

N° 258

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 3 avril 1979.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une **commission de contrôle parlementaire** chargée de vérifier les conditions dans lesquelles les services **publics** ont alloué des **fonds publics** pour aider le secteur de la **construction** et de la **réparation navales**,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Guy DURBEC, Maurice JANETTI, Edouard SOLDANI, Antoine ANDRIEUX, Mlle Irma RAPUZZI, MM. Félix CICCOLINI, Tony LARUE, Jacques BIALSKI et les membres du groupe socialiste (1) et apparentés (2),

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Affaires économique et du Plan.)

1) *Ce groupe est composé de :* MM. Charles Alliès, Antoine Andrieux, André Barroux, Gilbert Belin, Noël Berrier, Jacques Bialski, Marcel Brégégère, Jacques Carat, Marcel Champeix, René Chazelle, Bernard Chochoy, Félix Ciccolini, Raymond Courrière, Georges Dagonia, Michel Darras, Georges Dayan, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Guy Durbec, Émile Durieux, Léon Eeckhoutte, Claude Fuzier, Jean Geoffroy, Roland Grimaldi, Robert Guillaume, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Robert Lacoste, Tony Larue, Robert Laucournet, Louis Longequeue, Philippe Machefer, Marcel Mathy, André Méric, Gérard Minvielle, Paul Mistral, Michel Moreigne, Jean Nayrou, Pierre Noé, Bernard Parmantier, Jean Périquier, Louis Perrein, Maurice Pic, Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Quilliot, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Roger Rinchet, Robert Schwint, Abel Sempé, Franck Sérusclat, Edouard Soldani, Marcel Souquet, Georges Spénale, Edgar Tailhades, Henri Tourman, Jean Varlet, Maurice Vérillon, Émile Vivier.

Apparentés : MM. Henri Agarande, Albert Pen.

Construction navale. — *Commissions d'enquête et de contrôle*

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La crise de la construction et de la réparation navale s'amplifie. Aux licenciements qu'elle entraîne se profile la mort lente de certaines régions de l'Atlantique et de la Méditerranée étant donné le nombre considérable de sous-traitants -concernés par ces industries.

Face à cette situation désastreuse, l'Etat n'a jamais voulu mettre en place une véritable « politique de la mer » préalablement débattue par tous les intéressés.

Choisissant la voie de la facilité, les pouvoirs publics se sont contentés de distribuer anarchiquement des fonds d'une importance considérable.

Le mécanisme de l'aide de l'Etat depuis 1968 consiste à prendre en charge les hausses de prix de revient de la construction des navires entre la date de la commande et celle de la livraison. Les conséquences de cette attitude ont été très onéreuses pour l'Etat comme l'a démontré la Cour des comptes ⁽¹⁾ tout en soulignant les abus commis et l'absence de tout contrôle *a posteriori*.

Cette situation ne profite qu'aux grands financiers qui avec un apport minimum en capital tirent sans risque un profit important de la masse énorme de capitaux exigés pour le financement du cycle de production particulièrement long des navires. Les aides allouées ne sont pas toujours destinées aux fins souhaitées, bon nombre d'opérations purement financières sont financées par ces fonds publics. Il est urgent de remédier à cet état de fait.

Une véritable politique de la mer doit être mise en place et non pas une suite d'actions menées au coup par coup et qui ne vise qu'à avantager un chantier au détriment d'un autre.

Cette politique de la mer débattue par tous les intéressés pourrait s'inspirer des propositions socialistes qui prévoient :

1° A court terme.

Le renforcement de la flotte de pêche, la relance de la navigation fluviale et le développement du cabotage.

La couverture d'au moins 40 % des échanges maritimes par des navires français.

¹ - Rapport public de 1976

Une liaison étroite entre le développement de notre flotte et les commandes aux chantiers français,

Une anticipation, de la part des entreprises publiques, de leurs commandes de navires.

Une lutte active contre les pavillons de complaisance.

2° A plus long terme.

La valorisation dans des voies nouvelles du potentiel humain et technologique de la construction navale française en sélectionnant nos productions, en investissant dans de nouvelles activités correspondant aux qualifications acquises, tout ceci devant être intégré dans un véritable plan industriel pour les régions de construction et de réparation navales.

Une véritable négociation avec les organisations syndicales du secteur naval sur la réduction du temps de travail et de l'amélioration générale des conditions d'emploi.

3° Enfin, les recommandations dégagées lors de récentes confrontations entre syndicats et patronat sur le plan européen doivent être prises en compte, en particulier l'amélioration générale des conditions de sécurité sur les navires : mise à la ferraille des navires anciens dangereux, obligations nouvelles comme l'installation de réserves de lestage, le renforcement des cloisonnements pour les pétroliers...

L'application de ces mesures donnerait une charge de travail importante aux industries de la réparation navale.

Aussi, avant de mettre en œuvre ces différentes mesures, il semble urgent de faire le point de la situation de la construction et de la réparation navales pour retrouver les responsables de la crise de ce secteur. La commission de contrôle ainsi constituée sera chargée d'informer l'opinion publique sur le montant et la destination des aides accordées tout en proposant des solutions nouvelles.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article premier.

Il est institué, conformément à l'article 11 du règlement du Sénat, une commission de contrôle chargée de vérifier les conditions dans lesquelles les services publics ont alloué, réparti et utilisé des fonds publics pour aider le secteur de la construction et de la réparation navales.

Les services publics sont les suivants :

Ministère des Transports (Marine marchande) et Ministère de l'Industrie ;

Ministère de l'Economie et du Budget (Trésor public et Fonds de développement économique et social) ;

Etablissements bancaires et financiers du secteur nationalisé.

Art. 2.

La commission instituée par l'article précédent est composée de vingt et un membres.

Elle est chargée d'analyser l'importance des aides publiques depuis 1970 et l'utilisation qui en a été faite.

Art. 3.

La commission de contrôle pourra proposer toute réforme qui lui paraîtra nécessaire en matière industrielle du secteur naval, de manière à suggérer les mesures permettant d'assurer le plein emploi et d'assurer à la France le maintien ou la conquête des marchés nationaux et internationaux en la matière. Elle pourra également proposer toute mesure de réforme du financement public du secteur intéressé.