

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

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 1972, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES CREDITS ET LES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 31

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Jean BARDOL.

(1) Cette commission est composée de : MM. Marcel Pellenc, président ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, vice-présidents ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, André Dulin, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 33), 2015 (tome XIX) et in-8° 494.

Sénat : 26 (1971-1972).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Pêches maritimes - Construction navale.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	4
PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits.	
I. — Les dépenses ordinaires.....	9
II. — Les dépenses en capital.....	16
DEUXIÈME PARTIE. — Appréciations et propositions de votre commission.	
I. — La construction navale.....	26
II. — L'armement au commerce.....	28
III. — Les pêches maritimes.....	32
IV. — La Société nationale de sauvetage en mer.....	35
V. — Le régime spécial des « gens de mer »	38
ANNEXES	39
Dispositions spéciales	45

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses ordinaires prévues au projet de budget de la Marine marchande s'élèvent, pour 1972, à 749.211.991 F, en augmentation de 54.843.868 F sur celles de 1971, soit une progression de 7,9 %.

... Pour les dépenses en capital, les dotations sont les suivantes :

— autorisations de programme : 661.185.000 F contre 519 millions 101.000 F en 1971 (+ 27,4 %) ;

— crédits de paiement : 576.620.000 F contre 435.261.000 F (+ 32,5 %).

Les tableaux ci-après donnent, par titres et parties pour les dépenses ordinaires, et par chapitres pour les dépenses en capital, la comparaison des crédits ouverts en 1971 et demandés pour 1972.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1971.	CREDITS PREVUS POUR 1972			DIFFERENCE entre 1971 et 1972.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunération d'activité.....	46.418.260	49.032.611	— 96.375	48.936.236	+ 2.517.976
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	7.243.487	7.504.547	+ 63.375	7.567.922	+ 324.435
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services....	9.187.445	9.157.945	+ 985.209	10.143.154	+ 955.709
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	761.290	761.290	— 32.000	729.290	— 32.000
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	11.040.164	11.345.912	+ 1.022.000	12.367.912	+ 1.327.748
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	944.160	944.160	— 10.000	934.160	— 10.000
Totaux pour le titre III.....	75.594.806	78.746.465	+ 1.932.209	80.678.674	+ 5.083.868
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives..	61.000	61.000	+ 3.000	64.000	+ 3.000
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	9.690.977	9.690.977	+ 407.000	10.097.977	+ 407.000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	3.914.000	3.914.000	— 2.830.000	1.084.000	— 2.830.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subvention aux entreprises d'intérêt national.....	113.450.000	113.450.000	— 13.950.000	99.500.000	— 13.950.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité....	470.000	470.000	+ 130.000	600.000	+ 130.000
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	491.187.340	508.187.340	+ 49.000.000	557.187.340	+ 66.000.000
Totaux pour le titre IV.....	618.773.317	635.773.317	+ 32.760.000	668.533.317	+ 49.760.000
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	694.368.123	714.519.782	+ 34.692.209	749.211.991	+ 54.843.868

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1971.	Prévues pour 1972.	Différence.	Votés pour 1971.	Prévus pour 1972.	Différence.
		(En francs.)					
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (études)	90.000	»	— 90.000	»	Mémoire.	»
	Sixième partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement	2.291.000	2.180.000	— 111.000	1.781.000	2.000.000	+ 219.000
	Septième partie. — <i>Equipement administratif et divers.</i>						
57-10	Equipement des services des affaires mariti- mes	1.100.000	10.675.000	+ 9.575.000	1.480.000	4.500.000	+ 3.020.000
57-11	Etudes et prototypes d'aéroglesseurs marins..	Mémoire.	»	»	350.000	Mémoire.	— 350.000
57-12	Lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures.....	500.000	»	— 500.000	500.000	Mémoire.	— 500.000
	Totaux pour la septième partie.....	1.600.000	10.675.000	+ 9.075.000	2.330.000	4.500.000	+ 2.170.000
	Totaux pour le titre V.....	3.981.000	12.855.000	+ 8.874.000	4.111.000	6.500.000	+ 2.389.000
	TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale.....	405.120.000	514.200.000	+ 109.080.000	355.150.000	470.000.000	+ 114.850.000
63-01	Prime de modernisation des cargos de ligne et plan de relance de l'armement maritime...	57.000.000	110.000.000	+ 53.000.000	25.000.000	80.000.000	+ 55.000.000
	Totaux pour la troisième partie.....	462.120.000	624.200.000	+ 162.080.000	380.150.000	550.000.000	+ 169.850.000

	Quatrième partie.						
	<i>Entreprises industrielles et commerciales.</i>						
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.....	18.350.000	20.000.000	+ 1.650.000	17.000.000	17.000.000	»
64-01	Recherches scientifiques et techniques.....	800.000	1.500.000	+ 700.000	»	600.000	+ 600.000
64-02	Dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte.....	32.000.000	»	— 32.000.000	32.000.000	Mémoire.	— 32.000.000
	Totaux pour la quatrième partie....	51.150.000	21.500.000	— 29.650.000	49.000.000	17.600.000	— 31.400.000
	Sixième partie.						
	<i>Équipement culturel et social.</i>						
66-00	Subventions d'équipement à la société de sauvetage	1.850.000	2.500.000	+ 650.000	2.000.000	2.500.000	+ 500.000
66-01	Équipement des établissements de formation professionnelle maritime.....	Mémoire.	130.000	+ 130.000	»	20.000	+ 20.000
	Totaux pour la sixième partie.....	1.850.000	2.630.000	+ 780.000	2.000.000	2.520.000	+ 520.000
	Totaux pour le titre VI.....	515.120.000	648.330.000	+ 133.210.000	431.150.000	570.120.000	+ 138.970.000
	Totaux pour les titres V et VI.	519.101.000	661.185.000	+ 142.084.000	435.261.000	576.620.000	+ 141.359.000
	TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.....	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour les dépenses en capital	519.101.000	661.185.000	+ 142.084.000	435.261.000	576.620.000	+ 141.359.000

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DES CREDITS

I. — Les dépenses ordinaires.

Les principales dotations relatives aux dépenses ordinaires de la Marine marchande peuvent se répartir entre un certain nombre de rubriques correspondant aux actions essentielles du Ministère :

- les services de l'Administration centrale ;
- les services des Affaires maritimes ;
- l'enseignement maritime ;
- l'aide à l'armement naval ;
- les pêches maritimes ;
- l'Etablissement national des Invalides de la Marine.

1° LES SERVICES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les crédits prévus à ce titre sont, pour 1972, de 11.965.327 F contre 11.347.489 F en 1971, soit une majoration de 617.838 F. Celle-ci provient, pour plus de la moitié, des diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1971 en faveur des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi qu'à la majoration des prestations sociales.

Les crédits supplémentaires demandés au titre des mesures nouvelles sont, pour la plus grande part, affectés à des ajustements de diverses dotations. Les plus importants concernent les remboursements dus pour prestations de service à l'administration des P. et T. et à l'Imprimerie nationale (+ 130.000 F) et à l'Union sociale maritime (+ 53.000 F). Cet organisme, service

social du personnel des entreprises de navigation s'occupe depuis sa création, des élèves et du personnel des Ecoles nationales de la Marine marchande, des Ecoles d'apprentissage maritime et étend son action en faveur des personnels des services extérieurs de la Marine marchande. Cette aide qui s'est exercée sur le plan collectif et individuel avait été jusqu'à présent bénévole ; toutefois les ressources financières de l'Union sociale maritime se sont réduites au fur et à mesure de la diminution des marins embarqués, seuls cotisants. Il a paru ainsi nécessaire de concourir au bon fonctionnement de ce service en lui assurant le remboursement de ses prestations sur la base de 53.000 F (personnel des écoles : 28.000 F, personnel des services extérieurs : 25.000 F).

Au titre des interventions publiques, une économie de 50.000 F est proposée sur les crédits du chapitre 44-02 intitulé « Etudes et recherches économiques sur les transports maritimes ».

Ce chapitre avait été créé au précédent budget pour permettre au Secrétariat général de la Marine marchande de procéder à un certain nombre de recherches et d'études dans le secteur de l'économie de transports maritimes. Les 500.000 F dont le chapitre a été doté pour 1971, ont été consacrés à divers travaux dont les plus importants ont été, la constitution d'un tableau de bord des frets maritimes et d'un tableau de l'activité de l'armement français, l'étude des « déséconomies externes » dues à l'usage des pavillons de complaisances, et deux études statistiques annuelles relatives, la première aux comptes d'escales des navires étrangers en France et français à l'étranger et, la deuxième à l'activité des auxiliaires des transports maritimes. D'autre part des crédits ont été réservés pour assurer la participation de l'Etat à l'Institut d'économie des transports maritimes. Cet institut qui est en cours de création devrait permettre une indispensable collaboration entre le secteur public et le secteur privé en matière d'étude économique relative aux transports maritimes.

En 1972, les travaux prévus sont du même ordre, et à côté de la participation de l'Etat à l'I. E. T. M., le chapitre permettra la continuation des études s'étendant sur plusieurs exercices (tableau de bord des frets maritimes) et des études statistiques annuelles. Une nouvelle étude relative au cabotage français dans le secteur Europe-Méditerranée sera par ailleurs lancée. Enfin une approche détaillée des coûts des transports totaux pour certains produits pourra être menée.

2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services, les crédits prévus pour 1972 s'élèvent à 46.010.657 F, en augmentation de 2.422.232 F par rapport à l'exercice précédent, dont 324.431 F seulement au titre de mesures nouvelles. Toutefois, ce dernier chiffre n'est que la résultante d'opérations de sens contraire, certaines majorations importantes de crédits étant compensées par des réductions égales voire supérieures.

C'est ainsi que la réforme des services extérieurs de la Marine marchande et leur modernisation implique des changements d'affectation de crédits et des transformations d'emplois.

La mise en place du Centre administratif des affaires maritimes de Saint-Servan chargé de la gestion sur ordinateur de la matricule centrale des navires et des gens de mer qui doit s'achever en 1972 doit permettre de supprimer progressivement les postes d'agents temporaires chargés de la mise en fiche des données anciennes. Pour l'an prochain, des crédits d'un montant de 568.478 F dégagés sur les dépenses de personnel seront consacrés au renforcement de la dotation nécessaire au fonctionnement de l'ordinateur et à la création de trois emplois permanents supplémentaires.

La réforme des services extérieurs rend également incertaines diverses transformations d'emplois ainsi que, du fait de la concentration géographique des services, un accroissement des moyens de mobilité des agents.

Parmi les autres ajustements proposés, nous mentionnerons :

— une majoration de 100.000 F des crédits de matériel pour satisfaire aux besoins accrus des services des affaires maritimes, de l'école d'administration des affaires maritimes, des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ainsi qu'au contrôle des établissements de pêche ;

— une dotation de 66.440 F pour l'augmentation de l'effectif du corps des techniciens du contrôle des établissements de pêche afin de favoriser l'expansion de la conchyliculture.

En effet, l'administration des concessions d'exploitation d'établissement de pêche maritime relève des attributions des services des Affaires maritimes. Le nombre des concessions accordées est passé de 60.000 en 1954 à 82.000 en 1971 et les surfaces correspondantes de 13.000 à 22.000 hectares, soit 70 % d'augmentation

en superficie. De plus, le développement linéaire des bouchots à moules concédés passait de 717 kilomètres en 1954 à 1.522 kilomètres en 1971, soit une augmentation supérieure à 100 %. Depuis 1954, les effectifs des personnels spécialisés sont restés inchangés (26 au total) et ne suffisent plus à répondre aux besoins des usagers ;

— enfin, la majoration de la participation de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer qui passe de 470.000 F en 1971 à 600.000 F pour 1972. La société envisage d'ouvrir deux nouveaux centres, qui passeraient ainsi de 11 à 13, et de former 300 sauveteurs bénévoles supplémentaires.

3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Les crédits prévus au titre de l'enseignement maritime pour 1972 s'élèvent à 22.164.255 F, en augmentation de 1.228.050 F par rapport à l'année précédente.

Les principales mesures nouvelles proposées sont les suivantes :

— majoration de la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime (+ 397.000 F).

Rappelons que le budget de l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime (A. G. E. A. M.) est alimenté au moyen de trois sources principales : subvention de l'Etat, contribution des familles (prix de pension) et produits de la taxe d'apprentissage.

La subvention de l'Etat constitue la plus importante de ces sources de financement, sous forme d'une participation forfaitaire aux dépenses de l'apprentissage maritime ;

— ajustement des crédits afférents aux frais de personnel sous contrat des navires d'entraînement et des crédits de matériel correspondants, en raison de l'utilisation en année pleine d'un chalutier-école (+ 350.000 F). L'enseignement maritime dispose de plusieurs navires d'entraînement : l'*Alidade* et l'*Astrolabe*, pour le commerce ; le chalutier *La Perle* pour la pêche. Les dépenses d'exploitation (personnel et matériel) sont à la charge de l'Etat. *La Perle* et l'*Alidade* seront en service durant toute l'année 1972, mais l'*Astrolabe* sera encore désarmé, compte tenu de la situation temporaire des effectifs de l'Ecole nationale de la Marine marchande du Havre ;

— création de trois emplois d'instructeur dans les Ecoles nationales de la Marine marchande (Saint-Malo et Marseille) par suite de l'ouverture de sections préparatoires au certificat d'aptitude professionnelle maritime (+ 83.689 F).

4° L'AIDE A L'ARMEMENT NAVAL

Deux chapitres des dépenses ordinaires concernent l'aide à l'armement.

L'un, le chapitre 45-01, retrace les subventions versées à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des Messageries maritimes.

L'autre, le chapitre 45-03, a trait aux allocations attribuées à l'armement privé.

Ces deux chapitres subissent, dans le budget de 1972, une nouvelle compression.

La contribution de l'Etat pour l'exploitation des navires maritimes d'intérêt général (chap. 45-01) passe de 98 millions de francs en 1971 à 84.200.000 F pour 1972. Rappelons que cette contribution se décompose en deux parties :

— une subvention d'équilibre destinée à permettre aux dernières lignes contractuelles d'assurer leur équilibre financier. En 1972, la Compagnie des Messageries maritimes n'exploitera plus que le paquebot *Pasteur*, les deux derniers paquebots marseillais *Tahitien* et *Calédonien* étant retirés du service fin 1971. La Compagnie générale transatlantique n'exploite plus, dans un cadre contractuel, que le *France* après la disparition du paquebot *Antilles*. La subvention d'équilibre pour 1972 serait ainsi répartie : 40,6 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique, 7,2 pour la Compagnie générale transméditerranéenne (ligne de Corse) et 21,5 pour les Messageries maritimes ;

— une contribution aux charges exceptionnelles de reconversion que supportent actuellement les compagnies du fait de la gestion passée d'une flotte importante de paquebots. Il s'agit, en fait, de la prise en charge par l'Etat des indemnités de licenciement des personnels navigants et sédentaires et surtout des charges particulières de pension des personnels sédentaires. Le crédit inscrit à ce titre au présent budget s'élève à 14,9 millions de francs pour les deux compagnies.

En ce qui concerne les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval (chap. 45-03), une réduction de 150.000 F, compte tenu notamment de la diminution progressive des effectifs, est proposée sur le crédit destiné au remboursement partiel par l'Etat des dépenses mises à la charge des armateurs au commerce par l'article 79 du Code du travail maritime (15.300.000 F au lieu de 15.450.000 F pour 1971).

5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèveront pour 1972 à 12.384.412 F se répartissant comme suit :

— subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : 11.750.412 F, en augmentation de 1.305.748 F par rapport au précédent budget, les mesures nouvelles tendant principalement au renforcement des effectifs (création de dix emplois de personnel titulaire et trois emplois d'attachés de recherche contractuels) et à couvrir les frais d'armement des navires de recherche ;

— subventions aux pêches maritimes : 634.000 F, en diminution de 2.780.000 F par rapport à l'exercice précédent et résultant de deux mesures de sens contraire. D'une part, est prévue l'ouverture d'un crédit de 500.000 F pour l'application de correctifs tarifaires au transport des produits de la pêche sous forme de subvention à la S. N. C. F. et aux transporteurs routiers. D'autre part est supprimé le crédit afférent au plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes en raison de la prise en charge de ces aides par le F. E. O. G. A.

6° L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

La contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des Invalides de la Marine doit s'élever, en 1972, à 557 millions 187.340 F, en augmentation de 66 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Rappelons que la subvention, versée par l'Etat à l'Etablissement national des Invalides de la Marine, a pour base la subvention de 1953 (année de référence, indice 100) indexée des différentes majorations de salaires forfaitaires intervenues depuis cette époque. De même, elle est affectée par la fluctuation du coefficient démographique.

Elle comporte, en outre, diverses taxes, perçues auparavant par l'E. N. I. M. qui ont été budgétisées en plusieurs temps et dont le montant total cristallisé s'élève à 53,3 millions de francs.

Les crédits supplémentaires demandés pour 1972 représentent :

— l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des salaires forfaitaires effectuées en 1971. En effet, au cours de ladite année, les salaires forfaitaires, servant de base au calcul des contributions des armateurs, des cotisations des marins et des pensions des marins du commerce et de la pêche, ont été majorés de 2,31 % pour compter du 1^{er} janvier 1971 par décret n° 71-263 du 6 avril 1971 puis de 5 % pour compter du 1^{er} mai 1971 par décret n° 71-704 du 27 août 1971. Compte tenu de la provision inscrite dans la subvention, au budget de 1971, pour d'éventuelles augmentations de salaires forfaitaires, provision reconduite dans la subvention de 1972, le crédit nécessaire en 1972 pour l'application de ces textes est de 17 millions de francs ;

— une provision de 49 millions de francs pour revalorisations éventuelles des salaires forfaitaires des marins, abondée d'un ajustement pour couvrir les besoins prévisibles de l'Etablissement national des Invalides de la Marine selon l'estimation des dépenses pour 1972.

II. — Les dépenses en capital.

1° LES ÉTUDES

Trois chapitres concernent le financement d'études :

— le chapitre 53-00 relatif à la propulsion nucléaire d'un navire de commerce qui, doté dans les précédents budgets de 180.000 F tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, ne comporte, pour 1972, aucune dotation ;

— le chapitre 57-11 qui est destiné à financer les études et prototypes d'aérogliisseurs marins et pour lesquels avaient été prévues, en 1969, une autorisation de programme de 3 millions de francs et, en 1970, de 1.350.000 F. Il ne comporte pas, pour 1972, d'autorisation nouvelle ;

— le chapitre 64-01 intitulé « Recherches scientifiques et techniques ». Une autorisation de programme de 1.500.000 F et 600.000 F en crédits de paiement sont prévus pour 1972 en vue de recherches pour l'amélioration des moyens de transports maritimes. Le budget de 1971 comportait seulement à ce chapitre une autorisation de programme de 800.000 F.

A partir de 1972, les crédits nécessaires pour les études du Secrétariat général de la Marine marchande sur la propulsion nucléaire figureront au chapitre 64-01. Ils seront ainsi regroupés avec les crédits de même nature qui sont affectés au Secrétariat général de la Marine marchande sur le plan de la recherche scientifique et technique.

Les études actuellement menées sur la propulsion nucléaire, en liaison avec le C. E. A., portent sur les aspects techniques (étude de « faisabilité ») et les aspects économiques (étude de rentabilité). Elles ont pour base un grand porte-conteneurs rapide qui offre *a priori* les meilleures perspectives de rentabilité.

Des premiers résultats de cette étude, en cours d'achèvement, il est confirmé que, sur le plan technique, la propulsion nucléaire est parfaitement réalisable, dès maintenant et avec les moyens français.

L'appareil propulsif et sa protection pèsent 1.500 tonnes de plus que la propulsion classique, mais ce poids est à peu près compensé par le gain réalisé par la suppression du combustible classique.

Sur le plan économique, le coût de construction du navire nucléaire pour une unité excède de plus de 50 % celui du navire classique de même capacité.

Cependant, dans certaines hypothèses touchant le taux d'assurance, l'importance de l'effectif, et les coûts de combustible, le coût annuel d'exploitation du navire nucléaire (y compris le coût d'amortissement) serait du même ordre que celui du navire classique.

Il faut noter enfin que la compétitivité est très sensible aux variations des prix des combustibles fossile et nucléaire.

En fonction des résultats définitifs de l'étude, qui seront disponibles vers la fin de l'année, une étude de l'évolution prévisible de ces prix pourra se révéler nécessaire.

Les crédits du chapitre 53-00, sur lequel aucune dépense n'a encore été nécessaire, doivent servir à financer l'étude détaillée de certains problèmes mis en relief par l'étude technique générale, et en particulier les problèmes de structure du navire et de charpente dans la zone de la chaufferie nucléaire.

Les dotations du chapitre 57-11 sont destinées à la promotion des aéroglisseurs marins N. 500 de 65 tonnes de charge commerciale, conformément aux décisions prises par le Gouvernement. Un

marché de définition de cet appareil a été passé à la S. E. D. A. M. en février 1970, dont les résultats sont en cours d'examen ; une étude du marché de ce genre d'appareil a été réalisée également ; ses conclusions sont favorables.

Les crédits ouverts sur le chapitre 64-01 font partie de l'enveloppe-recherche. Les études menées sont conformes aux orientations du VI^e Plan.

Les différentes actions sont regroupées en deux programmes majeurs :

- développement de nouveaux systèmes de transports ;
- amélioration de la compétitivité des moyens de transport existants.

Au titre du premier programme a été entreprise une étude de faisabilité technique et économique d'un système de transport par barge océanique poussée, venant compléter les études antérieures relatives aux navires porte-barges.

Au titre du deuxième programme ont été entreprises des études relatives à l'adaptation de turbines à gaz aéronautiques à la Marine marchande, un examen statistique des causes d'abordage et d'échouement des pétroliers, une étude des phénomènes liés à l'accroissement de la puissance propulsive des navires modernes.

Pour 1972, sont prévues pour le premier programme diverses études préparatoires à la réalisation d'un aéroglisseur de fort tonnage dans le cadre des communautés européennes et la poursuite de l'étude d'un système de transport par barges, pour le second examen des possibilités d'utilisation des satellites pour la navigation et les communications maritimes, ainsi que la poursuite des études sur la propulsion, la structure et les équipements des navires modernes.

2° LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, CULTURELS ET SOCIAUX

Nous trouvons dans cette catégorie :

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes* (chap. 57-10), pour lequel sont prévus une autorisation de programme

de 10.675.000 F. et des crédits de paiement de 4.500.000 F dont 4.220.000 F destinés au lancement d'opérations nouvelles.

Ces dotations sont en sensible augmentation par rapport à celles de 1971 qui s'élevaient respectivement à 1.100.000 F, 1.480.000 F et 840.000 F.

Les opérations nouvelles prévues sont les suivantes :

- l'acquisition d'un immeuble destiné à remplacer l'immeuble où est actuellement installé le quartier des Affaires maritimes de Brest, vétuste et mal adapté aux besoins actuels et prévisibles du service. Le nouvel immeuble, mieux situé, moderne et bien adapté, est vendu à la Marine marchande par la Caisse nationale militaire de Sécurité sociale qui transfère ses installations de Brest à Toulon. (Coût de l'opération : 1,3 million de francs) ;
- la construction d'un logement de fonction pour le chef du service des Affaires maritimes à Nouméa, actuellement logé provisoirement dans un immeuble relevant du territoire (le coût de l'opération est évalué à 250.000 F) ;
- grosses réparations des immeubles des Affaires maritimes (100.000 F) ;
- construction et ameublement de logements pour le personnel du laboratoire de Saint-Pierre et Miquelon ;
- centre administratif des Affaires maritimes : 100.000 F pour revalorisation de l'opération de construction de l'immeuble du centre actuellement en voie d'achèvement, opération lancée en 1969 et pour laquelle un crédit de 1,380 million avait été initialement inscrit ;
- navires de surveillance et de sauvetage. Le crédit de 6,5 millions demandé est destiné principalement à la construction d'une seconde vedette de surveillance et de sauvetage du même type que la *Garance*, actuellement basée à Boulogne. Cette vedette remplacera numériquement une des vedettes régionales de type ancien et d'âge élevé.

— Recherche I.S.T.P.M. Le programme immobilier des constructions de l'I.S.T.P.M., financé sur l'enveloppe recherche, comporte :

— une série d'opérations d'équipement des laboratoires :

— développement de stations expérimentales d'ostréiculture	300.000 F.
— installation au centre de Nantes de bacs expérimentaux pour l'étude des nuisances.....	150.000
— équipement du laboratoire de technologie du poisson du centre de Nantes.....	150.000
— création d'un bassin d'étude des engins au centre de Nantes (première tranche).....	300.000
— achat et équipement de matériel d'intervention pour l'étude de la pollution des eaux marines	100.000
— construction d'un centre de recherches aux Antilles (première tranche).....	200.000

— la construction d'un bateau-pilote de recherche pour la pêche de 15 mètres, destiné à remplacer le *Roselys* (âgé de 18 ans). Le coût de l'opération est de 750.000 F.

— la construction de logements pour le personnel du laboratoire de Saint-Pierre et Miquelon (dont le financement n'est pas compris dans l'enveloppe recherche) pour une première tranche d'un montant de 425.000 F, en même temps qu'un crédit d'étude de 50.000 F est affecté à cette même opération sur l'enveloppe recherche.

b) *La lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures.* Une dotation de 500.000 F, tant en autorisation de programme qu'en crédits de paiement était inscrite, pour 1971, au chapitre 57-12. Au présent budget, aucune demande n'est présentée. Votre commission s'est inquiétée de cette situation, mais il lui a été indiqué qu'afin d'accélérer la mise à disposition du Ministère des Transports des crédits nécessaires, cette attribution serait maintenant prévue au titre de la loi de finances rectificative pour 1971, dont le projet prévoit que le chapitre 57-12 sera doté d'un montant de 10 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

c) *L'équipement de l'enseignement maritime* (chap. 56-20). Les autorisations de programme, pour 1971, s'élevaient à 2.291.000 F et les crédits de paiement à 1.781.000 F. Au présent budget, les chiffres correspondants sont de 2.180.000 F et 2 millions de francs dont 923.000 F pour les opérations nouvelles. Celles-ci s'analysent de la façon suivante :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de francs.)	
E. N. M. M. Marseille. — Adaptation des locaux..	260	60
E. N. M. M. Saint-Malo. — Equipement salle de travaux pratiques.....	200	100
E. N. M. M. Nantes. — Installation d'un laboratoire de langues vivantes.....	60	60
Grosses réparations.....	109	86
E. A. M. Bastia. — Aménagement divers.....	35	35
E. A. M. Nantes. — Salle de physique.....	30	30
E. A. M. Etel. — Construction d'un foyer.....	210	60
E. A. M. Papeete. — Construction.....	500	50
E. A. M. littoral Manche. — Etude.....	100	50
E. A. M. Le Trieux. — Extension des douches....	30	30
E. A. M. Boulogne. — Première tranche équipement Centre formation officiers techniciens..	200	100
E. A. M. Lorient. — Première tranche équipement Centre formation officiers techniciens.....	200	100
E. A. M. Concarneau. — Chauffage des ateliers...	40	*
Grosses réparations.....	206	162
Totaux	2.180	923

La seule opération nouvelle proprement dite prévue en 1972 a trait à la construction à Papeete d'une école d'apprentissage maritime, l'autorisation de programme demandée se montant à 500.000 F. En réalité, cette somme représente la part correspondant à l'insertion de l'école dans l'immeuble commun à l'enseignement maritime et aux affaires maritimes. Par ailleurs, un crédit d'étude de 100.000 F est prévu pour l'édification éventuelle sur le littoral de la Manche d'une école d'apprentissage maritime dont le siège reste à déterminer. Cette école prendrait la relève de deux établissements vétustes mis à la disposition de la Marine marchande par divers organismes et que les propriétaires doivent reprendre à bref délai, pour réaménagement ou démolition. Les autres crédits sont destinés à financer des travaux d'adaptation, d'équipement et les grosses réparations.

d) *L'équipement des établissements de formation professionnelle.* Aucune dotation ne figurait à ce chapitre 66-01 au précédent budget. Pour 1972, 130.000 F sont prévus en autorisations de programme et en crédits de paiement et destinés à des travaux immobiliers à l'E. N. M. M. du Havre.

e) *L'équipement de la Société de sauvetage* (chap. 66-00). Il s'agit d'une subvention au titre de laquelle sont prévus 2.500.000 F en autorisations de programme (contre 1.850.000 F en 1971) et 2.500.000 F de crédits de paiement (contre 2 millions l'an dernier). Elle est destinée à la réparation, l'entretien et la modernisation de canots existants.

*
* *

3° LES PÊCHES MARITIMES

Pour faire face à la poursuite du programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, sont proposés, pour 1972, au chapitre 64-00 une autorisation de programme de 20 millions de francs et des crédits de paiement s'élevant à 17 millions de francs dont 11 millions en mesures nouvelles. Les dotations ouvertes en 1971 étaient respectivement de 18.350.000 F, 17 millions et 9.850.000 F. Les crédits affectés aux opérations nouvelles se répartissent de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Pêche industrielle	17.500.000	10.000.000
Pêche artisanale	2.500.000	1.000.000

Depuis 1967, le Plan de relance des pêches maritimes, plus spécialement réservé à l'aide à la pêche artisanale, a contribué à l'amélioration des techniques de pêche par la modernisation des outils de production, et au renforcement des moyens de transformation et de commercialisation des produits débarqués par les pêcheurs artisans. Pour ce qui est des entreprises ayant une structure de type industriel, l'aide de l'Etat, accompagnant une meilleure tenue des cours au débarquement, a permis de financer la construction de onze navires jaugeant 5.400 t. j. b. et de trois usines de traitement du poisson en 1970, de quinze navires jaugeant 8.900 t. j. b. et cinq usines en 1971.

*
* *

4° AIDE A LA CONSTRUCTION NAVALE (chap. 63-00)

Il s'agit là du poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande puisqu'il représente environ 80 % des dotations de 1972.

Les autorisations de programme prévues pour 1972 s'élèvent à 514.200.000 F contre 405.120.000 F en 1971 et les crédits de paiement à 470 millions de francs contre 355.150.000 F.

Les crédits de paiement affectés aux opérations nouvelles s'élèvent à 313.007.000 F (217.922.000 F pour 1971). Le programme 1972 est prévu ainsi qu'il suit :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Grands navires (tranche 1972)	226.671.000	45.334.000
Petits navires (tranche 1972)	14.000.000	7.000.000
Revisions tranches 1969, 1970, 1971 et revisions petits navires 1969	273.529.000	260.673.000
Totaux	514.200.000	313.007.000

Nous rappellerons que l'aide à la construction navale se compose de deux éléments :

— une aide spécifique, définie depuis le 1^{er} juillet 1968 en pourcentage du prix contractuel de la construction aidée ;

— un régime de couverture des hausses de prix survenant au-delà d'un certain seuil, analogue au régime de garantie de risques économiques géré par la C.O.F.A.C.E. et dont bénéficient les exportateurs de biens d'équipement.

Malgré d'importantes augmentations des chiffres d'affaires aidés, dues en particulier aux relèvements des objectifs de production, on constate une relative stabilité du montant de l'aide à la construction navale du fait de la diminution des taux initiaux. En revanche, les dépenses relatives à la garantie de prix sont en hausse très forte, compte tenu des augmentations des salaires et de certaines matières survenues depuis 1968.

5° L'AIDE A L'ARMEMENT

Deux chapitres intéressent l'aide à l'armement :

— le chapitre 63-01 intitulé « *Prime de modernisation des cargos de ligne et plan de relance de l'armement maritime* », qui comporte, pour 1972, 110 millions de francs en autorisations de programme et 80 millions en crédits de paiement, contre 57 et 25 millions de francs en 1971. Rappelons que le plan de relance prévoit un effort budgétaire de 400 millions de francs pour la période 1971-1975, l'aide tenant compte des types de navires et des trafics effectués, et le montant des investissements correspondants dans le cadre des objectifs du VI^e Plan est de 4,1 milliards de francs ;

— le chapitre 64-02 « *Dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte* ». Ce chapitre concerne l'aide que l'Etat apporte au programme d'investissement de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des Messageries maritimes, en vue de faciliter la reconversion des activités de ces deux sociétés d'économie mixte. Doté, en 1971, de 32 millions de francs, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, il ne comporte aucune inscription au titre du budget de 1972.

Les programmes d'investissements seraient actuellement en cours d'examen ainsi que les moyens de financement nécessaires mais, pour 1972, le Gouvernement a décidé que les investissements devront être financés sans recours à des dotations en capital.

DEUXIEME PARTIE

APPRECIATIONS ET PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

Après avoir analysé le projet de budget pour 1972 de la marine marchande, votre rapporteur a présenté devant la commission ses appréciations et ses propositions qui font l'objet de la deuxième partie de ce rapport.

Au cours du débat, la gravité de certains problèmes a été soulignée.

Le président Pellenc a rappelé l'important déficit de notre commerce extérieur des produits de la pêche et la nécessité, en conséquence, d'une aide substantielle de l'Etat en faveur de l'équipement et la modernisation de nos entreprises de pêches maritimes et des industries de transformation.

M. Armengaud a déploré l'insuffisance des crédits consacrés à la recherche sur les techniques nouvelles des transports maritimes, comparativement à l'effort déployé par certains pays étrangers.

A propos des crédits d'études, M. Coudé du Foresto, rapporteur général, a posé le problème du coût respectif des transports dans la traversée de la Manche, d'une part par la voie maritime traditionnelle et, d'autre part, par la voie terrestre quand le tunnel sera réalisé.

M. Monory s'est félicité du développement du tourisme maritime sur le plan mondial. Il souhaite que le prix des croisières soit de moins en moins un obstacle à la démocratisation de cette forme de tourisme.

Enfin, M. Dulin a exposé devant la commission l'ampleur de la catastrophe dont sont victimes les ostréiculteurs des bassins d'Arcachon et de la Charente-Maritime. Il a demandé que la garantie de l'Etat soit accordée aux emprunts destinés à permettre l'octroi de prêts aux professionnels sinistrés.

I. — La construction navale.

L'aide à la construction navale constitue le poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande (80 % des dotations).

Au 1^{er} janvier 1971 le carnet de commandes des chantiers français atteignait 4.954.388 tjb, contre 2.675.000 tjb au 1^{er} janvier 1968. Il place la France au sixième rang dans le monde, après le Japon en tête avec 35 % du carnet mondial, la Suède et la Grande-Bretagne (voir le tableau n° 1 joint en annexe).

Le plan de charge de nos chantiers est détaillé dans les tableaux n° 2 et 3 joints en annexe. Son analyse permet de faire les constatations suivantes :

1° Ce carnet de commandes, très satisfaisant, assurait au 1^{er} janvier 1971 le plein emploi de la capacité de production des grands chantiers jusqu'aux dates suivantes :

Atlantique et France-Dunkerque : mi-1975 ;

La Ciotat : mi-1974 ;

C. N. I. M. : fin 1973 ;

Dubigeon-Normandie : mi-1973.

Pendant le premier semestre 1971, un certain nombre de livraisons ont été effectuées et des commandes nouvelles ont été passées. Ces opérations ont modifié le plan de charge des chantiers, si bien qu'au 1^{er} juillet 1971 le plein emploi des grands chantiers était assuré :

Jusqu'à fin 1975, pour les Chantiers de l'Atlantique ;

Jusqu'en juillet 1975, pour France-Dunkerque ;

Jusqu'à fin 1974, pour les Chantiers de La Ciotat ;

Jusqu'à fin 1973, pour les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée ;

Jusqu'à fin 1973, pour Dubigeon-Normandie.

2° En ce qui concerne les petits chantiers, la situation est moins favorable car ceux-ci réalisent essentiellement des commandes à court terme et ne peuvent allonger leurs plans de charge sur plusieurs années.

Au 1^{er} janvier 1971 leur plein emploi était assuré jusqu'à la mi-1972, et au 1^{er} juillet jusqu'à la fin 1972.

3° Au plan des effectifs, la situation de haute conjoncture qu'à connue jusqu'à présent la construction navale française s'est traduite pour les grands chantiers par une augmentation de 7,8 % des effectifs pour la moyenne du premier semestre 1971 par rapport à la moyenne de l'exercice 1970. Le total des effectifs inscrits passe en effet de 18.929 à 20.525. Certains chantiers éprouvent des difficultés à maintenir leurs effectifs dans la limite du plafond défini dans le contrat professionnel. Par contre les effectifs des petits chantiers sont stables et n'ont pratiquement pas varié pour la moyenne de l'année 1970 par rapport à la moyenne de l'année 1969 (total des inscrits 5.543 contre 5.421).

L'importance du carnet de commandes actuel laisse présager que les effectifs vont avoir tendance à continuer à croître et qu'il n'y a pas lieu de s'attendre dans un proche avenir à des suppressions d'emploi.

En ce qui concerne le cas particulier du chantier Dubigeon-Normandie, la crise financière que celui-ci traverse actuellement ne semble pas devoir se traduire par des licenciements de personnels permanents.

II. — L'armement au commerce.

L'étude de la situation de notre armement au commerce doit se placer dans un contexte plus large et tenir compte des besoins nationaux comme du marché mondial, analysés dans leurs données actuelles et dans leur évolution future.

La Marine marchande, sur le plan mondial, n'est pas une industrie en stagnation ou sur le déclin, mais, au contraire, en pleine expansion.

Cette expansion se poursuivra incontestablement (même si elle est ralentie à un moment donné par une conjoncture internationale défavorable) et à un rythme extrêmement rapide, car elle résulte du développement de l'industrialisation, de l'accroissement de la population mondiale qui doit doubler d'ici trente ou trente-cinq ans, ce qui aura pour conséquence une augmentation continue des échanges mondiaux.

C'est dans ce cadre qu'il faut examiner la « marche » du plan de relance.

Exécution du plan de relance.

Le plan de relance de l'armement maritime élaboré au cours des années 1969 et 1970 a eu essentiellement pour origine les difficultés rencontrées par l'armement français pour s'adapter aux besoins de transports maritimes concurrentiels de la France.

L'armement doit en effet faire face à la disparition progressive de sa flotte traditionnelle de paquebots et à la complète redistribution du commerce extérieur français en dehors des pays de la zone franc où se concentrait depuis un demi-siècle la majeure partie de l'activité de notre pavillon. Notre armement doit enfin s'adapter à l'évolution rapide de la technologie navale qui conduit à la mise en œuvre de navires d'une taille unitaire de plus en plus élevée et de coût croissant au-delà des limites jusque-là acceptables par les entreprises d'armement.

L'incitation de l'Etat était nécessaire pour provoquer l'effort d'investissement indispensable pour accélérer le développement de la flotte française. En effet, le programme de construction jugé commercialement souhaitable et techniquement possible par l'armement français n'était pas financièrement réalisable sans une action publique de soutien d'ailleurs diversifiée.

Dans le domaine pétrolier, où l'armement envisageait de doubler en sept ans sa flotte au prix d'un investissement de 3,6 milliards de francs (pour la période 1971-1975), il était nécessaire que les entreprises — dont l'endettement actuel atteint un niveau élevé — reçoivent l'assurance qu'une meilleure répartition entre les concours à moyen et long terme serait recherchée, aboutissant à la parité entre ces deux sources de financement.

Dans le domaine non pétrolier, où l'armement envisageait d'augmenter de moitié son tonnage en sept ans, mettant en ligne 2,4 millions de tonnes de port en lourd (pour 4,4 milliards de francs), la difficulté résidait dans l'insuffisance des fonds propres permettant d'asseoir un programme d'investissement aussi vaste sur la période considérée.

Le Gouvernement a jugé possible de consentir à l'armement sec une subvention d'équipement permettant de combler environ les deux tiers de cette insuffisance, les entreprises ayant à procéder à des augmentations de capital pour couvrir le reste.

C'est ce qui a conduit à l'institution d'un régime de primes d'équipement pour la période du VI^e Plan (décret du 16 avril 1971), régime qui a fait suite au régime — institué dans le cadre du « plan Morin » — des primes de modernisation en faveur des cargos de ligne du V^e Plan.

Plus large que ce dernier, le régime défini par la première circulaire d'application du plan de relance (27 avril 1971) concerne l'ensemble de la flotte de commerce, à l'exclusion des navires à passagers, des pétroliers long-courriers et des transports de gaz liquéfiés, et a prévu des taux de primes applicables aux diverses catégories bénéficiaires variant de 3 % à 18 %.

Au titre de cette intervention, le budget de 1971 accordait 50 millions de francs en autorisations de programme et 25 millions de francs de crédits de paiement. Le projet de budget pour 1972 prévoit respectivement 110 millions de francs et 80 millions de francs.

Le montant global des crédits prévus au titre du plan de relance est de 400 millions de francs pour la période 1971-1975, et le montant des investissements correspondants dans le cadre des objectifs du VI^e Plan est de 4,1 milliards de francs.

A la date du 8 juillet dernier, l'armement avait déclaré une masse de commandes représentant un coût d'investissement de 2,5 milliards, correspondant à 257 millions d'allocations, et avait annoncé des commandes en cours de réalisation pour 0,7 milliard de francs.

Outre la confirmation de ces dernières, il reste à obtenir la conclusion de commandes nouvelles pour 0,9 milliard. Pour atteindre cet objectif, il faudra évidemment remettre en application un barème de taux.

Nos compagnies d'économie mixte.

Les deux compagnies maritimes d'économie mixte ont présenté au mois de mars leurs programmes d'investissements pour la durée du VI^e Plan. Ces programmes sont particulièrement importants du fait tout à la fois de la reconversion nécessaire de leurs activités de transporteurs maritimes de passagers et des nécessités d'équipements en matériel nouveau qu'exige la conteneurisation, mutation complète et très rapide de la technique du transport maritime. Les compagnies ont donc estimé que ces efforts considérables en matière d'investissements devaient être épaulés par l'actionnaire principal. Elles ont demandé au total une série de dotations en capital de 50 millions de francs pendant quatre ans.

Le plan de reconversion décidé au début de 1969 par le Gouvernement comptait, outre la suppression des paquebots de ligne, un premier programme d'investissements pour la période 1969-1973 associé à des dotations en capital de 40 millions de francs par an en 1969-1970-1971. Il avait alors été admis que la poursuite de l'effort de l'Etat serait réexaminée en 1971 en fonction en particulier des résultats acquis.

Les nouveaux investissements proposés par les compagnies ont essentiellement pour objet d'équiper en navires à haute productivité (porte-conteneurs ou navires rouliers) leurs lignes de long cours :

- côte Ouest des Etats-Unis ;
- zone de l'Amérique centrale et des Caraïbes ;
- ligne Méditerranée—Extrême-Orient ;
- ligne Europe—Pacifique.

Dans ces conditions, votre commission s'est étonnée et alarmée de la suppression totale, dans le budget de 1972, des dotations en capital (40 millions en 1969, 36 en 1970, 32 en 1971) indispensables à la reconversion des activités de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des messageries maritimes.

III. — Les pêches maritimes.

Les objectifs du V^e Plan sont loin d'avoir été atteints tant au point de vue de la production que du renouvellement et de l'augmentation de la flotte.

Alors que 5.500 tonneaux devaient être construits (par an) pour la pêche artisanale, la construction annuelle ressort à 3.000 tonneaux.

Pour la pêche industrielle et la grande pêche, alors que l'objectif était la construction de 20.000 tonneaux par an, on en a construit 10.000 en 1966, 6.000 en 1967, 4.700 en 1968, 2.500 en 1969 et 16.400 en 1970. La flotte a fortement vieilli et le nombre des bateaux a diminué.

De ce fait, le nombre d'emplois a régressé dans des proportions très importantes. De 50.278 en 1958, le nombre des marins-pêcheurs est tombé à 40.653 en 1967 et à 36.214 au 1^{er} janvier de cette année.

Pendant le V^e Plan, la production, à quelques tonnes près, est restée stationnaire alors qu'il était prévu qu'elle devait augmenter de 5 % par an. Le tonnage total des produits de mer était en 1970 du même niveau qu'en 1965, à savoir 621.000 tonnes.

Plus encore que le tonnage, c'est la valeur du poisson débarqué qui est à prendre en considération car elle détermine la rentabilité de l'armement et le salaire des marins.

Le prix moyen du kilogramme de poisson à la production a été de 1,56 F en 1966 ; 1,63 F en 1967 ; 1,78 F en 1968 et 2,01 F en 1970. Après un recul des prix nominaux, on a assisté à une légère progression.

Il faut, par ailleurs, noter de profondes différences de valeur, de tonnage et de prix moyen selon les régions, les genres de pêche et les espèces.

Les difficultés de nos pêches maritimes ont été provoquées presque essentiellement par le développement des importations en provenance des pays tiers et surtout des pays de la C. E. E.

Le déficit de la balance commerciale extérieure pour ce qui concerne les pêches maritimes est passé de 120 à 910 millions en douze ans.

*
* *

La nécessité d'un développement de notre industrie des pêches maritimes et donc impérieuse.

Cela permettrait de limiter les importations et de diminuer le déficit de notre balance commerciale. Cela pourrait aider à rendre vie à certaines de nos régions maritimes sous-développées.

Le VI^e Plan prévoit un taux annuel de croissance de la production de 5 % par une augmentation de la consommation de produits de mer de l'ordre de 3,5 % par an.

Mais pour atteindre cet objectif, il est indispensable d'accélérer le renouvellement de notre flotte de pêche. Cela doit conduire, sans parler de notre flotte artisanale, à la construction de 45 chalutiers pour la région Manche-Mer du Nord, de 54 chalutiers pour la Bretagne et de 17 autres pour le secteur de La Rochelle. Il faut y ajouter 10 congélateurs pour la grande pêche et 20 thoniers-senneurs-congélateurs.

Cela représente un investissement de 800 millions de francs, dont 600 millions pourrait être fournis par l'autofinancement et l'emprunt.

Les pouvoirs publics devraient donc consentir une aide de 200 millions, soit 40 millions par an pendant cinq ans.

Nous sommes loin du compte puisque nous ne trouvons dans le budget, pour la première année d'application du Plan que 20 millions en autorisations de programme et 17 millions en crédits de paiement.

Une prime d'incitation de 25 % avait été consentie, compte tenu de la faiblesse des crédits et du nombre des commandes, elle n'a été payée qu'à 23 % en 1970, à 18 % en 1971 et ne le sera qu'à 13,14 ou 15 % tout au plus en 1972.

Va-t-il en être, pour les pêches maritimes, du VI^e Plan comme du V^e Plan, puisque dès la première année d'exécution du nouveau Plan, les moyens manquent pour atteindre les objectifs ?

Non seulement la prime d'incitation, avec son taux qui se dégrade « incite » de moins en moins, mais il est certain que les 20 millions inscrits ne permettraient pas de prendre tous les dossiers en considération.

Pourtant un espoir était né, puisqu'au 30 octobre 1971, on comptait trente-cinq navires de pêche de type industriel effectivement commandés.

Votre Commission des Finances renouvelle donc avec force sa demande de l'an dernier, à savoir l'établissement d'un programme pluriannuel, sous forme d'un plan de relance quadriennal ou d'une loi de programme concernant les trois secteurs : pêche industrielle, grande pêche, pêche artisanale, déterminant la forme des aides et des incitations et fixant le montant financier global à y consacrer.

IV. — La Société nationale de sauvetage en mer.

Dans ce domaine comme dans les précédents, il faut aussi avoir une vue claire des réalités actuelles et des perspectives. Il faut prendre dès maintenant les décisions qu'impose la situation.

En sept ans, de 1963 à 1970, les bâtiments dits de plaisance sont passés de 32.000 à 257.000. Combien seront-ils dans cinq ans, dans dix ans ? Il ne faut donc plus penser les problèmes de sécurité, de sauvetage comme on les pensait hier et il faut donner à la Société nationale de sauvetage en mer (S. N. S. M.) les moyens de les résoudre au mieux (voir tableau n° 5 joint en annexe).

La S. N. S. M. doit pouvoir au plus vite :

- développer le réseau de sauvetage ;
- poursuivre la mise en place de structures nouvelles ;
- renouveler une grande partie d'un matériel naval vétuste ;
- maintenir en condition le potentiel existant ;
- former de nombreux jeunes sauveteurs ;
- faire face aux frais généraux croissant avec le développement du réseau de sauvetage et la progression du coût des charges diverses.

Or, en 1970, la Société nationale de sauvetage en mer était à la veille d'être contrainte de déposer son bilan.

L'opinion publique ayant été alertée, l'Etat a fait heureusement un effort qui a consisté :

— à inscrire au collectif de la fin de l'année 1970, un crédit à son profit de 500.000 F pour lui permettre d'achever l'apurement des dettes à court terme dont elle avait hérité ;

— à porter le montant total des crédits de fonctionnement et d'équipement mis à sa disposition en 1971, à 2.470.000 F — contre 1.424.000 en 1970, mais 2.135.000 en 1964 — ce qui permet d'apprécier l'importance relative de l'effort accompli ;

— à accorder en 1972, 2,5 millions de francs tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

Grâce, en tous cas, à cet effort et à un effort parallèle de la S. N. S. M. auprès des collectivités et dans le public, à la veille de la fin de l'exercice 1971 :

— la S. N. S. M. n'a plus de dettes à court terme ;

— le déficit de l'exercice 1970 a été résorbé ;

— sauf imprévu, le compte d'exploitation de l'exercice se soldera sans perte ni gain, autant qu'on peut le prévoir à cette époque de l'année ;

— la rénovation de notre flotte a pu, enfin, être amorcée, mais seulement amorcée et non pas entreprise, comme il aurait été nécessaire.

*

* *

D'ici 1975, en effet, une bonne partie de notre flotte arrivant « hors d'âge », est appelée à disparaître en dépit des efforts d'importance croissante que nous sommes obligés de consentir pour assurer son entretien.

Un plan de renouvellement a été, en conséquence, établi en liaison avec les services du ministère des transports qui l'a approuvé officiellement.

Mais ce plan n'est réalisable que si la S. N. S. M. dispose chaque année, de 1971 à 1975, de crédits d'équipement d'au moins 3 millions de francs dont 2 millions consacrés à l'achat des canots et vedettes inscrits dans le plan.

Pareille somme n'a pu être dégagée et la tranche 1971 est des plus modestes. Pour la compléter il est indispensable qu'un prêt à long terme d'au moins 500.000 F soit accordé par le F. D. E. S.

*

* *

Mais cette première tranche, si modeste soit-elle, ne pouvait être raisonnablement lancée qu'après la réalisation de prototypes dûment mis au point après une longue série d'essais.

Pour assurer le financement de cette opération, il a fallu les réserves de la société, afin de contracter auprès du crédit maritime, aérien et fluvial, avec l'accord de l'autorité de tutelle, un emprunt de 1 million remboursable en dix ans, portant intérêt à 10 %, garanti par des hypothèques sur les bâtiments à construire, couverts par des assurances tous risques entraînant pour la S. N. S. M. le paiement de primes d'un montant annuel de 24.000 F.

Le service d'un tel emprunt étant très lourd pour la S. N. S. M., il serait juste que l'Etat la fasse bénéficier des « bonifications d'intérêt » consenties par le décret 54-306 du 18 mars 1954 aux entreprises d'armement maritime « en vue de faciliter le renouvellement et le développement de la flotte de commerce et de pêche, dans le cadre du plan de modernisation et d'équipement ».

V. — Le régime spécial des « gens de mer ».

Chaque année, votre rapporteur s'attache à attirer l'attention du Gouvernement sur le régime spécial des gens de mer et plus particulièrement sur le sort des pensionnés.

Il le fera, une fois de plus, au nom de la Commission des Finances, dans son rapport oral à la tribune.

Il lui faut, en effet, pouvoir juger en toute connaissance de cause des répercussions « présentes » et « futures » pour le régime particulier des marins, de l'article 62 (nouveau) que le Gouvernement a introduit à la dernière minute dans la loi de finances pour 1972 (prise en charge par le régime général de Sécurité sociale de la partie des risques donnant lieu aux prestations en nature des assurances maladie, maternité et invalidité pour les travailleurs salariés [marins] et retraités relevant jusqu'alors du régime spécial de Sécurité sociale des gens de mer).

Or, compte tenu du dépôt tardif de cet amendement gouvernemental, et de son ordre du jour, votre Commission des Finances ne s'est pas encore prononcée.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la Marine marchande pour 1972.

ANNEXES



TABLEAU N° 1

CONSTRUCTION NAVALE

Classement des différents pays.

(Tonnage en tonnes de jauge brute en commande au 1^{er} janvier 1971.)

Japon	29.357.236	Danemark	3.590.332
Suède	6.846.590	Norvège	3.564.592
Allemagne fédérale.....	5.388.332	Italie	2.872.973
Espagne	5.246.322	Pays-Bas	2.485.792
Royaume-Uni et Irlande du Nord	5.027.119	Yougoslavie	2.270.765
France	4.954.388	Etats-Unis	1.684.055
		Pologne	1.160.348

N. B. — Source : statistiques du « Lloyd's Register ». Toutefois, si on prend le chiffre de production calculé par le Secrétariat général de la Marine marchande, soit 5.200.400 tonnes de jauge brute, la France se classe devant le Royaume-Uni et gagne par conséquent une place (cinquième au lieu de sixième). (La différence entre ces chiffres tient à ce qu'un certain nombre de commandes passées en fin de semestre ne sont pas enregistrées assez vite par le Lloyd's Register.)

TABLEAU N° 2

CONSTRUCTION NAVALE

**Récapitulation du carnet de commandes.
Navires en commande et en construction au 1^{er} janvier 1971.**

I. — COMMANDES DES GRANDS CHANTIERS (livraisons jusqu'en 1975 et totaux).

NOMS DES CHANTIERS	LIVRAISONS EN 1971		LIVRAISONS EN 1972		LIVRAISONS EN 1973	
	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.
Atlantique	5	400.042	5	535.258	5	484.700
C. N. La Ciotat.....	11	434.680	10	356.800	9	281.800
France-Dunkerque	5	206.800	3	120.700	3	214.400
C. N. I. M.	4	77.437	3	58.500	2	64.000
Dubigeon-Normandie	8	49.840	4	35.000	6	65.000
Total des grands chantiers..	33	1.168.799	25	1.106.258	25	1.109.900

NOMS DES CHANTIERS	LIVRAISONS EN 1974		LIVRAISONS EN 1975		TOTAL des livraisons de 1971 à 1975.	
	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.
Atlantique	5	587.320	2	263.320	22	2.270.640
C. N. La Ciotat.....	7	421.000	1	75.000	38	1.569.280
France-Dunkerque	2	101.000	2	140.000	15	782.900
C. N. I. M.	2	56.500	3	128.500	14	384.937
Dubigeon-Normandie					18	149.840
Total des grands chantiers..	16	1.165.820	8	606.820	107	5.157.597

TABLEAU N° 3

CONSTRUCTION NAVALE

II. — COMMANDES DES PETITS CHANTIERS ET TOTAL GÉNÉRAL

NOMS DES CHANTIERS	LIVRAISONS EN 1971		LIVRAISONS EN 1972		LIVRAISONS EN 1973		TOTAL des livraisons de 1971 à 1973.	
	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.	Nombre	Tonnes de jauge brute.
A. C. du Havre	4	12.411	2	5.000			6	17.411
A. C. R. P.	6	7.060	2	3.500			8	10.560
C. M. de Normandie	6	1.900	2	(x)	2	(x)	10	(x) (1.900)
S. I. C. C. Na.	6	1.800	9	2.730	3	750	18	5.280
A. C. de la Manche	3	1.900	2	850			5	2.750
C. N. franco-belges	1	(x)	1	(x)	2	(x)	4	(x)
Ziegler	4	572	4	646			8	1.218
La Perrière	4	1.180	4	907	1	240	9	2.327
A. F. de l'Ouest	3	950					3	950
Chantiers Auroux	1	800					1	800
Total petits chantiers	38	(x) (28.573)	26	(x) (13.633)	8	(x) (990)	72	(x) (43.196)
Total carnet commandes grands et petits chantiers	71	1.197.372	51	1.119.891	33	1.110.890	»	»

(x) Chiffres incomplets.

TOTAL CARNET DE COMMANDES PETITS ET GRANDS CHANTIERS

	Nombre.	Tonnes de jauge brute.
Neuf petits chantiers	72	43.196
Cinq grands chantiers	107	5.157.597
Total général	179	5.200.793

TABLEAU N° 4

TONNAGE TOTAL DE LA FLOTTE MONDIALE (PAR CATEGORIES) ET CLASSEMENT POUR LES DIX PREMIERS PAYS (AVEC LE TONNAGE POUR CHACUN)

Au 1^{er} juillet 1970.

A. — Tonnage de la flotte mondiale.

Pétroliers	86.140.000 tjb.
Autres navires	141.350.000 tjb.
	<hr/>
	227.490.000 tjb.

B. — Classement pour les dix premiers pays.

	En tonnes de jauge brute
1. Liberia	33.297.000
2. Japon	27.004.000
3. Grande-Bretagne	25.825.000
4. Norvège	19.345.000
5. U. S. A.	18.463.000
6. U. R. S. S.	14.832.000
7. Grèce	10.952.000
8. Allemagne de l'Ouest	7.881.000
9. Italie	7.448.000
10. France	6.458.000

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 60.

Recouvrement par l'I. S. T. P. M. de la taxe parafiscale pour le contrôle de la fabrication des conserves de poissons.

Texte. — Le paragraphe III de l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1357 du 27 décembre 1958 figurant à l'article 8 de la loi de finances rectificative pour 1970 (n° 70-1283 du 31 décembre 1970) est remplacé par les dispositions suivantes :

« III. — Le produit de la taxe est recouvré par l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

« A défaut de déclaration faite dans les conditions et délais fixés par le décret prévu au paragraphe IV ci-dessous, il peut être procédé à la taxation d'office. Dans ce cas, comme en cas de défaut de versement, une majoration de 10 % est applicable. »

Commentaires. — Cet article a pour objet de permettre à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes de recouvrer directement le produit de la taxe instituée à son profit par l'ordonnance du 27 décembre 1958 et destinée à financer le contrôle sanitaire des conserves et semi-conserves de poissons.

Actuellement, le produit de la taxe est recouvré par le Comité central des pêches maritimes qui en tient une comptabilité séparée pour le compte de l'I. S. T. P. M.

Votre Commission des Finances ne s'oppose pas à l'adoption de cet article.