coût des opérations-pilotes pour l'amélioration de la structure des industries de transformation du poisson	450.000	300.000
Subventions de 20 à 50 % du coût des opérations-pilotes pour le développement de l'industrie des sous-produits de la pêche.....	200.000	150.000
Subventions de 20 à 50 % du coût des opérations-pilotes d'amélioration et d'équipement des circuits de distribution du poisson frais.	200.000	150.000
	3.000.000	2.000.000

6° *Subvention d'équipement aux sociétés de sauvetage.*

(Chapitre 66-00.)

Autorisations de programme demandées....	1.400.000 NF.
Crédits de paiement demandés pour 1961 :	
— opérations en cours.....	300.000
— mesures nouvelles.....	1.100.000
	<hr/>
Total	1.400.000 NF.

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.

*
* *

D'un budget à l'autre, les crédits dont l'analyse est présentée au début de ce rapport suggèrent quelques réflexions. Nous y trouvons en relief apparent :

1° Des dépenses accrues pour l'apprentissage et l'enseignement maritimes. Un plus grand nombre d'écoles recevront un plus grand nombre d'élèves. La qualité de l'enseignement, malgré la modicité des situations offertes à ceux qui s'y consacrent, est reconnue de tous. Les moyens matériels s'améliorent et la mise en service de petites unités d'application doit être encouragée. Le budget de 1961 témoigne d'un effort réel et continu pour faciliter une entrée utile des jeunes dans la profession, il est bon de le souligner et de poursuivre cet effort ;

2° Une augmentation nouvelle et sérieuse des charges consécutives aux avantages acquis par ceux qui en sortent. Ces charges sont à la fois celles de la profession et de la collectivité nationale. Elles retiennent particulièrement l'attention en raison des observations dont elles font l'objet, des expédients imaginés pour y faire face, et de l'accroissement régulier et dangereux du déséquilibre finan-

cier du régime spécial de Sécurité sociale des marins qui occupe une large place, il convient de ne pas l'oublier, dans les vocations maritimes.

Entre ces deux pôles budgétaires, dont le caractère social reste l'aspect dominant, entre l'espérance des jeunes et la retraite que nous voudrions paisible des anciens, se dessine une situation maritime difficile sous le double aspect de l'Armement et de la Construction navale. Cabotage et pêches maritimes méritent également de retenir l'attention du Sénat dans les statistiques et observations que nous croyons utile de présenter à la discussion de notre Assemblée.

LA CONSTRUCTION NAVALE

Votre Commission ne peut que confirmer les termes de son précédent rapport (1).

La cadence et l'horaire de ses travaux n'ayant pas permis l'audition de M. le Ministre des transports, chargé de la Marine marchande, sur cet important problème, elle a chargé son Rapporteur de provoquer en séance publique les explications qui s'imposent :

— en particulier sur le décret n° 60-690 du 29 juillet 1960 qui prive un certain nombre de chantiers de la possibilité d'accéder au prix international par une répartition discriminatoire des crédits votés par le Parlement en application de la loi n° 51-675 du 24 mai 1951 relative à la construction navale ;

— sur le montant des prélèvements opérés, en application de l'article 4 du 24 mai 1951, sur les bénéfices réalisés par les chantiers, lorsque ces bénéfices dépassent 3 % du chiffre d'affaires réalisé pour des opérations ayant bénéficié des allocations de ladite loi.

(1) N° 66, 1^{er} décembre 1959.

L'ARMEMENT FRANÇAIS

I. — Statistiques.

Avant d'aborder l'étude des problèmes qui se posent à l'heure actuelle à l'armement français, il paraît nécessaire de présenter un certain nombre de données statistiques concernant notre flotte marchande.

Etat de la flotte de commerce au 31 décembre de chaque année.

(Navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute.)

a) *Nombre de navires.*

CATEGORIE	1955	1956	1957	1958	1959
Navires à passagers (1)..	82	73	68	69	67
Pétroliers	127	132	141	155	160
Autres cargos.....	(2) 510	(2) 520	537	567	571
Total	719	725	746	791	798

(1) Et cargo mixte de plus de 12 passagers.

(2) Dont un navire usine (baleinier) jaugeant 8.208 Tx.

b) *Jauge brute.* (Unité : millier de tonneaux.)

CATEGORIE	1955	1956	1957	1958	1959
Navires à passagers (1)..	799,7	728,7	664,3	667,8	608
Pétroliers	1.194,7	1.276,3	1.396,0	1.650,5	1.790
Autres cargos.....	(2) 1.714,1	(2) 1.761,9	1.858,9	1.961,9	2.063
Total	3.708,5	3.766,9	3.919,2	4.280,2	4.461

(1) Et cargo mixte de plus de 12 passagers.

(2) Dont un navire usine (baleinier) jaugeant 8.208 Tx.

Personnel de la flotte de commerce en activité.

1° Situation en fin d'année.

CATEGORIES DE PERSONNEL	1955	1956	1957	1958
Officiers :				
Pont et radio.....	5.873	5.936	6.104	6.160
Machine	3.965	3.995	4.093	4.141
Service général.....	138	142	159	166
Total	9.976	10.073	10.356	10.467
Maitres et subalternes :				
Pont	13.290	13.072	13.135	13.186
Machine	8.874	9.012	8.911	9.084
Service général.....	8.119	8.019	7.846	7.708
Total	30.283	30.103	29.892	29.978

2° Situation au 31 décembre 1959.

CATEGORIES DE PERSONNEL	Navigation côtière.	Cabotage.	Long cours.	Total.
Officiers :				
Pont et radio.....	1.499	2.066	2.669	6.234
Machine	533	1.487	2.313	4.333
Service général.....	»	24	100	124
Total	2.032	3.577	5.082	10.691
Maitres et subalternes :				
Pont	3.120	4.080	6.324	13.524
Machine	845	2.780	5.635	9.290
Service général.....	31	2.353	5.624	8.008
Total	3.996	9.213	17.613	30.822

Trafic des principaux ports maritimes.

Passagers. — Grande et moyenne navigation.

1) Passagers embarqués.

PORTS	1955	1956	1957	1958	1959
France métropole :					
Dunkerque	89.035	94.976	94.525	95.715	90.899
Calais	379.076	422.710	471.535	576.677	675.519
Boulogne	352.583	359.517	376.423	352.125	429.884
Dieppe	221.125	187.930	174.003	178.967	186.831
Le Havre	115.990	120.041	127.608	115.114	107.830
Rouen et annexes	1.307	1.211	917	1.475	1.912
Caen	16	41	36	10	9
Cherbourg	27.999	28.602	27.794	26.100	22.917
Saint-Malo - Saint-Servan ..	42.872	36.347	40.296	38.455	51.092
Brest	»	»	357	»	»
Lorient	»	»	»	»	»
Nantes et Saint-Nazaire ..	1.017	256	338	972	119
La Rochelle	2.085	708	681	1.453	361
Bordeaux et annexes	26.582	23.065	17.818	13.326	11.287
Bayonne	»	»	»	»	»
Port-Vendres	61.755	87.230	73.614	75.390	64.562
Sète	41	196	62	440	656
Marseille et annexes	693.744	938.169	865.422	791.160	790.618
Toulon	2.281	2.511	2.334	2.106	1.761
Cannes	8.556	8.303	7.236	8.267	7.893
Nice	53.550	52.185	61.515	58.797	65.721
Corse :					
Bastia	56.311	60.537	71.253	70.297	70.319
Ajaccio	58.945	59.263	67.979	62.485	62.568
Autres ports	20.328	18.206	23.832	26.539	32.931
Total ports métropolitains..	2.215.198	2.501.034	2.508.738	2.495.900	2.675.689
Départements d'outre-mer :					
Guyane :					
Cayenne	178	107	51	160	64
Saint-Laurent-du-Maroni ..	123	95	90	87	84
Martinique :					
Fort-de-France	6.963	6.235	7.345	7.274	7.276
Guadeloupe :					
Pointe-à-Pître	5.616	5.805	6.128	6.079	5.946
Basse-Terre	321	293	542	549	565
Réunion :					
Pointe-des-Galets	2.557	2.411	2.323	2.783	2.723
Total départements d'outre-mer	15.758	14.946	16.479	16.932	18.658
Total général	2.230.956	2.515.980	2.525.217	2.512.832	2.694.347

2) Passagers débarqués.

PORTS	1955	1956	1957	1958	1959
France métropolitaine :					
Dunkerque	95.119	102.494	104.585	110.345	99.512
Calais	332.861	371.474	427.593	532.685	603.908
Boulogne	347.746	349.814	365.654	336.283	442.240
Dieppe	218.752	180.912	174.809	181.283	183.162
Le Havre	108.959	109.598	116.799	115.379	109.506
Rouen et annexes.....	1.761	1.704	1.378	1.972	2.263
Caen	19	3	14	9	1
Cherbourg	22.168	20.081	21.758	20.034	18.132
Saint-Malo - Saint-Servan ..	41.518	34.754	39.493	37.004	49.912
Brest	32				
Lorient					
Nantes et Saint-Nazaire..	1.352	480	401	907	216
La Rochelle	405	577	650	1.671	539
Bordeaux et annexes....	27.326	28.629	21.953	19.045	14.872
Bayonne					
Port-Vendres	64.368	75.473	83.962	80.343	75.968
Sète	1.132	872	798	790	351
Marseille et annexes.....	692.926	817.713	883.150	683.293	768.200
Toulon	1.579	4.696	1.751	1.615	1.063
Cannes	9.628	9.426	8.265	9.412	9.431
Nice	53.249	52.731	60.995	58.775	66.090
Corse :					
Bastia	52.648	58.650	69.919	68.504	68.771
Ajaccio	59.190	62.220	68.113	60.800	63.268
Autres ports	21.992	19.855	24.331	27.881	35.733
Total ports métropolitains.	2.154.730	2.302.156	2.476.371	2.347.970	2.613.647
Départements d'Outre-Mer :					
Guyane :					
Cayenne	490	211	173	279	165
St-Laurent-du-Maroni...	153	38	136	18	92
Martinique :					
Fort-de-France	6.056	5.630	6.684	6.289	8.161
Guadeloupe :					
Pointe-à-Pitre	6.162	5.415	5.670	5.426	5.639
Basse-Terre	689	776	746	730	664
Réunion :					
Pointe-des-Galets	3.038	2.738	2.466	3.093	3.421
Total départements d'Outre-Mer	16.588	14.808	15.875	15.835	18.142
Total général.....	2.171.318	2.316.964	2.492.246	2.363.805	2.631.789

Trafic des principaux ports maritimes.

1) Marchandises embarquées (en milliers de tonnes).

PORTS	1955	1956	1957	1958	1959
France métropolitaine :					
Dunkerque	3.752	2.832	2.456	3.008	2.818
Calais	627	179	117	133	145
Boulogne	414	390	435	418	466
Dieppe	284	264	230	213	220
Le Havre	2.385	2.683	2.396	2.528	2.522
Rouen et annexes	3.474	2.690	2.638	2.407	2.287
Caen	1.223	1.184	1.243	989	919
Cherbourg	101	102	137	196	172
Saint-Malo - Saint-Servan	144	56	51	44	43
Brest	116	120	313	256	393
Lorient	100	102	98	115	112
Nantes et Saint-Nazaire	1.323	1.159	1.037	1.214	1.117
La Rochelle	323	282	329	290	296
Rochefort	15	9	17	16	—
Bordeaux et annexes	2.526	2.685	2.409	2.145	2.192
Bayonne	300	303	276	317	495
Port-Verdres	62	64	64	62	—
Sète	1.035	1.017	1.003	1.282	1.208
Marseille et annexes	7.171	7.601	6.565	8.387	8.593
Toulon	234	167	138	149	180
Nice	115	130	98	109	108
Autres ports	1.841	1.101	1.487	1.290	1.255
Total Ports métropolitains.	27.065	25.121	23.537	25.568	25.601
Départements d'outre-mer :					
Guyane :					
Cayenne	—	—	10	15	6
Saint-Laurent-du-Maroni	1	2	26	17	5
Martinique :					
Fort-de-France	205	240	232	244	270
Guadeloupe :					
Pointe-à-Pitre	190	190	175	173	211
Basse-Terre	61	70	78	102	129
Réunion :					
Pointe-des-Galets	207	229	241	214	183
Total Ports d'outre-mer....	664	731	757	765	813
Total général.....	27.729	25.851	24.294	26.333	26.414

2) Marchandises débarquées (1) (en milliers de tonnes).

PORTS	1955	1956	1957	1958	1959
France métropolitaine :					
Dunkerque	3.628	4.961	5.207	5.125	4.317
Calais	824	873	896	925	1.056
Boulogne	325	416	426	332	368
Dieppe	504	544	658	520	519
Le Hayre.....	11.024	13.395	13.294	13.602	13.739
Rouen et annexes.....	4.197	6.554	6.851	5.506	4.312
Caen	1.054	1.103	1.174	1.011	1.121
Cherbourg	118	187	272	161	98
Saint-Malo - Saint-Servan ..	194	211	256	210	217
Brest	466	514	687	629	699
Lorient	339	414	418	393	381
Nantes et Saint-Nazaire..	3.290	3.805	4.418	4.774	4.768
La Rochelle	826	1.088	1.229	1.050	1.010
Rochefort	67	85	70	79	»
Bordeaux et annexes....	2.612	3.020	2.922	2.633	2.703
Bayonne	297	424	503	409	493
Port-Vendres	78	76	74	105	»
Sète	2.077	2.090	2.236	2.635	2.386
Marseille et annexes....	12.182	13.542	13.212	14.986	15.168
Toulon	125	219	178	224	179
Nice	140	229	255	234	204
Autres ports	1.900	2.331	2.393	2.433	2.996
Total ports métropolitains :	46.267	56.081	57.629	57.976	56.734
Départements d'outre-mer :					
Guyane :					
Cayenne	18	21	20	40	28
Saint-Laurent-du-Maroni	4	4	5	10	3
Martinique					
Fort-de-France	189	188	248	231	»
Guadeloupe :					
Pointe-à-Pitre	138	154	223	212	227
Basse-Terre	13	18	19	20	19
Réunion :					
Pointe-des-Galets	177	201	222	227	251
Total ports d'outre-mer....	539	586	737	740	548
Total général.....	46.806	56.667	58.366	58.716	57.262

(1) Non compris produits de la pêche.

II. — Les problèmes de l'armement.

Les statistiques qui précèdent ne font pas état de la place réservée à l'armement français dans le trafic de nos ports maritimes, mais de l'ensemble enregistré pour les mouvements de passagers et pour le tonnage des marchandises à l'arrivée et au départ de France.

La mer étant libre et les ports ouverts à tous, il n'est pas sans intérêt de souligner qu'à l'heure actuelle, lorsque trois navires sont en opération dans un port français, deux d'entre eux battent pavillon étranger.

Bien qu'en 1959, 63 % de nos imports et 55 % de nos exports maritimes aient voyagé sous pavillon national, 25 % *seulement* de nos exports en fret sec (non pétrolier) ont été assurés par nos soins. Alors que l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède, la Grande-Bretagne, pour ne citer que ceux-là, trouvent dans leur balance des paiements un solde positif en matière de transports maritimes, nous devons enregistrer chaque année un déficit, qui pour s'être atténué depuis 1957, dépassait largement 100 millions de dollars l'an dernier. C'est dire que notre industrie des transports maritimes aurait encore une marge d'expansion devant elle si ses conditions d'exploitation étaient plus compétitives.

Or, dans le libre jeu d'une concurrence internationale rendue particulièrement âpre par une crise qui s'aggrave du fait même de sa durée, qui se complique à la suite du déplacement de certains trafics et par l'évolution de l'ancienne France d'Outre-Mer vers l'indépendance, l'armement français lutte à armes inégales dans des conditions morales et matérielles dont les plus sceptiques sont aujourd'hui amenés à reconnaître l'évidence.

Industrie internationale, le niveau de ses recettes d'exploitation est fixé par l'état du marché international.

Entreprise française, le niveau obligatoire de ses investissements déborde largement, à recettes égales, celui des autres secteurs de notre économie. Au fardeau qui en résulte s'ajoutent les sujétions particulières au pavillon, la plus lourde étant celle de la disparité de ses charges sociales, prises dans leur ensemble et le plus souvent sous une forme légale, directe ou indirecte, qui font aujour-

d'hui du navire français, ainsi handicapé, un sujet d'inquiétude alors qu'il devrait apparaître comme un des meilleurs outils de notre indépendance nationale.

A cette situation de fait se heurte l'esprit d'entreprise qui doit rester la marque traditionnelle de l'armement français. Les obstacles accumulés sont infranchissables sans une intervention résolue des pouvoirs publics, dont la responsabilité ne saurait s'accommoder davantage d'une indifférence ou d'un scepticisme trop longtemps affichés.

Depuis l'Ingénieur général Théry, de nombreux auteurs se rejoignent ou s'entrecroisent dans des rapports officiels pour souligner la surcharge du prix d'exploitation du pavillon français en face de ses concurrents étrangers.

S'il est admis que cette surcharge mène à terme notre flotte de commerce, reconstruite à grand frais, sur le chemin de son déclin, il faut que Gouvernement et Parlement s'appliquent à en reconnaître les causes et s'imposent d'y porter remède ; les mesures ne devant pas être limitées au seul problème de l'exploitation du navire, mais s'étendre à tout ce qui, dans les opérations portuaires, si complexes en France, est un encouragement aux détournements de trafic. Le monopole des dockers, par exemple.

*
* *

A certains bruits qui circulent sur une orientation gouvernementale vers un système sélectif de manne compensatrice, faut-il répondre que notre Marine marchande, qui est majeure, suppose autre chose qu'une suite de placements sous surveillance à l'Assistance publique ?

L'attribution annuelle de subventions aux deux Compagnies d'économie mixte, auxquelles l'Etat impose la contrepartie de certains services, est une source suffisante d'escarmouches budgétaires ou d'investigations de Contrôleurs d'Etat, sans en ajouter d'autres.

Il n'est pas sans intérêt de souligner, à cette occasion, la prise de position récente du Conseil économique et social, adoptant le rapport établi au nom de sa commission des transports par un conseiller particulièrement averti des problèmes maritimes, M. Georges Le Hénaff.

Ce rapport est d'autant plus valable qu'il préconise, comme c'est le rôle de l'Assemblée consultative, un certain nombre de mesures dont certaines rejoignent les observations présentées récemment par les experts choisis par le Gouvernement pour étudier les conditions d'exploitation de la flotte française.

Une première allusion officielle est ainsi faite à l'article 79 du Code du travail maritime qui impose pendant quatre mois à l'armateur, salaires compris, les frais de maladie ou chirurgicaux de son personnel navigant, alors que, dès le premier jour et à cotisations égales, ces frais sont pris en charge dans le régime général de la Sécurité sociale.

Le Conseil Economique signale également l'intérêt qu'il y aurait à assimiler le personnel de la flotte de commerce à celui des salariés français travaillant Outre-Mer ou à l'étranger pour le compte d'entreprises de la métropole, ces entreprises n'étant pas astreintes au paiement de l'impôt cédulaire de 5 %.

Algérie exceptée, il ne subsiste aujourd'hui aucun privilège de droit, aucune protection douanière, justifiant la prise en charge par le pavillon d'une contribution de Sécurité sociale supérieure à celle du droit commun. Un régime particulier est cependant nécessaire, car il n'y aurait pas de marine marchande sans régime particulier, comme il n'y aurait pas de mineurs au fond de la mine sans une contribution justifiée de la collectivité nationale assurant la vieillesse du plus pénible des métiers.

Votre Commission espère que l'année 1961 permettra de franchir un pas décisif vers le redressement des conditions d'exploitation de notre marine marchande. A la méditation des experts et à leurs conclusions doit succéder l'action gouvernementale ; le Parlement ne manquera pas de s'y associer.

III. — La flotte pétrolière.

La situation de la flotte pétrolière est particulièrement préoccupante puisque les bateaux temporairement sans emploi atteindront rapidement le chiffre de 500.000 tonnes de port en lourd. Cette disparité entre les besoins et les moyens résulte, principalement, du fait de ce que les prévisions d'approvisionnement au départ du Sahara se sont trouvées largement dépassées comparativement à celles annoncées par le Directeur des Carburants en 1956, d'une part, et de ce que, d'autre part, les prévisions de besoins estimées à la même époque à 39 millions de tonnes pour l'année 1961 sont maintenant ramenées à 32 millions de tonnes, dont deux millions de tonnes métropolitaines n'intéressant pas les transports maritimes.

Au cours de son audition du 19 décembre 1956 par le Conseil Supérieur de la Marine marchande, le Directeur des Carburants, M. Blancard, avait estimé que la flotte pétrolière française devait être développée pour atteindre une capacité de transport égale aux besoins métropolitains.

L'objectif, en ce qui concerne le développement de la flotte, a été atteint, mais la consommation estimée pour 1961 est très inférieure aux prévisions de 1956 (— 18 %) et les reprises au Sahara sont de leur côté très supérieures à ce qui était envisagé (+ 120 %). Ces deux modifications, jouant dans le même sens en ce qui concerne l'utilisation de la flotte pétrolière, ont pour effet de conduire à un déséquilibre entre la capacité de transport et les besoins nationaux que l'on estime être de l'ordre de 30 % pour les années 1961 à 1963, dans l'hypothèse où les bateaux anciens et les T. 2. sont préalablement réformés.

Le vœu émis par le Conseil Supérieur de la Marine marchande était raisonnable à une époque où la France subissait les graves conséquences résultant de la crise de Suez, et le Directeur des Carburants émettait l'avis que, dans l'hypothèse où ses prévisions de consommation et de production de la zone franc ne se réaliseraient pas ou seraient dépassées, il serait loisible de retrouver l'équilibre en plaçant sur le marché étranger le tonnage qui pourrait être excédentaire dans le futur.

Malheureusement, le développement de la flotte pétrolière mondiale a eu une telle ampleur que l'excédent de tonnage français ne peut trouver sa place sur le marché étranger, et il est utile d'examiner, dans l'état actuel des choses, la situation de la flotte française.

Cette flotte appartient, pour parties sensiblement égales, aujourd'hui à des trusts pétroliers, raffineurs, devenus armateurs, et à des armateurs indépendants.

Or, la tendance qui se confirme est que les trusts pétroliers, y compris ceux dans lesquels l'Etat possède des intérêts, vont utiliser leurs propres flottes à pleine capacité et ne feront appel aux armateurs indépendants français que pour le complément de leurs besoins. En gros, on peut dire que, si les besoins français sont de 70 % de la capacité de transport sous pavillon national, 50 % de ces besoins seront assurés par les flottes des trusts pétroliers, 20 % par les flottes des armateurs indépendants et l'excédent de 30 % restera à la charge des armateurs indépendants, ce qui, à brève échéance, c'est-à-dire à l'achèvement des affrètements en cours, conduira les armateurs indépendants à supporter un chômage de 60 %.

La situation est d'autant plus grave que l'objectif de l'Administration avait pour but d'assurer au Pays une autonomie, c'est-à-dire une sécurité d'approvisionnement en période normale et d'échapper à la spéculation des armateurs étrangers en période tendue.

Compte tenu de l'augmentation croissante des besoins en énergie pétrole, on peut estimer que d'ici trois ou quatre ans, l'équilibre étant retrouvé, les frets mondiaux remonteront à un niveau suffisant pour que les armateurs français ayant du tonnage disponible puissent placer cet excédent sur le marché mondial à un taux couvrant leurs dépenses. Entre temps, ils ne voient pas d'autre solution que celle du désarmement, avec ses conséquences d'autant plus graves qu'il s'agit d'une flotte qui aura un peu moins de cinq ans d'âge moyen à l'achèvement du programme de construction, et ils ne pourront, en toute évidence, supporter les frais de désarmement avec les seules ressources des 40 % de leurs flottes qui seront contraints de s'aligner sur les prix internationaux, c'est-à-dire qui travailleront sans bénéfice — voire même avec perte.

Il est à craindre que les armateurs ainsi touchés en arrivent à des solutions qui ne pourraient que conduire à une diminution de l'outillage national, ce qui viendrait à l'encontre du souci de sécurité d'approvisionnement qui est à l'origine de l'intervention des Pouvoirs publics dans l'orientation donnée à la constitution de notre flotte pétrolière.

Il semble qu'il serait logique, en raison précisément de cette intervention, d'inviter les importateurs à considérer qu'il est de leur intérêt de pouvoir disposer de moyens de transports leur permettant de s'approvisionner en toute circonstance et de contribuer temporairement, en dehors de ce que l'Etat estimerait devoir faire lui-même, aux conséquences financières d'un suréquipement.

La solution de ce problème réclame une liaison étroite entre les services de la Marine marchande et ceux du Ministre de tutelle de l'industrie du pétrole. Le Parlement ne saurait s'en désintéresser en raison de son aspect social — sécurité de l'emploi — et national : sécurité du transport et nécessité absolue de sauvegarder un outil dont la crise de Suez a fait apparaître l'importance primordiale.

LE CABOTAGE

La décomposition des ports, pour les années 1955 à 1958, du trafic du cabotage français est donnée dans les tableaux ci-après :

Tonnage de marchandises par port d'expédition.

(En tonnes métriques.)

PORTS D'EXPEDITION	1955	1956	1957	1958
Port-de-Bouc	845.918	937.149	570.783	963.007
Port-Jérôme	881.784	872.794	684.465	796.713
Le Havre	412.788	631.554	577.046	639.365
Ambès-Pointe	380.055	568.881	769.832	632.022
Donges	344.781	368.102	344.678	358.310
Brest	1.519	3.096	25.304	200.814
Pauillac-Trompeloup	128.632	257.543	196.424	171.582
Boulogne	134.768	135.751	162.314	162.641
Marseille	154.576	140.064	147.889	126.834
Ambès-Raffinerie	161.555	209.471	117.989	101.539
Bayonne	48.357	19.695	62.428	82.049
Port-Saint-Louis-du-Rhône	31.828	50.766	304.650	62.279
Nice	52.783	58.617	48.666	58.529
Paimpol	190	44.850	61.711	57.435
Bastia	25.336	22.305	31.936	30.751
Rouen	19.601	62.463	100.476	27.859
Saint-Martin-de-Ré	2.795	3.515	41.345	27.617
Sète	15.095	28.058	5.530	24.573
Dunkerque	58.823	25.884	9.661	18.223
Nantes	31.228	27.812	19.142	10.580
Libourne	12.735	12.277	18.065	9.865
Autres ports	135.526	111.781	68.032	92.642
Totaux	3.880.673	4.592.428	4.368.366	4.655.229

Tonnage de marchandises par ports de destination.

(En tonnes métriques.)

PORTS DE DESTINATION	1955	1956	1957	1958
Port-Jérôme	293.686	526.445	769.832	647.453
La Pallice	317.913	370.837	393.742	373.424
Caen	117.234	292.925	135.476	296.678
Dunkerque	264.035	558.399	235.996	285.842
Lorient	239.194	256.770	239.626	261.114
Le Havre	333.758	254.434	86.784	238.998
Brest	212.910	239.359	208.146	230.108
Nantes	159.921	196.444	176.957	164.571
Antibes	104.777	106.924	197.417	145.040
La Nouvelle	125.863	125.107	127.745	141.884
Bayonne	51.797	63.720	57.683	136.626
Ajaccio	109.046	105.536	117.981	130.008
Le Légué	25.264	72.380	120.219	122.381
Bastia	110.678	111.150	102.771	107.358
Saint-Malo	52.495	41.286	56.254	89.016
Marseille	62.826	87.365	335.500	86.535
Rouen	209.476	315.481	159.691	81.878
Ambes-Pointe	112.378	76.348	56.983	73.371
Sète	81.965	73.834	72.953	70.570
Ouistreham	32.105	47.590	109.169	57.217
La Rochelle	36.641	22.607	61.254	52.100
Ambes-Raffinerie	52.945	36.292	48.992	30.327
Autres ports	773.766	611.195	497.195	832.730
Totaux	3.880.673	4.592.428	4.368.366	4.655.229

Au cours des quatre dernières années, les opérations d'affrètement de navires étrangers ont été les suivantes :

Affrètements de navires étrangers.

Réf. : ordonnance du 4 avril 1959.

ANNEES	NOMBRE D'OPERATIONS autorisées par le Service du Trafic maritime.	DEPENSES (en nouveaux francs).	
1957	1 ^{er} semestre :		
	Cabotage	2.546	Affréteurs armateurs..... 190.324.853
	Long cours (1).....	470	Affréteurs non armateurs. 461.104.968
	2 ^e semestre :		
	Cabotage	2.568	Affréteurs armateurs..... 73.017.133
	Long cours.....	278	Affréteurs non armateurs. 191.368.084
1958	1 ^{er} semestre :		
	Cabotage	1.877	Affréteurs armateurs..... 89.651.230
	Long cours.....	211	Affréteurs non armateurs. 188.299.932
	2 ^e semestre :		
	Cabotage	1.204	Affréteurs armateurs..... 65.657.599
	Long cours.....	180	Affréteurs non armateurs. 135.248.487
1959	1 ^{er} semestre :		
	Cabotage	1.357	Affréteurs armateurs..... 74.871.572
	Long cours.....	273	Affréteurs non armateurs. 120.395.971
	2 ^e semestre :		
	Cabotage	1.127	Affréteurs armateurs..... 71.986.320
	Long cours.....	330	Affréteurs non armateurs. 121.719.649
1960	1 ^{er} semestre :		
	Cabotage	1.367	Affréteurs armateurs..... 79.518.668
	Long cours.....	414	Affréteurs non armateurs. 93.715.699

(1) Crise de Suez.

Le résumé succinct qui précède des opérations d'affrètements de navires étrangers confirme la nécessité de maintenir en vigueur l'aide apportée par l'Etat à notre flotte de caboteurs.

Les décrets de 1955 ont permis d'enrayer sa disparition et entraîné progressivement une légère augmentation du nombre des navires, une augmentation plus sensible de leur port en lourd.

La poursuite de cet effort doit être encouragée. Son « orientation » n'est pas incompatible avec le maintien au chapitre 45-02 des crédits nécessaires, c'est la raison pour laquelle votre Commission des Finances, comme celle de l'Assemblée Nationale, insiste pour une modification, en ce sens, de l'article 49 de la loi de Finances, dont la limitation à 1961 risque de scléroser certaines initiatives.

LES PÊCHES MARITIMES

Votre Commission, après les observations présentées dans son précédent rapport, note avec satisfaction l'augmentation des crédits réservés à l'Institut scientifique et technique des Pêches maritimes dont le potentiel s'est accru d'un bâtiment moderne de prospection des fonds.

Elle espère que ces crédits serviront la vocation de recherches de l'Institut, sa liaison avec les techniciens et professionnels de la Pêche maritime et non à payer les frais d'un déménagement qui serait envisagé pour transférer l'Etablissement vers un point du littoral, alors que toutes les organisations professionnelles, et leurs centres de diffusion ou de réunions, ont reconnu la nécessité de se fixer à Paris.

*
* *

La commercialisation du poisson, ses circuits de distribution, restent à l'ordre du jour. Votre Commission souhaite que les initiatives du présent budget et le souci de collaboration avec l'industrie des pêches maritimes qui s'en dégage soient couronnés de succès.

La création d'un nouveau chapitre 64-00, qui rappelle à un chiffre près celui de l'aide à la construction navale, justifie cependant de sa part des conseils de prudence en ce qui concerne la construction d'un « navire usine ». Les expériences tentées ailleurs montrent que les investissements nécessaires à un tel navire sont de l'ordre de 1 milliard et demi d'anciens francs, ce qui exclut semble-t-il une initiative privée dans l'état actuel de notre armement. Entrent également en ligne de compte les habitudes de nos pêcheurs « qui aiment bien rentrer à la maison », notre législation sociale et, c'est sans doute le plus important, le problème de la commercialisation du produit. Celui-ci n'a pu se résoudre dans l'essai tenté en Angleterre que par l'intervention d'une chaîne puissante de magasins à succursales multiples. Est-ce le but recherché ?

Votre Commission des Finances demandera à prendre connaissance du rapport établi par deux armateurs de Boulogne, envoyés en mission en Russie pour étudier l'exploitation du navire usine et qui n'ont certainement pas manqué de dégager les conditions économiques et sociales de son exploitation.

*
* *

Au moment où les Pouvoirs Publics manifestent un renouveau d'intérêt pour les pêches maritimes et s'efforcent, en créant des subventions orientées vers la « productivité », d'améliorer le marché du poisson, peut-être serait-il bon et opportun de revoir les conséquences de l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1383 du 31 décembre 1958 insérant un article 190 *bis* nouveau du Code des Douanes pour créer une taxe de consommation des produits pétroliers à bord des navires de pêche.

Le produit de cette taxe pour 1959 dépasse un demi-milliard d'anciens francs, 511 millions exactement, et constitue une des charges de sécurité sociale déguisées qui pèsent dans tous les domaines de l'activité maritime.

Etudiant les conséquences de cette taxe sur l'exploitation de notre flotte de pêche, dans les catégories de chalutiers qui constituent l'essentiel des armements de Boulogne, Dieppe, Concarneau, Lorient et la Rochelle en particulier, et pour un total de 118 navires comptant 1.546 hommes embarqués, votre Rapporteur a fait les constatations suivantes.

L'ensemble des 118 navires a été taxé pour une somme de 85.231.594 anciens francs, soit par homme une contribution de plus de 55.000 francs.

Cette contribution s'ajoute aux charges ordinaires de l'E. N. I. M. pour la pêche non exonérée, charges qui apparaissent pour 234.376.128 francs dans la même période annuelle pour la flotte industrielle considérée et pèse d'un poids très lourd sur son exploitation.

On trouvera ci-après les principaux renseignements statistiques concernant les pêches maritimes.

Etat des navires armés.

REGION	1955	1956	1957	1958	1959
--------	------	------	------	------	------

a) *Nombre.*

Mer du Nord et Manche.....	3.792	3.706	3.665	3.565	3.477
Océan Atlantique.....	7.440	7.520	7.493	7.197	7.498
Mer Méditerranée.....	3.690	3.606	3.621	3.553	3.661
Total	14.922	14.832	14.779	14.315	14.636
Dont voiliers.....	2.920	2.553	2.319	2.199	(1)

b) *Tonnage (en tonneaux de jauge brute).*

Mer du Nord et Manche.....	92.723	94.578	96.750	102.389	94.752
Océan Atlantique.....	109.181	132.959	136.520	151.030	143.926
Mer Méditerranée.....	9.304	9.440	10.443	9.647	10.566
Total	211.208	236.977	243.713	263.066	249.244
Dont voiliers.....	6.689	6.195	3.651	3.275	(1)

(1) Les statistiques ne tiennent plus compte des voiliers à partir de 1959. Ils figurent uniquement dans le chiffre global « Nombre et tonnage ».

Personnel des pêches maritimes.

a) *Total général du personnel.*

REGION	1955	1956	1957	1958	1959
Mer du Nord et Manche...	12.364	12.150	11.570	11.805	11.364
Océan Atlantique.....	31.134	32.151	32.162	32.072	28.951
Mer Méditerranée.....	6.901	6.798	6.579	6.401	6.286
Total	50.399	51.099	50.311	50.278	46.601

b) *Répartition du personnel ayant pratiqué la pêche en bateau en 1959.*

REGION	CAPITAINES et patrons.	ETATS- MAJORS	EQUIPAGES	TOTAL
--------	---------------------------	------------------	-----------	-------

1) Armement à salaire minimum garanti.

Mer du Nord et Manche.....	134	638	2.553	3.325
Océan Atlantique.....	81	223	1.342	1.646
Mer Méditerranée.....	1	»	2	3
Total	216	861	3.897	4.974

2) Armement à la part.

Mer du Nord et Manche.....	3.352	87	4.600	8.039
Océan Atlantique.....	7.291	712	19.302	27.305
Mer Méditerranée.....	3.580	7	2.696	6.283
Total	14.223	806	26.598	41.627
Total général.....	14.439	1.667	30.495	46.601

Quantités et valeurs des produits des pêches maritimes.

PRODUITS	1955	1956	1957	1958	1959
A. — <i>Quantité</i> (en millions de tonnes).					
Poisson frais.....	330,2	350,4	338,5	343,0	370,2
Grande pêche :					
Morue salée.....	67,2	62,4	49,3	55,5	50,7
Morue congelée.....	»	»	»	»	0,3
Huile	2,7	2,3	2,1	2,1	2,2
Crustacés	14,4	14,2	17,5	17,3	17,3
Coquillages	9,0	8,3	8,3	11,5	8,9
Algues marines :					
Algues iodées.....	11,0	10,8	11,7	6,0	6,4
Fucus	36,1	106,1	18,4	22,8	14,5
Lichen carrag.....	3,7	0,9	2,4	0,8	0,8
Conchyliculture	(1) 6,4	(1) 5,5	(1) 8,3	(1) 4,2	(2) 15,7
Total	<u>480,7</u>	<u>560,9</u>	<u>456,5</u>	<u>463,2</u>	<u>487,0</u>

B. — <i>Valeur</i> (en millions d'anciens francs).					
Poisson frais.....	34.538	41.068	45.296	45.111	50.352
Grande pêche :					
Morue salée.....	5.050	5.067	4.948	6.235	5.863
Morue congelée.....	»	»	»	»	50
Huile	218	193	219	235	199
Crustacés	3.823	4.009	5.115	5.600	5.966
Coquillages	870	803	899	1.154	1.018
Algues marines :					
Algues iodées.....	53	61	85	103	115
Fucus	147	163	155	100	193
Lichen carrag.....	73	36	57	35	42
Conchyliculture	(1) 132	(1) 118	(1) 183	(1) 126	(2) 782
Total	<u>44.904</u>	<u>51.518</u>	<u>56.957</u>	<u>58.699</u>	<u>64.580</u>

(1) Pêche en bateau seulement.

(2) Chiffre provisoire: pêche en bateau et établissement mytilicoles.

Production de poisson frais par région.

REGION	1955	1956	1957	1958	1959
--------	------	------	------	------	------

A. — *Quantité* (en milliers de tonnes).

Mer du Nord et Manche.....	169,1	159,3	157,3	156,7	170,1
Bretagne-Sud	119,5	135,1	119,1	127,3	143,3
Atlantique-Sud	31,7	46,1	50,1	47,9	47,4
Méditerranée	9,7	9,9	11,7	10,7	9,4
Total (1).....	<u>330,0</u>	<u>350,4</u>	<u>338,2</u>	<u>342,6</u>	<u>370,2</u>

B. — *Valeur* (en millions d'anciens francs).

Mer du Nord et Manche.....	12.717	13.485	15.059	15.996	17.019
Bretagne-Sud	13.463	16.833	16.863	17.185	20.762
Atlantique-Sud	6.172	8.586	10.608	9.210	9.489
Méditerranée	2.156	2.134	2.724	2.668	3.082
Total (1).....	<u>34.508</u>	<u>41.038</u>	<u>45.254</u>	<u>45.059</u>	<u>50.352</u>

(1) La différence avec le tableau précédent provient de la pêche à pied non comprise dans ce tableau pour les années 1955, 1956, 1957 et 1958.

Quantités et valeur des poissons frais débarqués dans les principaux ports.

	1955	1956	1957	1958	1959
A. — Quantités (en milliers de tonnes).					
Boulogne	118,5	110,9	112,2	109,7	122,5
Lorient	41,4	41,7	43,3	44,4	46,9
Concarneau	27,2	32,7	28,0	35,4	42,1
La Rochelle	17,5	21,6	24,3	25,1	23,1
Dieppe	20,9	19,5	19,5	19,4	16,0
Douarnenez	15,0	18,4	16,2	16,7	16,9
Cherbourg	5,6	5,4	6,0	6,3	7,0
Saint-Jean-de-Luz	6,0	6,8	6,1	7,2	7,0
Les Sables-d'Olonne	4,5	5,7	5,8	5,9	7,3
Port-en-Bessin	4,3	4,9	4,7	5,6	6,8
Le Guilvinec	4,8	6,0	5,5	5,1	5,6
Etel	1,3	4,0	3,3	4,7	4,0
Arcachon	4,1	4,1	3,2	3,5	3,0
B. — Valeur (en millions d'anciens francs).					
Boulogne	8.049	8.830	9.282	10.426	10.997
Lorient	4.959	5.393	5.650	6.114	6.638
Concarneau	3.431	4.100	3.881	4.535	5.839
La Rochelle	3.049	3.906	4.542	4.886	4.814
Dieppe	1.661	1.659	2.718	1.956	1.647
Douarnenez	1.338	1.889	1.844	1.705	1.855
Cherbourg	682	632	690	818	901
Saint-Jean-de-Luz	1.009	1.487	(1) 2.033	(2) 1.357	1.326
Les Sables-d'Olonne	753	1.081	1.244	1.027	1.319
Port-en-Bessin	620	476	498	592	638
Le Guilvinec	667	801	984	943	1.015
Etel	193	515	557	583	470
Arcachon	364	777	724	708	650

(1) En 1957, le prix du thon était de 385 F le kilogramme.

(2) En 1958, le prix du thon était de 200 F le kilogramme.

Pêches maritimes.

A. — Industries connexes (1959).

INDUSTRIES	MER DU NORD		OCEAN ATLANTIQUE		MER MEDITERRANEE	
	Nombre d'usines.	Personnel employé.	Nombre d'usines.	Personnel employé.	Nombre d'usines.	Personnel employé.
Sécheries de morues.....	24	895	28	470	1	30
Fabriques de conserves de poissons	14	874	168	12.564	9	84
Ateliers de salaison et de fumaison	122	1.708	»	»	20	245
Entreprises de congélation à terre.....	9	121	1	2	1	26
Fabriques d'engrais, de colle ou d'huile de poisson	7	113	16	221	»	»
Usines pour la transformation des herbes marines (soude, iode, etc.)..	4	157	3	45	»	»
Fabriques de glace.....	26	207	34	288	22	120

B. — Chantiers de construction ou de réparation de bateaux de pêche (1959).

REGION	NOMBRE	PERSONNEL employé.	TONNAGE des bateaux construits (tonneaux de J.B.).
Mer du Nord et Manche..	61	2.579	3.804
Océan Atlantique.....	137	1.524	10.083
Mer Méditerranée.....	51	572	764
Total	249	4.675	14.651

L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES

Le présent budget comporte les crédits nécessaires à la création d'emplois de mécanographes. Votre commission espère que dans le même temps seront dégagés les crédits nécessaires à la mécanisation des services. C'est à ce prix que pourront être fournies des statistiques dont le caractère rétrospectif sera moins accusé que ce qui est offert aujourd'hui au contrôle du Parlement.

Le référé de la Cour des comptes.

A la date du 6 juillet 1960, la Cour des comptes a introduit un référé n° 328 sur le régime spécial de Sécurité sociale des marins. Communication en a été donnée à M. le Ministre des Finances et à M. le Ministre des Transports, chargé de la Marine marchande, dans les attendus suivants :

« Le régime spécial de Sécurité sociale des marins présente, entre autres particularités, celle de compter moins de cotisants que de retraités, alors qu'en pareille matière un rapport de 5 à 1 est généralement considéré comme normal.

« Cette situation explique, dans une large mesure, l'importance de la subvention que l'Etat doit consentir chaque année pour assurer l'équilibre financier du régime. En 1960, cette contribution atteint près de dix-neuf milliards d'anciens francs, soit 60 % environ des dépenses prévues : 32 milliards, dont 23,5 au titre de la vieillesse.

« De 120.000 en 1950, le nombre des marins cotisants est descendu progressivement à 92.500 en 1959. Cette évolution, sans doute irréversible, est due au progrès technique qui, notamment, tend à restreindre peu à peu les activités de pêche côtière et à transformer la pêche au large par l'accroissement du rendement des bateaux. Chaque année, le régime spécial continue ainsi à perdre plus d'un millier de cotisants, cette diminution portant principalement sur l'effectif des petits pêcheurs.

« Dans une telle perspective, l'amélioration de la situation financière du risque vieillesse ne peut guère être obtenue que par la diminution du nombre des pensionnés.

« C'est à quoi tendaient les modifications apportées à la législation antérieure par la loi du 22 septembre 1948. Alors que précédemment la pension d'ancienneté était acquise dès l'âge de cinquante ans, ce texte permit aux marins de prendre leur retraite soit avant, soit après cinquante-cinq ans, le maximum d'annuités retenues étant de 25 seulement dans le premier cas, de 37 1/2 ou 40 dans le second. Comme on pouvait s'y attendre, les avantages attachés à la deuxième formule entraînent une augmentation progressive du nombre des pensions concédées à cinquante-cinq ans et plus. Actuellement, la proportion en paraît stabilisée à 80 % environ du total annuel.

« La loi du 22 septembre 1948 a donc atteint son objectif, qui était d'inciter les marins à prolonger leur activité au moins jusqu'à cinquante-cinq ans. Les intéressés ayant ainsi ratifié par une très large adhésion les initiatives du législateur, il semble qu'il n'y aurait aucun inconvénient à parachever cette évolution en généralisant l'application, jusqu'à présent facultative, de la limite d'âge de cinquante-cinq ans.

« Dès la première année, l'économie consécutive à une telle réforme serait de l'ordre de 130 millions. Après cinq ans d'application, elle atteindrait annuellement 600 à 700 millions ; il s'y ajouterait le produit des cotisations encaissées au titre des marins maintenus en activité.

« En formulant cette suggestion, la Cour ne saurait perdre de vue que le problème des limites d'âge ne se pose pas seulement pour le régime des marins.

.....

« D'autres mesures semblent également pouvoir être adoptées en vue d'assainir financièrement le régime des gens de mer.

« En premier lieu, il apparaît que devrait être appliqué, de façon systématique, l'article 11 de la loi du 12 avril 1941 modifiée, qui habilite l'administrateur de l'Inscription maritime à réduire ou à annuler les services qui n'ont pas été « soit actifs, soit professionnels ». S'il ne pouvait, par cette seule méthode, être remédié de manière satisfaisante à la situation actuelle, qui se caractérise par la validation sur les mêmes bases de services entraînant des sujétions et des risques très inégaux, il serait expédient d'envisager, suivant des modalités à déterminer, la limitation de la prise en compte de certains services, et notamment de ceux qui

sont accomplis à terre ou sur des bâtiments n'effectuant, à proximité immédiate des côtes, que des navigations de très courte durée, par exemple de moins de 24 heures.

« Le déséquilibre financier provient aussi du caractère facultatif de l'affiliation des pensionnés à l'assurance maladie, qui a pour effet de réserver au régime spécial les mauvais risques. Aggravée par l'insuffisance du taux de la cotisation, cette situation entraîne un déficit annuel de près d'un milliard d'anciens francs.

« Dans l'intérêt du régime — et aussi des pensionnés, que leur imprévoyance expose, ainsi que leurs ayants droit, à de sévères mécomptes — il serait souhaitable de rendre l'affiliation obligatoire. En outre, pourrait être étudiée une augmentation du taux de cotisation propre à réduire sensiblement le déficit dans ce secteur de l'assurance maladie.

« Enfin, les conchyliculteurs représentent une lourde charge pour le régime. L'insuffisance des cotisations atteint, pour cette catégorie de « marins », environ 700 millions par an d'anciens francs, dont 500 millions au seul titre de la vieillesse.

« Si l'Etat assure, par une importante contribution, l'équilibre financier du régime spécial, c'est essentiellement pour tenir compte des servitudes inhérentes à la profession maritime. Or, les conchyliculteurs ne connaissent que, dans une très faible mesure, ces sujétions. Leur travail est généralement réalisé sur le rivage à marée basse ou sur des installations fixes. La navigation qu'il nécessite est le plus souvent insignifiante. Il paraît donc anormal que la subvention de l'Etat soit utilisée pour couvrir la part de déficit qui leur est propre.

« La réglementation actuelle favorise, en outre, certains abus. C'est ainsi qu'après avoir cotisé en troisième catégorie, des conchyliculteurs exploitants réussissent, dans les trois dernières années de leur carrière, à se créer des droits à une pension de sixième catégorie, en obtenant la qualité de patron titulaire du certificat de capacité sur bateau de pêche en première zone avec au moins un matelot de plus de dix-huit ans. Dans d'autres cas, le conchyliculteur bénéficiaire d'une pension n'en continue pas moins son exploitation sous le nom d'un tiers, ce qui lui permet d'échapper à l'incompatibilité légale. Enfin, l'affiliation simultanée des conchyliculteurs au

régime spécial des marins et au régime agricole est admise dans certaines régions. Les deux secteurs étant largement subventionnés par l'Etat, le cumul des prestations apparaît abusif.

« Le remède à ces divers inconvénients semble devoir être cherché dans un transfert de tous les conchyliculteurs au régime agricole, dont relèvent, d'ores et déjà, ceux d'entre eux qui ne sont pas pourvus d'un rôle d'équipage. Cette mesure serait conforme aux dispositions du Code rural. Aussi, ne semble-t-elle pas de nature à soulever d'objections de la part du ministère de l'Agriculture ou de la Mutualité sociale agricole. Si une telle réforme ne paraissait pas actuellement réalisable, du moins conviendrait-il qu'une section particulière aux conchyliculteurs fût ouverte dans le régime spécial des marins. Les études entreprises, à cet effet, pourraient s'inspirer notamment des principes suivants :

« — l'affiliation au régime spécial continuerait d'être déterminée par le rôle d'équipage ;

« — les conchyliculteurs seraient classés en troisième catégorie sans amélioration de catégorie au commandement ;

« — ils ne bénéficieraient plus des exonérations de cotisations et la pension vieillesse ne leur serait concédée qu'à partir soit de soixante ans, avec un maximum de 25 annuités, soit de soixante-cinq ans, la limite des annuités liquidables étant, dans ce cas, porté à 37 1/2 ou à 40 suivant les règles actuelles.

« — l'affiliation simultanée au régime agricole et au régime spécial serait rigoureusement proscrite. »

.....

*
* *

Le rapport prévu par l'article 7 de la loi de finances du 25 décembre 1959 a été mis à la disposition du Parlement.

Une analyse très complète des charges de l'E. N. I. M. figure dans ce rapport.

En ce qui concerne l'origine des ressources apportées par la profession, celles-ci sont condensées dans le tableau ci-après :

TABLEAU I

Recettes perçues au titre des contributions des armateurs et des cotisations des marins pendant l'année 1958.

DIRECTIONS d'inscription maritime.	NAVIGATION bénéficiant de réduction (loi du 12 avril 1941 [art.57]).		AUTRES NAVIGATIONS ne bénéficiant pas de réductions.				SERVICE A TERRE (art. 9, §§ 13 et 14, de la loi du 12 avril 1941).		TOTAL GENERAL
	Armateurs.	Marins.	Pêche.		Long cours, cabotage, navigation côtière.		Armateurs.	Marins.	
			Armateurs.	Marins.	Armateurs.	Marins.			
Le Havre.....	94.283.367	108.330.186	285.731.380	158.627.065	2.171.068.667	1.250.497.745	72.565.268	51.990.530	4.193.094.208
Saint-Servan	45.693.333	87.274.566	85.776.686	54.728.413	72.615.284	40.766.825	6.390.912	8.938.086	402.184.105
Nantes	267.294.004	329.541.318	385.952.420	192.892.032	209.702.072	118.953.363	9.717.077	8.838.260	1.522.890.546
Bordeaux	124.454.780	218.310.988	138.460.959	77.111.425	223.056.597	121.610.286	13.988.289	11.554.199	928.547.523
Marseille	77.028.634	130.253.884	8.274.517	4.227.326	1.244.843.721	675.917.598	51.294.607	33.658.439	2.225.498.726
Alger	34.499.729	68.428.029	53.751.562	28.329.038	199.421.976	110.085.875	3.893.341	2.693.143	501.102.691
	643.253.847	942.138.971	957.947.524	515.915.299	4.120.708.317	2.317.831.690	157.849.494	117.672.657	(a) 9.773.317.799

(a) Dont :
 Armateurs 5.879.759.182
 Marins 3.893.558.617
 A ajouter : recettes pour lesquelles la ventilation n'a pas pu être effectuée..... 760.951.927
 (Recettes des trésoriers-payeurs généraux des départements et territoires d'outre-mer et acomptes semestriels versés pour des rôles à désarmer en 1959.)

 10.534.269.726

Votre Commission des Finances demande que lui soit communiquée, par la Direction d'Inscription Maritime, les effectifs correspondant à chacune des rubriques de ce tableau, soit :

- a) Navigation bénéficiant de réduction ou d'exonération (loi du 12 avril 1941) ;
- b) Pêche ne bénéficiant pas de réduction ;
- c) Long cours, cabotage et navigation côtière ;
- d) Service à terre.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission vous propose d'adopter, sans modification, les crédits du présent budget.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 49.

Prorogation pour un an de l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage.

Texte. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1961 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955 relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage.

Commentaires. — Cet article a pour objet de proroger, pour l'année 1961, l'aide au cabotage initialement instituée par le décret du 3 janvier 1955 pris en exécution de la loi du 14 août 1954.

Votre Commission des Finances vous propose d'adopter cet article. Toutefois, étant donné la situation actuelle de l'armement français au cabotage, elle croit devoir insister vivement auprès du Gouvernement pour que l'aide dont il s'agit ne prenne pas fin brusquement le 31 décembre prochain et que, dès maintenant, des mesures de reconduction soient envisagées. Elle pense, en effet, étant donné le nombre important d'affrètements de caboteurs étrangers que l'on constate à l'heure actuelle, qu'il serait souhaitable de favoriser le développement de notre propre armement au cabotage. Or, ce développement ne sera possible que si les armateurs intéressés sont assurés de la continuité de l'aide qui est, à l'heure actuelle, accordée à cette branche de notre marine marchande.