

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 octobre 1973.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1974, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XIV

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE ET PÊCHES MARITIMES

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chate-lain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, René Debesson, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Léandre Létouart, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Josy-Auguste Moinet, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Jules Roujon, Maurice Sam-bron, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Touzet, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 33),
686 (tome XXII) et in-8° 52.

Sénat : 38 et 39 (tomes I, II et III, annexe 29) (1973-1974).

Lois de finances. — Marine marchande - Pêche.

SOMMAIRE

	Pages
I. — La flotte de commerce	4
1. Situation	4
2. Jugement critique	10
II. — La construction navale	13
1. Situation	13
2. Jugement critique	17
III. — Les pêches maritimes	21
1. Situation	21
2. Jugement critique	24
IV. — Le régime social des marins	29
1. Situation financière de l'E.N.I.M.	29
2. Jugement critique	30

MESDAMES, MESSIEURS,

A l'occasion d'un voyage récent en Bretagne, le Premier Ministre, reconnaissant la vocation maritime de cette région, résumait en deux phrases les objectifs de notre politique de la Marine marchande :

- maintenir la place du pavillon français dans le contexte international;
- remédier au déséquilibre de la balance commerciale des produits de la mer.

Le Ministre des Transports, dans une récente conférence de presse, exprimait une position semblable en déclarant :

- que le développement de la flotte et le progrès technique constituent les deux volets d'une même politique de renouveau maritime dans laquelle la France s'est engagée résolument;
- que le renouvellement et la modernisation de la flotte de pêche, indispensables pour que l'industrie française des pêches soit en mesure de répondre aux besoins de la consommation et de soutenir une concurrence de plus en plus active en raison de l'ouverture des frontières, sont également plus difficiles à réaliser en raison de l'augmentation du coût des investissements.

Il nous appartient de voir si les propositions budgétaires que contient le projet de loi de finances pour 1974 vont dans le sens de ces déclarations et si elles sont de nature à satisfaire les exigences ainsi exprimées.

LA FLOTTE DE COMMERCE

I. — Conjoncture et situation de l'armement français.

1^o CONJONCTURE.

L'année 1972 et le premier semestre de 1973 sont marqués par une reprise économique générale des pays développés, en particulier des Etats-Unis et du Japon. L'accroissement de la production en 1972 et au premier semestre 1973 a eu des répercussions favorables sur les échanges internationaux effectués par voie maritime, qui bénéficient en outre de la vente des céréales des Etats-Unis et du Canada à l'U.R.S.S., à la Chine et au Pakistan. En 1972 la demande de transport maritime exprimée en tonnes a augmenté de 7,5 %; cette pression de la demande se retrouve dans l'évolution des taux de fret qui connaissent un raffermissement. Mais les perspectives favorables de l'accroissement de la demande sont perturbées par l'incertitude et le désordre monétaire international.

La hausse enregistrée en 1971 sur les tarifs de fret pour marchandises diverses (+ 10 %), s'est ralentie en 1972 (+ 5 %). L'année 1973 est marquée par la poursuite de cette dernière tendance. C'est ainsi que l'indice des tarifs de ligne établi par l'Institut d'économie de Hambourg est passé de 132,2 en décembre 1972 à 138,8 en juillet 1973. Cette hausse des taux est inférieure aux majorations enregistrées sur les principaux postes du compte d'exploitation des navires de ligne et a été le plus souvent largement absorbée par les effets des fluctuations monétaires.

La situation est différente pour le tramping pondéreux et vrac; en effet, après une chute des taux fin 1971, on a observé, début 1972, un relèvement très net qui semble durer : c'est ainsi que l'indice du Norwegian Shipping News pour les affrètements à temps qui était descendu à 79,2 en décembre 1971 est passé à 264,2 en août 1973. Il en est de même pour les affrètements au voyage où l'indice est passé de 70,1 en décembre 1972 à 195,2 en août 1973.

Enfin, pour le tramping pétrolier, on a enregistré un fort redressement après un effondrement au second semestre 1971 (Worldscale 69,4 en

juillet 1971) qui s'est poursuivi jusqu'en août 1972. En août 1973, le taux était monté à un niveau exceptionnel de 301,3.

2° SITUATION DE LA FLOTTE COMMERCIALE FRANÇAISE.

Le tableau suivant donne le tonnage de la flotte de commerce française au 1^{er} octobre 1973.

CATÉGORIES	NOMBRE	TONNEAUX de jauge brute	OBJECTIFS DU VI ^e PLAN au 1 ^{er} janvier 1974	
			Nombre	T.J.B.
Navires à passagers	26	219.423	29	251.753
Cargos.....	354	2.635.219	416	3.038.386
Pétroliers.....	126	5.130.365	128	5.094.001
Totaux	506	7.985.007	573	8.384.140

A la fin de l'année 1973, les objectifs du VI^e Plan en tonnage étaient donc pratiquement atteints pour l'ensemble de la flotte, notamment en ce qui concerne les pétroliers.

3° TAUX DE PARTICIPATION DES TRANSPORTS PAR MER AU COMMERCE INTERNATIONAL DE LA FRANCE

En 1971 et 1972 la part du transport maritime dans le commerce extérieur de la France a évolué comme suit :

	1971		1972	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	(En pourcentage.)			
Importations.....	75,4	32	76,5	31
Exportations.....	22,1	37	23	28

A l'importation la part prépondérante et croissante des transports maritimes en tonnage s'explique par la pression de la demande des produits pétroliers ainsi que des matières premières et produits bruts.

A l'exportation on observe une reprise — due essentiellement à la conjoncture — marquée par l'absence de conflits sociaux dans les ports français et, en conséquence, par un ralentissement des trafics détournés. Cependant, on ne retrouve pas les performances de l'année 1967 où le transport maritime représentait 25,4 % en tonnage et 30 % en valeur. Cette situation provient de la structure de notre commerce extérieur qui comporte de plus en plus de produits manufacturés destinés à l'Europe. Il en résulte une forte concurrence des autres modes de transport.

4^o EVOLUTION DE LA PART DU PAVILLON FRANÇAIS
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL.

a) *Situation du pavillon français dans le commerce extérieur mondial.*

Unité : million de tonnes.

	1967	1968	1969	1970	1971
Échanges mondiaux effectués par voie maritime.....	1.970	2.110	2.310	2.570	2.690
Pavillon français.....	85,3	85,5	92,9	103,6	92,5
Part du pavillon français (en pourcentage)...	4,4	4	4	4	3,4

Alors que jusqu'en 1970 les transports effectués sous pavillon français suivaient la progression des échanges mondiaux, en 1971 on observe une régression de notre pavillon consécutive en grande partie aux conflits sociaux qui ont perturbé l'activité normale de certains navires ou ports français.

Pour 1972 les données sont en cours de recensement.

b) *Evolution de la part du pavillon français dans le commerce international de la France.*

Le taux de couverture apparent, c'est-à-dire le rapport des produits transportés sous le papillon français dans les ports métropolitains au total des marchandises empruntant ces ports évolue comme suit :

	1967	1968	1969	1970	1971
Produits pétroliers	50,1	44,1	44,4	43,9	32,3
Céréales	21,2	18,4	12	15,7	13
Pondéreux	35,1	26,3	20,2	16,1	16,3
Charbons	30,9	78,9	61,3	44,7	44,7
Divers	34,3	35	31,9	35,1	29,2
Totaux	46,3	40,9	31,9	38,7	30,2

La lecture de ce tableau indique une sensible dégradation des performances du pavillon français que l'on peut résumer comme suit.

Baisse du taux apparent en pourcentage de l'année 1971 par rapport à l'année 1967.

PRODUITS pétroliers	CÉRÉALES	PONDÉREUX	CHARBONS	DIVERS	TOTAL
— 35,6	— 38,7	— 53,6	— 50,7	— 14,9	— 34,8

Evolution du taux nominal: c'est-à-dire du rapport du tonnage total transporté par le pavillon français au commerce extérieur maritime de la France. Ce rapport, qui tient compte des échanges entre pays tiers effectués sous pavillon français, permet de mieux mesurer les capacités de la flotte.

	1967	1968	1969	1970	1971
Produits pétroliers	81,8	73,3	72,2	75,8	62,2
Céréales	51,5	38,8	27,6	39,4	36,9
Pondéreux	48	56,4	50,6	28,4	27,1
Charbons	106,8	100	90,9	52,8	52,1
Diverses	47,4	50,5	47	47,7	42,5
Totaux	71,7	67,1	64,6	63,8	54,4

Baisse en pourcentage du taux nominal de l'année 1971 par rapport à l'année 1967

PRODUITS pétroliers	CÉRÉALES	PONDÉREUX	CHARBONS	DIVERSES	TOTAL
— 23,6	— 28,4	— 43,6	— 51,3	— 10,6	— 24,2

On observe là encore une baisse sensible que la forte augmentation de la flotte de commerce (+ 51 % de port en lourd du 1^{er} janvier 1968 au 1^{er} janvier 1972) ne parvient pas à compenser.

5° EVOLUTION DE LA BALANCE DES FRETS ET PASSAGES

De 1969 à 1971, le déficit de la balance des frets a évolué comme suit :

ANNÉES	MILLIONS DE FRANCS
1969	1.218
1970	1.407
1971	2.423

Le déficit de la balance, après s'être stabilisé en 1967 et 1968, s'est détérioré à partir de 1969. L'aggravation particulièrement importante observée en 1971 provient essentiellement des dépenses de transport nécessitées par l'acheminement des hydrocarbures. C'est ainsi que le déficit imputable aux hydrocarbures augmente de 750 millions, l'accroissement des trafics tiers sous pavillon français n'ayant que partiellement couvert l'augmentation des dépenses de fret payé aux navires étrangers pour les importations. Cette augmentation est due en partie à l'allongement de la distance moyenne des transports (+ 39 % en tonnes/milles). Les résultats de 1972 ne sont pas encore connus. D'après les publications de la balance des paiements (ligne « transports maritimes ») le déficit 1972 devrait être compris entre les niveaux de 1970 et 1971.

6° BILAN DU PLAN DE RELANCE

A la date du 18 octobre 1973, à laquelle le troisième barème a été suspendu du fait d'une affectation quasi totale des crédits, la situation des commandes fermes dans les secteurs justiciables du plan de relance était la suivante :

Volume des investissements.

	PRÉVISIONS VI ^e Plan	DÉJA PRIMÉS (report du Plan Morin)	COMMANDES fermes enregistrées (Plan de relance)	DIFFÉRENCE avec les prévisions
<i>Cargos :</i>				
V. (Millions de F)	2.788	149	2.303	— 336
T. (Milliers de Tjb).....	713	62	527	— 124
<i>Vracquiers :</i>				
V. (Millions de F)	1.355	»	1.493	+ 138
T. (Milliers de Tjb)	801	»	940	+ 139
<i>Caboteurs-Pétroliers :</i>				
V. (Millions de F)	85	»	60	— 25
T. (Milliers de Tjb)	31	»	19	— 12
<i>Total :</i>				
V. (Millions de F)	4.228	149	3.856	— 223 (soit 5 %)
T. (Milliers de Tjb)	1.545	62	1.486	+ 3

Ainsi les objectifs du plan de relance sont atteints à 95 % en investissement et à plus 100 % en tonnage. Aux chiffres présentés dans le tableau, il faut d'ailleurs ajouter les commandes en cours de négociation de quelques cargos et transporteurs de vrac qui devaient intervenir prochainement. Aussi peut-on envisager dès maintenant que les objectifs du plan de relance seront intégralement atteints en navires livrés au 31 décembre 1975.

II. — Jugement critique.

L'an dernier, nous reconnaissons qu'en toute objectivité la place occupée par nos transports maritimes dans le contexte international était loin d'être négligeable et que leur situation ne faisait que s'affirmer par rapport à l'activité internationale. En effet, de 5.789.326 tonneaux de jauge brute (tjb) que comportait notre flotte marchande au 1^{er} janvier 1970, elle est à la veille d'atteindre aujourd'hui les 8 millions tjb, avec une moyenne d'âge de sept ans ! Nous devons souligner que, malgré cette évolution satisfaisante, notre armement n'est pas encore capable de faire face aux besoins du commerce extérieur national. En effet, les taux de couverture restent si médiocres que le déficit de la balance des frets et des passages devrait, pour la deuxième année consécutive, excéder 2 milliards de francs.

Si l'armement français a su ainsi démontrer, malgré les difficultés rencontrées, qu'il est délibérément tourné vers l'expansion, si les efforts de restructuration et de regroupement ont abouti à un renforcement de sa puissance commerciale jusqu'au plan international, il n'en subsiste pas moins qu'il lui faut lutter contre certaines carences qui justifient les détournements de trafics ou expliquent le manque d'intérêt des chargeurs pour la fonction transport.

On est étonné d'apprendre, en effet, que les détournements de trafic par les ports étrangers sont de l'ordre de 13 millions de tonnes. C'est là une situation inquiétante pour nos ports, certes, mais aussi pour l'armement français dans la mesure où les marchandises nationales qui transitent par les ports étrangers ne peuvent être reprises par les navires battant pavillon français.

Une des causes de cet état de choses découle des conditions dans lesquelles s'effectuent les transports terrestres entre les ports et leur hinterland. Votre Commission des Affaires économiques, dans un rapport d'information fait à la suite d'une mission dans les ports d'Anvers, Amsterdam et Rotterdam

en 1968, avait déjà cru devoir souligner l'importance des relations des ports avec leur hinterland. Or, c'est à l'Etat qu'il appartient de créer dans ce domaine une véritable politique de coordination.

Il est désagréable aussi de constater la désaffection de certains chargeurs pour le transport maritime sous pavillon français. On constate, en effet, que nos navires prennent à peine plus d'une tonne sur trois des marchandises françaises qui empruntent la voie maritime et sont chargées ou déchargées dans nos ports. Quelles que soient les raisons du comportement des exportateurs et importateurs à l'égard du transport maritime, une telle attitude est regrettable pour l'économie du pays car le transport sous pavillon national est générateur de rentrées ou d'économies de devises.

Ces critiques, que la profession a cru devoir formuler au Secrétariat général de la Marine marchande, ne doivent-elles pas inciter le Gouvernement à se pencher sur cet aspect du problème car il ne doit rien négliger pour la mise en œuvre d'une véritable politique maritime. Celle-ci a pris naissance avec le Plan Morin dont le succès, quoique limité, fut indéniable. Elle devait se poursuivre avec le plan de relance qui fut établi en 1968, mais dont les effets ne se firent sentir qu'en 1971. Ayant une vocation plus large que le précédent, ce plan créait néanmoins des inégalités entre les navires, excluant les navires à passagers, les transporteurs de gaz et les pétroliers au long cours. Malgré les arrêts dans le fonctionnement des mécanismes du plan de relance, qui résultèrent de suspensions répétées du barème des primes, on doit reconnaître que l'effort des Pouvoirs publics dans ce cadre a été incontestable.

Qu'en est-il aujourd'hui de cet effort, tel que nous pouvons l'apprécier à travers les chapitres du budget qui concerne la Marine de commerce?

Examinons tout d'abord le chapitre 45-03 qui prévoit le remboursement partiel des charges découlant de l'application de l'article 79 du Code du travail maritime, par le jeu d'allocations compensatrices en faveur de l'armement naval. Fixées en 1966 à 16.000.000, ces allocations représentaient 67 % des charges de l'armement... Subissant chaque année des amputations, elles étaient l'an dernier de 15.300.000, ne couvrant plus que 50 % des charges. Pour 1974, malgré une augmentation de 1.300.000, le montant prévu sera encore insuffisant.

Le second chapitre qui nous intéresse est le chapitre 63-01. Il concerne le plan de relance de l'armement maritime; 80.000.000 y sont inscrits au titre des autorisations de programme. Avec les 240.000.000 précédemment votés, nous constatons que le plan s'exécute financièrement selon les prévisions; la dotation pour 1974 correspond exactement au cinquième des crédits prévus pour les cinq années que recouvre le VI^e Plan.

Quant aux crédits de paiement, qui étaient de 69.000.000 en 1973, ils sont en augmentation de 21.000.000 cette année. Insuffisants l'an dernier, permettront-ils de combler le retard dans les paiements? Rappelons que ceux-ci s'effectuent en deux fractions, la première à la livraison du navire, la seconde un an plus tard.

Il est un autre problème qui ne saurait être négligé pour justifier la politique d'aide à l'armement naval: les bonifications d'intérêt. Elles constituent indiscutablement des éléments du plan de relance. Elles ont été instituées pour ramener le coût du crédit consenti à l'armement à un taux fixe de 4,50 %, le surplus devant être supporté par le Trésor. Or, le Gouvernement a cru devoir porter ce taux à 6,50 % en 1969. Aujourd'hui, il serait fixé à 7,25 %. Cette mesure n'est-elle pas de nature à ralentir les objectifs du VI^e Plan? Nous le craignons pour notre part.

Or, la politique du renouveau maritime doit être poursuivie sans relâche. Pourquoi attendre de jeter les bases du VII^e Plan pour fixer de nouveaux objectifs? C'est aujourd'hui que la politique maritime française de demain doit être définie.

D'une part, la nécessité d'alléger les charges financières des entreprises et d'aligner le régime français sur celui des principaux concurrents doit conduire à améliorer le dispositif actuel des bonifications d'intérêt. D'autre part, le plan de relance, dont on voit poindre la fin, devra être prolongé pour la durée du VII^e Plan et devra s'appliquer à toutes les catégories de navires, pour rendre supportable à l'armement maritime le poids de l'investissement, tout en constituant une incitation à cet investissement.

L'avenir de notre pays dépend pour une grosse part des décisions qui seront prises en ce domaine.

A côté des principes généraux qui doivent inspirer notre politique du commerce maritime, des problèmes plus particuliers se posent également :

a) La situation de nos deux compagnies d'intérêt général : la Compagnie générale Transatlantique et les Messageries maritimes. Le Gouvernement envisage-t-il de les regrouper dans un seul holding? Dans quelles conditions?

b) La situation du cabotage négligée depuis de nombreuses années, au point que les trafics entre les ports secondaires ne sont effectués que par les compagnies hollandaises ou allemandes?

Sur ces deux points, nous aimerions obtenir quelques éclaircissements et quelques précisions.

LA CONSTRUCTION NAVALE

I. — Situation.

1^o CARNET DE COMMANDES

Au 1^{er} juin 1972 la France occupait le quatrième rang mondial en matière de construction navale. Mais d'après les dernières statistiques du Lloyds du 1^{er} juillet 1973 elle ne serait plus qu'à la sixième place mondiale, dépassée par l'Allemagne fédérale dès le début de l'année et maintenant par le Royaume-Uni.

La variété des types de navires qui était une des caractéristiques de la production des chantiers français s'est atténuée et maintenant près des trois quarts du carnet de commandes sont composés par des pétroliers. Une spécialisation excessive peut représenter un danger car sur ce marché instable la concurrence est particulièrement rude.

Au cours de l'année 1973, la part des commandes destinées à l'exportation est passée d'un peu moins de la moitié à près des deux tiers.

D'après les dernières statistiques publiées par le Lloyd's Register, le classement par pays s'établirait comme suit au 1^{er} juillet 1973.

1. Japon	46.091.817 tjb
2. Suède	9.262.047 »
3. Royaume-Uni	6.891.101 »
4. Allemagne fédérale	6.736.405 »
5. Espagne	5.446.624 »
6. France	4.531.295 »

**Carnet de commandes des chantiers français de construction navale
au 1^{er} juillet 1973.**

CATÉGORIES DE NAVIRES	ARMEMENT FRANÇAIS		ARMEMENT ÉTRANGER		TOTAL du carnet de commandes	
	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb
Pétroliers	10	1.570.450	15	1.966.750	25	3.537.200
Minéraliers	»	»	1	86.300	1	86.300
Cargos	12	111.780	11	104.400	23	216.180
(dont : polythermes)	(2)	(18.320)	(3)	(43.300)	(5)	(56.200)
(dont : porte-conteneurs)	»	»	(2)	(37.880)	(2)	(37.880)
Transports de gaz	2	103.600	17	873.200	19	976.800
Car-ferries	2	22.200	5	41.100	7	67.300
Pêche	39	16.908	9	4.200	48	21.108
Remorqueurs et divers	13	24.148	7	10.920	20	35.068
Navires de guerre	1	»	16	»	17	»
Totaux	79	1.849.036	81	3.090.870	160	4.939.956

**2^o PRINCIPAUX TRAVAUX DE MODERNISATION OU D'AGRANDISSEMENT
PRÉVUS OU EN COURS DANS LES CHANTIERS FRANÇAIS**

Parmi les travaux les plus notables actuellement en cours de réalisation, il convient de citer en premier lieu l'important programme d'investissements, de l'ordre de 50 millions de francs, entrepris aux chantiers de l'Atlantique. Il consiste en la construction d'une darse, destinée dans un premier temps à l'armement des méthaniers et des grands pétroliers (540.000 tonnes et plus). Le programme prévoit également la construction de quelques ateliers complémentaires (ateliers de préfabrication par exemple) nécessaires à une meilleure utilisation de la forme de construction actuelle et indispensables à la réalisation des pétroliers géants.

Ces divers investissements, d'une grande rentabilité, situeront les chantiers de l'Atlantique au tout premier rang, c'est-à-dire parmi les chantiers mondiaux les plus modernes, tels que les chantiers japonais ou suédois.

De leur côté, les chantiers de La Ciotat entreprennent de réaliser l'allongement d'un de leurs quais d'armement et du quai de déchargement des tôles. Le coût de l'investissement est d'environ 18 millions de francs. Il est rendu indispensable par l'augmentation très rapide de la taille des navires, en particulier des pétroliers.

France-Dunkerque a poursuivi, en 1972 et 1973, le programme quinquennal d'investissement commencé en 1969, dont le but est l'amélioration de la productivité du chantier, sans accroissement de la capacité. Les travaux actuels portent sur l'amélioration de l'équipement de divers ateliers, la modernisation des moyens de transports et la poursuite de la construction d'un nouveau parc à tôles et profilés.

Les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée (C.N.I.M.) pour leur part poursuivent actuellement l'étude d'un projet de construction de quais pour l'armement de méthaniers. Aucune décision définitive n'est encore prise sur ce projet, qui peut poser des problèmes de financement et dont la compatibilité avec le schéma général de développement de la grande construction navale en France doit être examinée avec soin.

3° SITUATION DES PETITS ET MOYENS CHANTIERS

L'activité des petits et moyens chantiers au cours de l'année 1972 a été caractérisée par une stagnation qui est illustrée par l'évolution du montant des livraisons et du chiffre d'affaires.

En 1971, les chantiers avaient livré 32 navires pour 8.160 tonneaux de jauge brute. En 1972, les livraisons ont porté sur 37 navires totalisant 7.685 tonneaux de jauge brute.

Pendant la même période, le chiffre d'affaires construction navale aidée est passé de 86,6 millions de francs en 1971 à 77,6 millions de francs en 1972.

Cette situation résulte à la fois de la faiblesse des investissements et des difficultés rencontrées par les chantiers pour obtenir en 1971 et au cours du premier semestre 1972 des commandes en nombre suffisant. Elle s'explique également par des troubles conjoncturels rencontrés par deux chantiers, notamment le chantier La Perrière à Lorient qui a connu en 1972 une crise sociale grave qui s'est répercutée sur le volume de sa production.

Cette appréciation doit être corrigée par la considération du volume de production de navires militaires de petit et moyen tonnage destinés à des marines étrangères qui s'est situé à un niveau satisfaisant et qui n'est pas pris en compte dans les chiffres ci-dessus.

Pendant les six premiers mois de l'année 1973, l'activité évaluée à partir du nombre d'opérations (mises sur cale, lancements, livraisons) a été du même ordre que lors de la même période de l'année précédente, en dépit

d'un afflux de commandes en faveur de certains chantiers au cours du deuxième semestre 1972.

Les deux principaux chantiers spécialisés dans la construction de navires de pêche (Saint-Malo et les chantiers de la Manche à Dieppe) ont vu se gonfler leur plan de charge de manière exceptionnelle à la suite de la commande de 34 chalutiers et thoniers. L'accélération du plan de renouvellement de la grande pêche et de la pêche industrielle (chalutiers), consécutif aux décisions d'incitation prises en ce sens par les Pouvoirs publics et exécutés en partie avec l'aide du F.E.O.G.A., ainsi que la politique dynamique d'investissement entreprise par les armateurs français au thon, sont à l'origine de ce mouvement dont ont continué à bénéficier très largement les constructeurs étrangers. En effet, le rythme des commandes de navires de pêche en Espagne et en Pologne ne s'est pas ralenti pendant la période récente.

D'autres chantiers spécialisés dans la construction de petites unités de services, telles que les remorqueurs, sont soumis à une demande irrégulière et ne réussissent pas à garnir leur plan de charge de manière satisfaisante.

Un préalable à une réorganisation de ce secteur a été franchi par le dépôt, en février 1972, d'un mémorandum par lequel la profession proposait une certaine standardisation de la production et envisageait l'élaboration de programmes de production pluriannuels dans le domaine des navires de pêche.

Ces propositions ont été suivies par la constitution récente d'un groupement d'intérêt économique regroupant quatre petits chantiers dont l'objet essentiel consiste en la recherche d'une rationalisation des méthodes de fabrication et en la mise en commun d'un appareil de prospection commerciale.

Dès à présent, des plans types ont été mis au point et certains chantiers négocient des commandes sur la base de plans élaborés par d'autres chantiers.

Parallèlement, un groupe de travail est actuellement mis en place par les Pouvoirs publics, en concertation avec la profession. Il aura pour mission d'évaluer les perspectives d'avenir des petits chantiers et de préciser l'incidence respective, sur leur situation, du niveau et du type d'aides que pourrait accorder l'Etat et des stratégies commerciales ou industrielles adoptées par les petits chantiers eux-mêmes.

II. — Jugement critique.

La construction navale, il est bon de le souligner une fois encore, est une industrie essentielle à l'indépendance économique du pays, dont l'approvisionnement en ressources alimentaires, industrielles, énergétiques, dépend, pour la plus grosse part, des transports maritimes. Son avenir est donc intimement lié à l'expansion de l'économie mondiale.

Aussi a-t-elle bénéficié depuis longtemps de la sollicitude de l'Etat, les conditions économiques dans lesquelles elle est placée, notamment l'absence de toute protection géographique, économique ou douanière, comme de tout marché réservé, l'empêchant de subsister sans une aide des Pouvoirs publics.

Cette aide, que les autres pays savent dispenser largement à leurs constructeurs, représente, cette année, dans notre budget un montant de 755.000.000 F en crédits de paiement, soit une augmentation de 133.000.000 F par rapport au budget pour 1973. Par contre, les autorisations de programme sont en régression, passant de 706.500.000 F à 700.221.000 F. Elles se répartissent comme suit :

- 465.121.000 F affectés à la révision des tranches 1971-1972-1973;
- 215.000.000 F pour la construction des grands navires (tranche 1974);
- 20.000.000 F destinés aux petits et moyens chantiers pour la construction de navires de faible tonnage.

On ne peut que s'étonner, en prenant connaissance de ces chiffres, du peu d'intérêt que porte le Gouvernement aux petits chantiers. Certes, le crédit qui leur est affecté est, cette année, en hausse de 2.000.000 F par rapport au budget pour 1973. Mais ces 20.000.000 F d'autorisations de programme ne pèseront pas lourd dans la conjoncture actuelle car ils concernent aussi les moyens chantiers.

Ces derniers, tels que les ateliers et chantiers du Havre, regroupés avec les chantiers de La Rochelle-Pallice, ne manqueront pas d'en prélever une grosse part, leur poids spécifique représentant 40 % des petits et moyens chantiers. Que restera-t-il des crédits disponibles pour les petits chantiers spécialisés dans la construction de nos bateaux de pêche et qui, dans la plupart des cas, se voient refuser le bénéfice de la garantie des prix?

Devons-nous rappeler que si l'aide à la construction navale revêt deux formes, l'aide spécifique et l'assurance contre le risque économique, les crédits inscrits sous cette rubrique les comprennent l'un et l'autre.

Or, l'aide spécifique ne cesse de diminuer. Fixée à 10 % du prix de vente du navire en 1968, elle a été progressivement ramenée à 1,5 % puis 0,75 % et enfin 0,50 %. Corrélativement, le montant de l'assurance contre le risque économique s'est sensiblement accru, en raison des circonstances économiques dues aux mouvements ascendants des prix des matières premières et des salaires.

L'inflation galopante des coûts de production que nous subissons en ce moment n'est-elle pas de nature à réduire à néant l'aide spécifique, les crédits d'aide étant à peine suffisants pour faire face aux engagements pris en vertu du système de la garantie de prix.

Il faut reconnaître à ce système un rôle régulateur dont tous les chantiers ont le plus grand besoin pour assurer leur existence. Malheureusement, le décalage qui existe entre les dates de paiement des indemnités et celles de la réalisation effective des dépenses de construction entraîne de lourdes charges pour la trésorerie des entreprises.

Malgré cette dernière réserve, il faut noter que si le carnet de commandes des chantiers français s'était sensiblement réduit au cours de l'année 1972, plaçant notre pays du troisième rang au cinquième dans le classement mondial, une amélioration particulièrement sensible s'est manifestée au début de la présente année. Au 1^{er} avril, les commandes enregistrées portaient sur 117 navires, dont 53 pour des armements étrangers, la plus grosse part allant aux grands navires :

- 19 pétroliers, dont les ports en lourd s'échelonnent de 220.000 à 540.000 tonnes;
- 23 transporteurs de gaz, parmi lesquels 17 méthaniers de 35.000 à 125.000 mètres cubes.

La tendance à la reprise semble d'ailleurs se poursuivre, puisque deux nouveaux pétroliers de 420.000 tonnes viennent d'être commandés aux chantiers de l'Atlantique par un armement grec. On peut donc estimer que, dans l'ensemble, le plan de charge des chantiers français est satisfaisant, le plein emploi des capacités de production étant assuré jusqu'en 1975, voire 1976 et 1977, selon les établissements. Toutefois, notre rang ne s'est pas amélioré pour autant, puisque nous nous trouvons aujourd'hui à la

sixième place, derrière le Japon, la Suède, le Royaume-Uni, l'Allemagne fédérale et l'Espagne.

Ce recul, sans nous inquiéter outre mesure, doit nous faire prendre conscience de la rigueur de la concurrence étrangère et de la lutte âpre que peuvent se livrer les divers pays pour maintenir à un haut niveau leur industrie de la construction navale.

C'est ainsi que le Japon, principal concurrent de tous les pays maritimes, est à la veille de franchir le seuil des 50 % de la production mondiale. En revanche, la part de la production des chantiers de la C.E.E. n'a cessé de se détériorer, puisqu'elle n'est plus que de 23 %, après avoir atteint 40 % il y a dix ans. On peut se demander si le projet de directive de la Commission des Communautés européennes présentant un plan de limitation à l'aide aux chantiers et remplaçant celle-ci en 1976 par des aides aux investissements, sera de nature à renforcer la compétitivité des chantiers européens face à la concurrence japonaise.

Toutefois, il n'est pas sans intérêt de souligner l'intérêt que la commission semble vouloir prendre à l'égard des petits et moyens chantiers, proposant que soit dressé rapidement un inventaire de ce secteur, afin de définir la nature et les priorités des actions à entreprendre. C'est là le seul moyen, sans nul doute, de mettre ces chantiers en mesure d'ajuster leur production à l'évolution du marché et de leur permettre d'accroître leurs débouchés.

En attendant la réalisation de ces objectifs, il appartient au Gouvernement de ne rien négliger pour lever l'hypothèque qui pèse sur l'existence même des petits chantiers. Ceux-ci pourront-ils supporter longtemps la concurrence de la Pologne et de l'Espagne ou sont-ils appelés à disparaître comme ont disparu les armements au cabotage, faute d'obtenir de l'Etat les concours qui devaient assurer leur survie?

C'est pourquoi votre Commission des Affaires économiques a invité son Rapporteur à poser au Ministre de la Marine marchande deux questions :

- quel sera le montant de l'aide spécifique réservée aux petits chantiers, la répartition des autorisations de programme n'ayant prévu aucune ventilation entre les crédits affectés aux petits chantiers et ceux destinés aux moyens chantiers?
- dans quelles conditions le système de la garantie de prix pourra-t-il être appliqué aux petits chantiers, quatre d'entre eux venant de créer un groupement d'intérêt économique ouvrant la voie d'une coopération indispensable, suivant le vœu même du Gouvernement?

Elle attache une certaine importance aux réponses qui seront apportées. Elle considère en effet que, si l'activité de ces chantiers est orientée simultanément sur les plans international, national, régional et local, ils représentent localement un élément très important du point de vue industriel et social, dans les régions du littoral qui sont peu industrialisées.

LES PÊCHES MARITIMES

I. — Situation.

1^o ÉVOLUTION DES RÉSULTATS DE LA PÊCHE

a) *Evolution globale de 1971 à 1972.*

Tonnage. — L'ensemble de la production des pêches maritimes est en nette progression en 1972 par rapport à 1971 : 627.688 tonnes en 1971, 671.561 tonnes en 1972 soit une variation de + 7 %; cette augmentation n'est pas due à la pêche mais à la conchyliculture (d'une part les coquillages y compris les moules + 14,3 %, d'autre part les huîtres + 101,3 %), la pêche étant restée stationnaire dans son ensemble.

Valeur et prix moyen. — La valeur globale des produits débarqués qui représente le chiffre d'affaires de l'industrie des pêches maritimes a augmenté plus vite que le tonnage : 1.613 millions de francs en 1971, 1.920 millions de francs en 1972, soit une variation de + 18,6 %. Les prix moyens unitaires au kilo ont augmenté de façon variable (jusqu'à + 17 % pour certaines espèces).

Le détail de cette évolution s'analyse comme suit :

Poissons frais.

L'ensemble de la production de poissons frais reste stationnaire avec une légère augmentation de + 0,1 %. Une augmentation de + 3,9 % de la production de poissons plats est compensée par une baisse analogue en tonnage sur les poissons anadromes (anguilles).

Poissons salés.

La diminution de la production de morue salée constatée depuis plusieurs années s'est encore accélérée en 1972 (près de 50 % par rapport à 1971). Cette situation amène les armateurs à vendre leurs navires saleurs purs; on peut estimer que cette flotte va disparaître rapidement. Les autres poissons salés (lieu noir), bien qu'en forte augmentation, ne pourront compenser la perte de morue salée.

Poissons congelés et surgelés.

La production globale de poissons congelés et surgelés est en forte augmentation + 24 %, particulièrement pour le thon tropical dont la production augmente de 62 %, augmentation due à la mise en service de puissants thoniers senneurs congélateurs. En revanche, la production de sardines congelées est en forte diminution — 59 % en raison des difficultés provoquées par les interdictions de pêche dans les eaux marocaines.

La valeur globale des poissons congelés et surgelés comme pour l'ensemble des poissons a augmenté plus vite que le tonnage + 42 %.

Crustacés.

La production de crustacés reste stable en tonnage tandis que la valeur a augmenté de 12 %.

Coquillages.

On constate une augmentation du tonnage des coquillages, particulièrement en ce qui concerne les moules.

Huîtres.

En 1970 et 1971, la production d'huîtres s'était effondrée à la suite d'une grave épidémie. En 1972, le redressement est spectaculaire, la production a dépassé son niveau antérieur. Ce résultat est dû à l'élevage des huîtres japonaises Gigas dont la croissance est très rapide.

Autres produits de la mer.

Pas d'observations particulières sur les autres produits de la mer à l'exception des encornets et seiches dont la production est en forte diminution.

b) Evolution durant le premier semestre 1973.

En ce qui concerne l'évolution au cours du premier semestre 1973 par rapport au premier semestre 1972, on constate une augmentation sensible du tonnage de poissons frais, 200.092 tonnes en 1973 contre 188.323 tonnes en 1972, soit + 6,2 %; cette augmentation est encore plus importante pour la valeur globale 492.072 millions de francs au cours des six premiers mois de 1973 contre 428.792 millions pour la même période de 1972, soit de + 14,8 %.

Il n'est pas possible de faire de comparaison pour le poisson congelé et surgelé, cette production n'était parfaitement connue qu'en fin d'année, mais il semble que la tendance soit la même que pour le poisson frais.

En ce qui concerne l'évolution de la production de 1971 à 1972, on constate que le tonnage débarqué n'a pratiquement pas changé.

Le maintien de la production n'a pu cependant être obtenu que par l'augmentation de la puissance de l'outil de production : navires plus rapides et plus performants.

La valeur des produits au débarquement a augmenté régulièrement; cette augmentation est restée raisonnable pour l'ensemble du poisson frais : elle a été de 4,9 %. Ce taux a été d'ailleurs inférieur à l'augmentation moyenne du coût de la vie.

Pour le premier trimestre 1973, l'augmentation du tonnage de poisson frais débarqué par rapport à la même période de 1972 a été de 6,2 %; l'augmentation des prix a été par contre un peu plus importante; elle atteint près de 9 %.

2° BALANCE DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRODUITS DE LA MER

Le commerce extérieur des produits de la mer (farines incluses) se caractérise à la fois par l'importance qu'il représente en valeur absolue (importations : 1.429 millions de francs en 1972 contre 1.122 millions de francs en 1971, exportations : 339 millions de francs contre 202 millions de francs en 1971) et également par la disparité existant entre les importations et les exportations. Le taux de couverture en valeur des importations par les exportations est en 1972 de 24 % contre 18 % en 1971. Ce dernier élément, augmentation du taux de couverture, est un élément favorable, il fait apparaître une tendance nouvelle, c'est-à-dire l'accroissement des exportations qui a été plus rapide que celui des importations.

Il n'en reste pas moins que le déficit de la balance de l'ensemble des produits de la mer reste considérable, d'une part en tonnage : 326.192 tonnes en 1972 contre 261.000 tonnes en 1971, d'autre part en valeur : 1.090 millions de francs en 1972 contre 921 millions de francs en 1971.

Le poste le plus déficitaire est, comme pour les années antérieures, celui des poissons frais qui représente en valeur absolue 395 millions de francs soit 27,5 % du déficit global.

C'est sur ce point que le VI^e Plan a tout particulièrement insisté pour que l'outil de production, c'est-à-dire la flotte de pêche, soit capable de diminuer ce déficit.

II. — Jugement critique.

Nul ne se dissimule aujourd'hui l'importance économique que revêtent les pêches maritimes, qui représentent, toutes activités confondues, un chiffre d'affaires de près de 2 milliards de francs et assurent l'approvisionnement du pays en produits alimentaires de qualité. Prenons garde, en outre, de ne pas oublier que ce secteur fournit du travail à 35.000 marins et permet l'emploi de 100.000 salariés.

Du point de vue économique, il s'agit donc d'une activité importante qui mérite d'autant plus la sollicitude du Gouvernement que en raison de l'insuffisance de notre production, le déficit de notre commerce extérieur des produits de la pêche n'a cessé de se détériorer depuis 1958, pour atteindre en 1972 le chiffre record de 1.021 millions de francs.

C'est pourquoi les objectifs du VI^e Plan tendaient essentiellement à mettre en œuvre toutes mesures utiles pour éviter l'aggravation du déficit de notre balance commerciale. Pour ce faire, la production devait être portée de 605.000 tonnes en 1969 à 775.000 tonnes en 1975. Or, les statistiques publiées par le Comité central des Pêches maritimes fixent le tonnage débarqué en 1972 à 542.400 tonnes, auxquels il y a lieu d'ajouter les 114.000 tonnes de produits conchylicoles. Au total, 656.500 tonnes, qui nous laissent loin des prévisions du Plan.

Il eut fallu certes, pour atteindre l'objectif, respecter le programme de construction navale établi à cette fin. Ce programme prévoyait la mise en chantiers de 148 navires de pêche en cinq ans : 116 chalutiers de pêche industrielle hauturière, 10 navires congélateurs de grande pêche, 20 thoniers océaniques congélateurs, 2 sardiniers clipppers congélateurs, l'ensemble représentant 70.000 tonneaux de jauge brute, venant en remplacement de 60.000 tonneaux périmés, soit un programme de 14.000 tonneaux par an, en ce qui concerne la pêche industrielle. La réalisation de ce programme supposait un investissement global de 800 millions de francs : 220 millions

provenant de l'auto-financement de la profession, dont les capacités d'emprunt pouvaient être chiffrées à 380 millions.

Il était aussi précisé que l'intervention des crédits du F.D.E.S. devait se prolonger pendant la durée du VI^e Plan sur les bases pratiquées pendant la première année de celui-ci, la poursuite d'un tel programme supposant le maintien d'aides nationales suffisamment incitatives pour provoquer l'investissement en professionnels et permettre à ceux-ci de lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers. Le Plan précisait même :

« La réalisation du programme d'ensemble au cours des cinq années du VI^e Plan rend donc particulièrement opportune l'adoption du caractère pluriannuel du plan de financement. »

Où en est-on aujourd'hui de ces belles perspectives?

Le pourcentage de réalisation du programme de reconversion de la flotte se présente de la façon suivante, par rapport aux objectifs du Plan :

Chalutiers	51 sur 116 = 44 %
Thoniers	9 sur 14 = 70 %
Grande pêche	5 sur 10 = 50 %

ce qui se traduit par 48 % en effectifs et par 61,7 % en tonnage.

Pour les chalutiers notamment, le retard apparaît considérable. Il est plus que vraisemblable que, par rapport aux objectifs du Plan, le déficit sera au moins de 21 chalutiers. Il est évident que l'on assiste à un certain essoufflement qui s'explique d'une part par la hausse du coût de la construction navale, d'autre part par les charges particulièrement lourdes qui incombent à cette dernière. Les primes nationales au niveau de 10 % ne peuvent plus avoir de caractère incitatif; elles correspondent en fait à une compensation partielle de l'augmentation du coût de la construction navale. Les crédits inscrits cette année au chapitre 64-00 permettront difficilement d'aller au-delà, d'autant plus qu'une décision récente du Ministère de l'Economie et des Finances entend supprimer le bénéfice des prêts sur le F.D.E.S. Cette mesure provoque chez les armateurs à la pêche industrielle des inquiétudes que ne fait pas disparaître le système de remplacement. Il s'agit, en effet, d'un système de bonification d'intérêt qui doit être mis en place à compter du 1^{er} janvier 1974 et dont les modalités d'application ne paraissent

pas encore définies. Seront-elles comparables à celles retenues pour l'armement au commerce? (1)

En ce qui concerne les aides du F.E.O.G.A. (2), dont l'intervention est subordonnée à un certain nombre de conditions, elles ont provoqué pour les armements bénéficiaires un effet d'entraînement certain. Mais il est regrettable que sur 35 navires prévus au programme 1973, 24 ne se voient attribuer que l'aide nationale de 10 %; 11 bénéficient à la fois de l'aide nationale pour 3,9 % et de l'intervention du F.E.O.G.A. à concurrence de 20 %.

Ces différences, non seulement ne sont pas justifiées, mais paraissent choquantes.

Quant à la pêche artisanale, bien que les renseignements ne soient pas aussi précis que pour la pêche industrielle, on peut considérer que 170 navires de moins de 50 tonneaux de jauge brute ont été construits en 1971, ce qui conduit à évaluer aux alentours de 3.500 tonneaux de jauge brute le volume annuel de la construction dans ce secteur artisanal.

On est donc bien au-dessous des prévisions du VI^e Plan, qui envisageait avec optimisme 10.000 tonneaux de jauge brute par an. Les crédits inscrits cette année au chapitre 64-00 permettront-ils d'améliorer le rythme de renouvellement de la flotte artisanale d'un montant de 29.180.000 F au titre des autorisations de programme? 5.680.000 F sont destinés à ce secteur; en outre, 45 millions sont inscrits au F.D.E.S. pour le financement de réalisations prioritaires de la pêche artisanale et de la conchyliculture, les autres opérations étant financées grâce au concours du Crédit maritime mutuel.

Ces diverses sources de financement permettront-elles un développement suffisant des opérations des sociétés interprofessionnelles artisanales pour 1974? On peut craindre qu'il n'en soit rien car il faut tenir compte de l'augmentation du taux d'intérêt des prêts du Crédit maritime mutuel. Pourtant il est essentiel que l'armement artisanal se développe pour deux raisons : d'une part les apports de pêche artisanale représentent un élément précieux sur le marché, d'autre part son expansion intéresse au premier chef

(1) Un chalutier de 56 mètres coûte environ 10 millions. Les prêts du F.D.E.S. portent sur le quart de ce prix, soit 2,5 millions. Le taux d'intérêt du F.D.E.S. était autrefois de 3,5 %; il est aujourd'hui, compte tenu des bonifications, de 8,5 %. La différence de taux entre ce qui existait et ce qui va exister maintenant sera donc de 5 %. Sur 2,5 millions, cette augmentation de 5 % provoquera donc pour l'armateur un coût supplémentaire de 125.000 F par an. Il serait nécessaire, si l'on ne voulait pas que l'armateur ait une charge supplémentaire, que les prêts bonifiés ne portent pas seulement sur les 25 % qui sont aidés par le F.D.E.S. mais sur 40 à 50 % du prix du bateau.

(2) Fonds européen d'orientation et de garantie agricole.

un nombre important de marins sur la situation desquels il est indispensable de se pencher.

En conclusion, qu'il s'agisse de la pêche industrielle ou qu'il s'agisse de la pêche artisanale, il est indispensable que l'armateur, avant de s'engager dans un investissement extrêmement lourd qui ne sera productif que longtemps après la commande, connaisse de façon précise le montant de l'aide sur laquelle il pourra compter. La modernisation de notre flotte de pêche implique donc un programme d'ensemble qui exige impérativement un cadre pluriannuel.

On s'étonne que sur ce point précis les directives du VI^e Plan ne soient pas suivies. Un Plan, par sa nature, constitue un ensemble de prévisions étendues sur plusieurs années. Comment peut-on envisager un programme de constructions, sans prévoir les moyens financiers de le réaliser?

D'autres questions ont retenu également l'attention de notre commission en ce domaine particulier des pêches : elle s'est étonnée de la situation des navires de 26 mètres, eu égard aux aides auxquelles ils pourraient prétendre. Dans quelle catégorie doit-on les placer? Trop petits pour appartenir à la pêche industrielle, trop grands pour être classés dans l'armement artisanal, ils ne bénéficient ni des avantages de l'un ni de ceux de l'autre. Or, en raison de leur dimension moyenne, ils intéressent particulièrement certains armements français et étrangers.

Enfin, votre Commission des Affaires économiques n'a pas été sans ressentir les vives inquiétudes qui se manifestent chez les armateurs à la pêche, consécutives à l'augmentation des produits pétroliers. En moins d'un an, le prix du carburant a subi une augmentation de 120 %, alors que le prix du poisson n'a progressé que de 5,8 %. L'accroissement du poste combustible, dans une telle proportion, ne pouvant être compensé par une augmentation du prix du poisson soumis à la loi des enchères, entraînera un déséquilibre d'exploitation qui ne permettra plus aux armements de trouver une rentabilité suffisante. En ce qui concerne la pêche artisanale et l'armement à la part, à ces difficultés s'ajoutera une diminution du salaire des marins puisque les frais de combustible sont déduits de la vente brute et viennent ainsi amputer la part revenant à l'équipage.

Un tel état de choses, s'il n'y est pas porté remède, conduira au désarmement des navires et à la suppression d'une multitude d'emplois.

LE RÉGIME SOCIAL DES MARINS

I. — Situation financière de l'E.N.I.M.

Le budget primitif de l'Etablissement national des invalides de la Marine pour 1973 a été fixé, au titre de la section de fonctionnement, à 1.106,7 millions de francs, en recettes et en dépenses.

Il est présenté en équilibre, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une avance du Trésor. Les ressources de l'Etablissement sont constituées du produit des cotisations des armateurs et des marins (381,8 millions de francs), d'une participation de la Caisse nationale d'assurance maladie aux dépenses de prestations en nature de l'assurance-maladie, maternité, invalidité (soins), servies aux marins salariés (art. 73 de la loi de finances pour 1972) (83 millions de francs) et d'une subvention de l'Etat (610,98 millions de francs).

Par rapport à 1972, le budget de l'E.N.I.M. pour 1973 est en augmentation de 14 %.

En 1974, il est prévu que la subvention de l'Etat atteindra 656,97 millions de francs, la progression de 45,9 millions de francs par rapport à 1973 étant calculée sur une évolution moyenne de 10,2 % des salaires forfaitaires.

La contribution de la C.N.A.M. a été primitivement évaluée comme devant être de 89,2 millions de francs, chiffre révisable suivant les résultats comptables de l'année.

Par ailleurs, il est prévu que l'E.N.I.M. reçoive de la Caisse des dépôts et consignations une compensation de 19 millions de francs destinée à tenir compte de son déséquilibre démographique, en application des dispositions d'ordre général proposées par le Gouvernement (art. 11 du projet de loi de finances pour 1974).

II. — Jugement critique.

Il ne saurait être contesté — c'est une évidence criante — que le taux des pensions des plus basses catégories exige des améliorations importantes.

Il est également indispensable que soit prévue, dans le décompte des dix années nécessaires à l'obtention d'un surclassement catégoriel, la prise en compte des années passées par un marin dans un emploi relevant d'une catégorie supérieure.

Mais s'il est une situation qui, à juste titre, a été qualifiée de scandaleuse, c'est celle faite aux veuves de marins victimes d'accidents professionnels. C'est une question que le Sénat connaît bien : en effet, en 1958, il fut saisi d'un amendement à la loi de finances, tendant à modifier les dispositions du décret-loi du 17 juin 1938, fixant les conditions d'attribution de la pension de veuve de marin victime d'un accident professionnel. Cet amendement obéissait au souci d'harmoniser la législation sur la Caisse générale de prévoyance avec les nouvelles dispositions de la loi du 22 septembre 1948, laquelle fixait les nouvelles conditions d'octroi de la pension de retraite : 55 ans d'âge, 37,5 annuités.

Le Gouvernement invoqua l'article 37 de la Constitution, la matière ayant un caractère réglementaire et l'amendement fut déclaré irrecevable. Ce n'est qu'en 1964 que le Gouvernement prit lui-même l'initiative d'une révision de l'article 19 du décret de 1938 — les veuves de marins voyant leur régime aligné sur le régime général. Ce dernier ayant été modifié, les nouvelles dispositions eussent dû s'appliquer automatiquement aux veuves de marins. Le projet de décret est prêt, les crédits sont inscrits au budget de l'Etablissement des invalides depuis deux ans.

On ne peut donc que s'étonner du retard à régler une affaire qui ne souffre aucune difficulté.

Il est encore une question irritante : celle des marins pensionnés avant le décret du 7 octobre 1968, qui se voient refuser le bénéfice du surclassement catégoriel après dix ans de fonctions dans la même catégorie, en raison du principe de la non rétroactivité. Un tel principe, tout valable qu'il soit, ne saurait imposer une iniquité aussi criante !

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des crédits du Ministère des Transports concernant la Marine marchande et les Pêches maritimes.