

SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

---

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 14 novembre 1961.

---

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 1962, 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, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1<sup>re</sup> législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 30), 1459 (tomes I et II, annexe XVII) et in-8° 331.

Sénat : 52 (1961-1962).

## PREMIERE PARTIE

### REJET DU BUDGET

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances vous propose de rejeter le budget de la Marine marchande. Le Sénat appréciera cette ouverture inusitée à la lumière d'un débat justifié par les conditions dans lesquelles le Gouvernement propose d'insérer dans la loi de finances, au titre des mesures nouvelles, un chapitre 45-03 nouveau intitulé « Aide à l'armement naval » (1).

La modestie relative de ce chapitre, la discrétion qui enveloppe un exposé embarrassé des motifs, ne sauraient en dissimuler la portée que nous entendons faire apparaître à la lumière des faits et des circonstances. *C'est l'avenir même de la Marine marchande française qui est en cause.* Le Sénat a donné dans le passé trop de preuves de l'intérêt qu'il lui portait pour ne pas rechercher encore aujourd'hui les moyens de s'associer aux mesures qui s'imposent sans aucun doute mais qui ne sauraient porter leurs fruits, selon une expérience déjà chèrement acquise par les finances publiques, si elles n'associaient dès le départ et dans le sens le plus haut les intérêts maritimes dans leurs obligations financières et sociales et les pouvoirs publics dans la recherche de l'intérêt national.

La disposition budgétaire incriminée n'est pas nouvelle. Six fois déjà, dans l'époque contemporaine, les finances de l'Etat, selon des thérapeutiques dont deux au moins ont fait leurs preuves, sont venues insuffler l'oxygène dont notre flotte marchande avait besoin. Leur rappel sommaire ne sera pas inutile.

\*  
\* \*

---

(1) Page 55, annexe II, Marine marchande.

La première loi de « primes à la navigation » remonte au 29 janvier 1881. Le Sénateur Dupuy de Lôme y attacha son nom, au terme de quinze années d'inertie parlementaire et d'incompréhension des pouvoirs publics.

Armement et construction navale étaient alors au plus bas. Il fallut l'association dans une vaste commission interparlementaire de 200 députés et sénateurs, la diffusion de leur bulletin de liaison « Le Congrès maritime », pour aboutir enfin à l'application d'un texte législatif limité à 10 ans, texte que les efforts d'hommes comme Félix Faure, Casimir Périer et Waldeck Rousseau ne réussirent pas à faire proroger.

La loi du 30 janvier 1893, initiative de Maurice Sibille, fut le dernier sursaut de la marine à voiles et une faute législative. Celle du 7 avril 1902 fut enfermée dès le départ dans les erreurs d'appréciation du Ministère des Finances, qui rendirent son application impossible et son échec évident dès le 5 novembre 1903, dix-neuf mois après sa promulgation.

Cet échec devait aboutir à la nomination d'une commission parlementaire présidée par Alexandre Millerand et à des délibérations d'où sortirent la loi du 19 avril 1906.

Après quarante années d'incertitudes et de fausses manœuvres, la flotte de commerce française trouvait dans cette loi l'abri où elle pouvait espérer cesser de décliner et les forces nécessaires pour un nouveau départ ; corrigeant les erreurs de deux expériences législatives malheureuses, elle offrait à nos chantiers de construction navale la possibilité de fournir des navires aux prix des chantiers anglais, et au pavillon français une compensation de ses charges tenant compte à la fois des distances parcourues et des jours d'armement effectifs.

Le législateur de 1906 devait trouver en 1914 l'éclatante justification du sacrifice financier qu'il avait réclamé au pays. A la veille de la grande guerre mondiale, notre pays possédait le tonnage nécessaire à ses besoins essentiels et à ses liaisons avec l'Empire. Le rôle de la marine marchande française, marqué de tant de sacrifices dans cette période cruciale, mais combien glorieuse de notre histoire, n'a pas besoin d'être rappelé ici.

Les hostilités, avec la réquisition générale des navires, font pratiquement disparaître l'application de la loi de 1906. C'est en 1923, pour faciliter la remise en route libre de la flotte qui se

reconstitue que le Gouvernement provoque la nomination d'une nouvelle Commission interparlementaire dont la présidence est assumée par le Sénateur Gustave Brindeau.

Le « régime des primes » ne fut pas rétabli. Les armateurs français, après une longue période de réquisition et des pertes cruelles, aspiraient à un régime de liberté d'entreprise peu compatible avec le contrôle inévitable des interventions de l'Etat. Le porte-parole le plus actif de cette thèse fut alors une personnalité marseillaise, M. Hubert Giraud, armateur et Député des Bouches-du-Rhône, qui se fit à l'époque l'ennemi déclaré de ce qu'il redoutait dans un « nouvel étatismisme » (1) en exprimant l'avis des armateurs préférant le *statu quo* d'une libre gestion retrouvée à toute innovation inquisitoriale.

Les interventions de l'Etat prirent une autre forme. La loi du 10 janvier 1925 — aide à l'armement pétrolier — peut être considérée comme le berceau de notre flotte moderne de navires-citernes. La loi de bonification d'intérêt du 1<sup>er</sup> août 1928, qui a cessé d'être appliquée en 1940, fut précieuse à la construction navale.

Mais, plus fort que les hommes, le caractère cyclique de l'industrie des transports maritimes devait réapparaître sous son aspect redoutable avec la crise mondiale dont le point culminant fut atteint en 1934. La crise des frets et la dévaluation de la livre sterling allaient rendre nécessaires et urgentes les mesures autrefois repoussées par M. Hubert Giraud. Les circonstances devaient réserver à un autre Député de Marseille, Henri Tasso, alors Ministre de la Marine marchande, le privilège d'attacher son nom à la loi « d'Aide à l'armement libre » comme le fit plus tard notre collègue Gaston Defferre, pour la construction navale. Qu'il me soit permis de lier à ce souvenir le nom du Sénateur Alphonse Rio, capitaine au long cours, qui fut un de mes prédécesseurs à la présidence de la Commission de la Marine marchande, et durant de longues années l'ardent propagandiste de la cause maritime à la tribune du Sénat. Alphonse Rio nous manque pour dresser la liste des pavillons d'armateurs sensibles en leur temps aux thèses d'Hubert Giraud et qui doivent à la loi du 13 juillet 1934 de flotter encore librement aujourd'hui.

Cette « loi Tasso », d'un mécanisme simple et éprouvé, disposait dans son article 10 d'un financement assuré par une majoration

---

(1) Rapport de M. Morinaud sur un projet de loi envisageant la constitution d'une flotte d'Etat (août 1921).

de 4 % du tarif douanier. Cette dotation fut complétée par la loi du 26 août 1936 accordant aux Entreprises d'Armement, sur des ressources budgétaires, une contribution exceptionnelle pour faire face aux charges sociales imposées en 1936.

Abrogée dans son application par l'article 28 de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande, il ne reste de la loi Tasso que la perception, toujours assurée au bénéfice du Trésor, de la majoration des droits de douane, soit environ 5 milliards d'anciens francs par an.

\*  
\* \*

Au terme de ce rappel schématique d'une longue période dont l'expérience reste marquée dans les faits, deux observations viennent à l'esprit :

1° La Marine Marchande française *vit dangereusement*. Dans le temps même où notre Pays connaissait l'effort de transformation le plus prodigieux de son histoire, les conditions de *survie* de sa flotte de commerce, abstraction faite des circonstances particulières aux périodes d'hostilité, *se sont posées tous les dix ans*.

2° C'est la première fois qu'une politique de soutien du secteur libre de l'Armement français fait l'objet d'une proposition budgétaire dont les clauses d'application restent arbitrairement à la merci des services, sans que le Parlement, qui n'a cessé de dénoncer l'insuffisance actuelle de cette politique, soit éclairé sur le fond et associé aux mesures qui s'imposent. Nous ne cherchons pas ici une mauvaise querelle. Si cette querelle existe, elle se situe à l'échelon des docteurs tant pis et des docteurs tant mieux qui se disputent au chevet de notre Marine marchande, depuis la décision du 14 octobre 1959, signée par son Ministre de tutelle, et prescrivant une analyse dont nous allons essayer de présenter les résultats à la réflexion du Sénat.

*Origines de la crise et Commission Merveilleux du Vignaux.*

Les origines de la crise actuelle remontent à 1957. Elle offre, pour la première fois, l'aspect particulier de difficultés qui ne trouvent pas leurs sources dans une crise économique mondiale,

mais qui résultent d'un programme de construction navale fondé sur l'idée d'un accroissement régulier et sans à-coup du trafic et des échanges internationaux.

Depuis la libération, la France a, pour son compte, engagé 247 milliards de crédits publics à la reconstitution de la flotte détruite par la guerre. Elle a dépensé 200 milliards en douze ans pour permettre à ses chantiers de construction navale d'assurer, pour compte français ou pour l'exportation, la fourniture d'excellents navires au prix international.

C'est ainsi que la flotte reconstruite s'est développée en France, dans un effort particulièrement orienté vers les objectifs du III<sup>e</sup> Plan. Elle occupe aujourd'hui le huitième rang dans le monde, avec 1.456 navires, sur les quarante Nations dont le pavillon est retenu pour cette statistique. Sa valeur de remplacement, selon les indices actuels, se situe aux environs de mille milliards d'anciens francs.

Ce capital énorme reste inséparable, dans notre esprit, du caractère social qui apparaît dans d'innombrables ramifications. Il faut cependant souligner que l'industrie des transports maritimes doit investir, pour aboutir à un chiffre d'affaires égal, des sommes deux à trois fois supérieures à celles qui sont requises de la moyenne des industries terrestres.

Mais la flotte française, tenue en haleine depuis trois ans par des promesses renouvelées d'intervention des Pouvoirs publics, ne se languit pas seulement de la conjoncture mondiale. Le raccourcissement du trafic maritime pétrolier (Sahara), les évolutions politiques : Maroc, Tunisie, Indochine, Moyen-Orient, ex-Communauté, le jeu des modalités d'application de la loi d'aide à la construction navale à la suite de la dévaluation du franc, sont autant de facteurs venus s'ajouter à une situation de fait qui, partout dans le monde, entraîne des décisions d'ordre politique et économique orientées vers l'assistance aux Pavillons nationaux.

C'est dans cet horizon assombri que la Commission, connue sous le nom considéré de son Président, M. le Conseiller Maître à la Cour des Comptes Merveilleux du Vignaux, s'est mise à l'œuvre. Votre Commission des Finances rend hommage au travail accompli, dans une tâche d'investigations délicates marquée, de fin 1959 à juin 1960, par 35 séances de travail et de nombreuses auditions ; marquée aussi par le dépôt d'un rapport monumental et objectif résumé, hélas ! dans une conclusion générale qui est un procès-verbal du désaccord

enregistré entre les représentants du Ministre des Travaux publics chargé de la Marine marchande et les délégués du Ministre des Finances représentant plus particulièrement la Direction du Budget.

En présence de cette situation, votre Rapporteur, usant des prérogatives qu'il tient de l'article 164 (§ IV) de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, estime nécessaire à la clarté du débat de porter à la connaissance du Sénat deux pièces essentielles du rapport dont il a requis communication et d'abord ses conclusions :

#### Conclusion générale.

Bien que ses travaux se soient poursuivis pendant plus de huit mois, la Commission ne prétend pas avoir épuisé tous les aspects du problème qui lui a été posé par le Ministre des Travaux Publics et des Transports. Si les Compagnies françaises de navigation ne se sont pas dérobées à lui fournir les renseignements qu'elle leur a demandés, elle n'a disposé que d'indications sommaires, sur les méthodes de gestion et les comptes d'exploitation des compagnies étrangères, sur les pratiques commerciales suivies par les divers armements et sur les modes d'intervention gouvernementale en faveur des marines concurrentes. Certaines considérations lui ont donc sans doute échappé. De plus, au risque d'aboutir à des conclusions partielles, elle a résolu d'une part de ne retenir que les faits que tous les Commissaires considéraient comme dûment établis, d'autre part de ne proposer au Gouvernement que les recommandations sur lesquelles elle se serait prononcée à l'unanimité.

*Les règles qu'elle s'est fixées font que le débat s'achève sur un désaccord dont il est nécessaire de bien préciser les éléments.*

L'armement français estime qu'il a un véritable droit à bénéficier d'une aide à l'Etat, parce que les charges sociales qui lui sont imposées sont beaucoup plus élevées, non seulement que celles des compagnies étrangères, mais encore que celles des entreprises terrestres françaises, lesquelles ne sont pas cependant, comme les compagnies de navigation, entièrement exportatrices.

*La Commission unanime considère que cette surcharge existe en effet : elle en a précisé les éléments et fait calculer l'ordre de grandeur.*

Mais tandis que certains Commissaires ont admis — *cette preuve étant faite* — que l'Etat devait apporter à l'armement une aide nouvelle, d'autres Commissaires ont jugé qu'une telle preuve n'était pas suffisante parce que les résultats satisfaisants des comptes d'exploitation de l'armement, considéré dans son ensemble, permettent de penser que les protections dont il bénéficie restent encore efficaces. Tenant compte cependant de signes annonciateurs de difficultés prochaines, ces derniers n'excluent pas qu'un nouvel examen puisse être entrepris, si la situation venait à se détériorer sensiblement.

Cette proposition n'a pas recueilli l'accord des Commissaires partisans d'une aide de l'Etat, qui estiment au contraire que l'armement français est déjà en situation de crise et que cette crise s'aggraverait dangereusement si les Pouvoirs Publics ne soutiennent pas dès maintenant les compagnies de navigation.

Dans l'impossibilité où elle se trouvait de clore sur ce point le débat par une résolution commune, la Commission a laissé à son Président le soin de faire connaître au Ministre des Travaux Publics et des Transports les conclusions qu'il croirait devoir tirer personnellement de cette controverse.

Ces conclusions figurent dans la lettre qui accompagne le dépôt du rapport. Elles doivent d'autant moins conduire à minimiser la portée des recommandations contenues dans la Troisième Partie de la présente étude, qu'elles ont un caractère nettement conjoncturel, tandis qu'en se prononçant sur plusieurs problèmes de fond, la Commission s'est attachée aux causes mêmes des difficultés permanentes de la Marine marchande française, que personne n'a contestées.

Telles sont les conditions dans lesquelles le Rapport a été adopté pour être transmis au Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Fait à Paris, le 8 juillet 1960.

Signé : C. MERVEILLEUX DU VIGNAUX,  
Conseiller Maître à la Cour des Comptes.

Votre Rapporteur n'a pas eu connaissance officielle de la lettre du Président Merveilleux du Vignaux. Mais il sera en mesure de faire la démonstration que cette lettre n'est pas étrangère à l'arbitrage du Premier Ministre, décidant, en décembre 1960, de faire apparaître en 1961 des mesures budgétaires limitées à 50 millions de nouveaux francs pour tenir compte, d'une part, de l'existence de surcharges d'exploitation supportées par l'armement français par rapport aux Pavillons étrangers et, d'autre part, de la situation présente ou escomptée des différentes lignes et trafics assurés par les navires français.

\*  
\* \*

*Conseil interministériel de 1960. — Arbitrage du Premier Ministre. — Comment retrouvons-nous, en 1961, la première volonté ainsi affirmée depuis la loi Tasso de 1934 d'associer l'intérêt national à une mesure budgétaire permettant à l'armement libre de franchir, une fois encore, un cap difficile ?*

Nous retrouvons cette volonté — déjà amputée de moitié — dans la loi de finances rectificative promulguée le 29 juillet 1961. L'époque tardive offre l'occasion de limiter à un demi-exercice budgétaire l'intervention promise et attendue des armateurs. Certains d'entre eux ont déjà renouvelé à perte des contrats évitant le désarmement des navires ou poursuivi l'exploitation de nombreuses unités qui continuent à naviguer avec des comptes de voyages déficitaires.

Le crédit annoncé de 50 millions de nouveaux francs ne figure que pour 25 millions de nouveaux francs. Sur les informations écrites du Ministre chargé de la Marine Marchande, sur les indica-



tions verbales du Secrétaire d'Etat au budget, votre rapporteur affirme alors avec confiance et selon les assurances qui lui ont été données que le budget de 1962 trouvera pour un plein exercice le double du crédit ouvert au titre de la loi de finances rectificative de 1961, soit les 50 millions de nouveaux francs résultant de l'arbitrage du Premier Ministre, et que ce crédit sera ouvert dans la forme et dans l'esprit du vote émis par l'Assemblée Nationale, après un premier rejet de l'article 45-03 par la Commission des Finances et l'intervention de M. le Rapporteur Général Jacquet, c'est-à-dire avec comme objectif essentiel la compensation des charges supplémentaires du Pavillon français. Cela résulte de la discussion en séance publique (A. N. annexe 1262 — séance du 27 juin 1961) d'un nouveau texte accepté par le Gouvernement et dont l'exposé des motifs était ainsi rédigé :

La surcharge d'exploitation qui pèse sur l'Armement maritime français rend dangereusement précaire, fût-ce pour les entreprises les plus aptes à soutenir la concurrence internationale, l'existence de certains trafics ou lignes dont la France a cependant un impérieux besoin. Aussi a-t-il été jugé souhaitable que l'Etat compense cette surcharge dans une certaine mesure suivant des modalités qui seront ultérieurement définies, pour un montant qui ne pourra excéder 25 millions de nouveaux francs au cours du second semestre de l'année 1961.

Du débat devant le Sénat (18 et 20 juillet 1961) nous rappellerons l'intervention du rapporteur de la Commission des Affaires économiques, notre collègue M. Yvon :

« ...faute de précision en ce qui concerne les modalités de répartition de ce crédit de 2 milliards et demi pour six mois ou de 5 milliards en année pleine, la Commission des Affaires économiques n'a pris aucune décision. Elle a laissé à chacun de ses membres le soin de se déterminer en fonction des explications qui seront fournies en séance, bien qu'une approbation unanime ait été donnée au principe même de l'aide... ».

celle de notre collègue Mlle Irma Rapuzzi :

« ...c'est pourquoi toutes les mesures que vous prendrez — et nous espérons que vous aurez à cœur de renouveler ce geste — pour aider le pavillon national à lutter à armes égales, dans les meilleures conditions possibles, avec les pavillons des pays étrangers, auront notre approbation... ».

celle enfin de M. le Ministre des Travaux publics :

« ... en ce qui concerne l'aide à l'armement, nous en discuterons..., à plus ample loisir..., lors de l'examen du budget de 1962... ».

\*

\* \*

Et nous voici devant le budget de 1962. Le chapitre 45-03 est de nouveau présenté sous le vocable si justement critiqué et refusé par l'Assemblée nationale « d'aide à l'armement » sa dotation est ramenée à 27.910.000 NF pour l'ensemble de la flotte de charge française, cabotage excepté, c'est-à-dire à peu de chose près, au montant du crédit dont dispose sans difficultés le Ministère de l'Industrie pour protéger la flotte rhénane dont l'utilité n'est pas mise en cause ici.

Votre Commission des finances ne peut l'accepter et c'est une des raisons — il y en a d'autres — pour lesquelles elle vous demande de renvoyer ce budget sévèrement sanctionné devant l'Assemblée nationale.

Mais elle veut également éclairer ce débat d'un jour nouveau, en recherchant les motifs du désaccord qui apparaît d'abord dans la conclusion précitée du rapport de la commission Merveilleux du Vignaux et ensuite dans un grignotage systématique des mesures financières inséparables d'une politique de soutien du pavillon français.

Ces motifs sont incontestablement illustrés par la thèse des représentants du Ministre des Finances et des Affaires économiques dans la Commission d'enquête. La publication qui va suivre ne saurait apparaître que comme une contribution de la Commission des Finances du Sénat et de son rapporteur à la recherche de la vérité.

**Avis et propositions des représentants  
du Ministre des Finances et des Affaires économiques.**

1. — Les représentants du Ministère des Finances et des Affaires économiques estiment que la situation présente de l'Armement français, telle qu'elle ressort des dépositions qui ont été faites devant la Commission et des autres éléments d'information recueillis par cette dernière, ne justifie pas l'octroi d'une aide de l'Etat ;

a) Par rapport à 1939, la flotte de commerce française a connu un développement comparable à celui des autres flottes d'Europe occidentale, la flotte norvégienne exceptée.

b) Au cours des trois dernières années, le tonnage en construction est demeuré relativement stable, marquant même une légère progression. Il est vrai que les commandes ont fortement diminué, mais cette diminution fait suite au boom de 1956 et, jusqu'à plus ample informé, il apparaît comme un simple retour à la normale.

c) Les protections dont bénéficie notre pavillon lui assurent une stabilité de trafic, et par conséquent de recettes, plus satisfaisante que celle des autres pavillons. C'est ainsi que les tonnages transportés par l'Armement français ont augmenté de 1957 à 1958, alors que les tonnages transportés par les armements étrangers diminuaient ; la part du pavillon français dans le trafic mondial est donc en progression. De même, la part du tonnage désarmé par rapport à l'ensemble de la flotte est plus faible en France que dans le reste du monde.

d) Les bénéfices réalisés par les compagnies de navigation demeurent substantiels. Le solde bénéficiaire des comptes d'exploitation (avant amortissements et provisions) est, pour l'exercice 1959, de l'ordre de 50 milliards de francs par rapport à un chiffre d'affaires de 300 milliards environ ; il a permis un très large autofinancement des investissements. Par ailleurs, les armateurs ont pu, grâce aux bénéfices réalisés au cours des dernières années, procéder à un amortissement accéléré de leurs investissements. La situation financière de l'Armement français apparaît donc jusqu'à présent comme satisfaisante en dépit de la crise persistante des frets.

e) En ce qui concerne l'avenir, il existe un certain nombre de facteurs favorables au maintien, voire au développement, de l'activité de notre marine marchande.

Ce sont essentiellement :

- l'expansion prévisible de l'économie mondiale au cours des prochaines années ;
- le développement de notre commerce extérieur ;
- la mise en valeur des pays en voie de développement économique.

2. — Il est exact qu'un certain nombre d'autres facteurs agissent en sens contraire :

a) La production croissante du pétrole saharien va réduire les importations de pétrole brut d'autres origines et rendre disponible, en conséquence, une partie de la flotte pétrolière ;

b) La diminution des importations de charbon et l'incertitude existant en ce qui concerne les ressources minières d'outre-mer posent également un problème pour les navires transporteurs de vrac ;

c) L'indépendance politique et économique des pays d'outre-mer de la zone franc risque d'atténuer la prédominance de fait du pavillon français sur les trafics entre ces pays et la France ;

d) La période de bas frets risque de se prolonger un certain temps encore en raison de l'excédent du tonnage de la flotte mondiale ;

e) La difficulté pour l'armement de trouver du crédit à long terme (une forte proportion de ses investissements a été financée par du crédit à moyen terme) risque de compromettre l'exécution de ses programmes en cours ou à venir ;

f) L'armement français se trouve, enfin, handicapé par la surcharge actuelle de son coût d'exploitation par rapport au coût d'exploitation des marines étrangères.

3. — Les représentants du Ministère des finances et des affaires économiques considèrent toutefois que les problèmes énumérés au paragraphe 2 ci-dessus ne relèvent pas d'une crise générale de l'Armement et, par conséquent, ne sauraient justifier des mesures d'aide générale, du type de celles proposées par le département de la Marine marchande. Ces problèmes ne concernent que certains trafics ou types d'exploitation. Il convient donc de les traiter séparément et d'appliquer à chaque cas la solution la plus appropriée.

D'autre part, ces problèmes sont liés à l'évolution de la situation économique ou politique et il est encore trop tôt pour apprécier dans quelle mesure cette situation sera dommageable pour l'Armement. Il convient donc, pour l'instant, de laisser à la profession la responsabilité de faire face aux conditions probables de la concurrence. *Le dynamisme dont l'Armement français a fait preuve dans le passé justifie que confiance lui soit faite pour l'avenir.*

4. — En ce qui concerne le financement des investissements, les représentants du Ministère des Finances et des Affaires économiques sont dès maintenant d'accord pour l'adoption des mesures destinées à faciliter l'octroi à l'Armement des crédits à long terme qui lui sont nécessaires.

5. — En ce qui concerne la surcharge du coût d'exploitation de la Marine marchande française, sur laquelle se fonde la demande de subvention présentée par les représentants du Ministère de la Marine marchande, il convient de remarquer qu'elle

a pu jusqu'ici être absorbée par les bénéfices réalisés. En tout état de cause, elle ne revêt un caractère ni organique, ni permanent, et il y a tout lieu de penser qu'elle disparaîtra à l'avenir, comme cela s'est d'ores et déjà produit dans la plupart des autres branches d'industrie, au fur et à mesure que les régimes sociaux étrangers se rapprocheront du nôtre.

L'octroi d'une subvention directe ou indirecte, au lieu de faire disparaître le déséquilibre dont souffre l'armement français par rapport aux armements étrangers, n'aurait d'autre effet que de le rendre permanent. La profession se sentirait dispensée de l'effort qui lui incombe en vue de maintenir des conditions d'exploitation équilibrées. Aussi, plutôt que d'octroyer une subvention, vaut-il mieux éliminer les causes du déséquilibre.

Dans le domaine de l'emploi, notamment, des mesures pourraient être prises en vue de provoquer une détente sur le marché du travail et, par-là, diminuer la pression des salaires sur le prix de revient.

6. — En résumé, la situation financière de l'Armement dans son ensemble demeure satisfaisante ; dans ces conditions, aucune intervention de l'Etat ne paraît aujourd'hui justifiée.

Bien entendu, si dans tel ou tel des secteurs de l'Armement, la situation venait dans l'avenir à se détériorer au point que ce secteur ne fût plus en mesure de se défendre seul contre une concurrence internationale anormale, les représentants du Ministère des Finances et des Affaires économiques n'excluent pas qu'un nouvel examen soit alors entrepris pour faire à nouveau le point.

\*  
\* \*

Résumer ce qui précède pour justifier la position de refus de votre Commission des finances entraîne fatalement un choix. Ce choix est d'ordre politique, dans le sens élevé du terme, et il dépasse sans doute la compétence limitée du rapporteur qui devra à la bienveillance de ses collègues et à ses travaux antérieurs la permission d'offrir quelques réflexions et d'abord ceci :

D'un côté, les Services de tutelle de la Marine Marchande, tournés vers l'avenir d'une flotte qu'ils ont vu naître, instruits de l'expérience du monde maritime et d'un cycle sans nombre d'or, affirment que le moment est venu d'escompter le destin du Pavillon à l'intérêt de la France. Toutes les nations maritimes sont engagées dans cette voie.

De l'autre côté, des services qui raisonnent encore aujourd'hui comme feu le Ministre d'Etat Rouher, dans son état d'agressivité permanente contre l'idée d'un soutien maritime, et qui clamait à la tribune du Parlement :

J'examine la position de la Marine Marchande : c'est une fille perdue ; je connais ses souffrances, elles sont dues à son inertie, elle seule en est responsable...

A contre-courant des voix qui s'élèvent et des bilans qui se dressent, des travaux du Conseil Economique, des experts y compris ceux du plan intérimaire, ceux du IV<sup>e</sup> Plan et des avertissements les plus solennels du Parlement, à contre-courant même de l'arbitrage du Premier Ministre, les « Services », couverts par le silence de M. le Ministre des Finances et les artifices de M. le Ministre des Travaux Publics, agissent et rognent dans des conditions qui réclament une explication publique.

Si la doctrine officielle consiste à établir que « le dynamisme dont l'Armement français a fait preuve dans le passé justifie que confiance lui soit faite dans l'avenir » et à laisser à la profession « le soin de faire face... » (1) en oubliant volontairement le caractère provisoire des lois, il faut que cela soit clairement exprimé et les responsabilités prises à la tribune du Parlement.

Nous demanderons alors pourquoi depuis plusieurs années tant de navires de notre flotte, inexploitable sous pavillon français, retrouvent vigueur et rentabilité sous un pavillon qui n'est plus le nôtre.

Nous soulignerons le fait que si la Construction navale française a pu, dans l'ensemble et pour les années 1959 et 1960, maintenir sa réserve de travail cela est dû essentiellement aux commandes étrangères qui représentent les trois quarts des commandes enregistrées, situation exceptionnelle que la Chambre syndicale des Constructeurs de Navires explique elle-même par la conjonction de difficultés propres à l'armement français et aux effets de la crise internationale.

Nous ferons enfin les observations qui s'imposent sur le processus de liquidation de la flotte de navires appartenant à l'Etat — premier armateur français — depuis la vente du *Pasteur* qui souleva tant d'émotion chez un de nos anciens collègues devenu Premier Ministre du Gouvernement qui a laissé s'accomplir les opérations suivantes, sans s'arrêter un seul instant sur les propositions d'origine parlementaire tendant à la sauvegarde et à l'assainissement de la flotte.

---

(1) Avis précité des représentants du Ministère des Finances, page 12 du rapport.

ETAT DES NAVIRES APPARTENANT A L'ETAT,  
vendus par les services des Domaines de 1959 à 1961.

Nom du navire.	Pavillon de l'acheteur.	Nom du navire.	Pavillon de l'acheteur.
Saint-Marcouf ...	Libérien.	Gien .....	Libanais.
Oyonnax .....	Libérien.	Briançon .....	Libanais.
Les Glières.....	Libanais.	Caen .....	Israélien.
Oradour .....	Libanais.	Abbeville .....	Israélien.
Strasbourg .....	Libanais.	Granville .....	Libanais.
Calais .....	Grec.	Saint-Nazaire ....	Grec.
Brest .....	Panaméen.	Grenoble .....	Panaméen.
Nantes .....	Libérien.	Lorient .....	Grec.
Marseille .....	Libanais.	Trun .....	Libanais.
Hyères .....	Libérien.	Robert Espagne..	Libanais.
Saint-Tropez ....	Libérien.		

## Conclusions.

Pour manifester son désaccord et amener le Gouvernement à reconnaître qu'il n'a pas respecté les engagements implicites relevant de la discussion de la loi de finances rectificative pour 1961, votre commission n'a pas d'autre moyen à sa disposition que le refus du budget de la Marine Marchande.

Les considérations développées seraient incomplètes si elles ne mentionnaient pas d'une façon toute spéciale l'intérêt marqué par votre commission à l'aspect social et humain du problème. Notre flotte de commerce fait vivre directement des dizaines de milliers de familles (50.000 marins embarqués) sans parler du personnel sédentaire (cadres et employés à terre des entreprises et agences), auquel s'ajoute l'immense potentiel de la construction navale. Cet argument prend toute sa valeur quand on sait que la majorité du personnel navigant est originaire des départements de Bretagne et Vendée, et une forte proportion des autres de la Corse, c'est-à-dire de régions peu développées économiquement, et qui appellent précisément pour cela un effort particulier du Gouvernement et de la collectivité ; ainsi l'effort qui est envisagé pour notre flotte de commerce va-t-il dans le sens des préoccupations gouvernementales. Inversement, tout désarmement de navire important condamnerait au chômage des hommes dont le reclassement serait particulièrement difficile, et aggraverait la situation dans des régions déjà déshéritées. Pour préciser par un exemple, l'arrêt des paquebots qui desservent encore l'Amérique du Sud mettrait à terre plus d'un millier d'hommes pour la plupart chargés de famille, comme il est de tradition chez les marins.

Votre Commission souhaite recueillir du Gouvernement les engagements qui lui permettraient de modifier sa position. Ils devront alors être assortis d'un texte inexistant jusqu'ici, précisant les limites et le cadre de l'intervention des finances publiques pour compenser, dans une série de mesures qui ne sauraient avoir de caractère discriminatoire, les charges qui pèsent sur l'armement français et assurer le maintien des lignes présentant un intérêt national.

## DEUXIEME PARTIE

### LA TAXE SPECIALE SUR LES CARBURANTS DESTINES A LA PECHE

Nos rapports précédents font largement état de la charge supplémentaire indirecte instituée le 31 décembre 1958 et frappant, à la sortie des raffineries, toutes les livraisons de carburant consommées à bord des navires de pêche.

La thèse que nous avons défendue semble avoir recueilli l'adhésion ministérielle, puisqu'à l'occasion d'un discours prononcé le 23 mars 1961 devant l'Assemblée Générale du Comité Central des Pêches Maritimes, le Ministre des Travaux Publics s'est exprimé ainsi :

« A l'occasion du Budget de 1962, j'envisage de demander à nouveau au Ministre des Finances la suppression de la taxe spéciale sur les carburants qui est particulièrement impopulaire ; mais le Comité connaît le déséquilibre permanent de l'E. N. I. M. et comprendra, par conséquent, qu'il faudra trouver des ressources équivalentes dans d'autres secteurs ».

Rien n'apparaissant dans le budget, nous apporterons notre contribution à la recherche d'un moyen de compenser sa suppression.

\*  
\* \*

Depuis son institution par ordonnance du 31 décembre 1958, l'impopularité de la taxe spéciale sur les carburants destinés à la pêche maritime est allée grandissante. Cette taxe présente en effet le triple défaut d'être lourde, injuste et particulièrement inopportune. Elle est lourde puisqu'elle repré-



sente, dans le cas le plus général, celui du gas-oil et du fuel-oil domestique, avec 160 francs par hectolitre, près de 10 % des prix de base de ces produits ; pour l'essence, à raison de 300 francs par hectolitre, elle l'est encore davantage (14 %). Elle est injuste, car elle ne pèse pas de la même manière sur tous, dès lors que certains peuvent souler à l'étranger et que, d'autre part, dans la pêche industrielle elle est supportée seulement par l'armement. Quant à son inopportunité, elle est évidente dans le moment où, notre politique nous conduisant au libre échange européen, nous devons réduire au maximum nos frais d'exploitation, lesquels sont plus élevés que ceux de nos voisins, et singulièrement en ce qui concerne les carburants.

Cette impopularité atteint aujourd'hui un point critique et l'effervescence est grande dans la pêche du fait que celle-ci qui croyait avoir partie gagnée s'aperçoit, en considérant le projet de loi de finances pour 1962, qu'il n'en est rien.

Nous croyons savoir que c'est à trouver une solution de rechange que l'on achoppe. Il est clair en effet que si, comme un premier projet de remplacement paraît l'avoir envisagé, qui visait les conchyliculteurs, la suppression de la taxe doit conduire à taxer une catégorie voisine de professionnels, on ne fait que déplacer la difficulté... et les protestations.

Mais pourquoi alors, afin de sortir de cette impasse, ne pas se souvenir que notre pays continue ses largesses aux exportateurs marocains plusieurs années après la fin du protectorat et convenir qu'avant d'imposer les pêcheurs français, on devrait revenir sur les générosités faites à ces exportateurs ? Peu de temps après l'institution de la taxe, dès mars 1959, l'idée de cette solution de rechange fut émise par le Président du Comité Central des Pêches Maritimes dans son rapport moral. N'est-ce pas le moment de la reprendre si la fourniture de ressources équivalentes est une condition *sine qua non* de la suppression de la taxe. On doit d'autant moins hésiter que la solution ne présente du côté français que des avantages.

L'exposé qui suit vise à fournir quelques éléments à cette fin.

A. — RAPPEL DU RÉGIME DE FAVEUR ACCORDÉ AUX PRODUITS  
DE LA MER MAROCAINS A LEUR IMPORTATION EN FRANCE

On en reste encore dans ce domaine aux errements du temps du protectorat : de larges contingents annuels d'importation en franchise douanière sont maintenus au profit du Maroc, dans le cadre desquels se fait la quasi-totalité de ses expéditions de produits de la mer sur la France.

Ces contingents, ouverts par des arrêtés interministériels, trouvent leur source dans l'article 305 du Code des Douanes.

La situation telle qu'elle résulte de l'arrêté du 13 septembre 1948 — arrêté de base — modifié par des arrêtés des 20 juin 1952 et 22 septembre 1954 (dont les textes sont annexés à cette note), est à l'heure actuelle celle-ci :

Produits.	Contingents de franchise.
Poisson frais ou congelé.....	11.500 tonnes net
Poisson salé.....	5.500 —
Crustacés frais ou congelés.....	260 —
Conserves de poisson.....	12.000 —
Conserves de crustacés, coquillages et mollusques.....	250 —
Farines de poisson.....	2.000 —
Graisses et huiles de poisson.....	4.000 —

L'exercice va du 1<sup>er</sup> juin d'une année au 31 mai de l'année suivante. Les contingents sont gérés au Maroc. Ils sont ouverts, pour les quantums ci-dessus, non seulement sur la Métropole mais aussi sur l'Algérie et les D. O. M. ; en fait, c'est évidemment sur la Métropole qu'ils sont réalisés pour l'essentiel.

Au-delà de ces contingents, les importations du Maroc en France sont soumises aux droits de douane au tarif minimum, sans limitation de quantités. Toutefois, des gentlemen's agreements sont intervenus entre les fédérations de conserveurs des deux pays pour limiter les expéditions marocaines. Le plus important et le plus ancien touche les conserves de poisson, de sardine essentiellement : il a été entendu que les envois du Maroc se limiteraient au contingent de franchise de 12.000 tonnes, correspondant à 600.000 caisses types. Plus récemment, quand les importations de sardines congelées en provenance du Maroc se sont développées, un accord de même nature a limité

les envois annuels de ce produit à 3.000 tonnes. Il semble que ces gentlemen's agreements aient été reconduits tacitement et soient toujours valables.

Il convient enfin de signaler que le superbénéfice que les exportateurs marocains retirent de cette franchise est, semble-t-il, utilisé par eux pour primer leurs exportations sur d'autres pays.

Ce régime privilégié des exportations marocaines sur la France apparaît d'autant plus exorbitant qu'il est *sans réciprocité*, comme il l'était d'ailleurs aussi bien au temps du protectorat.

Nos exportations au Maroc n'ont jamais en effet bénéficié d'un traitement préférentiel, du fait de l'article 105 de l'Acte d'Algésiras qui posait pour les signataires le « principe de liberté économique sans aucune inégalité », c'est-à-dire que tous devaient être traités sur le même pied au Maroc. Sur ce plan proprement douanier, le déséquilibre persiste, plus accentué que jamais, car nos produits doivent acquitter à l'heure actuelle des droits à leur entrée au Maroc qui, d'élevés, sont devenus exorbitants. Ils sont en effet passés dernièrement de 20 à 70 % pour le poisson frais, congelé ou salé, de 40 à 80 % pour les crustacés frais ou congelés, de 25 à 70 % pour les conserves de poisson et de 50 à 80 % pour les conserves de crustacés, coquillages et mollusques. Des taxes, taxes spéciales et taxe de transaction, s'y ajoutent (2,50 et 5 %).

#### B. — IMPORTANCE DU DON GRATUIT CONSENTI AU MAROC

Il est assez facile d'évaluer, au moins approximativement, la perte que la franchise douanière accordée aux produits de la mer marocains entraîne pour le Trésor. Etant donné que pour la plupart des produits le volume des importations ne dépasse pas celui des contingents de franchise, on peut considérer qu'elles se font dans tous ces cas en exemption de droits.

On peut faire le calcul en prenant les importations de 1960 telles qu'elles nous sont fournies par nos statistiques douanières et en appliquant à leurs valeurs en douane les droits du tarif minimum.

Ne recherchant qu'un ordre de grandeur, il n'y a guère d'inconvénient à prendre ainsi, pour plus de simplicité, l'année civile pour base plutôt que la période d'exercice des contingents, qui va, comme on l'a dit, du 1<sup>er</sup> juin au 31 mai.

Cela dit, voici comment se présente le tableau :

PRODUITS	QUAN- TITES en tonnes.	VALEURS en millions d'anciens francs.	TAUX des droits.	MONTANT des droits abandonnés en millions d'anciens francs.
Poisson frais ou congelé.....	8.589	1.191	29,7 %	354
Poisson salé (anchois et sardines)...	858	107	27 %	29
Crustacés :				
— Crevettes bouquet.....	4,6	3,5	27 %	1
— Crevettes « autres ».....	(620)	(461)		
Dont contingent.....	260	202	10 %	20
Conserves de sardines.....	11.864	4.628	31,5 %	1.458
Conserves de poissons « autres »....	1.153	375	25 %	94
Farines de poisson.....	(4.410)	(229)		
Dont contingent.....	2.000	104	15 %	15
Graisses et huiles de poisson.....	(4.125)	(281)		
Dont contingent.....	4.000	272	18 %	49
				<hr/> 2.023

Il résulte de ce tableau que la franchise douanière équivaut à une libéralité faite aux exportateurs marocains, de l'ordre de 2 milliards d'anciens francs par an, et à une perte correspondante pour le Trésor.

Cette somme est, comme on le voit, largement supérieure au produit de la taxe perçue sur les carburants utilisés à bord des navires de pêche français.

### C. — CHOIX D'UNE SOLUTION DE RECHANGE

Puisqu'une partie seulement du montant des droits abandonnés suffit, on a, pour le but que l'on poursuit, le choix entre deux solutions, à savoir : ou bien soumettre toutes les importations en cause à un droit réduit, ou bien réduire les contingents ; par l'une ou l'autre voie, on arrive, en effet, au même résultat.

S'agissant de trouver 500 millions d'anciens francs environ, soit une somme égale à peu près au quart des droits abandonnés,

on pourrait instituer un droit réduit unique, de l'ordre de 7 ou 8 % (puisqu'il porterait sur un montant de valeurs de l'ordre de 7 milliards), ou des droits spéciaux réduits correspondant aux divers droits du tarif minimum.

Théoriquement possible, cette méthode paraît cependant moins indiquée que l'autre, consistant dans une *réduction des contingents*, car on pourrait nous objecter qu'elle suppose une revision de fond du régime, tandis que la seconde peut au contraire intervenir le plus simplement du monde *dans le cadre même de ce régime*.

L'arrêté du 13 septembre 1948 prévoit en effet qu'il peut être, et par conséquent les contingents, révisé dans la même forme si la situation économique le justifie. Les contingents ont été effectivement modifiés à diverses reprises en ce qui concerne les produits de la mer, mais cela dans un sens toujours favorable au Maroc : en 1952, le contingent de crustacés a été augmenté ; en 1954 celui des farines de poisson également ; sans doute dans ce dernier cas les contingents de poisson frais ou congelé et de poisson salé étaient un peu diminués en compensation (de 12.000 tonnes à 11.500 tonnes et de 6.000 tonnes à 5.500 tonnes), mais en réalité, comme ces contingents n'étaient pas atteints, la modification était bien faite au bénéfice exclusif du Maroc.

Utilisant la même procédure, très simple au demeurant puisqu'il suffit d'un arrêté interministériel, mais en sens contraire du passé cette fois, on peut sans rien bouleverser, sans même préjuger du futur et nouveau régime des rapports économiques des deux pays que l'accession du Maroc à l'indépendance postule, arriver au résultat que l'on cherche.

Dans ce sens les divers contingents de franchise pourraient par exemple être *réduits d'un quart*.

#### D. — OPPORTUNITÉ DE LA MESURE

Il n'est pas inutile de remarquer que cette réduction des contingents n'aurait nullement le caractère d'un expédient : elle s'insérerait au contraire dans la ligne d'un aménagement sur des bases plus rationnelles de nos rapports économiques avec les pays anciennement sous la tutelle du nôtre et aujourd'hui indépendants.

A maintes reprises, les organisations professionnelles ont dénoncé l'anomalie de ce régime de la porte ouverte de notre marché aux produits de la mer marocains, car ils peuvent y faire d'autant plus de tort aux nôtres que l'écart entre les conditions de production des deux pays est grand. Or, on sait ce qu'il en est à cet égard : avec des eaux plus riches, de plus bas salaires, de bien moindres charges sociales et une fiscalité moins lourde, les entreprises marocaines peuvent produire à bien meilleur compte que les nôtres ; c'est le cas tout spécialement pour les conserves de sardine ; ainsi rien qu'au point de vue du rendement de la pêche : le pêcheur marocain livre un kilogramme de sardines pour un prix guère supérieur à celui de la roque que le pêcheur français doit jeter à l'eau pour pêcher la même quantité de poisson.

Depuis que la mise en place du Marché commun a commencé, la profession ne cesse de faire un parallèle entre le souci manifesté par les auteurs du Traité de Rome de voir prendre les précautions désirables pour que les économies des Six pays se rapprochent sans heurts avant d'arriver à une union douanière et l'insuffisance, voire l'absence parfois — comme c'est le cas pour le Maroc — de précautions de la part de notre pays pour éviter que les industries des pays neufs, nos anciens protégés, ne portent un tort excessif à nos industries similaires nationales, alors que l'écart plus grand des conditions de production exigerait un supplément d'attention.

A ce sujet, ne relève-t-on pas dans le projet de loi de finances pour 1962 (page 12) qu'il est justement prévu d'ajouter un article 19 *ter* au Code des Douanes en vue de permettre, conformément au Traité de Rome, d'instituer, pour l'application d'une politique commune en matière agricole, des prélèvements ou des taxes destinés à compenser les disparités de prix sur les différents marchés.

Une réduction des contingents de franchise ouverts au Maroc non seulement pourrait, mais devrait être rattachée à la même politique ; ce serait un premier pas dans la voie d'une normalisation de nos rapports avec ce pays.

Tout concourt par conséquent pour faire apparaître comme particulièrement opportune la mesure consistant, pour permettre une suppression de la taxe sur les carburants, à réduire les contingents de franchise ouverts aux produits de la mer marocains à leur importation en France.

Quant aux protestations à attendre du Maroc, on ne voit pas qu'elles puissent faire hésiter notre Gouvernement. Ce pays ne prend pas en effet tant de ménagements à l'heure actuelle à l'égard du nôtre, ni sur le plan économique, ni sur le plan politique ; au premier point de vue, ne cherche-t-il pas à rendre plus difficiles les importations en provenance de notre pays, et à se libérer de nous notamment pour son approvisionnement en carburant ?

## TROISIEME PARTIE

### ANALYSE DES CREDITS

Le projet de budget de la Marine Marchande pour 1962 est, dans l'ensemble, en sensible augmentation par rapport au budget voté de 1961. Le total des crédits, y compris les dépenses en capital, passe, en effet, d'une année à l'autre de 612.029.708 nouveaux francs à 706.833.054 nouveaux francs, soit une majoration moyenne de l'ordre de 15 %. La majoration est particulièrement sensible pour les crédits concernant les dépenses ordinaires qui, pour 1962, atteignent 373.683.054 nouveaux francs contre 311.721.708 nouveaux francs en 1961.

Indiquons tout de suite que ce gonflement des dépenses ordinaires est dû principalement aux chapitres concernant les interventions publiques.

Quant aux autorisations de programme prévues pour 1962, elles sont également en sensible augmentation puisqu'elles s'élèvent à 319.400.000 nouveaux francs, ce qui représente une majoration d'environ 20 % sur celles ouvertes en 1961 (267.250.000 nouveaux francs).

Les tableaux ci-après donnent la décomposition des crédits prévus au présent projet de budget.



**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1961.	CREDITS PREVUS POUR 1962			DIFFERENCES entre 1961 et 1962.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total	
		(En nouveaux francs.)			
<i>Titre III. — Moyens des services.</i>					
Première partie. — Personnel. — Rémunération d'activité.....	19.965.317	21.241.528	+ 732.279	21.973.807	+ 2.008.490
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	2.854.271	3.654.112	+ 180.102	3.834.214	+ 969.943
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services....	4.140.896	4.242.723	+ 135.170	4.377.893	+ 236.997
Cinquième partie. — Travaux d'entretien.....	801.960	761.960	+ 285.000	1.046.960	+ 245.000
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement.....	976.500	1.106.500	+ 346.134	1.452.634	+ 476.134
Septième partie. — Dépenses diverses.....	80.360	80.360	— 10.000	70.360	— 10.000
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>28.829.304</b>	<b>31.087.183</b>	<b>+ 1.668.685</b>	<b>32.755.868</b>	<b>+ 3.926.564</b>
<i>Titre IV. — Interventions publiques.</i>					
Première partie. — Interventions politiques et administratives...	659.000	59.000	+ 2.000	61.000	— 598.000
Deuxième partie. — Action internationale.....	203.390	203.390	— 203.390	»	— 203.390
Troisième partie. — Action éducative et culturelle.....	3.556.407	3.556.407	+ 396.172	3.952.579	+ 396.172
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.....	431.000	431.000	— 2.000	429.000	— 2.000
Cinquième partie. — Action économique. — Subvention aux entreprises d'intérêt national.....	72.400.000	71.000.000	+ 48.910.000	119.910.000	+ 47.510.000
Sixième partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité....	140.607	140.607	»	140.607	»
Septième partie. — Action sociale. — Prévoyance.....	205.502.000	199.426.000	+ 17.008.000	216.434.000	+ 10.932.000
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>282.892.404</b>	<b>274.816.404</b>	<b>+ 66.110.782</b>	<b>340.927.186</b>	<b>+ 58.034.782</b>
<b>Totaux pour la marine marchande.....</b>	<b>311.721.708</b>	<b>305.903.587</b>	<b>+ 67.779.467</b>	<b>373.683.054</b>	<b>+ 61.961.346</b>

**Dépenses en capital.**

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		votées pour 1961.	prévues pour 1962.	Différence.	votés pour 1961.	prévus pour 1962.	Différence.
		(En milliers de nouveaux francs.)					
	<b>Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (études).....	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
56-20	Equipement des établissements d'enseignement maritime.....	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
56-21	Equipement des établissements d'enseignement maritime (loi de programme) .....	4.600	1.450	— 3.150	6.709	2.500	— 4.209
56-47	Etablissements d'enseignement maritime (plan quinquennal)....	1.450	4.950	+ 3.500	5.600	4.450	— 1.150
57-10	Equipement des services de l'inscription maritime.....	1.800	6.100	+ 4.300	1.630	3.500	+ 1.870
	<b>Totaux pour le titre V.....</b>	<b>7.850</b>	<b>12.500</b>	<b>+ 4.650</b>	<b>13.939</b>	<b>10.450</b>	<b>— 3.489</b>
	<b>Titre VI. — Subventions accordées par l'Etat.</b>						
63-00	Aide à la construction navale.....	255.000	302.500	+ 47.500	282.969	317.300	+ 34.331
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes....	3.000	3.000	»	2.000	4.000	+ 2.000
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage.....	1.400	1.400	»	1.400	1.400	»
	<b>Totaux pour le titre VI.....</b>	<b>259.400</b>	<b>306.900</b>	<b>+ 47.500</b>	<b>286.369</b>	<b>322.700</b>	<b>+ 36.331</b>
	<b>Titre VII. — Réparation des dommages de guerre.</b>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche.....	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
73-22	Remise en état des navires affrétés.....	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	<b>Totaux pour le titre VII.....</b>	<b>Mémoire.</b>	<b>Mémoire.</b>	<b>»</b>	<b>Mémoire.</b>	<b>Mémoire.</b>	<b>»</b>
	<b>Totaux pour les dépenses en capital.....</b>	<b>267.250</b>	<b>319.400</b>	<b>+ 52.150</b>	<b>300.308</b>	<b>333.150</b>	<b>+ 32.842</b>

## I. — Dépenses ordinaires.

### A. — MOYENS DES SERVICES

#### a) *Les mesures acquises.*

Les mesures acquises concernant le titre III — Moyens des services — du projet de budget de la Marine Marchande se traduisent en définitive par une augmentation de crédits nette de 2.257.879 nouveaux francs.

Cette augmentation résulte de la contraction entre des majorations de crédits et la non-reconduction de certaines dotations ouvertes à titre exceptionnel l'année dernière.

Les majorations sont la conséquence de :

1° L'augmentation des rémunérations dans la fonction publique et de l'amélioration de certaines prestations sociales (allocations familiales, prime de transport) ;

2° Du relèvement du plafond à prendre en considération pour l'assiette des cotisations de Sécurité Sociale ;

3° L'extension en année pleine des crédits de fonctionnement de l'école de la Marine Marchande du Havre ouverte au mois d'octobre 1961 ;

4° L'ajustement aux besoins réels des crédits ouverts au titre des prestations et versements obligatoires ;

5° L'incidence des hausses de loyer à intervenir en application des textes en vigueur.

La non-reconduction de crédits porte :

— d'une part, sur les dépenses d'équipement d'immeubles neufs de l'inscription maritime et sur les travaux d'entretien de l'immeuble de l'administration centrale.

En fait cette non-reconduction est pratiquement compensée par l'ouverture sur les mêmes chapitres de crédits supplémentaires au titre des mesures nouvelles :

— d'autre part, sur des crédits destinés à l'achat du matériel automobile.

b) *Les mesures nouvelles.*

Les mesures nouvelles incluses dans le présent projet de budget pour le titre III portent sur un total de crédits de 1.668.685 NF. Elles concernent essentiellement les dépenses suivantes :

1° **Des créations et transformations d'emplois.**

Les mesures proposées aboutissent au total à la suppression de 36 emplois et à la création de 114 emplois nouveaux. Elles se traduisent sur le plan budgétaire par une augmentation de dépenses de 1.286.615 NF.

Les créations d'emplois prévues sont motivées par les considérations suivantes :

- mise en place d'un service pour l'aide à l'armement ;
- création d'un service des études nucléaires dans la marine marchande ;
- développement des moyens d'action de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes ;
- création d'emplois en faveur de l'enseignement maritime.

2° **L'ajustement de certaines dépenses de matériel et de fonctionnement.**

Parmi ces dépenses, il convient de noter :

- une augmentation de 57.762 NF de la dotation pour l'entretien et le renouvellement du mobilier de l'administration centrale qui passe ainsi de 35.930 NF à 93.692 NF ;
- la majoration des crédits concernant les écoles nationales de la marine marchande ;
- l'entretien et l'aménagement de l'immeuble de l'administration centrale et des immeubles de l'inscription maritime, soit au total 85.000 NF. Comme nous venons de le voir, cette majoration de crédits est en fait compensée par la non-reconduction au titre des mesures acquises de crédits, d'un montant total de 90.000 NF portant sur le même chapitre ;
- une augmentation de 200.000 NF destinée à couvrir les dépenses supplémentaires occasionnées par la restitution à l'Etat des Liberty Ships ;

— une augmentation de 177.134 NF — compte non tenu d'un transfert de crédit de 150.000 NF au sein du budget de la Marine Marchande — de la subvention attribuée à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes pour l'armement des services de recherche (la subvention votée en 1961 était de 758.000 NF). Cette augmentation est justifiée par le fait que la modernisation des navires de recherches entraîne une majoration du coût de leur armement.

## B. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les dépenses prévues au titre IV — Interventions publiques — du budget de la Marine Marchande pour 1962, s'élèvent à 340.927.186 NF en augmentation de 58 millions de nouveaux francs sur les crédits votés pour 1961 et ce, malgré d'une part la suppression du crédit de 600.000 NF qui avait été ouvert l'année dernière pour le remboursement de la surtaxe pour le passage du canal de Suez et d'autre part le transfert au budget des Affaires Etrangères de la charge de différentes contributions de la France aux dépenses de certains organismes internationaux (service international d'observation et de surveillance des glaces dans l'Atlantique Nord, Commission Internationale pour les pêcheries du Nord-Ouest de l'Atlantique, etc.), au total 203.000 NF.

Les principales majorations de crédits prévues au titre des interventions publiques concernent l'apprentissage maritime, l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, l'aide en faveur de l'armement naval et du cabotage et l'établissement national de la marine.

### 1° Apprentissage maritime.

La contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime passe de 3.263.711 à 3.614.390 NF, soit une augmentation de 11 %, pour tenir compte notamment d'une revalorisation des bourses de l'apprentissage maritime, de l'augmentation des rémunérations du personnel des écoles d'apprentissage maritime et de l'ouverture de l'école d'apprentissage maritime de Bastia, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1962.

Par ailleurs, le crédit prévu pour les bourses dans les écoles nationales de la Marine Marchande est majoré de plus de 45.000 NF, ce qui représente une augmentation de plus de 17 %.

2° Exploitation des services maritimes d'intérêt général.

Les crédits prévus à ce titre ont pour objet le versement de subvention d'exploitation à la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des Messageries Maritimes.

Pour 1961, les plafonds de subventions sont pour les deux compagnies intéressées :

- Compagnie des Messageries Maritimes : 34 millions de NF.
- Compagnie générale transatlantique : 39 millions de NF.

Par ailleurs la subvention forfaitaire allouée à la Transatlantique pour la ligne de Corse est de 2,8 millions.

Les prévisions des résultats d'exploitation des deux compagnies pour l'exercice en cours laissent prévoir que le déficit sera, pour les deux compagnies, sensiblement supérieur aux plafonds de subvention.

On ne peut espérer pour l'année prochaine une amélioration de la situation, surtout en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique dont le compte d'exploitation va avoir à supporter les charges d'amortissement du paquebot *France*, et les plafonds de subvention devront visiblement être révisés pour 1962.

Par ailleurs l'entrée en service sur la ligne de Corse du paquebot *Napoléon* va entraîner pour la Compagnie générale transatlantique une augmentation correspondante des charges financières et il est envisagé pour ce motif de porter la subvention forfaitaire spéciale à 6 millions de NF.

En conséquence, il est proposé de porter la dotation du présent chapitre de 71 millions de NF à 90 millions de NF.

Toutefois, le crédit ainsi calculé ne tient pas compte de l'incidence des mesures de compensation dont pourront bénéficier la Transatlantique et les Messageries Maritimes au même titre que les autres armements. Le montant de cette allocation, qui est évalué à l'heure actuelle à environ 4.500.000 NF, viendra évidemment en déduction des subventions versées au titre du présent chapitre et le montant de l'économie ainsi réalisée doit être transféré — dans la limite d'un plafond fixé à 4.500.000 NF — au chapitre 45-03.

**3° Aide en faveur de l'armement au cabotage.**

Un crédit de 1.400.000 NF avait été ouvert l'année dernière au titre de l'aide à l'armement au cabotage. Il est proposé par l'article 43 de la présente loi de finances de proroger en 1962 les mesures d'aide qui étaient limitées en principe au 31 décembre 1961 et, par ailleurs, de majorer la dotation de ce chapitre qui serait portée à 2 millions de nouveaux francs pour l'ajuster aux besoins.

**4° Aide à l'armement naval. — Chapitre 45-03.**

Ce chapitre fait l'objet d'un développement particulier dans la première partie de ce rapport et motive la proposition de rejet de l'ensemble du budget.

**5° Subvention à l'Établissement National des Invalides de la Marine.**

Le crédit voté en 1961 au titre de la subvention de l'Etat à l'Établissement National des Invalides de la Marine s'est élevé à 205.502.000 NF ; sur ce crédit, une somme de 7.525.000 NF représentait le produit de la majoration exceptionnelle du taux du droit de timbre sur les connaissements qui avait été institué pour l'année 1961 par l'article 6 de la loi de finances.

Au titre des mesures acquises, le crédit prévu pour l'E. N. I. M. se trouve donc diminué du produit de cette majoration, mais augmenté par contre de 1.449.000 NF pour tenir compte de l'évolution du produit des taxes retenues pour le calcul de la subvention à cet établissement. En définitive, le crédit inscrit aux services votés s'élève à 199.426.000 NF.

Mais il apparaît qu'une telle dotation est insuffisante pour faire face en 1962 au déficit de l'E. N. I. M., lequel va se trouver aggravé en 1962 du fait notamment du plein effet des dispositions du décret du 12 mai 1960 relatives aux remboursements des frais médicaux, de l'incidence sur le montant des pensions du relèvement des salaires forfaitaires des marins, du relèvement par arrêté du 25 mai 1961 du salaire à prendre en considération en matière d'accident du travail. En conséquence est proposée une majoration de 17.008.000 NF qui porterait la subvention à l'E. N. I. M. à 216.434.000 NF.

Signalons, par ailleurs, que le Gouvernement demande, par l'article 11 de la présente loi de finances, la reconduction en 1962 de la majoration du droit de timbre sur les connaissements votée l'année dernière.

## II. — Dépenses en capital.

Il convient de souligner que l'essentiel des dépenses en capital du projet de budget de la Marine Marchande, pour 1962, est constitué comme les années précédentes par l'aide à la construction navale, les autres opérations étant d'un montant limité. Nous examinerons toutefois successivement les différents chapitres intéressés dans l'ordre de leur présentation budgétaire.

### 1° Etablissements d'enseignement maritime.

Les dépenses en capital concernant l'enseignement maritime sont réparties en deux chapitres distincts :

— chapitre 56-21 : Equipement des établissements d'enseignement maritime (loi de programme) ;

— chapitre 56-47 : Etablissements d'enseignement maritime (plan quinquennal).

Le tableau ci-après indique, pour ces deux chapitres, les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés pour 1962.

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS DE PAIEMENT	
		Opérations en cours.	Mesures nouvelles.
(En nouveaux francs.)			
Chapitre 56-21.....	1.450.000	1.050.000	1.450.000
Chapitre 56-47.....	4.950.000	1.100.000	3.350.000



Le détail des opérations nouvelles envisagées est le suivant :

*Au titre de la loi de programme.*

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement prévus pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
Ecole nationale de la marine marchande du Havre :		
— révision de prix (marchés des corps d'Etat secondaires) .....	500.000	500.000
— travaux d'installations du simulateur radar...	100.000	100.000
Ecole nationale de la marine marchande de Nantes :		
— révision de prix (marché de construction) .....	350.000	350.000
Navire école « Astrolabe » :		
— révision de prix.....	150.000	150.000
Ecole nationale de la marine marchande du Havre :		
— achat du simulateur radar.....	350.000	350.000
<b>Totaux .....</b>	<b>1.450.000</b>	<b>1.450.000</b>

*Au titre du plan quinquennal.*

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement prévus pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
Ecole nationale de la marine marchande de Paimpol (réévaluation) .....	700.000	500.000
Ecole d'apprentissage maritime du Havre (travaux immobiliers) .....	2.200.000	1.600.000
Ecole d'apprentissage maritime d'Audierne (réévaluation et révision des prix).....	400.000	400.000
Ecole nationale de la marine marchande de Paimpol (équipement des ateliers).....	1.300.000	650.000
Ecole d'apprentissage maritime du Havre (équipement) .....	300.000	200.000
Ecole d'apprentissage maritime de Bastia (équipement) .....	50.000	»
<b>Totaux .....</b>	<b>4.950.000</b>	<b>3.350.000</b>

**2° Equipement de l'inscription maritime (chapitre 57-10).**

— Autorisations de programme demandées.....	6.100.000 NF
— Crédits de paiement prévus :	
— opérations en cours.....	870.000 —
— mesures nouvelles .....	2.630.000 —

Les opérations nouvelles envisagées sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement prévus pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
Construction des immeubles des services secondaires.	240.000	240.000
Laboratoire de Sète (réévaluation).....	150.000	100.000
Equipement nautique du laboratoire de Sète.....	300.000	300.000
Vedette <i>Ancelle</i> de Boulogne (réévaluation).....	280.000	280.000
Construction d'une nouvelle vedette garde-pêche...	1.680.000	360.000
Equipement du navire océanographique <i>Thalassa</i> ..	250.000	250.000
Construction en province d'un centre principal de recherches et d'océanographie de l'I. S. T. P. M.	3.200.000	1.100.000
<b>Totaux .....</b>	<b>6.100.000</b>	<b>2.630.000</b>

**3° Aide à la construction navale.**

— Autorisations de programme :	
— tranche 1962 de la loi de programme.	243.000.000 NF.
— opérations nouvelles.....	59.500.000 —
<b>Total .....</b>	<b>302.500.000 NF.</b>

— Crédits de paiement demandés :	
— opérations en cours.....	137.422.000 NF.
— mesures nouvelles.....	179.878.000 —
<b>Total .....</b>	<b>317.300.000 NF.</b>

Le détail des opérations est le suivant :

	AUTORISATIONS de programme demandées pour 1962.	CREDITS DE PAIEMENT	
		à prévoir en 1962.	à prévoir ultérieurement.
(En nouveaux francs.)			
<b>I. — Loi de programme.</b>			
Tranches 1961 et antérieures.....	»	125.172.000	44.758.000
Budget 1962 :			
Grands navires tranche 1962.....	147.340.000	36.800.000	110.540.000
Petits navires tranche 1962.....	25.000.000	25.000.000	»
Paquebot « France ».....	10.000.000	10.000.000	»
Réévaluations 1959-1960.....	60.660.000	60.660.000	»
Totaux .....	243.000.000	132.460.000	110.540.000
Totaux (loi-programme).....	243.000.000	257.632.000	155.298.000
<b>II. — Demandes nouvelles.</b>			
Collectif 1961.....	»	12.250.000	6.850.000
Supplément budget 1962 :			
Supplément grands navires.....	7.500.000	1.875.000	5.625.000
Réévaluation tranche 1960-1962.....	33.500.000	33.418.000	82.000
Remise en ordre « France ».....	10.000.000	10.000.000	»
Supplément Nantes.....	8.500.000	2.125.000	6.375.000
Totaux .....	59.500.000	47.418.000	12.082.000
Totaux (demandes nouvelles).	59.500.000	59.668.000	18.932.000
Totaux généraux.....	302.500.000	317.300.000	174.230.000

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

— Autorisations de programme demandées..... 3.000.000 NF.

— Crédits de paiement :

— opérations en cours..... 1.000.000 —

— mesures nouvelles..... 3.000.000 —

Total ..... 4.000.000 NF.

Les opérations nouvelles prévues s'analysent comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.	1962.
	(En nouveaux francs.)	
Subventions pour la modernisation des techniques de pêche.....	1.000.000	1.000.000
Subventions pour l'adaptation de la flotte de pêche.	1.000.000	1.000.000
Subventions pour l'amélioration des structures économiques de la pêche et des industries annexes....	1.000.000	1.000.000
<b>Totaux</b> .....	<b>3.000.000</b>	<b>3.000.000</b>

5° Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage (chapitre 66-00).

— Autorisations de programme demandées.... 1.400.000 NF.

— Crédits de paiement pour 1962 :

— opérations en cours..... 300.000 —  
 — mesures nouvelles..... 1.100.000 —

Le détail des opérations nouvelles qui doivent être engagées en 1962 n'est pas encore connu. Il s'agit, en effet, d'une nouvelle tranche du programme de reconstruction du réseau de sauvetage, tranche dont la consistance doit être fixée ultérieurement par la Commission permanente de sauvetage maritime.

## DISPOSITIONS SPECIALES

### Article 43.

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

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

Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1962 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.

**Texte proposé par votre Commission.**

*Supprimé.*

*Commentaires.* — Le décret n° 55-3 du 3 janvier 1955 — pris en application de la loi du 14 août 1954 autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre un programme d'équilibre financier — a institué une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage pour permettre la modernisation et l'organisation de cet armement.

L'aide prévue à l'origine pour trois ans a été par la suite prorogée jusqu'au 31 décembre 1961. Le Gouvernement a proposé de reconduire cette mesure en 1962.

Votre Commission vous proposant, par ailleurs, de rejeter l'ensemble du budget de la Marine Marchande ne peut par voie de conséquence qu'émettre un avis défavorable à l'adoption de cet article.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article 21

#### ÉTAT C

##### Marine marchande.

TITRE III. — Mesures nouvelles.....	+	1.668.685
TITRE IV. — Mesures nouvelles.....	+	66.110.782

**Amendement :** Supprimer l'ensemble des crédits afférents à la Marine marchande et, en conséquence :

1° Retrancher des crédits figurant au Titre III : « Marine marchande » un montant de.....		32.755.868
et les ramener à.....	—	31.087.183

2° Retrancher des crédits figurant au Titre IV : « Marine marchande » un montant de..		340.927.186
et les ramener à.....	—	274.816.404

### Article 22

#### ÉTAT D

##### Marine marchande.

##### TITRE V. — Mesures nouvelles :

Autorisations de programme.....	+	12.500.000
Crédits de paiement.....	+	7.430.000

##### TITRE VI. — Mesures nouvelles :

Autorisations de programme.....	+	306.900.000
Crédits de paiement.....	+	183.978.000

**Amendement :** Supprimer l'ensemble des autorisations de programme et des crédits de paiement afférents à la Marine marchande et, en conséquence :

1° Retrancher des autorisations de programme figurant au Titre V : « Marine marchande » un montant de.		12.500.000
et les ramener à.....		»

2° Retrancher des crédits de paiement figurant au Titre V : « Marine marchande » un montant de.....	10.450.000
et les ramener à.....	— 3.020.000

3° Retrancher des autorisation de programme figurant au Titre VI : « Marine marchande » un montant de.....	306.900.000
et les ramener à .....	»

4° Retrancher des crédits de paiement figurant au Titre VI : « Marine marchande » un montant de.....	322.700.000
et les ramener à.....	— 138.722.000

Article 43.

**Amendement :** Supprimer cet article.