

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

---

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

### EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 31

**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, Martial Brousse, Julien Brunhes, *secrétaires* ; Marcel Pellenc, *rapporteur général* ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexe 28), 586 (tomes I et II, annexe XVI) et in-8° 101.

Sénat : 22 (1963-1964).

Mesdames, Messieurs,

Les crédits prévus pour 1964 au budget de la Marine marchande s'élèvent, pour les dépenses ordinaires, à 456.510.514 F, en augmentation de 34.073.731 F sur les crédits votés de 1963.

Quant aux crédits afférents aux dépenses en capital, ils sont au contraire en diminution, les autorisations de programme étant ramenées de 312.210.000 F à 231.260.000 F et les crédits de paiement de 312.943.000 F à 255.762.000 F. Indiquons tout de suite que cette diminution de crédits provient de la réduction de l'aide à la construction navale.

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

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1963.	CREDITS PREVUS POUR 1964			DIFFERENCES entre 1963 et 1964.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
<b>TITRE III</b>					
<i>Moyens des services.</i>					
Première partie. — Personnel, rémunération d'activité .....	22.974.976	26.332.183	+ 432.056	26.764.239	+ 3.789.263
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite (Charges sociales) .....	3.723.760	3.917.498	+ 49.299	3.966.797	+ 243.037
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services .....	4.736.149	4.699.149	+ 569.610	5.268.759	+ 532.610
Cinquième partie. — Travaux d'entretien ..	1.123.460	1.071.960	— 15.000	1.056.960	— 66.500
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement .....	4.265.032	4.486.155	+ 570.000	5.056.155	+ 791.123
Septième partie. — Dépenses diverses ....	570.360	570.360	+ 330.000	900.360	+ 330.000
<b>Totaux pour le titre III .....</b>	<b>37.393.737</b>	<b>41.077.305</b>	<b>+ 1.935.965</b>	<b>43.013.270</b>	<b>+ 5.619.533</b>
<b>TITRE IV</b>					
<i>Interventions politiques et administratives.</i>					
Première partie. — Interventions politiques et administratives .....	61.000	61.000	»	61.000	»
Troisième partie. — Action éducative et culturelle .....	5.124.439	5.124.439	+ 364.536	5.488.975	+ 364.536
Quatrième partie. — Action, encouragements et intervention.....	722.000	722.000	+ 4.997.000	5.719.000	+ 4.997.000
Cinquième partie. — Action économique, subventions aux entreprises d'intérêt national .....	139.500.000	137.500.000	+ 2.000.000	139.500.000	»
Sixième partie. — Action sociale, assistance et solidarité .....	140.607	140.607	+ 115.000	255.607	+ 115.000
Septième partie. — Action sociale, prévoyance .....	239.495.000	239.495.000	+22.977.662	262.472.662	+22.977.662
<b>Totaux pour le titre IV .....</b>	<b>385.043.046</b>	<b>383.043.046</b>	<b>+30.454.198</b>	<b>413.497.244</b>	<b>+28.454.198</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires .....</b>	<b>422.436.783</b>	<b>424.120.351</b>	<b>+32.390.163</b>	<b>456.510.514</b>	<b>+34.073.731</b>

**Dépenses en capital.**

NUMEROS des chapitres	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1963.	Prévues pour 1964.	Différences entre 1963 et 1964.	Votés pour 1963.	Prévus pour 1964.	Différences en're 1963 et 1964.
							(En francs.)
	<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
	3 <sup>e</sup> partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (études) .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	6 <sup>e</sup> partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement .....	6.000.000	7.150.000	+ 1.150.000	5.000.000	2.850.000	— 2.150.000
	7 <sup>e</sup> partie. — <i>Equipements administratif et divers.</i>						
57-10	Equipement des services de l'inscription maritime .....	5.197.000	5.100.000	— 97.000	4.400.000	2.000.000	— 2.400.000
	Totaux pour le titre V .....	<u>11.197.000</u>	<u>12.250.000</u>	<u>+ 1.053.000</u>	<u>9.400.000</u>	<u>4.850.000</u>	<u>— 4.550.000</u>
	<b>TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</b>						
	3 <sup>e</sup> partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale .....	296.613.000	212.510.000	— 84.103.000	298.843.000	244.882.000	— 53.961.000
	4 <sup>e</sup> partie. — <i>Entreprises industrielles et commerciales.</i>						
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes .....	3.000.000	4.000.000	+ 1.000.000	3.000.000	4.000.000	+ 1.000.000
	6 <sup>e</sup> partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage .....	1.400.000	2.350.000	+ 950.000	1.700.000	1.880.000	+ 180.000
66-01	Equipement des établissements de formation professionnelle maritime .....	»	150.000	+ 150.000	Mémoire.	150.000	+ 150.000
	Totaux pour la sixième partie .....	<u>1.400.000</u>	<u>2.500.000</u>	<u>+ 1.100.000</u>	<u>1.700.000</u>	<u>2.030.000</u>	<u>+ 330.000</u>
	Totaux pour le titre VI .....	<u>301.013.000</u>	<u>219.010.000</u>	<u>— 82.003.000</u>	<u>303.543.000</u>	<u>250.912.000</u>	<u>— 52.631.000</u>
	<b>TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.</b>						
	3 <sup>e</sup> partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
73-22	Remise en état des navires affrétés .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour les dépenses en capital.	<u>312.210.000</u>	<u>231.260.000</u>	<u>— 80.950.000</u>	<u>312.943.000</u>	<u>255.762.000</u>	<u>— 57.181.000</u>

## I. — LES DEPENSES ORDINAIRES

### A. — Moyens des services.

#### 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 3.683.568 F.

Cette augmentation tient pour l'essentiel à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique soit sur le plan général, soit dans le cadre de mesures propres à certaines catégories de fonctionnaires ainsi qu'au relèvement du coût des prestations à caractère social versées aux fonctionnaires et agents de l'Etat.

#### LES MESURES NOUVELLES

Les mesures nouvelles incluses dans le présent projet de budget pour le titre III portent sur un total de crédits de 1.935.965 F. Elles concernent essentiellement les dépenses suivantes :

##### 1° Créations et transformations d'emplois.

Les créations d'emplois les plus importantes intéressent l'institut scientifique et technique des pêches maritimes pour lequel est prévue la création de 27 emplois et la transformation de trois autres.

Ces mesures sont destinées à permettre à l'institut de faire face à ses besoins dans la branche des recherches.

Parmi les autres créations d'emplois signalons simplement :

— la création d'un attaché de la Marine marchande auprès de l'ambassade en Grande-Bretagne pour assurer la représentation de la France au comité siégeant à Londres et chargé dans le cadre de l'O. T. A. N. de l'organisation des flottes de commerce en temps de guerre.

— la création de cinq emplois d'inspecteurs de la navigation en vue de renforcer le contrôle de la navigation et du travail à la mer et pour faire face à un accroissement des tâches résultant notamment de l'évolution des techniques de la navigation et du développement de la flotte de pêche hauturière et de la navigation de plaisance ;

— le renforcement des effectifs (cinq emplois nouveaux) de l'enseignement maritime comme conséquence, notamment, de la création à Nantes d'une école supérieure de la pêche et de la mise en service dans le courant de 1964 du second navire école destiné à l'école nationale de la Marine marchande du Havre.

## 2° L'ajustement de certains crédits de matériel et de fonctionnement.

Parmi ces dépenses, il convient de noter :

— une augmentation de 330.000 F de la dotation pour les études scientifiques et techniques. Cette dotation doit être consacrée à des recherches sur les navires à ailes portantes, la stabilité et la flottabilité des navires et les appareils automatiques de propulsion ;

— la majoration des crédits affectés au sauvetage côtier, pour améliorer et renforcer les moyens de sauvetage des quartiers de l'inscription maritime et des deux sociétés privées de secours en mer ;

— une majoration de 170.000 F des crédits de fonctionnement des services de l'inscription maritime nécessitée notamment par l'augmentation des frais d'entretien des unités de garde-pêche.

\*  
\* \*

Votre Commission des Finances insiste pour que soient prises en considération les observations déjà présentées l'an dernier à propos de la pénurie de cadres imposée au Secrétariat général de la Marine marchande, et sur la situation anormale des ingénieurs du Génie maritime dont le petit nombre ne saurait servir de prétexte à une indifférence prolongée des autorités responsables.

Les moyens qui s'imposent mettent en cause l'exercice du pouvoir de tutelle, dans un domaine où la qualité des études et celle des décisions sont inséparables d'une expérience qui ne s'improvise pas.

### *La recherche en matière d'équipement naval.*

Le chapitre 37-93 du Titre III nous offre une dotation renforcée (mesure 01-1-02) pour certaines études scientifiques et techniques, et plus spécialement pour aboutir à la réalisation d'un prototype d'appareil propulsif automatisé.

C'est à travers un crédit modeste, complétant celui déjà voté l'an dernier, la confirmation d'une volonté agissante au niveau du Gouvernement pour encourager ce qui est entrepris dans ce domaine, et qui fait l'objet d'un intérêt croissant dans tous les pays soucieux de l'avenir de leur marine marchande.

S'il ne s'agissait que d'un problème technique, nous serions tentés de dire, en matière d'encouragement, que le crédit est insuffisant, car la réalisation d'une seule installation prototype ne saurait aboutir en même temps aux solutions réclamées par les différents types de propulsion, turbines à vapeur, moteurs aux régimes différents, facilités de manœuvre dans les ports et économie de remorquage.

Mais il s'agit en fait de rechercher par étapes une meilleure productivité du navire, et il convient de faire apparaître dès le départ que la solution des problèmes humains conditionnera au moins autant le succès de l'expérience qui nous est proposée.

Il faut donc dire avec netteté, et cette déclaration appartient au Ministre de tutelle de la Marine marchande, que l'automatisation poussée de la conduite d'un navire aboutira à une réduction très sensible du personnel embarqué, et qu'elle réclamera une qualification élargie de la plus grande partie de ce personnel, c'est-à-dire une transformation des méthodes et des programmes actuels de formation des états-majors et de recrutement des marins.

La même autorité doit faire apparaître que les étapes à franchir seront préparées dans un souci réaliste de collaboration entre l'Administration, les armateurs et les représentants qualifiés du personnel, sur un objectif précis qui est d'améliorer la rentabilité du navire par la réduction de ses frais d'exploitation.

Mais il serait vain de dispenser des crédits publics, vain d'inciter les armateurs à un effort d'équipement d'avant-garde, s'il ne restait pas admis que le handicap dont souffre notre pavillon a des origines beaucoup plus profondes que les salaires *directs* de ses équipages qui n'ont jamais été mis en cause.

Qui refuserait d'imaginer que le niveau de ces salaires ne s'équilibrera pas à celui des exigences d'une scolarité prolongée pour les officiers, et d'une qualification plus poussée des « spécialistes » ouvriers du matériel presse-bouton. Où serait le progrès technique s'il ne s'accompagnait pas d'une amélioration du niveau de vie de ceux qui le servent.

Cette observation ne met pas en cause l'intérêt immédiat d'un programme d'études fondamentales et appliquées que nous voudrions au contraire examiner de plus près.

\*  
\* \*

Un pétrolier moderne de 80.000 tonnes de port en lourd et de type classique réclame, dans l'état de la législation ou des dispositions réglementaires, un personnel normal de 50 hommes.

Les études menées actuellement en France sur un système d'automation assez poussé, dont le caractère technique ne saurait trouver place dans ce rapport financier, aboutiraient à réduire ce personnel à 39 hommes nettement répartis, sous l'autorité du commandant entouré de deux chefs de service, entre deux équipes se consacrant, l'une à la conduite et à l'exploitation du navire, l'autre à son entretien.

Le chef du service d'entretien serait assisté de spécialistes mécaniciens, électriciens et électroniciens qualifiés pour répondre aux exigences du bord, en même temps que d'une équipe se consacrant aux travaux de peinture et de propreté générale.

Le chef du service exploitation aurait autorité sur les chefs de quart se partageant la passerelle ou le poste central machine, et les titulaires de ces postes devraient recevoir dans l'avenir une formation réunissant deux disciplines jusqu'ici nettement séparées.

L'idée est séduisante et semble déjà bien accueillie chez les jeunes officiers puisque l'on relève qu'un certain nombre de capitaines au long cours sont volontaires pour suivre à Nantes, pendant deux ans, les cours d'une section spéciale de mécaniciens de 1<sup>re</sup> classe, et que, dans le même temps, des officiers mécaniciens vont aller au Havre recevoir l'enseignement particulier aux capitaines au long cours.

Si l'expérience est concluante, et il faut la tenter, nous aurons une longue période transitoire : adaptation des états-majors actuels,

formation des personnels futurs. Le recrutement des ouvriers spécialisés : électriciens, électroniciens, mécaniciens, se fera sans doute à la même source d'enseignement technique que celle des industries ou chantiers constructeurs.

Il faudra sept à huit années — stages de navigation compris — pour former un officier chef de service, c'est-à-dire apte à un futur commandement. Le recrutement passera par l'enseignement secondaire et technique pour aboutir par les écoles de navigation à des diplômes intéressant l'économie générale du pays, dans la mesure où le reclassement dans l'industrie d'officiers techniciens navigants sera facilité par la qualité de ces diplômes. Ainsi sera ouverte la voie trop souvent sans issue offerte aux vocations maritimes, éternelles vocations de jeunesse si fréquemment émoussées au rude contact des servitudes de la mer et des nostalgies familiales.

Si l'on rapproche le chiffre de sept à huit années nécessaires à la formation d'un personnel adapté des deux ou trois années maximum qui suffiront pour construire le navire automatisé de demain, l'expérience doit s'engager dès maintenant, par étapes assorties des mesures financières réservées aux applications expérimentales, à l'enseignement maritime et aux conséquences sociales qui apparaîtront. Il ne fait aucun doute, en particulier, qu'une telle transformation ne soit déterminante dans l'évolution du régime de retraite des marins qui devra s'ouvrir sur une grande souplesse de permutation, en particulier avec celui des cadres de l'industrie terrestre.

Telles sont, en définitive, les vastes transformations à peine esquissées au chapitre 37-93 par la mesure 01-1-02.

D'autres pays que le nôtre sont déjà largement engagés dans cette voie.

Il faudra vaincre le scepticisme des uns, surmonter la crainte d'installations imparfaites, les frais d'entretien imprévisibles, en un mot le risque d' « essayer les plâtres » chez d'autres.

Mais le problème est posé et c'est à ceux qui vont s'engager dans cette voie que la France devra sans doute, dans une dizaine d'années, la chance de rester une nation maritime digne de ce nom.

## B. — Interventions publiques.

Les dépenses prévues au titre IV « Interventions publiques » du budget de la Marine marchande pour 1964 s'élèvent à 413.497.244 F, en augmentation de 28.454.198 F sur 1963.

Les principales modifications de crédits prévues au titre des « Interventions publiques » intéressent les pêches maritimes, l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, l'aide à l'armement au cabotage, l'aide à l'armement naval.

### 1<sup>o</sup>. *L'aide aux pêches maritimes.*

Les crédits d'aide aux pêches maritimes qui, en 1963, s'élevaient seulement à 644.000 F sont majorés de 5 millions.

Cette dotation supplémentaire s'ouvre sur un plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes et témoigne d'un réel souci des Pouvoirs publics de soutenir l'effort financier que la profession fait elle-même pour se mettre « en condition ». Nous n'allons pas ici vers la création d'un F. O. R. M. A. conçu pour la pêche, mais vers une assurance donnée par l'Etat de la contribution des finances publiques à la difficile période transitoire d'adaptation au Marché commun.

Nous risquons sans doute quelques remontrances de nos partenaires à Bruxelles. Personne ne doit ignorer cependant qu'en matière de poisson surgelé, par exemple, le marché français est alimenté presque entièrement par les importations. Il est déjà bien tard pour aider la production française à prendre pied sur son propre marché. Les efforts qui sont faits ici doivent être soulignés et encouragés.

Mais notre flotte de pêche a besoin de bonnes conditions d'investissements. Nous pourrions reprendre les observations présentées au chapitre de la construction navale, encore que le problème du financement soit plus délicat. Un navire de pêche se fatigue et vieillit techniquement plus vite qu'un navire de commerce, ce qu'il est convenu d'appeler le « long terme » en matière de crédit maritime, est d'un accès plus difficile. Mais le problème des bonifications d'intérêts, celui du « plafond » d'agrément des crédits sont les mêmes.

Il est exclu qu'un armement nouveau puisse obtenir un crédit dépassant 50 % du coût de la construction d'un navire ; cette règle est défendable, car le crédit ne doit pas constituer une commandite. Par contre, son application à des quirats est plus contestable : en effet, si un armateur ou un groupement d'armateurs, qui souhaite exécuter un programme de construction de trois, quatre ou cinq bateaux, des chalutiers par exemple, fait appel, qu'il soit majoritaire ou non, à des associés et si ces associés diffèrent d'un quirat à l'autre — ce qui est le cas le plus fréquent — aucun des bateaux ne pourra bénéficier d'un financement supérieur à 50 % de son coût de construction, ce qui entrave la réalisation de projets de cette nature, la possibilité d'autofinancement ayant des limites évidentes.

De même, il est exclu qu'un bateau français d'occasion puisse être financé à plus de 50 % ; encore faut-il, bien entendu, que l'armement acheteur satisfasse aux normes financières imposées et, en outre, que l'armement vendeur remploie le produit de la transaction dans une construction neuve.

L'obligation du emploi est rationnelle, car le crédit à moyen terme doit être réservé au financement des biens destinés à accroître le potentiel national, faute de quoi il constituerait une inflation pure et simple, mais ne jamais tolérer d'exception à cette règle a pour conséquence, par exemple, que l'acheteur du bateau d'un armateur âgé désireux de cesser son exploitation se verra refuser tout crédit réescomptable ; et ceci est encore vrai même si les bateaux sont vendus par une succession et pourtant, dans ce dernier cas, comment pourrait-il y avoir emploi ?

Enfin, si les fonds sont réinvestis, pourquoi limiter les possibilités de crédit à 50 % ?

Par contre, un bateau d'occasion acheté à l'étranger peut être financé à 50 %, car il s'agit alors d'un bien nouveau qui augmente le potentiel national, mais pourquoi cette limite de 50 % ?

Enfin, pour certaines catégories de bateaux de pêche, et cette fois à la demande du Secrétariat général de la Marine marchande, les autorités financières ont également limité à 50 % les possibilités de crédit. Cette dernière restriction est sans doute techniquement justifiée, mais elle ne serait efficace que si les armateurs désireux de posséder de tels navires ne pouvaient passer leurs ordres à l'étranger où ils obtiennent un financement de 75 % s'ils le souhaitent.

2° *Exploitation des services maritimes d'intérêt général.*

Les crédits prévus ont pour objet le versement de subventions d'exploitation à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie des Messageries Maritimes.

Rappelons que ces subventions sont versées à concurrence du montant du déficit d'exploitation et dans la limite de plafonds fixés périodiquement en fonction de l'évolution de la situation économique et financière des compagnies.

Nous en avons rappelé le mécanisme dans notre rapport consacré au budget de 1963, en même temps que nous indiquions déjà les raisons pour lesquelles une modification des crédits devrait intervenir dans le présent budget.

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

L'article 72 de la présente loi de finances prévoit la prorogation jusqu'au 31 décembre 1966 des mesures d'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. Il est proposé de reconduire en 1964 le crédit de 2 millions ouvert à ce titre en 1963.

4° *Aide à l'armement naval.*

Les crédits ouverts en 1963 pour l'aide à l'armement naval ont été de 39 millions de francs. Le Gouvernement estime possible de limiter en 1964 ce crédit à 35 millions de francs.

5° *Subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine.*

Les crédits ouverts en 1963 au titre de la subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine ont été de 239 millions 495.000 F. Pour tenir compte de l'incidence des majorations intervenues en matière des salaires forfaitaires des marins du commerce et de la pêche, il est proposé de majorer de 22.977.662 F la subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine.

## II. — LES DEPENSES EN CAPITAL

### A. — Etablissements d'enseignement maritime.

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 7.150.000 F, en augmentation de 1.150.000 F sur celles de l'année précédente.

Quant aux crédits de paiement, ils sont de 2.850.000 F dont 1.300.000 F au titre des opérations en cours.

Les opérations nouvelles à engager en 1964 sont les suivantes :

	Autorisations de programme.
	— En francs.
<b>Travaux :</b>	
— Construction à La Rochelle d'une école de pêche.....	2.600.000
— Construction à Saint-Malo d'une école d'apprentissage maritime.	50.000
— Ecole nationale de la marine marchande de Marseille (réévaluation) .....	1.600.000
— Ecole de la marine marchande du Havre (aménagement d'un centre d'entraînement à la lutte contre l'incendie).....	150.000
<b>Matériel :</b>	
— Equipement de l'école de pêche de La Rochelle.....	400.000
— Premier complément d'équipement (école nationale de la marine marchande de Marseille).....	2.350.000
<b>Total .....</b>	<hr/> 7.150.000

**B. — Equipement des services de l'inscription maritime.**

Les autorisations de programme demandées pour 1964 s'élèvent à 5,1 millions de francs et les crédits de paiement à 2 millions.

	Autorisations de programme.
	En milliers de francs.
<b>Equipement immobilier des services de l'inscription maritime :</b>	
— Travaux ou acquisitions :	
Stations secondaires.....	800
Inscription maritime de Cherbourg (réévaluation).....	200
Inscription maritime de Marseille (rénovation).....	200
<b>Institut scientifique et technique des pêches maritimes :</b>	
— Travaux :	
Centre de recherches à Nantes (dernière tranche de construction) .....	2.540
— Revisions ou réévaluations :	
Laboratoire de Boulogne.....	100
Navire de 19 mètres.....	30
— Equipements :	
Centre de recherches à Nantes.....	800
Equipement des navires de recherches scientifiques.....	250
Complément d'équipement du laboratoire de Sète.....	90
Complément d'équipement du laboratoire ostréicole de la Trinité-sur-Mer .....	90
Totaux .....	5.100

**C. — Aide à la construction navale.**

Comparés à 1963 les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés pour 1964 sont les suivants :

	1 9 6 3	1 9 6 4	DIFFERENCES
Autorisations de programme.....	296.613.000	212.510.000	— 84.103.000
Crédits de paiement :			
Services votés.....	133.278.000	126.592.000	— 6.686.000
Opérations nouvelles.....	165.565.000	118.290.000	— 47.275.000
Total .....	298.843.000	244.882.000	— 53.961.000

Les opérations nouvelles prévues se décomposent de la manière suivante :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	En francs.	
Grands navires (tranche 1964) .....	101.900.000	19.680.000
Petits navires (tranche 1964) .....	24.000.000	12.000.000
Remise en ordre des allocations du France...	5.000.000	5.000.000
Réévaluation (tranches 1961-et 1962) .....	81.610.000	81.610.000
<b>Totaux</b> .....	<b>212.510.000</b>	<b>118.290.000</b>

Ce chapitre fait l'objet des observations suivantes de votre Commission :

*Evolution de la construction navale.*

Le IV<sup>e</sup> Plan avait fixé à 12.000 personnes le nombre de salariés à retirer de l'activité navale pour 1965, et à 350.000 tonneaux de jauge brute compensée le niveau des commandes de navires escomptées pour 1964.

Malgré la modicité relative de ce dernier objectif, il apparaît déjà comme peu probable qu'il puisse être atteint par les chantiers français qui, s'ils se disputent avec acharnement les rares commandes du marché national, n'ont pu prendre qu'une maigre place à l'extérieur, malgré le volume des commandes enregistrées dans certains pays.

Selon la revue britannique *The Motorship*, trois millions et demi de tonnes ont été commandées d'avril à septembre 1963, principalement en navires pétroliers.

Au 1<sup>er</sup> octobre dernier, le volume global des commandes en carnet s'élevait à 27.617.550 tonnes dont 9.368.300 tonnes de cargos. Ces chiffres ne tiennent pas compte de certains contrats passés avec les pays de l'Est et dont les détails n'ont pas été révélés, ni d'importantes commandes de bâtiments de moins de 2.000 tonnes obtenues par les chantiers norvégiens.

La répartition de ce carnet de commandes s'établit comme suit, pour les principaux producteurs :

— chantiers japonais .....	8.540.900 tonnes.
— chantiers suédois .....	3.595.940 —
— chantiers britanniques .....	2.900.300 —
— chantiers d'Allemagne occidentale ....	2.134.000 —
— chantiers norvégiens .....	1.502.250 —
— chantiers danois .....	591.270 —

Si la France reste en dehors de cette statistique en raison de la modicité des commandes enregistrées, il serait bon, sans doute, d'en rechercher les motifs au-delà du raisonnement conventionnel sur la crise mondiale de l'armement maritime, sur les obligations qui nous sont faites au sein de l'Europe des Six, et sur les reconversions exigées par le IV<sup>e</sup> Plan. La question qui se pose est de savoir si nos chantiers sont encore en mesure d'offrir un prix international dans des conditions de crédit équivalentes à celles qui sont généralement pratiquées ailleurs, et dans des conditions d'exploitation ne les condamnant pas à terme aux plus graves difficultés financières.

\*  
\* \*

La construction navale échappant à toute protection douanière, la loi du 24 mai 1951, après d'autres, avait voulu rechercher les moyens de compensation susceptibles de permettre aux prix de cette industrie de s'aligner sur le prix international qui s'impose à l'armateur.

La prééminence de la Grande-Bretagne était incontestée à l'époque ; en 1951, les chantiers britanniques lançaient 40 % du tonnage mondial (1.431.000 tonneaux) alors que le Japon, qui occupait la deuxième place, ne lançait que 12 % (434.000 tonneaux).

Arbitre du marché, le prix anglais constitua tout naturellement l'élément essentiel du prix international retenu pour le calcul des compensations prévues par la loi du 24 mai 1951, et cette méthode appliquée pendant dix années permit aux armateurs français et à de nombreux armateurs étrangers de trouver en France le prix international de construction tel qu'il était recherché en accord avec le législateur de 1951.

Il est juste de souligner aujourd'hui l'effort considérable des finances publiques pour alimenter le fonds d'aide à la construction navale. La contrepartie fut du travail assuré pour des dizaines de milliers d'ouvriers, dans les chantiers ou chez leurs sous-traitants, et des rentrées fort importantes de devises à une époque où la France en était dépourvue.

\*  
\* \*

La situation est aujourd'hui inversée :

En 1962, le Japon a lancé 26 % du tonnage mondial (2 millions 183.000 tonnes sur 8.375.000) et la Grande-Bretagne moins de 13 % (1.073.000 tonnes).

La primauté du Japon s'affirmera encore plus dans les livraisons des deux prochaines années, étant donné la part véritablement énorme de commandes prises par ce pays : au cours des six derniers mois, du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> octobre 1963, le carnet de commandes japonais s'est en effet augmenté de 2.200.000 tonnes (1).

Ce renversement de la situation tient au fait que le prix de vente offert par les chantiers japonais est très inférieur au prix de revient des chantiers anglais ou européens.

*C'est à l'heure actuelle le prix japonais qui est en fait le prix international, base de toutes les discussions, et objectif que les armateurs sont condamnés à rechercher. Les informations sont nombreuses pour confirmer qu'au cours du premier semestre de cette année les écarts enregistrés entre le prix de vente japonais et le prix de revient anglais sont de l'ordre de 30 %, ce qui représente, pour un pétrolier classique aujourd'hui de 67.000 tonnes, 700.000 livres ou près d'un milliard de nos anciens francs.*

C'est à l'échelon des gouvernements que se posent les études et les enquêtes nécessaires sur une telle disparité des prix. Il semble bien, en effet, qu'elle ne soit pas liée uniquement au coût de la main-d'œuvre ni même au prix de l'acier, encore que le Japon, qui ne possède ni minerai ni charbon en quantités suffisantes, soit en mesure d'offrir des tôles aux chantiers navals euro-

---

(1) Dans le même temps, les commandes enregistrées en France ne dépassent pas 173.626 tonnes, chiffre inférieur à celui des livraisons.

péens à un prix inférieur de 250 F par tonne (30 %) à celui des prix français. Ajoutons que le prix du transport maritime proposé sous pavillon japonais ne dépasse pas celui des itinéraires européens.

\*  
\* \*

Votre Commission des Finances exprime le souhait que le Gouvernement ne demeure pas étranger à cette situation, ni aux mesures déjà prises dans un certain nombre de pays soucieux à la fois de leur flotte marchande et de l'importance vitale des industries qui s'y rattachent (1).

C'est ainsi, par exemple, que le Gouvernement anglais est venu au secours de sa construction navale en instaurant un régime de prêts à long terme et à faible taux d'intérêt aux armateurs anglais qui passent des commandes de navires. Ce régime, annoncé aux Communes le 29 mai 1963, s'applique exclusivement aux commandes passées dans les chantiers britanniques. Les prêts portent sur 80 % du prix de construction du navire ; ils sont remboursables dans les dix années suivant la livraison avec un intérêt inférieur à 5 %.

Un crédit porté depuis à 74 millions de livres a été affecté à ces opérations. Le résultat est remarquable puisque 800.000 tonnes de commandes ont été enregistrées.

Cette mesure s'ajoutant à celles que nous avons eu l'occasion de citer en exemple — Allemagne occidentale entre autres — nous incite à souligner la déclaration faite le 24 octobre par M. Giscard d'Estaing devant votre Commission des Finances :

*« L'année 1964 sera celle de la revision des mécanismes de financement de notre économie nationale »* pour exprimer l'espoir que les problèmes intéressant l'avenir de notre flotte marchande ne seront pas considérés comme mineurs et pour rappeler les anachronismes et les différences de traitement qui résultent encore aujourd'hui de l'absence de décisions comparables à celles dont les résultats remarquables sont enregistrés dans les pays voisins.

---

(1) Dans notre rapport n° 136 du 15 mars 1955 nous avons fait la démonstration que la construction d'un grand navire apportait du travail dans 52 départements français.

## *Le financement de la construction navale en France.*

Par l'intermédiaire du chantier constructeur, l'armateur étranger désireux de construire en France peut obtenir des crédits allant jusqu'à 90 % du coût de la construction. La pratique usuelle, cependant, ne dépasse pas 80 %, et leur coût bancaire, qui bénéficie d'une exemption de taxes, est de 4,575 % l'an si l'acheteur est un organisme public et de 5,175 % l'an s'il s'agit d'un acheteur privé. Il est à noter que la Banque de France accorde à ce type d'opération un taux d'escompte privilégié de 3 % (au lieu de 3,50 %).

La durée du crédit n'est pas obligatoirement limitée à cinq ans. Elle ne dépasse que très exceptionnellement sept à huit ans, mais voit alors son taux d'intérêt majoré au-delà de la cinquième année.

L'instruction du dossier est d'une grande souplesse : l'armateur étranger doit offrir les garanties requises pour que la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur puisse à son tour couvrir le chantier constructeur et les banques qui ouvriront le crédit sollicité.

Les facilités offertes à l'armateur français peuvent en théorie — mais en théorie seulement — atteindre 80 %. Ce pourcentage *est accordé si exceptionnellement* qu'il n'en existe qu'un cas unique à notre connaissance et que la comparaison des méthodes et de leur application nous amène à penser que si les objectifs du IV<sup>e</sup> Plan ne sont pas atteints pour la construction navale, une part de ce retard peut être imputée à la réglementation actuelle du crédit.

Cette réglementation aboutit en fait à accumuler les obstacles dès que l'armateur sollicite un agrément dépassant 50 % de la valeur du navire.

Paradoxalement, elle aboutit également à imaginer que les devises entrées en France à l'occasion du crédit ouvert à la construction d'un navire étranger pourraient être un jour sollicitées par l'armateur français, dont ce sera la seule ressource, s'il doit à son tour se tourner vers le crédit des chantiers étrangers où il obtiendra sans difficulté 80 % en n'accordant bien souvent qu'une simple hypothèque sur le nouveau navire (1). \*

---

(1) Le Gouvernement anglais accorde sa garantie totale aux prêts directs consentis par les chantiers britanniques : 80 % du prix de construction, intérêt 6,25 % jusqu'à onze ans et 6,60 % pour une période supérieure à douze ans après livraison des navires construits pour compte étranger.

Nous n'incriminons pas ici les organismes de réescompte et de contrôle dont la rigueur est inséparable d'une saine gestion des finances publiques. Certains critères cependant mériteraient la réflexion des autorités financières. Il est anormal, par exemple, que le calcul des « fonds propres » exigés à un niveau égal à celui du crédit sollicité ne retienne pas la valeur vénale de la flotte en service, mais celle qui figure au compte d'amortissement. Un grand navire apparaissant pour ... un franc... au bilan d'une entreprise bien gérée vaut tout de même autre chose.

C'est ainsi que la construction d'un navire liée à l'agrément du crédit sollicité devra être abandonnée si l'armateur ne peut satisfaire en même temps à une augmentation de capital lorsque l'estimation de son potentiel aura été sous-estimée dès le départ.

Une autre règle est d'imputer les échéances de remboursement d'un exercice sur la trésorerie existant à l'époque où le nouveau crédit doit s'ouvrir, en contradiction avec celle qui veut que le crédit puisse s'amortir grâce aux produits de l'exploitation du navire financé. Sur un crédit à moyen terme de cinq ans, elle aboutit pratiquement à réduire d'une année les facilités accordées.

Par contre, et pour une trésorerie importante à l'ouverture du dossier, le crédit et sa durée seront réduits si les prévisions d'exploitation sont favorables à un amortissement accéléré. Cette réduction aura pour conséquence d'appauvrir la trésorerie de la société et d'interdire l'accès au financement négocié d'autres constructions, même si les circonstances sont favorables au « sérieux effort de reconversion » préconisé à l'armateur par son ministre de tutelle, selon les déclarations faites par M. Marc Jacquet devant l'Assemblée Nationale le 24 octobre dernier.

Votre Commission des Finances souhaite que ces observations soient retenues pour un nouvel effort de réflexion et de décision des Pouvoirs publics, complétant les excellentes décisions déjà prises et qu'elle ne saurait oublier : accès de l'armement français à un crédit à long terme, s'ajoutant au moyen terme, possibilité d'amortissement des investissements en cours, bonifications d'intérêts. Le décret du 18 mars 1954, qui constitue une des plus heureuses mesures gouvernementales en faveur de l'armement maritime gagnerait, nous le répétons une fois de plus, à être jumelé dans son application avec l'agrément du crédit dont il doit diminuer les charges financières.

\*

\* \*

**D. — Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.**

Les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés s'élèvent à 4 millions de francs.

Ces crédits sont destinés au versement de subventions en capital : subvention pour la modernisation des techniques de pêche ; l'amélioration des structures économiques de la pêche et des industries annexes.

**E. — Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage.**

Les autorisations de programme prévues sont de 2.350.000 F et les crédits de paiement de 1.880.000 F. Les crédits sont destinés au versement de subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage.

**F. — Equipement des établissements  
de formation professionnelle maritime.**

Les autorisations de programme et les crédits d'équipement prévus s'élèvent à 150.000 F ; ils sont destinés au versement d'une subvention pour l'aménagement d'un internat à l'école d'apprentissage maritime de Fécamp.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous propose l'adoption sans modification du budget de la Marine marchande pour 1964.

## DISPOSITIONS SPECIALES

### *Article 72.*

#### **Aide au cabotage.**

**Texte.** — Est maintenue jusqu'au 31 décembre 1966 l'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage.

*Commentaires.* — Il est proposé de maintenir en vigueur, jusqu'au 31 décembre 1966, les mesures d'aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage, instituées par le décret du 3 janvier 1955 et prorogées depuis jusqu'au 31 décembre 1963.

Votre Commission vous propose l'adoption de cet article.