

# 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.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1962, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

#### I. — Travaux publics et transports.

##### 4. — Ports maritimes.

##### III. — Marine marchande.

Par M. Joseph Yvon,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Jacques Murette, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Puzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

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

Sénat : 52 et 53 (tome III, annexe 28) (1961-1962).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
I. — Ports maritimes.....	5
1° La modernisation des ports de commerce.....	5
2° La création d'un second complexe sidérurgique sur le littoral.	7
II. — Marine marchande.....	8
1° L'aide à la construction navale.....	9
2° Les transports maritimes.....	11
3° Les pêches maritimes.....	14
4° Les problèmes sociaux.....	16
Conclusion et amendements proposés.....	16 et 18

## I. — Les ports maritimes.

L'examen des dispositions du budget des Travaux Publics pour 1962, concernant les ports de commerce et de pêche, ne permet pas de conclure que, dans ce domaine particulier, il soit possible de mettre à l'actif du Gouvernement une véritable politique d'expansion économique. Qu'il s'agisse des ports de commerce dont le trafic représente un pourcentage considérable de nos exportations et de nos importations, ou de nos ports de pêche, dont le tonnage de poisson débarqué constitue un facteur important de nos activités nationales, *les crédits inscrits à la loi de finances ne sont pas de nature à entraîner une particulière extension de nos infrastructures portuaires.*

### 1° *La modernisation des ports de commerce.*

Mis à part Dunkerque, où se poursuivent les travaux de construction d'un énorme complexe sidérurgique, qui justifie la création d'installations portuaires importantes pour lesquelles 34 millions de nouveaux francs d'autorisations de programme sont inscrits en 1962 ; mis à part également Bayonne, où l'évacuation des soufres de Lacq nécessite l'édification d'une nouvelle jetée pour laquelle les dépenses évaluées à 30 millions de nouveaux francs seront couvertes aux deux tiers par un fonds de concours, les diverses opérations, qu'elles soient nouvelles ou qu'elles aient été précédemment inscrites à la loi de programme, ne semblent constituer que des opérations d'entretien, de remise en état d'ouvrages vétustes, de restauration ou de dragage de chenaux.

Cette situation s'explique par l'insuffisance des crédits que le Gouvernement inscrit à ses fascicules budgétaires, insuffisance qui nous incite à penser que le principal souci de nos financiers est de maintenir les choses en l'état, l'expansion économique devant sans doute être assurée par l'initiative privée.

Ces remarques, nous les avons déjà formulées au cours des discussions budgétaires passées ; chaque fois, nous avons entendu le Ministre des Travaux Publics déplorer qu'avec les ressources dont il disposait il ne pouvait mieux faire. Nous lui avons bien volontiers donné acte de ses réserves, mais nous nous sommes demandé si les observations du Parlement pouvaient encore servir à quelque chose. Les Assemblées doivent-elles se contenter de

formuler des critiques, de tenter de donner une orientation à la politique pour apporter en définitive leur accord au projet gouvernemental, même si celui-ci leur paraît insuffisant ? Il semble pourtant difficile, nous le confessons, de refuser les crédits nécessaires à la mise en œuvre d'opérations indispensables dont personne ne saurait contester le double caractère d'urgence et d'utilité.

Mais nous aimerions aussi que l'expansion économique ne reste pas une formule vide de sens et que l'on entreprenne certains travaux d'infrastructure absolument indispensables, Parmi ces travaux, l'aménagement des ports dont le rôle est de permettre que se réalise l'énorme trafic de nos importations et de nos exportations — fondement même de notre économie — apparaît comme le plus important. Il faut, en effet, que nos ports soient adaptés aux moyens et aux possibilités de notre époque. A ce sujet une observation s'impose : deux raisons concourent à la création et au développement d'un établissement maritime : son « hinterland » économique et sa capacité de recevoir les navires de plus en plus importants vers lesquels s'oriente le commerce maritime. Pour tenir compte de ce dernier argument, il nous faut des ports, des bassins et des chenaux d'accès disposant de profondeurs suffisantes.

Lors de la discussion budgétaire de 1959, ce souci avait déjà inspiré votre Commission des Affaires économiques, lorsqu'elle avait marqué son intérêt pour l'amélioration et même la création des ports en eau profonde, en raison de l'augmentation du tonnage des navires modernes, pétroliers et minéraliers dont les tirants d'eau atteignent souvent, aujourd'hui, 15 mètres et plus. Ces propos trouvèrent un certain écho dans la presse spécialisée ; il n'est donc pas nécessaire de les rappeler. Tous ceux que préoccupe la mise en œuvre des moyens d'action du trafic international savent combien les ports constituent un des facteurs essentiels de l'expansion d'un pays. Il nous semble opportun de souligner, d'autre part, la tendance actuelle de la sidérurgie européenne à se rapprocher le plus possible du bord de la mer. Ce fait constitue un argument supplémentaire pour accroître nos installations maritimes.

\*

\* \*

## 2° La création d'un second complexe sidérurgique sur le littoral.

Votre Commission des Affaires économiques s'est fait l'écho de projets — peut-être encore à l'état d'ébauche ? — qui tendraient à créer un second complexe sidérurgique à l'instar de celui de Dunkerque. Ces projets n'ont, du reste, rien de chimérique puisqu'ils vont dans le sens de l'évolution de la sidérurgie moderne, elle-même influencée par le développement du marché africain. Divers pays de l'Europe occidentale nous fournissent en ce domaine des exemples de réalisations tout à fait spectaculaires. L'Italie, l'Allemagne, la Hollande, la Belgique et l'Angleterre procèdent à la création de zones industrielles de première importance, à proximité de la mer, y édifiant des équipements très modernes spécialisés dans le traitement de produits spéciaux. Deux soucis semblent justifier leur politique : l'approvisionnement en minerai de fer de l'Europe occidentale dont les besoins sont tels qu'en 1970 elle devra importer encore plus de 25 millions de tonnes ; la découverte de riches gisements africains et l'utilisation des minerais de l'Amérique justifient la migration des usines vers la mer, en raison des problèmes que pose le transport, tant en ce qui concerne le coût que les moyens d'acheminement.

En face de cette nouvelle impulsion industrielle la France ne saurait rester en retrait car tout retard lui serait préjudiciable.

*Il lui faut songer à promouvoir une sidérurgie atlantique* laquelle aura, non seulement, un effet stimulant sur l'industrie européenne et particulièrement française, mais permettra encore de conserver et d'amplifier une précieuse collaboration avec les nouveaux Etats d'Afrique noire.

Ces réflexions, qui peuvent paraître étrangères à la compétence propre du Ministère des Travaux publics, nous amènent tout naturellement à conclure que la tendance au déplacement vers la mer des grandes usines sidérurgiques souligne *la nécessité d'installations portuaires adéquates*. Le choix de celles-ci doit répondre à un certain nombre de critères :

— les uns tiennent aux profondeurs : celles-ci doivent être telles que les navires de gros tonnage (60.000 tonneaux et plus), dont le nombre et les dimensions vont croissant, puissent accoster à toutes marées ;

— d'autres découlent des conditions d'installation à terre : possibilités de construction des infrastructures ; ravitaillement en eau des industries sidérurgiques ;

— un autre facteur, non négligeable, résulte de la proximité des centres de production, notre pays ayant le plus gros intérêt à utiliser les minerais d'Afrique occidentale, en raison de leur qualité et aussi de notre position traditionnelle sur le marché africain ;

— d'autres éléments, enfin, doivent encore intervenir dans le choix de l'emplacement lorsque se trouvent déjà réunies les conditions essentielles et déterminantes, c'est notamment le besoin d'industrialisation de certaines régions dont la principale richesse résulte de leur main-d'œuvre excédentaire.

*Telles sont les observations que votre Commission des Affaires économiques et du Plan entend formuler quant au budget des ports de commerce ; elle souhaite qu'intervienne rapidement l'achèvement du port de Dunkerque, complément indispensable du complexe sidérurgique qui s'y crée ; elle se réjouit du développement prochain du port de Bayonne ; elle approuve les divers travaux d'entretien et de remise en état des ports dont l'énumération figure au budget sous le titre : « Analyse des opérations ».*

*Elle donne donc un avis favorable à l'adoption du budget des ports maritimes, mais elle prie le Ministre des Travaux publics, dans le cas où l'éventualité de la création d'un second complexe sidérurgique serait envisagée, de procéder, dès maintenant, à des études approfondies lui permettant de porter, le moment venu, son choix sur le point du littoral le plus apte à le recevoir.*

\*  
\* \*

## II. — **Marine marchande.**

Les observations que nous sommes appelés à formuler sur le budget de la Marine marchande pour 1962 ne peuvent être très différentes de celles que nous avons exposées lors des discussions budgétaires précédentes.

Nous examinerons successivement les quatre points suivants :

- 1° L'aide à la construction navale ;
- 2° Les transports maritimes ;
- 3° Les pêches maritimes ;
- 4° Les problèmes sociaux.

En effet, un examen des différentes rubriques de ce budget ne nous permet pas de découvrir une orientation nouvelle de la politique de la Marine marchande française. A l'exception d'une innovation en ce qui concerne l'aide à l'armement annoncée au « Collectif » de 1961, la recherche de solutions à certains problèmes d'intérêt majeur, ne semble pas avoir retenu l'attention particulière du Gouvernement.

La discussion du budget de l'exercice précédent avait permis de souligner l'inopportunité de plusieurs mesures que nous aurions désiré voir disparaître ; en outre, nous avons cru devoir poser au Gouvernement un certain nombre de questions auxquelles nous aurions souhaité obtenir autre chose que des réponses « verbales ».

Aujourd'hui, les mêmes problèmes se posent dans les mêmes termes qu'hier. Pouvons-nous espérer des débats qui vont s'instaurer devant le Parlement une meilleure compréhension par le Gouvernement des mesures indispensables au maintien de nos transports maritimes à un rang compétitif, sur le plan du trafic international, et au développement de nos pêches maritimes afin de pouvoir entrer dans le Marché Commun avec toutes les chances de succès ?

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite que les quelques observations qu'elle a chargé son rapporteur de formuler sur les principaux chapitres de la Marine marchande puissent amener le Gouvernement à reviser certaines de ses attitudes intransigeantes, non conformes à l'intérêt national.

1° *L'aide à la construction navale* (chapitre 63-00).

La crise qui, depuis plusieurs années, compromet gravement notre industrie des constructions navales a conduit le Gouvernement à envisager certaines réformes de structure qui tendent à une concentration des commandes dans quelques chantiers, limitativement fixés à huit sur les quatorze existants.

Peut-on approuver sans réserve une telle politique de limitation de la capacité de production de la construction navale française ? Certes, il semble difficile de croire à la persistance de la crise qui affecte cette industrie : dans un monde en expansion, où

la population ne cesse de croître à un rythme que rien ne paraît devoir freiner, où les pays sous-développés et surpeuplés veulent se moderniser et y parviennent peu à peu, on aura besoin de plus en plus de navires, et cela dans des proportions qui dépassent peut-être ce que l'on peut imaginer aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, *il nous faut tirer les conséquences des décisions gouvernementales.* Parmi celles-ci, celle du 15 juillet 1960 fixe la liste des six établissements qui ne recevraient plus d'aide pour la construction des navires d'un tonnage supérieur à 3.000 tonneaux, le bénéfice du soutien de l'Etat pour la construction des grands navires se trouvant ainsi réservé à huit établissements. Le résultat de cette mesure nous l'avions déjà prévu dans le débat budgétaire du 23 novembre 1960 : en limitant par voie d'autorité les activités d'un certain nombre de chantiers à la construction de navires de moins de 3.000 tonneaux, le Gouvernement avait-il pensé à la situation des chantiers dont la fonction essentielle était justement de construire des navires de tonnage réduit ? Le problème de la crise de la construction navale n'est d'ailleurs pas résolu pour autant ; il est seulement déplacé, l'attribution de commandes aux chantiers déclassés enlevant aux petits chantiers ce qui constituait leur raison d'être.

Or, il n'est pas contesté que les grands chantiers ne peuvent réaliser à bas prix des constructions de navires de faible tonnage, compte tenu de l'importance de leurs frais généraux : les récentes adjudications auxquelles il a été procédé récemment en apportent l'illustration la plus probante.

Dans ces conditions, les planificateurs ne devraient-ils pas imposer que les programmes de constructions soient établis en fonction des seuls prix de revient ? Il faut souligner, en effet, que l'attribution de marchés de constructions de navires de faible tonnage à des grands chantiers, pour compenser soit l'absence de commandes, soit la suppression des allocations, risque d'entraîner la fermeture de petits chantiers, sans apporter aux autres les moyens suffisants de se maintenir.

Les difficultés que connaissent les petits chantiers sont encore aggravées par une politique d'importation particulièrement néfaste pour des établissements spécialisés dans la construction de navires de pêche. Le Gouvernement ne vient-il pas, en effet, d'autoriser l'importation d'une douzaine de chalutiers polonais en échange de



l'exportation d'un cargo ? Cette mesure, si elle favorise un grand chantier, n'a-t-elle pas pour conséquence de gêner considérablement les petits chantiers, et ceci au profit d'un pays qui n'appartient même pas au Marché commun !

Telles sont les observations que votre Commission des Affaires économiques entend formuler au sujet de l'aide accordée à la construction navale en 1962. Elle a cru devoir insister tout particulièrement sur la situation d'établissements auxquels le Gouvernement ne semble pas porter toute l'attention souhaitable, bien qu'ils présentent économiquement et socialement un intérêt primordial en certains points de notre littoral.

Votre Commission demande donc :

— que l'aide accordée à nos chantiers navals, grands et petits, reste suffisante pour leur permettre de lutter à armes égales avec la concurrence étrangère ;

— que l'Etat, s'il envisage de réorganiser l'industrie de la construction navale, fasse connaître ses décisions le plus tôt possible pour permettre aux chantiers d'orienter leur programme d'investissements et d'améliorer ainsi leur productivité.

\*  
\* \*

## 2° *Les transports maritimes.*

L'intervention de l'Etat en faveur des transports maritimes se manifeste dans le projet de budget sous la rubrique : « Subventions aux entreprises d'intérêt national », qui se subdivise elle-même en trois chapitres :

Chapitre 45-01. — *Exploitation des services maritimes d'intérêt général*, pour un montant de 90 millions de nouveaux francs.

Chapitre 45-02. — *Aide en faveur de l'armement au cabotage*, qui se traduit par l'inscription d'un crédit de 2 millions de nouveaux francs, en augmentation de 600.000 NF sur le budget précédent.

Chapitre 45-03. — *Aide à l'armement naval*, fixé à 27.910.000 NF et justifiée par le souci du Gouvernement « de tenir compte des conditions d'exploitation difficiles de certains secteurs de l'armement français ».

De ces trois chapitres, les deux premiers ne nécessitent point d'observations importantes, *voire Commission des Affaires économiques ne pouvant qu'approuver toute politique de soutien aux compagnies qui assurent à la fois des services d'intérêt général et des lignes contractuelles* et manifester son accord total à l'augmentation du crédit pour l'armement au cabotage.

En ce qui concerne *l'aide à l'armement naval*, il faut rappeler que, depuis 1957, une crise, tenant à l'excédent du tonnage, affecte gravement les transports maritimes internationaux. En attendant le moment où, sous l'action conjuguée du développement du trafic et de l'assainissement du tonnage, les conditions du retour à une situation normale seront réalisées, il est indispensable que soient prises, dès maintenant, les mesures d'aide financière qui permettront à notre industrie des transports maritimes de supporter la concurrence internationale, pendant que seront mis en œuvre les moyens de lutte contre les causes du déséquilibre qui l'affecte.

Votre Rapporteur pour avis a déjà eu l'occasion, à diverses reprises, lors des discussions budgétaires précédentes, de souligner l'intérêt majeur qui s'attache non seulement au maintien de notre flotte marchande, mais au développement de ses activités. Si le total de nos importations et de nos exportations a atteint respectivement 76 et 67,4 millions de tonnes, au cours de l'année 1960, le commerce extérieur français par voie maritime s'est traduit, pendant la même période, par un tonnage de marchandises *débarquées* de 54,5 millions de tonnes et un tonnage de marchandises *embarquées* de 19 millions de tonnes.

Vis-à-vis de ces chiffres, la participation du pavillon français atteint 46.075.000 tonnes, soit 62 % du trafic maritime d'entrées et sorties réunies. Rien n'interdit que ce trafic progresse encore, mais la condition essentielle de l'élargissement de nos activités maritimes est *que le coût d'exploitation des navires français soit mis à parité avec ceux des navires étrangers*, ce qui suggère le principe de l'aide, demandée de tous côtés au Gouvernement, qui a bien voulu, dans la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, inscrire un crédit de 25 millions de nouveaux francs, opération inhabituelle dans le « collectif », mais innovation heureuse qui fut accueillie avec satisfaction par tous ceux que préoccupe la situation de notre armement naval.

Cette mesure d'aide n'est du reste pas propre à la France ; d'autres pays nous ont déjà montré la voie. Il convient même de signaler les recommandations du « General Council of British Shipping » au Gouvernement britannique, estimant que, dans le souci d'aider sa marine marchande, il avait le devoir de prendre les mesures voulues pour permettre aux armateurs britanniques, sous peine d'un déclin prévisible de la flotte du Royaume-Uni, de faire face aux discriminations de pavillon, comme à la concurrence des navires placés sous des pavillons de complaisance.

L'initiative prise par le Gouvernement dans la loi de finances rectificative pour 1961 devant le Sénat pouvait laisser espérer, pour le budget 1962, une aide plus substantielle que celle qui a été retenue, en même temps que des précisions plus grandes sur les critères de répartition du crédit.

Or le chapitre 45-03 ne prévoit que l'inscription d'un crédit de 27.910.000 nouveaux francs, en opposition avec les engagements pris par le Gouvernement en juillet dernier. A cette époque, votre Rapporteur avait basé son intervention sur deux points précis :

— d'une part, il avait souligné que le principe de l'aide à l'armement maritime était retenu et que son quantum était fixé à 2.500 millions d'anciens francs pour six mois ou 5 milliards en année « pleine » ;

— d'autre part, il avait émis le vœu que toutes explications soient fournies sur les conditions dans lesquelles les divers armements pourraient en bénéficier.

Dans sa réponse en séance, M. le Ministre des Travaux publics et des Transports n'avait soulevé aucune objection en ce qui concerne le montant de l'aide ; quant aux modalités d'attribution de la prime, il déclara : « Nous en discuterons plus largement lors de l'examen du budget de 1962 ».

Le moment est donc bien venu de débattre de ce problème, auquel votre Commission des Affaires économiques entend attacher une importance particulière. Elle souhaite obtenir du Gouvernement toutes indications utiles sur les raisons qui l'ont incité à réduire de plus d'un tiers le crédit précédemment envisagé pour l'aide à l'armement naval ; elle entend être totalement informée des modalités qui seront retenues pour le versement des allocations.

C'est seulement en fonction de ces assurances et des informations reçues en séance que votre Commission jugera si elle doit revenir sur sa décision de *refuser dans son ensemble le budget de la Marine marchande*, décision grave, certes, mais qui se justifie par l'intérêt qu'elle porte à l'une de nos activités nationales essentielles.

\*  
\* \*

### 3° *Les pêches maritimes.*

L'industrie de nos pêches maritimes ne peut manquer de faire l'objet des préoccupations et de la sollicitude du Gouvernement, en face des perspectives d'entrée dans le Marché commun de plusieurs pays : Grande-Bretagne, Danemark et Norvège que leur situation place au premier rang des nations maritimes et qui ont su, depuis fort longtemps, orienter leur économie nationale vers un développement et une modernisation des moyens de production et de transformation des produits de la mer (1).

Votre Rapporteur a déjà reconnu, lors de la discussion budgétaire de l'an dernier, qu'un effort a été fait dans ce sens par le Secrétariat général à la Marine marchande. Bien que cet effort ne soit pas considérable, il nous faut constater, cette année encore, que le Gouvernement n'entend pas rester insensible aux requêtes qui lui viennent de la profession. C'est ainsi que figurent au budget un certain nombre de subventions dont l'inscription répond aux préoccupations du monde de la pêche.

Le chapitre 64-00, qui s'intitule « Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes », se subdivise, en ce qui concerne les opérations nouvelles prévues au budget, en trois articles :

Art. 1 <sup>er</sup> . — Subventions pour la modernisation des techniques de pêche.....	1.000.000 NF.
Art. 2. — Subventions pour l'adaptation de la flotte de pêche.....	1.000.000
Art. 3. — Subventions pour l'amélioration des structures économiques de la pêche et des industries annexes.....	1.000.000
<hr/>	
Soit, au total.....	3.000.000 NF.

(1) En octobre 1960, votre Commission des Affaires Economiques, particulièrement préoccupée de ce problème, envoya une mission d'information en Allemagne et en Scandinavie, mission dont les résultats sont consignés dans le rapport n° 147 (1<sup>re</sup> session ordinaire de 1960-1961).

Votre Commission des Affaires économiques a prié son rapporteur pour avis d'obtenir, en séance publique, du Ministre des Travaux publics, chargé de la Marine marchande, des *précisions* sur l'objet de chacun de ces chapitres. Elle a manifesté également le désir de savoir comment ont été employés les 2.500.000 nouveaux francs inscrits au budget pour 1961 à l'article 3 du chapitre 44-01, sous la rubrique : « Plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes ».

Quant à la *taxe spéciale sur les carburants destinés à la pêche*, votre Commission s'est étonnée de la retrouver cette année au budget. Aussi a-t-elle entendu manifester son mécontentement en faisant, de son maintien, *une des raisons du rejet du budget de la Marine marchande*. C'est dire l'intérêt qu'elle attache à cette question, intérêt partagé par les membres de votre Commission des Finances et, notamment, par son rapporteur M. Lachèvre, qui a consacré, dans son rapport écrit, un développement important et judicieux aux graves inconvénients de cette taxe.

Il est inutile de reprendre ici les arguments suffisamment mis en valeur par notre collègue ; qu'il nous soit seulement permis de rappeler les propos que M. le Ministre des Travaux publics lui-même tenait à la tribune du Sénat le 20 juillet 1961, en répondant à votre rapporteur :

« ...le problème n'est pas tant la suppression de cette taxe — *suppression dont je suis partisan, en ce qui concerne les pêcheurs* — que la création de ressources de remplacement au bénéfice de l'Établissement National des Invalides ».

Or, cette taxe sur les carburants qu'en d'autres temps le Ministre qualifiait de « la plus impopulaire des taxes qui frappent la Marine marchande », tombe bien dans le budget général. Elle n'est pas spécialement affectée à l'E. N. I. M., comme le « doublement du droit de timbre sur les connaissements ». Il appartient donc au Gouvernement de compenser cette diminution de ressources au budget par la *recherche d'une solution de rechange*. La mesure proposée par votre Commission des Finances tendant à supprimer l'entrée en franchise douanière des produits de la mer en provenance du Maroc apparaît comme une formule excellente, susceptible de favoriser à la fois les pêches maritimes et l'industrie de la conserve.

\*

\* \*

#### 4° Problèmes sociaux.

De tous les problèmes sociaux qui se posent au monde maritime, le plus pénible est incontestablement *celui des veuves des péris en mer*, victimes d'accidents professionnels. Chaque année, votre Rapporteur pour avis attire l'attention du Gouvernement sur leur situation dramatique ; chaque fois, les ministres promettent de se pencher sur ces cas sociaux particulièrement douloureux. Lors de la discussion de la loi de finances rectificative de juillet 1961, M. le Ministre des Travaux publics n'avait-il pas déclaré : « J'espère pouvoir, en octobre ou en novembre, obtenir de M. le Ministre des Finances un dégagement de crédits qui permettent de donner satisfaction aux intéressés » : Promesse sans lendemain, hélas ! Plusieurs de nos collègues de l'Assemblée Nationale viennent de déplorer *l'indifférence des pouvoirs publics* devant le caractère tragique de ces cas, dont la liste s'allonge chaque année. Votre rapporteur ne peut que le souligner à son tour, rappelant les remarques que, depuis plusieurs années, il ne cesse d'adresser au Gouvernement sur cette importante question.

\*

\* \*

#### Conclusion.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, si elle accepte de mettre à l'actif de M. le Ministre de la Marine marchande une bonne volonté évidente, entend néanmoins marquer sa désapprobation de certaines dispositions incompatibles avec l'expansion économique et l'intérêt national, *par un rejet en bloc de son budget*. Cette attitude vise essentiellement :

— les décisions concernant *la construction navale*, où les préoccupations gouvernementales se sont surtout concentrées sur les grands chantiers ;

— *l'aide à l'armement*, où l'intervention des représentants des Finances et des Affaires économiques a eu pour effet de réduire de plus de 40 % le crédit initialement prévu de 50 millions de nouveaux francs, en contradiction avec les travaux des experts et les avis des Assemblées politiques et du Conseil Economique ;

— *la taxe sur les carburants* destinés à la pêche, maintenue malgré son caractère foncièrement inéquitable, contre le sentiment exprimé du Ministre responsable ;

— *l'absence de règlement de certains problèmes à caractère social*, maintes fois évoqués et jamais résolus malgré les promesses faites.

Compte tenu de ces observations, votre Commission donne un avis défavorable à l'adoption du budget de la Marine marchande, et vous demande, en conséquence, d'adopter les deux amendements suivants :

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Art. 21.

#### ETAT 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

### Art. 22.

#### ETAT 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 autorisations 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 IV : « Marine marchande » un montant de..... 322.700.000  
et les ramener à..... — 138.722.000