

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

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 1978, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 17

Equipement et Aménagement du Territoire.

V. — TRANSPORTS... — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Anicet LE PORS.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modest Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazotte, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Gustave Héon, Daniel Hoeffel, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Molnet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, François Schleiter, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexe 22), 3152 (tome XXII) et in-8° 770.

Sénat : 87 (1977-1978).

Loi de finances. — Marine marchande - Pêches maritimes - Environnement (protection de l') - Police - Pollution (mer) - Marins pêcheurs - Constructions navales.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
Analyse des crédits	7
I. — L'administration générale	8
II. — Les polices maritimes	9
III. — Les gens de mer	11
IV. — Pêches maritimes et cultures marines	19
V. — Flotte de commerce	33
VI. — Equipement naval	52
VII. — Protection de l'environnement marin	59
Examen en commission	61
Annexes	63

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses prévues au titre du budget de la Marine marchande s'élèvent à 2 822,7 millions de francs pour 1978, contre 2 549,8 millions de francs pour l'exercice précédent, soit une croissance de l'ordre de 10,7 %.

Le total des crédits affectés aux *dépenses ordinaires* passera de 1 348,6 millions de francs en 1977 à 1 494,8 millions de francs, soit une progression de 10,8 %.

Les *autorisations de programme* passeront de 1 246,9 millions de francs en 1977 à 1 232,8 millions de francs en 1977, soit une diminution de — 1,2 %.

Il est tenu compte, dans les dotations amorcées pour 1978, de la majoration de crédits de 1,3 million de francs (autorisations de programme et crédits de paiement) votée par l'Assemblée Nationale au bénéfice de la Société nationale de sauvetage en mer.

*
*
*

Les tableaux ci-après donnent, par titres et parties pour les dépenses ordinaires et pour les dépenses en capital, la comparaison des crédits ouverts en 1977 et demandés pour 1978.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1977	CREDITS PREVUS POUR 1978			DIFFERENCE entre 1977 et 1978
		Services votés	Mesures nouvelles (En francs)	Total	
<u>TITRE III - Moyens des services</u>					
Première partie - Personnel : Rémunérations d'activité	99 596 060	111 949 836	+ 4 145 013	116 094 849	+ 16 498 789
Troisième partie - Personnel en activité et en retraite : Charges sociales ..	12 474 877	13 383 684	+ 451 100	13 834 784	+ 1 359 907
Quatrième partie - Matériel et fonction- nement des services	21 391 989	21 643 867	+ 2 124 542	23 768 409	+ 2 376 420
Sixième partie - Subventions de fonction- nement	25 728 638	25 780 159	+ 3 431 340	29 211 499	+ 3 482 861
Septième partie - Dépenses diverses	311 657	328 942	-	328 942	+ 17 285
Totaux pour le titre III	159 503 221	173 086 488	+ 10 151 995	183 238 483	+ 23 735 262
<u>TITRE IV - Interventions publiques</u>					
Première partie - Interventions politiques et administratives	85 690	85 690	-	85 690	-
Troisième partie - Action éducative et culturelle	18 084 348	18 084 348	+ 1 385 100	19 469 448	+ 1 385 100
Quatrième partie - Action économique : en- couragements et interventions	77 265 810	77 265 810	+ 200 000	77 465 810	+ 200 000
Cinquième partie - Action économique : sub- ventions aux entreprises d'intérêt na- tional	33 896 000	33 896 000	-	33 896 000	-
Sixième partie - Action sociale : Assistan- ce et solidarité	1 928 450	1 928 450	+ 37 000	1 965 450	+ 37 000
Septième partie - Action sociale : Pré- voyance	1 057 900 000	1 057 900 000	+ 120 840 000	1 178 740 000	+ 120 840 000
Totaux pour le titre IV	1 189 160 298	1 189 160 298	+ 122 462 100	1 311 622 398	+ 122 462 100
Totaux pour les dépenses ordinaires.	1 348 663 519	1 362 246 786	+ 132 614 095	1 494 860 881	+ 146 197 362

Dépenses en capital.

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votés pour 1977	Prévus pour 1978	Différence	Votés pour 1977	Prévus pour 1978	Différence
			(En francs)			
TITRE V - Investissements exécutés par l'Etat -						
Quatrième partie - Entreprises industrielles et commerciales	3 600 000	7 060 000	+ 3 460 000	3 600 000	4 000 000	+ 400 000
Sixième partie - Equipement culturel et social	3 750 000	3 660 000	- 90 000	3 000 000	2 700 000	- 300 000
Septième partie - Equipement administratif et divers	16 613 000	32 600 000	+ 15 987 000	15 650 000	19 500 000	+ 3 850 000
Totaux pour le titre V	23 963 000	43 320 000	+ 19 357 000	22 250 000	26 200 000	+ 3 950 000
TITRE VI - Subventions d'investissements accordées par l'Etat -						
Troisième partie - Transports, communications et télécommunications	200 000 000	170 000 000	- 30 000 000	170 000 000	290 000 000	+ 120 000 000
Quatrième partie - Entreprises industrielles et commerciales	1 010 800 000	1 007 040 000	- 3 760 000	997 000 000	999 800 000	+ 2 800 000
Sixième partie - Equipement culturel et social	12 150 000	12 490 000	+ 340 000	11 930 000	11 920 000	- 10 000
Totaux pour le titre VI	1 222 950 000	1 189 530 000	- 33 420 000	1 178 930 000	1 301 720 000	+ 122 790 000
Totaux pour les dépenses en capital	1 246 913 000	1 232 850 000	- 14 063 000	1 201 180 000	1 327 920 000	+ 126 740 000

ANALYSE DES CREDITS

Depuis 1976, une nouvelle nomenclature budgétaire a été mise en place, qui invite à faire une analyse du budget par grandes fonctions en distinguant certes, pour chacune d'elles, dépenses ordinaires et dépenses en capital. Cette présentation offre l'avantage de mieux apprécier l'effort global envisagé dans chacun des grands secteurs de la Marine marchande qui attirent traditionnellement l'attention de notre Haute Assemblée.

Nous examinerons donc successivement les principales dotations et mesures nouvelles concernant :

- l'Administration générale ;
- les polices maritimes ;
- les gens de mer ;
- les pêches maritimes et cultures marines ;
- la flotte de commerce ;
- l'équipement naval ;
- la protection de l'environnement marin.

Comme pour les exercices précédents, l'essentiel des crédits inscrits sur ce budget est concentré sur :

1° L'établissement national des invalides de la Marine qui bénéficie d'une subvention de 1 178 millions de francs représentant 79 % des dépenses ordinaires ;

2° L'aide à la construction navale qui bénéficie de 1 007 millions de francs d'autorisations en capital, soit 81 % des dépenses en capital.

I. — L'ADMINISTRATION GENERALE

L'Administration générale disposera de 103 millions de francs pour les dépenses ordinaires (+ 14,2 % par rapport à 1977), dont 3,5 millions de francs pour les mesures nouvelles.

La majoration de crédits est essentiellement constituée par un volume important de *mesures acquises* représentant l'extension en année pleine des charges afférentes aux rémunérations, indemnités et prestations obligatoires.

Au titre des *mesures nouvelles*, nous relevons :

— Trente-quatre transformations d'emplois afin d'améliorer la structure actuelle des effectifs et d'adapter ceux-ci aux besoins véritables des services ; quatre emplois sont supprimés à ce dernier titre ;

— Seize emplois nouveaux sont créés au titre du programme d'action prioritaire n° 24 : Défense du patrimoine naturel. Emplois administratifs de services de sécurité et de surveillance du domaine maritime ;

— Ajustements budgétaires aux besoins en matière de rémunération et de dépenses de fonctionnement.

Les *dépenses en capital* s'élèvent à 4,45 millions de francs en autorisations de programme destinées à des acquisitions immobilières et à des travaux (chapitre 57-00, article 10).

II. — LES POLICES MARITIMES

Les dépenses ordinaires se monteront à 19,8 millions de francs en 1978, en progression de 17,8 % par rapport à 1977.

Les *mesures nouvelles* (+ 2,2 millions de francs) permettent la création de huit emplois d'agents embarqués pour la surveillance des pêches et la transformation de cent cinquante-deux emplois par application de la réforme statutaire intéressant les agents de ce même service. En outre, une provision est prévue pour le financement des hausses de rémunération en 1978.

Les *dépenses en capital* s'élèvent à 26,17 millions de francs en autorisations de programme destinées :

- pour 22 millions de francs, à développer les moyens techniques et de transport pour la surveillance et le sauvetage en mer ;
- pour 4 millions de francs, à fournir une subvention d'équipement à la Société nationale de sauvetage en mer.

*
**

La situation de la *Société nationale de sauvetage en mer* est particulièrement critique.

Pour 256 stations, elle dispose de 60 canots, 87 vedettes et 325 canots pneumatiques. Une partie importante de cet équipement a atteint un certain degré de vétusté :

- sur 60 canots, 51 ont plus de dix ans d'âge, dont 32 *plus de vingt ans* ;
- sur 87 vedettes, 35 ont plus de dix ans.

Tant pour faire face à ses besoins nouveaux que pour assurer le renouvellement des unités les plus âgées, la Société n'a pu mettre en service que :

- en 1975 : 1 canot et 2 vedettes ;
- en 1976 : 2 canots et 6 vedettes.

Pour 1978 il est prévu : 1 canot et 7 vedettes.

Les moyens dont elle dispose ne lui permettent pas d'assurer un renouvellement suffisant de sa flotte. En 1976, elle a engagé un budget d'équipement de 7 millions de francs, en 1977 de 9,4 millions de francs. Pour 1978, elle prévoit un programme d'équipement de 6,9 millions de francs et pour 1979 de 8,2 millions de francs.

En tenant compte de la hausse des prix qui affecte ce type de bateau, la capacité d'investissement en volume tend à diminuer alors que dans le même temps les besoins croissent d'une part du fait de l'état de la flotte de la Société et d'autre part du fait du nombre croissant des sorties liées au développement de la navigation de plaisance.

Compte tenu du caractère désintéressé de l'activité de la Société et grâce à la participation bénévole des sauveteurs, les moyens dont dispose la Société sont limités et employés aux financements de dépenses difficilement compressibles. Le rôle des Pouvoirs publics est donc primordial pour assurer le maintien et le développement d'un service à caractère public assuré par un personnel volontaire qui mérite la plus grande sollicitude.

Au titre du budget la subvention de fonctionnement de 1,965 million de francs n'augmente que de 1,9 % et la participation à l'équipement de 4,020 millions de francs diminue de 19,6 % par rapport à l'année précédente.

En seconde délibération, devant l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a accepté de porter cette subvention d'équipement à 5,320 millions de francs soit une augmentation de 6,4 % par rapport à 1977.

Cette amélioration demeure insuffisante compte tenu des observations présentées précédemment. L'amélioration de la situation de la Société nationale de sauvetage en mer justifie dans le meilleur délai l'engagement des pouvoirs publics pour le financement d'un programme pluriannuel d'équipement permettant à la Société d'assurer un service indispensable dans des conditions d'efficacité et de sécurité qui constituent le minimum dû aux équipages de sauveteurs.

III. — LES GENS DE MER

L'ensemble des crédits réservés à ce groupe de programme atteint un montant de 1 233 millions de francs, en progrès de 11,4 % sur l'année précédente.

A. — La majeure partie de cette somme représente la subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine (ENIM) qui atteindra 1 178,7 millions de francs, en augmentation de 120,8 millions de francs par rapport à 1977, soit 11,4 %.

La maîtrise de la progression des dépenses sociales se pose à l'ENIM comme à l'ensemble des régimes de protection sociale. De 1974 à 1977 (estimations), les dépenses passaient de 1 294 millions de francs à 2 206 millions de francs, soit une augmentation de 70 % alors que dans le même temps le nombre des prestataires et de cotisants progressait faiblement (0,5 % pour les prestataires, 1,3 % pour les cotisants), cf. tableau ci-dessous.

ENIM

Evolution des effectifs, des cotisants actifs et pensionnés et des prestataires.

ANNÉES	Effectif du personnel de l'ENIM	Nombre de marins actifs	Nombre de pensionnés	COTISANTS		AYANTS DROIT		Ensemble des prestataires
				actifs	pensionnés	d'actifs	et pensionnés	
1972	559	81.500	99.258	81.500	84.273	151.590	52.997	370.060
1973	557	83.900	83.455	83.900	84.983	156.051	46.721	371.658
1974	631	83.900	96.659	83.900	84.835	156.100	55.910	380.743
1975	656	84.500	100.053	84.500	85.849	157.170	56.695	384.514
1976	691	83.097	101.404	83.097	86.946	154.561	58.332	382.536

Dépenses.
(En millions de francs.)

nature	1 9 7 5		1 9 7 6		1 9 7 7	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Pensions de vieillesse	1 016,4	62,0	1 164,9	61,5	1 370,6	62,1
Pensions d'invalidité	117,1	7,2	140,9	7,3	161,4	7,3
Prestations maladie-maternité ..	439,6	26,7	507,3	26,5	573,5	26,1
Action sanitaire et sociale ...	4,1	0,2	5,2	0,3	6,8	0,3
Frais de personnel	24,8	1,5	30,9	1,6	33,6	1,7
Frais de matériel	9,7	0,6	10,9	0,6	17,1	0,8
Fonds spécial	7,2	0,4	7,6	0,4	7,9	0,3
Fonds national de solidarité ..	15,4	0,9	12,6	0,6	14,0	0,6
Dépenses diverses	8,5	0,5	15,2	0,9	16,4	0,8
Totaux	1 642,8	100	1 915,5	100	2 206,3	100

Recettes.
(En millions de francs.)

nature	1 9 7 5		1 9 7 6		1 9 7 7	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Contributions "Armateurs"	418,3	24,4	504,3	26,1	602,5	27,3
Cotisations "Marins"	215,9	12,6	269,6	14,0	330,5	15,0
Cotisations des pensionnés ...	26,5	1,5	30,7	1,6	34,9	1,6
Participation de la CNAM	66,9	4,0	127,4	6,7	134,5	6,1
Compensation démographique ...	42,5	2,5	4,7	0,1	20,8	0,9
Fonds national de solidarité ..	16,3	1,0	12,1	0,6	14,0	0,6
Recettes diverses	7,2	0,4	11,5	0,6	11,2	0,5
Subvention de l'Etat	917,3	53,6	971,0	50,3	1 057,9	50,0
Totaux	1 710,9	100	1 930,3	100	2 206,3	100

L'examen des budgets de l'établissement pour les exercices 1975, 1976 et 1977 (cf. tableau ci-joint) montre au titre des dépenses le poids particulièrement important des pensions de vieillesse (62 %) dans le total des charges. Toutefois, le poids relatif de chacune des prestations demeure constant.

Au titre des recettes, en revanche, on observe une diminution relative de l'effort de solidarité nationale dans la mesure où la subvention de l'Etat ne représente plus que 50 % des charges contre 53,6 % deux ans auparavant. *A contrario*, la part des cotisations des actifs, marins et armateurs, s'est accrue d'autant.

Outre la persistance de quelques problèmes catégoriels évoqués lors des débats antérieurs, le nouvel ajournement du projet de construction d'une maison de retraite des marins ne peut qu'accroître la déception des ayants droit qui souhaiteraient voir régler à l'occasion du budget, par quelques mesures de faible incidence financière, un certain nombre de situations particulières et améliorer le sort des plus démunis.

*
* *

1° Depuis 1963, *les salaires forfaitaires*, base de calcul des pensions ont subi plusieurs majorations :

— majorations au titre de l'article L. 42 du Code des pensions de retraite des marins, en application des accords signés par le Comité central des armateurs de France et les syndicats professionnels de marins ;

— majorations au titre du « rattrapage dit Forner » qui de 1963 au 1^{er} janvier 1975 ont permis de combler les écarts de 15 et 20 % qui existaient alors entre les salaires réels et les salaires forfaitaires ;

— majorations au titre du plan quinquennal d'amélioration des pensions du 15 mai 1973 qui ont permis une revalorisation, qui s'est achevée le 1^{er} juillet 1977, de 21,66 % des salaires forfaitaires ;

— majorations par le biais de mesures catégorielles.

Toutefois, compte tenu de ces différentes mesures, un écart se serait à nouveau creusé entre salaires réels et salaires forfaitaires. Pour les majorations de ces derniers ne sont pas pris en compte les avantages acquis par les accords d'entreprise.

Pour faire droit à une motion de l'ENIM du 13 décembre 1976, le Secrétaire d'Etat aux Transports devrait désigner une personnalité pour examiner ce problème. A ce jour aucune décision n'a encore été prise.

2° La demande de prise en compte des années supplémentaires d'activité effectuées par les marins ayant pris leur retraite à cinquante ans avec une pension plafonnée à vingt-cinq annuités et ayant continué à naviguer n'a pas jusqu'à ce jour recueilli un accueil favorable du Secrétariat d'Etat.

Pour celui-ci la limitation du nombre des annuités prises en compte pour la liquidation d'une pension à un âge moins avancé que l'âge normal est un principe intangible de l'ensemble des régimes d'assurance vieillesse. Toute dérogation entraînerait des demandes reconventionnelles auxquelles il serait difficile de ne pas faire droit. L'amélioration de la situation de cette catégorie de marins semble liée à une amélioration générale des conditions de liquidation de l'ensemble des pensions des divers régimes sociaux.

3° Enfin la recommandation présentée par le Médiateur quant à l'octroi du surclassement catégoriel aux pensionnés dont les retraites ont été liquidées avant la mise en œuvre du décret du 7 octobre 1968 fait l'objet d'études de la part du Secrétariat d'Etat sans que l'on sache à quelle date celui-ci sera susceptible d'apporter une réponse à la demande présentée.

Dès à présent il a cependant écarté toute application rétroactive des dispositions du décret de 1968. En conséquence on ne peut que mal augurer de la réponse qui sera apportée à ladite demande à l'issue des études entreprises.

..

B. — L'enseignement et l'apprentissage maritimes sont dispensés dans des établissements relevant soit directement de la Marine marchande, soit pour l'apprentissage dans des écoles subventionnées gérées par l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime (AGEAM).

L'ensemble de ces établissements offrent tous les niveaux de formation depuis le brevet de capitaine de première classe de la navigation maritime jusqu'à celui d'ouvrier spécialisé.

Depuis 1976, une priorité a été donnée à la formation professionnelle afin de faire face aux besoins supplémentaires d'emplois qui résulteront de l'exécution du plan de croissance de la flotte de commerce. Ce plan devrait assurer la création nette de 1 500 à 2 000 emplois entre 1976 et 1980.

Compte tenu de la conjoncture, nous devons émettre quelques réserves quant à la réalisation de ce plan de création d'emplois.

Le Bureau central de la main d'œuvre maritime qui enregistre une moyenne de 400 demandeurs d'emplois dans les années passées à vu ce nombre croître à 1 050 à la fin de 1976.

Pour 1977 une réduction des emplois de faible qualification notamment est enregistrée. La mise en service de navires neufs dans les prochaines années ne saurait rétablir la situation d'embauche à un niveau satisfaisant en particulier pour les postes de qualification modeste.

Un régime de préretraite vient d'être instauré. Il pourrait intéresser 750 marins âgés au moins de cinquante-deux ans et six mois.

Cette disposition est révélatrice de la situation réelle de l'emploi et des perspectives d'embauche.

a) *L'enseignement maritime* est dispensé dans cinq écoles nationales de la Marine marchande et trois collèges d'enseignement technique maritime qui disposent d'une capacité d'accueil de plus de 2 250 places. Pour l'année 1976-1977, ces écoles ont accueilli 1 780 élèves.

Les crédits affectés au fonctionnement de cet enseignement sont compris dans l'ensemble des charges de personnel de la Marine marchande. Pour l'essentiel, mesures acquises et mesures nouvelles permettent l'ajustement de dotations pour salaires et indemnités, mesures statutaires et indiciaires comportant notamment la transformation de 89 emplois de professeurs.

b) *L'apprentissage maritime* s'effectue dans un réseau d'établissements scolaires comportant 16 écoles d'apprentissage maritime et un collège d'enseignement technique maritime spécialisé pour la préparation au brevet d'études professionnelles maritimes conchylicoles. Il offre une capacité d'accueil de 1 722 places utilisée à 85 % (1 466 élèves scolarisés pour l'année 1976-1977). De plus, une section conchylicole de 12 élèves préparatoire au BEPM conchylicole a été mise en place en septembre 1976 au CET de Guérande (Loire-Atlantique).

Les écoles d'apprentissage gérées par l'AGEAM disposent de ressources essentiellement publiques (Etat et collectivités locales), de versements de taxe d'apprentissage et une participation des familles (cf. tableau ci-après).

AGEAM, Perspectives de réalisation du budget de 1978.

Dépenses.

	En francs.
Achats et charges élevés.....	5 222 800
Frais de personnel :	
Rémunérations principales.....	16 600 217
Charges sociales.....	6 734 606
	<hr/>
	23 334 823
Autres frais	3 689 400
	<hr/>
	32 247 023
	<hr/> <hr/>

Recettes.

Subvention de l'Etat.....	18 596 223
Fonds de la formation professionnelle.....	391 900
Fonds social européen.....	554 000
Subvention des collectivités locales.....	1 913 300
Participation des familles.....	3 925 900
Participation de la profession.....	7 062 200
Recettes diverses	392 700
	<hr/>
	32 836 223
Première tranche d'amortissement des déficits antérieurs	— 589 200
	<hr/>
	32 247 023

La subvention de l'Etat représente environ 55 à 60 % des recettes totales dont dispose l'association. Pour 1978, elle s'élève à 19 millions de francs, soit 7,8 % de plus que pour l'exercice précédent. Sera-t-elle suffisante pour équilibrer le budget de l'AGEAM qui rencontre, depuis plusieurs années, des difficultés ?

*
* *

Pour remédier à celles-ci, le conseil d'administration de l'AGEAM a adopté plusieurs mesures. Elles visent aussi bien à augmenter les recettes — notamment par une participation plus importante demandée à la profession et aux collectivités locales — qu'à comprimer certains postes de dépenses, en particulier en regroupant des sections à effectif réduit.

Ces mesures n'ont été mises en place qu'à la rentrée scolaire de 1977 et ne porteront donc que sur une période de trois mois au cours de cet exercice. Elles doivent permettre à terme de résorber le déficit.

Le projet de loi de finances rectificative de fin d'année pour 1977 comporte un ajustement de subvention d'un million de francs.

Evolution du budget de l'AGEAM.
(En milliers de francs.)

	1975		1976		1977 (Prévisions)
DEPENSES					
Achats et charges élèves	4 105		4 695		5 119
Frais de personnel	16 710		19 975		22 030
Autres frais	3 125		3 230		3 476
	<hr/>		<hr/>		<hr/>
TOTAUX	23 940		27 900		30 625
RECETTES					
		%		%	
Subvention de l'Etat	13 665	60,0	14 810	56,5	17 210
Subvention des collectivités et des professionnels	5 540	24,4	7 220	27,5	8 505
Participation des familles	3 280	14,4	3 785	14,4	4 540
Autres ressources	280	1,2	410	1,6	370
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAUX	27 765	100,0	26 225	100,0	30 625
					100,0

Enfin, pour l'équipement (enseignement et apprentissage), les autorisations de programme s'élèvent à 3,6 millions de francs contre 3,7 millions de francs l'année précédente. Il convient de signaler l'achèvement de la nouvelle école d'apprentissage maritime de Cherbourg et la mise en œuvre du chalutier-école *Le Corail* destiné à la formation pratique des élèves des écoles d'apprentissage.

IV. — PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES

A. — Les pêches maritimes.

La crise grave que traverse le secteur des pêches maritimes depuis 1975 a conduit les pouvoirs publics à mettre en œuvre des moyens financiers supplémentaires pour permettre à cette activité économique de se maintenir et de s'adapter aux nouvelles conditions d'exploitation des océans et de commercialisation des produits.

1° Depuis 1975, pour tenir compte notamment de l'augmentation du *coût du carburant*, il est prévu une subvention pour « l'exploitation des navires de pêche ».

S'élevant à 48 millions de francs en 1975, elle a été portée à 100 millions de francs en 1976, soit environ 15 centimes par litre de carburant consommé. Fixée à 50 millions de francs en 1977, il est proposé de reconduire le même crédit pour 1978. Pour ces deux dernières années, le chiffre proposé a un caractère provisionnel. Comme pour les exercices antérieurs, il est susceptible d'être abondé en tant que de besoin (crédits complémentaires en fin d'exercice).

2° A l'instar de ce qui existe depuis plusieurs années dans le secteur agricole pour la viande, les céréales, le vin, etc., il a été créé, par décret du 30 décembre 1975, un *Fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture* (FIOM) pour organiser et régulariser ce marché.

Au cours de l'année 1976, le Fonds a mis en place ses propres structures, défini sa méthodologie et fait face à de nombreux problèmes conjoncturels. Il est essentiellement intervenu pour soutenir les prix au débarquement afin d'assurer aux producteurs un niveau de ressources proche de celui de 1974 et pour aider au développement des exportations de produits de la mer en

permettant à nos exportateurs de prospector des marchés nouveaux. Il a engagé une série d'études pour la mise en place d'un réseau d'informations et de statistiques à la production et aux divers stades de la commercialisation du poisson. Il a, par ailleurs, repris l'action de publicité collective en faveur de la consommation des produits de la pêche qui était antérieurement du ressort du Comité central des pêches maritimes.

Les tableaux ci-joints donnent un compte rendu de l'activité du Fonds pour 1976 et pour 1977 (provision). La subvention de l'Etat a été de 57,15 millions de francs la première année. L'absence de références n'a pas permis alors d'évaluer avec certitude l'ampleur des dépenses à engager.

Le report de ressources du Fonds de 1976 sur 1977 a été de 32,14 millions de francs. Compte tenu de l'amélioration des conditions du marché, certaines interventions envisagées en cours d'année 1976 n'ont finalement pas eu l'ampleur prévue.

Pour 1977, l'amélioration des conditions du marché a permis de limiter les dépenses faites à ce titre. Les actions de cet établissement public ont été orientées vers la mise en place de mesures touchant aux structures, à l'organisation et à la régulation des marchés. Par ailleurs, en raison des difficultés qu'a rencontrées la définition au plan communautaire du régime interne des pêches, les quotas n'ont concerné, en 1977, qu'un nombre limité d'espèces. Il n'a donc pas été nécessaire de faire appel aux réserves dont disposait le FIOM et dont le montant en fin d'année sera du même ordre que fin 1976.

Ce report s'ajoutera à la contribution professionnelle prévue en 1978 (environ 9 millions de francs) et à la subvention des Pouvoirs publics prévue au budget 1978 (25 millions de francs).

Le FIOM pourra ainsi, tout en continuant les actions en profondeur engagées en 1977, participer au soutien de l'activité du secteur des pêches maritimes.

L'existence d'un fonds de réserve est indispensable pour que cet organisme puisse, en cas de besoin, disposer des moyens nécessaires pour faire face à des difficultés imprévues ou très importantes.

FIOM
Exercice 1976.

RECEPTE			DEPENSES		
Chapitres	Prévisions	Réalisation	Chapitres	Prévisions	Réalisation
I - Contribution provenant des prélèvements effectués au profit du C.C.F.M. ...	7 500 000	8 234 413	I - Fonds de garantie	8 000 000	977 550
II - Subvention de l'Etat	57 150 000	57 150 000	II - interventions	27 000 000	18 463 778
Divers	-	63 254	III - Orientations	14 700 000	12 411 278
			IV - Dépenses de fonctionnement ..	1 700 000	865 094
			V - Section spéciale (assurance contre les intempéries)	4 560 000	168 437
			VI - Etudes	1 000 000	418 460
			VII - Fonds de réserve	6 150 000	-
Total des recettes	64 650 000	65 447 667	Total des dépenses :	64 650 000	33 202 590
			Solde exercice 1976		32 145 077
					65 447 667

PREVISIONS DES RECETTES ET DES DEPENSES DU FIOM

Année 1977.

RECETTES		DEPENSES	
INTITULES DES CHAPITRES	DOTATION	INTITULES DES CHAPITRES	DOTATION
I - Contribution professionnelle des pêches maritimes	8.000.000 F	I - Dotation au fonds de garantie ..	10.000.000 F
II - Contributions professionnelle de la conchyliculture	1.650.000 F	II - Interventions	21.000.000 F
III - Subvention de l'Etat	24.550.000 F	III - Orientation	4.000.000 F
IV - Report de l'exercice 1976.....	32.145.000 F	IV - Etudes et statistiques	2.500.000 F
		V - Dépenses et fonctionnement	2.200.000 F
		VI - Section spéciale (intervention en matière d'assurance contre les intempéries)	5.000.000 F
		VII - Fonds de réserve	21.645.000 F
TOTAL DES RECETTES	66.345.000 F	TOTAL DES DEPENSES	66.345.000 F

En outre, à compter du 1^{er} janvier 1977, le FIOM a pris le relais du Comité central des pêches maritimes en qualité de correspondant financier du FEOGA pour régler les indemnités versées par ce dernier aux agents économiques bénéficiaires des dispositions des règlements communautaires en matière d'organisation des marchés des produits de la pêche.

L'aide au FEOGA pour le soutien des marchés s'établit comme suit :

	1974	1975	1976	1977 Premier trimestre.
	(En millions de francs.)			
Compensation financière pour les quantités retirées du marché.....	1,557	3,358	6,867	1,508
Restitutions à l'exportation (filets de cabillaud et de lieu noir).....	0,189	0,714	0,523	0,165
Aides en stockage privé (thon, cabillaud et lieu noir).....	»	5,441	»	»
Total	1,746	9,513	7,390	1,673

Enfin, pour compenser partiellement les dépenses exposées par les professionnels pour l'affrètement d'un navire destiné à assurer l'assistance logistique et médicale indispensable à la flottille germonière française dans le golfe de Gascogne et au large des Açores, l'Etat accorde une subvention. En 1977, celle-ci s'élevait à 837 800 F. Il est proposé de la reconduire pour 1978.

3° Des aides spécifiques sont accordées notamment en matière d'équipement mais selon des modalités différentes pour la pêche artisanale et la pêche industrielle.

a) *La pêche artisanale.*

Compte tenu de la dispersion géographique, de l'atomisation des entreprises de pêche artisanale, de la grande diversité des métiers pratiqués, il est difficile d'appréhender l'évolution de la rentabilité des unités. Cette analyse devrait être avancée port par port et type de pêche par type de pêche.

Les unités pratiquant la pêche d'espèces fines à valeur élevée ont mieux traversé la crise des marchés de 1974 que celles pêchant des espèces communes qui entraînent en concurrence directe avec les armements industriels. Aussi ces dernières unités, dans les régions Nord et Normandie notamment, s'orientent-elles avec succès vers les espèces de grande valeur marchande (coquillages et mollusques).

L'indicateur que constitue l'état annuel des commandes, marque, après un arrêt brutal en 1976 (30 unités primées par l'Etat contre 62 l'année précédente), une nette reprise du secteur (34 unités primées pour le seul premier semestre de l'exercice 1977).

La pêche artisanale bénéficie actuellement des *aides* suivantes :

— d'une part des aides en capital, se décomposant en premier lieu en une prime de 6 % du coût de la construction accordée aux patrons pêcheurs construisant des navires répondant aux caractéristiques des navires types retenus par les sociétés interprofessionnelles artisanales et agréés par l'Administration, et en second lieu en une prime complémentaire de 4 % du coût de la construction lorsque le pêcheur adhère à un groupement de gestion ;

— d'autre part des prêts à long terme sur dotation FDES à taux d'intérêt réduit, soit sous forme de prêt principal consenti par

les caisses régionales de Crédit maritime mutuel, soit sous forme de prêt complémentaire accordé par la Caisse centrale de Crédit coopératif ; ces prêts, cumulés, peuvent atteindre 85 % du coût de l'investissement après déduction des primes.

En 1976, ces aides, représentant une affectation totale de crédits de 4 187 323 F, ont permis de faire construire 38 unités de pêche artisanale (1 542 tonneaux de jauge brute), pour un investissement total de 40 018 400 F. Ces chiffres traduisent une baisse importante du volume des constructions aidées, le nombre des mises en chantier ayant été en 1975 de 63 bateaux. La conjugaison des effets de la crise traversée par le secteur des pêches les années précédentes, de la hausse continue des coûts de la construction navale au rythme de 20 % par an et de l'aggravation consécutive des charges financières, des incertitudes enfin, quant à l'avenir même de la profession pèsent sur les investissements.

Durant l'exercice en cours, les investissements navals à la pêche artisanale sont en nette reprise : 34 unités (1 395 tonneaux de jauge brute) ont déjà été primées par l'Etat.

Pour 1978, 5 millions de francs sont prévus en autorisations de programme pour primer de nouvelles unités. Il reste un reliquat de crédits non engagés au titre des deux exercices précédents.

b) *La pêche industrielle.*

Contrairement à la pêche artisanale, le secteur de la pêche industrielle subissait encore gravement les effets de la crise en 1976. Les effets conjugués de la hausse sensible des charges d'exploitation et de la diminution de la valeur des productions mises à terre ont provoqué une détérioration profonde des résultats en 1975 et 1976. Cette crise fut d'autant plus aiguë pour les armements industriels qu'elle les frappait à un moment où la plupart d'entre eux se trouvaient engagés dans des programmes d'investissement très lourds. Le résultat en fut parfois le désarmement et la revente d'unités souvent récentes, notamment dans les ports les plus touchés comme La Rochelle et Concarneau.

Outre l'aide au carburant à l'exploitation précédemment rappelée, une aide à la restructuration et à la consolidation financière des entreprises en difficulté a été mise en place dans le cadre

de la procédure du Comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles. Onze entreprises se sont vu accorder, en 1976, par le CIASI des prêts sur FDES pour un montant de 9 millions de francs.

La reprise attendue du marché est amorcée, notamment pour la pêche thonière. La valeur au débarquement des produits de la pêche fraîche a augmenté d'environ 18 % en 1976 par rapport à 1975 pour une augmentation des quantités de 5 %. Les résultats du premier semestre 1977 confirment, dans l'ensemble ceux de 1976 : amélioration progressive de la rentabilité de la pêche thonière, stagnation du volume des prises de la pêche au large et de la grande pêche.

Le régime d'aide aux investissements de pêche industrielle permet l'attribution aux armements de concours publics selon les *trois modes* suivants :

— attribution de subventions proportionnelles au montant des investissements mais dont le taux varie d'une année à l'autre. Celui-ci très élevé en 1970 (25 %) a régulièrement diminué jusqu'en 1973 (10 %), a été relevé à 15 % en 1975, niveau auquel il a été maintenu jusqu'à présent ;

— attribution d'une bonification d'intérêts de 4 points portant sur des prêts bancaires à long terme (prêts bonifiés spéciaux) d'une durée de douze ans, limités à 30 % du coût des investissements. Ce régime, inauguré en 1974, se substitue aux prêts à long terme qui étaient précédemment accordés sur ressources du FDES ;

— octroi d'une bonification d'intérêts CIBIA (Commission interministérielle de bonification d'intérêts en faveur de l'armement) pour les prêts complémentaires contractés par les armements en vue du financement de leurs investissements navals. Cette bonification a pour effet de ramener le taux d'intérêt supporté par les entreprises à 6,50 % pour les navires commandés avant le 3 octobre 1973 et à 7,25 % pour les unités commandées postérieurement à cette date.

Ce régime est très sélectif, les aides n'étant accordées qu'aux dossiers d'investissements qui satisfont aux critères suivants :

— critères techniques : le navire doit être conforme à un type agréé par les sociétés interprofessionnelles comme satisfaisant le mieux aux contraintes d'exploitation et de marché ;

— critères économiques et financiers : appartenir à une société de personnes ou de capitaux, à l'exclusion des sociétés de quira-taires privés, posséder un capital social de 50 000 F au minimum et un chiffre d'affaires qui varie selon les régions et les genres de pêche pratiqués, mais qui se situe entre 8 et 16 millions de francs, enfin posséder un nombre minimum de bateaux (4 bateaux au moins y compris celui pour lequel l'aide est demandée).

A la fin de l'année 1975, ce régime d'aide a été aménagé en vue d'encourager la modernisation de la flotte de pêche semi-industrielle dont le renouvellement enregistre un retard certain. Ce retard est préoccupant car les caractéristiques de ces navires paraissent bien adaptées aux nouvelles conditions d'exercice de la pêche, qu'il s'agisse des zones autorisées par le nouveau droit de la mer ou du poids accru des charges d'investissement et d'exploitation (carburant notamment). Ainsi, de nouvelles dispositions ont été introduites qui permettent aux entreprises de dimensions plus modestes d'accéder aux concours financiers de l'Etat. De même des aides plus incitatives pourront désormais être accordées pour la construction de ce type de bateaux par le jeu d'une modulation du taux des subventions.

En 1976, le programme d'investissement naval retenu au bénéfice des aides de l'Etat a porté sur 5 unités d'un tonnage global de 1 090 TJB et représentant un investissement total de 18 709 000 F.

Il convient de noter que le rythme d'investissement dans le secteur de la pêche industrielle, très élevé en 1972 et 1973, a brutalement régressé à partir du second semestre de l'année 1974. Les navires primés en 1975 appartenaient pour l'essentiel à des programmes de construction en cours d'achèvement. En 1976, l'investissement a diminué dans des proportions très importantes, passant de 23 navires en 1975 à 5 unités seulement en 1976. Le climat d'incertitude qu'engendrent les lenteurs des discussions de Bruxelles sur les restrictions à apporter à la pêche pour permettre le renouvellement des stocks et l'extension de la zone économique maritime à 200 milles de nombreux Etats d'Europe et d'Amérique sont autant de facteurs qui, en définitive, dissuadent l'investissement.

Pour 1978, il n'est prévu que 2,8 millions de francs en autorisations de programme contre 10 millions de francs pour l'exercice précédent.

B. — Les cultures marines.

Les Pouvoirs publics ont entrepris la mise en place d'un schéma directeur national de la conchyliculture et de l'aquaculture ayant notamment pour objectif le maintien et la protection des zones conchylicoles existantes, la réservation et la préservation pour l'avenir des sites nouveaux à vocation conchylicole et aquacole et, enfin, la recherche d'une meilleure coexistence de ces activités avec les autres utilisations du littoral.

Des études sont en cours. Un premier rapport de synthèse a été préparé présentant un bilan de la situation actuelle du littoral, des opérations déjà effectuées. Des travaux exploratoires ont été entrepris pour déterminer les conditions d'un développement de la conchyliculture et de l'aquaculture et d'une sauvegarde du milieu marin. Ces travaux dureront encore une année.

Parallèlement, sont menées des études économiques et juridiques qui conduisent respectivement à une meilleure connaissance des perspectives de développement de ces activités et à une meilleure adaptation de la réglementation du domaine public maritime aux besoins de l'économie moderne.

La synthèse de tous les travaux se traduira, en définitive, par des arbitrages de conflits et des propositions de textes qui seront soumis au comité interministériel d'aménagement du territoire en vue d'aboutir à une directive nationale d'aménagement.

L'aquaculture « formes nouvelles » qui, par opposition à l'aquaculture traditionnelle (ostréiculture et mytiliculture) met en œuvre de nouvelles techniques telles que le repeuplement ou l'élevage plus ou moins intensif d'espèces qui jusqu'ici vivent à l'état naturel, en est encore en France au stade expérimental, dépendant largement des résultats de la recherche scientifique et technique : aucune entreprise aquacole n'a encore franchi le seuil de la rentabilité.

Les formes extensives ou semi-extensives de l'aquaculture, conçues pour le repeuplement ou l'exploitation rationnelle des fonds, paraissent encore plus prometteuses, parce que moins coûteuses et posant des problèmes techniques moins aigus.

La mise en œuvre de véritables « fermes marines » ne pourra être encouragée que lorsque les expériences en cours auront progressé jusqu'au stade d'une exploitation rentable.

Dès à présent les Pouvoirs publics accordent d'ores et déjà un soutien tout particulier sous forme de subvention en capital, aux investissements aquacoles et participent financièrement au fonctionnement des écloserieuses marines.

D'ailleurs, des programmes d'actions prioritaires privilégient dans le cadre du VII^e Plan la recherche scientifique en matière aquacole (PAP n° 25) « Renforcer le potentiel scientifique du pays » et les investissements aquacoles (PAP n° 24) « Défense du patrimoine naturel ».

Dans le budget 1978 :

— 200 000 F sont prévus sous forme de subvention pour le développement de l'aquaculture ;

— pour l'ensemble des études générales en matière de pêches maritimes et cultures marines, il est prévu 4 millions de francs en autorisations de programme ;

— pour la conchyliculture, et l'aquaculture plus particulièrement, il est prévu sous forme de subventions aux entreprises une autorisation de programme de 4 millions de francs.

En matière de conchyliculture, l'aide de l'Etat est attribuée aux investissements de nature collective correspondant aux objectifs de développement de l'activité conchylicole tout au long du littoral et d'amélioration des structures existantes. Le taux maximum de prime pouvant être accordé est de 30 % du coût des dépenses de l'investissement lourd qui est directement lié à la production.

En matière d'aquaculture non traditionnelle, l'aide de l'Etat est également accordée de préférence aux investissements ou aux opérations de nature collective. Les taux d'intervention publique ont un plafond plus élevé, fixé à 50 % du coût des projets retenus, dans la mesure où les actions entreprises ne peuvent pas, en raison de leur caractère encore expérimental, être assurées d'atteindre à court terme le seuil de rentabilité.

C. — La recherche scientifique.

Dans le domaine de la recherche, *l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes* (I.S.T.P.M.) recevra :

— une subvention de fonctionnement de 26,5 millions de francs soit + 14,7 % par rapport à l'exercice précédent. Il est prévu notamment la création de six emplois de chercheurs (561 000 F) action qui s'inscrit au titre du PAP n° 25 « Renforcer le potentiel scientifique du pays », ainsi qu'une provision de 200 000 F pour la création d'un corps de technicien de laboratoire ;

— une subvention d'équipement de 7,17 millions de francs en autorisations de programme est allouée entièrement au titre du même programme d'action prioritaire.

BILAN ET PERSPECTIVE DE L'EFFORT DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE

L'effort de recherche scientifique entrepris au titre des pêches maritimes est représenté par la subvention versée à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, établissement public placé sous la tutelle du Secrétariat général de la Marine marchande. En 1976, les crédits publics dont a bénéficié l'établissement se sont élevés à 19 177 000 F pour le fonctionnement et à 6 700 000 F pour les opérations en capital (autorisations de programme). En 1977, ces crédits ont atteint respectivement 23 154 000 F et 6 900 000 F. Les concours strictement privés représentent des sommes très faibles alors que les recettes encaissées au titre de conventions, notamment avec EDF atteignent des montants substantiels : 6 millions et demi en 1976 et 5 millions en 1977.

1. — *Activité 1976-1977.*

En 1976 et 1977, l'ISTPM a poursuivi les principales actions menées dans le cadre de ses missions. Elles nécessitent études ou contrôles pour une meilleure gestion des ressources, l'innovation technique et la valorisation des productions.

1.1. Etudes et recherches relatives aux pêches maritimes.

1.11. — *Connaissance des ressources exploitables :*

Les travaux de prospection sur les lieux de pêche habituellement fréquentés par les navires français se sont poursuivis notamment dans la zone de nos 200 milles métropolitains (golfe de Gascogne, et Manche), dans la mer communautaire (mer du Nord, mer Celtique) et dans les parages de Terre-Neuve. Les campagnes d'assistance habituelles ont également été assurées pour la grande pêche et la pêche gemmaisonnière.

L'institut a également assuré la participation de la France dans les campagnes internationales d'évaluation des stocks en utilisant les modèles mathématiques classiques et en testant également la technique expérimentale d'écho-intégration.

Enfin l'Institut a contribué de manière substantielle à l'amélioration des statistiques de capture, qui, dans le cadre d'une stricte gestion communautaire de la ressource, doivent atteindre un grand degré de raffinement et doivent être très rapidement disponibles.

1.12. — *Les nuisances en milieu marin :*

En raison des effets qualitatifs et quantitatifs des nuisances sur les ressources halieutiques, l'Institut a entrepris plusieurs actions particulières :

— recensement des ressources actuelles sur les sites d'implantation de centrales électro-nucléaires et recherches sur les effets du rejet de leurs effluents ;

— la participation croissante aux travaux du réseau national d'observation de la qualité du milieu marin ;

— effets de la pollution par les polluants rémanents, par les hydrocarbures, les produits organo-chlorés et les métaux lourds, notamment le mercure.

1.13. — *Techniques et zones nouvelles.*

Les études sur les techniques de pêche ont été poursuivies notamment celles portant sur les chaluts pélagiques et les chaluts sélectifs.

2. — *Prévisions pour 1978.*

• Les mesures nouvelles demandées s'élèvent à 3 405 000 F en fonctionnement et 7 170 000 F pour les opérations en capital.

Les objectifs retenus correspondent aux nouvelles conditions d'exercice de la pêche qui sont caractérisées par une raréfaction des ressources et par des contraintes nouvelles d'accès aux lieux de pêche traditionnels. Il s'agit donc pour l'essentiel de concentrer les recherches dans les zones sous juridiction française, d'améliorer nos connaissances sur les ressources peu ou pas exploitées et enfin de faire progresser de manière significative les recherches sur la dynamique de population halieutique.

Les autres thèmes de recherche correspondent aux objectifs assignés à l'Institut par le VII^e Plan et méritent d'être poursuivis en raison de leur intérêt aussi bien pour la profession que pour les consommateurs.

Les crédits accordés à l'ISTPM au titre du PAP 25 sont les suivants :

	DEPENSES ordinaires.	DEPENSES en capital (autorisations de programme).
	(En millions de francs.)	
1976	5,9	6,7
1977	10,1	6,9
1978	8,001	7,17
Total	24,001	20,77

V. — FLOTTE DE COMMERCE

L'aide à l'*armement naval* est réalisée en application d'un plan de développement prenant la suite en 1976 d'un plan de relance mis en œuvre depuis 1971.

Avant d'analyser les procédures d'octroi de cette aide et le montant des ressources publiques engagées, il nous faut rappeler les objectifs de ce plan et faire un bilan de l'armement français.

A. — Les objectifs du plan de développement.

La croissance de la flotte est une donnée majeure de notre stratégie de développement économique. En cas de crise il est vital pour notre économie que la sécurité de ses approvisionnements énergétiques soit assurée. Mais, à l'heure actuelle, il importe surtout de promouvoir le rôle dynamique de notre flotte dans le processus de redéploiement de notre commerce et de rééquilibrage de notre balance commerciale. La France ne peut se satisfaire d'avoir la dixième flotte du monde alors que pour son commerce elle se situe au quatrième rang mondial.

Place du pavillon français dans les échanges maritimes mondiaux.

Activité du pavillon français

U = millions T.

	Trafic direct		Trafic tiers		Total	
	Total	Pétrole	Total	Pétrole	Total	pétrole
1973	63,9	47,5	39,9	31,6	103,8	79,1
1974	62,2	45,6	40,3	32,6	102,5	77,9
1975	61,9	43,2	46,6	39,9	108,5	83,1
1976	62,8	43,5	52,2	40,2	115,0	89,7

Commerce maritime mondial et part du pavillon

U = millions T.

	Commerce maritime mondial		Part du pavillon	Part du trafic tiers sous pavillon français
	Total	Pétrole		
1973	3.120	1.365	3,3 %	1,2 %
1974	3.247	1.360	3,1 %	1,2 %
1975	3.043	1.259	3,6 %	1,5 %
1976	3.277	1.415	3,5 %	1,5 %

Les objectifs retenus par le Plan de développement sont les suivants :

1° *Taux de couverture nominal de nos échanges (en tonnage) par le pavillon français :*

— produits pétroliers :

Taux actuel 65 %

Taux au 1^{er} janvier 1981 80 %

— marchandises sèches :

Taux actuel 36 %

Taux au 1^{er} janvier 1981 40 à 50 %

2° *Part de la dépense nationale de transport maritime couverte par le pavillon français :*

— produits pétroliers :

Part actuelle 68 %

Part au 1^{er} janvier 1981 90 %

Marchandises sèches :

Part actuelle 38 %
 Part au 1^{er} janvier 1981..... Plus de 50 %

3° Déficit de la ligne « Frets et passages » de la balance des paiements :

- déficit actuel : 2,5 milliards de francs ;
- déficit au 1^{er} janvier 1978 : 1 milliard de francs.

4° Gains ou économies en devises :

- sur la durée de vie des navires : 76 milliards de francs ;
- pendant la seule durée du Plan (1975-1980) : 7 milliards de francs.

5° Renforcement de la position du pavillon français face à ses concurrents :

Les primes d'équipement sont accordées sous condition de coordination entre armements français dans les secteurs où une concurrence anarchique affaiblirait notre pavillon.

Pour atteindre ces objectifs, la composition de la flotte devrait évoluer de la façon suivante (tonnage en TUB) :

	SITUATION au 1 ^{er} janvier 1976.		SITUATION au 1 ^{er} janvier 1981.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Navires secs.....	403	3 422 000	434	5 520 000
Pétroliers + gaziers.....	133	7 190 000	113	10 750 000
Ensemble de la flotte...	536	10 612 000	547	16 270 000

Ces prévisions impliquent les mises en service suivantes :

Navires de marchandises diverses (lignes régulières)	71 (970 000 tjb)
Navires de marchandises pondéreuses.....	53 (2 050 000 tjb)
Pétroliers long-courriers	30 (4 200 000 tjb)
Transporteurs de gaz.....	12 (525 000 tjb)

Soit au total 166 (7 745 000 tjb)

Le montant total de l'investissement représente 23 milliards de francs pour lequel il est prévu une aide publique de l'ordre de 3,8 milliards de francs sous forme de primes (1,2 milliard de francs) et de bonifications d'intérêts (2,6 milliards de francs).

Par référence aux différents objectifs du plan de développement, la réalisation de celui-ci peut s'analyser comme suit :

	1974	1975	1976	1977
Taux de couverture nominal par le pavillon français.....	47,7	58,8	54,2	
Taux de couverture de la dépense nationale	42,6	49	46,2	
Déficit fret et passage (millions de francs)	3 412	2 160	2 500 (estimation).	
Gains ou économies de devises (en millions de francs).....	8 481	8 782	9 585 (estimation).	
Pavillon (1 000 tonnes jauge brute)..	8 176	9 476	10 612	11 112

Les résultats de l'année 1975 sont marqués par une réduction sensible, au niveau mondial de l'activité du transport maritime et une faiblesse des importations françaises.

L'année 1976, année de reprise, marque une amélioration sensible des différents paramètres de l'activité de l'armement français par rapport à 1974.

B. — Les réalisations au 31 décembre 1976.

Il ressort du tableau ci-dessous qu'au 31 décembre 1976, compte tenu des commandes passées par les armements, les objectifs du plan de développement de la flotte de commerce étaient déjà largement dépassés pour la catégorie des navires porte-conteneurs et rouliers tant en nombre (64 contre 38) qu'en tonnage (819 565 tjb contre 520 000 tjb) et en valeur (5,8 milliards de francs contre 4 milliards de francs).

La modernisation technique de la flotte s'effectue donc rapidement. Les armateurs ont préféré, à des opérations de simple rénovation par remplacement à l'identique de vieilles unités, porter leur choix sur des types nouveaux de navires plutôt que sur des cargos classiques à plusieurs ponts.

Ainsi, pour l'ensemble des cargos de ligne, les commandes portaient sur un nombre de navires inférieurs aux prévisions (64 contre 71), d'un tonnage plus faible (840 068 tjb contre 970 000 tjb) mais beaucoup plus performants. Le montant des investissements dépassait d'ailleurs les prévisions (5 847 millions de francs contre 5 484 millions de francs).

TYPE de NAVIRES	Objectifs du plan de développement			RÉALISATIONS			PRICES fin Pro
	nbre	T.J.B.	Valeur Mds F.	nbre	T.J.B.	Valeur Mds F.	
= Porte-conteneurs et navires rouliers	38	520 000	4 000	63 165 %	819 569 (161 %)	5 834 145 %	856,7
= Cargos à plusieurs ponts	33	450 000	1 484	1	499	12	1,3
S-Total cargos de ligne	71	970 000	5 484	64 90 %	840 068 (86 %)	5 847	856,-
= Transporteurs de vrac	53	2 050 000	5 834	17 32 %	424 613 (23 %)	1 326 23 %	69,-
= Navires à passagers	-	-	-	2	430	74	-
= Transporteurs de gaz	12	625 000	4 600	3 25 %	122 000 (19 %)	668 15 %	-
= Pétroliers	30	4 200 000	7 100	11 36 %	1 302 000 (45 %)	2 702 36 %	-
TOTAL	166	7 845 000	25 000	97 58 %	5 209 111 (42 %)	10 618 46 %	927

Les commandes de navires transporteurs de vrac sec se situaient à un niveau qui restait bas par rapport aux objectifs (184 navires contre 53 ; 452 613 tjb contre 2 050 000 tjb ; 1 326 millions de francs contre 5 836 millions de francs). Il est certain que les armateurs ne sont pas incités pour le moment à investir dans ce type de navires pour lesquels les taux de fret du marché sont particulièrement déprimés.

Dans le secteur pétrolier, l'excédent mondial de navires et la stagnation de nos approvisionnements sont tels que les prévisions d'entrée en flotte de navires neufs risquent de n'être pas atteintes.

Pour l'ensemble du plan de développement de la flotte de commerce 3,2 millions de tjb ont été commandés, au 31 décembre 1976, ce qui correspond à 42 % des prévisions. En se limitant aux catégories de navires relevant du régime des primes d'équipement — cargos de ligne et transporteurs de vrac sec — 1 264 millions de tjb ont été commandés ce qui correspond aussi à 42 % de l'objectif du plan et à un montant de primes d'équipement de 927 millions de francs (soit 77 % de l'enveloppe définie par le Gouvernement).

La distorsion qui se manifeste entre le taux de réalisation du plan en tonnage et le taux de consommation des primes s'explique ainsi :

1° Pour ce qui concerne les *navires primables*, le plan de développement est certes réalisé à 42 % en tonnage mais à 63 % en valeur, les commandes ayant portées sur des navires les plus performants et donc les plus coûteux ;

2° La différence qui subsiste entre les deux taux de 77 % et 63 % s'explique par le fait que le taux de réalisation du plan le plus bas se rencontre dans la catégorie des navires transporteurs de vrac sec à la fois en tonnage et en valeur (23 %). Il est certain que les armateurs ne sont pas incités pour le moment à investir dans ce type de navires pour lesquels les taux de fret du marché sont particulièrement déprimés. Les taux au voyage sont ainsi passés de l'indice 245 en mars 1974 à l'indice 118 en février 1976. Dans ce domaine la réalisation intégrale du plan de développement est très certainement liée à un relèvement des taux de fret du marché.

Les armateurs ont donc commandé essentiellement des navires de ligne régulière et singulièrement des porte-conteneurs et rouliers qui sont les navires les plus performants sur le plan international et les plus utiles à l'économie nationale, mais aussi les plus

coûteux (en moyenne 7 400 F le tonneau contre 2 800 F pour les transporteurs de vrac sec) et pour toutes les raisons qui précèdent, les plus aidés par l'Etat (taux de prime de 15 % pour les porte-conteneurs et rouliers contre 2 % à 8 % pour les vracquiers selon leur taille).

C. — L'aide publique.

L'aide publique à l'armement est réalisée sous une double forme :

- la subvention d'équipement ;
- la bonification d'intérêt.

1. — RÉGIME DES PRIMES D'ÉQUIPEMENT

Le barème des primes d'équipement prévu par la circulaire du 24 septembre 1975 a été établi de manière à inciter l'armement à commander les catégories de navires les plus utiles à l'économie nationale qui sont aussi généralement les plus coûteux donc les plus difficiles à financer par leurs armateurs. C'est ainsi que les navires rouliers et porte-conteneurs entièrement cellularisés sont primés au taux de 15 % et que les cargos classiques le sont au taux de 10 %. Les transporteurs de vrac sec bénéficient de taux variant de 2 % à 8 % selon leur taille.

Les taux des primes d'équipement sont nuls toutes les fois que les frets sont suffisamment attractifs pour que l'armateur développe son entreprise sans prime, et pour toutes les catégories de navires dont l'Etat a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'encourager le développement : les pétroliers par exemple.

Compte tenu de l'état actuel de réalisation du plan de développement, la possibilité a été ouverte de majorer cas par cas, dans la limite du taux de 15 %, les taux de prime de toutes les catégories de navires et le principe d'un examen cas par cas, au regard de l'intérêt économique des commandes, des demandes de primes a été retenu.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports justifie ainsi l'octroi de primes d'équipement accordées sur des navires commandés à l'étranger.

Le régime des primes d'équipement instituées dans le cadre du plan de développement de la flotte de commerce ne comporte pas de discrimination quant à la nature du chantier constructeur. En effet, de même que nos chantiers bénéficient de commandes étrangères, les armateurs français passent traditionnellement une partie de leurs commandes à l'étranger. En outre, ont été commandés à l'étranger des navires pour lesquels les chantiers français n'étaient pas à l'époque en mesure de faire des offres compétitives tant en délai qu'en prix. De plus, une telle discrimination serait contraire aux accords internationaux souscrits par la France.

Devant les difficultés actuelles de la construction navale, le Gouvernement français, qui vient d'augmenter sensiblement son aide aux chantiers français, cherche à faciliter la prise de commandes de navires par l'étranger et demande aux armateurs français d'assurer une solidarité nécessaire avec la construction navale.

2. — RÉGIME DES BONIFICATIONS D'INTÉRÊTS

Le régime des bonifications d'intérêts en faveur de l'armement a été institué par un décret du 18 mars 1954 modifié et complété à plusieurs reprises et, notamment, par un décret du 4 septembre 1962.

Aux termes de ces textes, l'attribution des bonifications d'intérêts fait l'objet d'une décision conjointe du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre chargé de la Marine marchande prise après avis d'une commission créée à cet effet, dite « Commission interministérielle des bonifications d'intérêts en faveur de l'armement » (CIBIA). La CIBIA, composée à part égale de représentants des deux ministres concernés, est présidée par un représentant du Commissaire général au Plan.

Les critères d'attribution des bonifications d'intérêts ont été définis par les textes susvisés et précisés par la Commission à l'occasion de l'examen des dossiers qui lui étaient soumis. Ainsi, les bonifications peuvent être attribuées aux « entreprises d'armement

maritimes qui contractent des emprunts pour la commande, la modernisation, la reprise de contrats de construction — et pour les caboteurs seulement, l'achat — de navires d'une jauge brute supérieure à 20 tonneaux ».

La Commission doit, dans ses avis sur l'ensemble de chaque opération, tenir compte, d'une part, de l'intérêt qu'elle présente pour le développement et la modernisation de la flotte et, d'autre part, de la situation financière des emprunteurs. C'est ainsi que la Commission tient toujours le plus grand compte des recommandations des plans successifs et réserve le bénéfice du régime aux armements soumis à un degré suffisant de concurrence internationale qui investissent en navires modernes (neufs ou, pour les navires achetés d'occasion, très récents) entrant dans le cadre des objectifs du Plan.

De même la CIBIA vérifie l'application des dispositions décidées par le Gouvernement dans le cadre du plan de développement de la flotte de commerce en matière de bonification et veille, par exemple, que les navires achetés à l'étranger soient en principe financés à l'étranger.

La Commission a, par ailleurs, établi un certain nombre de critères financiers destinés à s'assurer que le montant des emprunts bonifiés et la durée des bonifications sont strictement nécessaires au financement du programme d'investissement.

a) Au titre des *subventions d'équipement*, pour la poursuite du plan de développement, il est proposé l'ouverture de 170 millions de francs d'autorisations de programme.

Plan de développement de la flotte de commerce.

Récapitulation par années des autorisations de programme inscrites et consommées.

(Au 30 juin 1977.)

Années	Dotations initiales	Reporte	Crédits disponibles	Crédits consommés
1974	400 000 000	-	400 000 000	-
1975	200 000 000	400 000 000	600 000 000	-
1976	200 000 000	400 000 000	600 000 000	755 502 209
1977	200 000 000	44 477 791	244 477 791	125 872 350
	1 000 000 000			881 374 559

Les ouvertures de crédits réalisées au titre de ce plan s'élèveront au total à 1 170 millions de francs, soit 97,5 % de l'objectif financier prévu (en francs courants).

Au niveau de la consommation des crédits, le tableau ci-dessus nous révèle que fin 1977, compte tenu de quelques dossiers qui sont en cours d'instruction, les reports sur 1978 seront nuls.

b) Au titre des *bonifications d'intérêt*, la charge envisagée pour 1978 et qui est inscrite au budget des Charges communes (chap. 44-98), serait de 460 millions de francs.

Le coût de la procédure des bonifications d'intérêt à l'armement maritime est resté quasiment stable jusqu'en 1969. De 1970 à 1975, il a crû régulièrement pour passer de 83 millions de francs à 447 millions de francs. Ce quintuplement découle en grande partie de l'ampleur des programmes d'investissements mis en œuvre à partir de 1970 par les armateurs dans le cadre du Plan de relance (1971-1975) : 9 milliards de francs d'investissements en cinq ans. Au cours de cette période, le coût de la procédure des bonifications d'intérêt a été tout particulièrement élevé en 1974 et 1975 (233 millions de francs et 447 millions de francs). Ce phénomène s'explique pour partie par le rattrapage, fin 1974 et en 1975, du retard pris antérieurement dans l'étude et le passage des dossiers devant la Commission interministérielle des bonifications d'intérêt à l'armement (CIBIA) et surtout par la forte hausse, fin 1974, des taux d'intérêt des crédits à moyen terme, notamment, qui ont atteint 14,8 %.

Sur la période 1976-1978, le coût de cette procédure se stabilisera à un niveau proche de celui de l'année 1975. Malgré l'importance des programmes d'investissements qui seront mis en œuvre au cours des cinq années du Plan de développement (1976-1980) de la flotte de commerce (23 milliards de francs d'investissements) et l'accroissement important de l'endettement de l'armement dans une période de basse conjoncture, plusieurs facteurs concourent à la stabilisation du coût de cette procédure jusqu'en 1978.

Diverses mesures ont été prises par les pouvoirs publics pour maîtriser la croissance du coût des bonifications d'intérêts à l'armement :

— le « taux d'intérêt résiduel » laissé à la charge de l'armateur fixé à 4,5 % à l'origine puis à 6,5 % en 1961 a été successi-

vement porté à 7,25 % en 1973, 8 % en juillet 1975, 7,75 % le 1^{er} juin 1976 et 8 % le 1^{er} octobre 1976 afin de tenir compte du mouvement général des taux d'intérêt ;

— depuis 1976, en cas de décision favorable de la CIBIA tendant à prolonger les bonifications d'intérêt accordées initialement sur les crédits à moyen terme, le taux résiduel applicable n'est plus le taux retenu lors de l'octroi de la première bonification d'intérêt ;

— les pouvoirs publics ont décidé de suspendre l'attribution des bonifications d'intérêt pour les pétroliers commandés à partir du 1^{er} novembre 1976 ;

— depuis cette même date enfin l'endettement correspondant à des achats de navires à l'étranger n'est plus en principe admis au régime des bonifications d'intérêt.

Les bonifications d'intérêts versées en 1976 aux armateurs au commerce sont détaillées dans le tableau ci-après :

Montant des bonifications d'intérêts versées en 1976.

ARMEMENT au commerce.	NOMBRE d'arme- ments béné- ficiaires.	MONTANT nominal des emprunts bonifiés.	CHARGES financières totales des emprunts bonifiés.	PART restant à la charge des emprun- teurs.	PART prise en charge par l'Etat.	POURCEN- TAGE à la charge de l'Etat.
(En milliers de francs.)						
Sec	41	6 755 784	434 330	292 021	142 309	32,76
Pétrolier	19	6 607 713	468 728	291 768	176 859	37,75
Total	60	13 363 497	903 058	583 789	319 268	35,35

Le montant des bonifications d'intérêts versées en 1977 devrait être légèrement supérieur à 400 millions de francs.

Le taux d'intérêt résiduel laissé à la charge de l'armateur est effectivement le taux maximum supporté par celui-ci lorsqu'il emprunte au taux le plus bas du marché pour une catégorie de financement donnée. En effet, en vue d'inciter les armements à contracter des emprunts aux taux les plus bas et pour diminuer le coût pour le Trésor de ce régime d'aide à l'armement, le montant des bonifications versées par le Trésor est égal à la différence entre le taux résiduel des emprunts et un taux de référence correspondant aux conditions de banque minimales ou, pour les emprunts obliga-

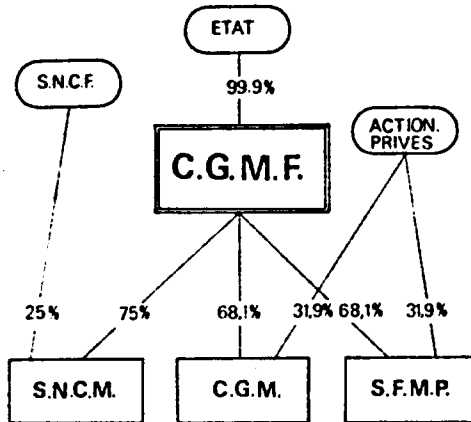
taires notamment, au taux pratiqué sur le marché. En outre, un certain nombre de commissions, dont la nécessité n'est pas absolue (commissions d'attente notamment), ne sont jamais susceptibles de donner lieu à bonification. Ainsi, lorsque le taux réel des financements bonifiés est supérieur au taux de référence, la différence reste intégralement à la charge de l'emprunteur.

D. — Groupe maritime d'économie mixte.

A ces aides de droit commun s'ajoute une aide spécifique pour le *Groupe maritime d'économie mixte*. Elle prend une double forme :

— une subvention pour contribuer aux charges sociales qui est reconduite au même niveau que pour le précédent exercice, soit 33,9 millions de francs ;

— une dotation en capital inscrite au budget des Charges communes, chapitre 54-90, qui est pour 1978 d'un montant identique à celle allouée pour le précédent exercice, soit 85 millions de francs.



Depuis février 1977, le Groupe maritime d'économie mixte a trouvé sa structure juridique et financière définitive.

Désormais, une société holding, la *Compagnie générale maritime et financière* (CGMF), dont l'Etat, 99,9 % du capital, assure par l'intermédiaire de trois filiales spécialisées les différentes missions, qui étaient confiées auparavant à différentes compagnies d'économie mixte :

— la *Compagnie générale maritime* (CGM), qui regroupe la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritime, constitue une grande entreprise d'armement

maritime de dimension internationale. Les conventions qui liaient l'Etat aux deux anciennes compagnies ont été résiliées en février dernier. Les activités maritimes traditionnelles de la nouvelle Compagnie s'exerceront dans un cadre commercial concurrentiel.

— *La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM)*, filiale de la SNCF et de la CGMF, et la Compagnie méridionale de navigation (CMN), entreprise à capitaux privés, assurent principalement la desserte maritime de la Corse. Le transport des passagers et des voitures accompagnées est assuré exclusivement par la SNCM, tandis que le trafic marchandises par lignes régulières, est partagé entre la SNCM et la CMN.

A la demande de la population corse, les Pouvoirs publics ont confié à la SNCF la mission d'organiser et de contrôler l'exécution du service public maritime. Depuis le 1^{er} avril 1976, l'ensemble de ce trafic est régi par des conventions passées par l'Etat avec la SNCF, d'une part, et les compagnies, d'autre part. Deux principes ont inspiré ces conventions. La concession de service public et la continuité territoriale. Il en résulte un cahier des charges quant aux obligations de service et l'application d'un tarif établis par la SNCF.

Ces obligations ont pour corollaire le versement par l'Etat d'une subvention compensatrice qui s'établit à 166,5 millions de francs pour 1976, à 191,2 millions de francs pour 1977, mais devra faire l'objet d'un ajustement en fin d'année. Cette subvention mise en œuvre indirectement par la SNCF n'est plus inscrite depuis le 1^{er} janvier 1977 au budget de la Marine marchande, mais à la section commune des Transports.

— *La Société financière et maritime de participations (SFMP)*, dans un souci de clarté économique et de rentabilité financière, a reçu l'ensemble des participations, placements et investissements non directement liés à l'activité d'armateur des autres filiales du groupe, et en assure la gestion.

..

Situation financière du groupe.

Les résultats pour 1976 de la CGMF, CGM, SFMP et SNCM, tels qu'ils ressortent de leurs comptes de pertes et profits, s'établissent de la manière suivante :

	Millions de francs.
CGMF	— 55,90
CGM	— 270,14
SFMP	+ 2,21
SNCM	— 33,90

Mis à part le cas particulier de la SNCM dont le déficit est lié à la mise en place du service public maritime continent—Corse, la CGMF et la CGM, dont les activités sont étroitement liées, peuvent être considérées globalement. Le facteur déterminant de ces pertes serait constitué par la concurrence internationale aggravée par l'évolution de la conjoncture mondiale dans les divers secteurs géographiques où la CGM est présente et par l'évolution du taux de fret qui en résulte. Ainsi, alors que les dépenses maritimes de la CGM ont crû de 10 % en 1976, les recettes correspondantes n'ont progressé que de 4,2 %.

En ce qui concerne la SFMP, le bénéfice constaté en 1976 a permis d'offrir aux actionnaires un dividende de 3 F par action de 100 F (soit 4,50 F avec l'avoir fiscal).

A l'exception du dividende versé par la SFMP, qui s'est élevé à 2 millions de francs, aucun dividende n'a été distribué depuis plusieurs années par les compagnies appartenant au groupe de la CGMF.

L'endettement des deux principales compagnies du groupe reste très important :

	CGMF	CGM
	(Millions de francs.)	
Dettes à court terme.....	693,2	719
Dettes à long et moyen terme.....	1 753,8	1 136,9
Total	2 449	1 855,9
Rapport endettement/actif	84,8 %	64,4 %
Rapport $\frac{\text{dettes à court terme}}{\text{réalisable et disponible}}$	93,2 %	94,5 %

La CGM n'a pas souscrit de nouveaux emprunts depuis 1973, car c'est la CGMF qui, depuis cette date, a été chargée d'assurer le financement des principaux investissements du groupe. A cet effet, elle a souscrit divers emprunts, en majeure partie garantis par l'Etat, soit auprès de la Caisse des Dépôts (pour 700 millions de francs), soit sous forme d'obligations placées dans le public (900 millions de francs), soit auprès de divers établissements financiers (City Bank, BOE, BNP, etc.) pour un montant de 200 millions de francs. Les montants des amortissements d'emprunts prévus pour les prochaines années sont les suivants :

	CGMF	CGM
	(Millions de francs.)	
1977	13,68	96,84
1978	13,68	86,25
1979	36,78	77,66
1980	159,88	72,43

La création de la CGM en 1973 s'est accompagnée de la mise en place d'un important programme d'investissements répondant à la nécessité absolue de moderniser la flotte du groupe.

Pour la période 1976-1980, ce programme prévoit l'engagement de 4,8 milliards de francs (dont 0,8 million de francs de remboursement d'emprunts) portant sur une vingtaine de navires. Il se traduira par un accroissement du tonnage en service (de 1,2 million de tonnes jauge brute actuellement à 1,5 million en 1980).

Le coût des investissements programmés par la CGM d'ici à 1980 est de 3 975 millions de francs. Sur ce total, 3 158 millions de francs seraient financés par l'emprunt.

Au 1^{er} janvier 1977, la flotte du groupe CGM se composait de 93 navires représentant 1 187 591 tonnes jauge brute, soit 1 839 521 tonnes de port en lourd.

Au cours de l'année 1976, 17 navires sont sortis de la flotte, pour la plupart des cargos conventionnels de près de vingt ans d'âge, devenus inadaptés aux nouvelles conditions du trafic. 7 navires sont entrés en service.

La flotte actuelle comprend (au 1^{er} janvier 1977) :

- 4 porte-conteneurs ;
- 8 semi-porte-conteneurs ;
- 3 porte-conteneurs rouliers ;
- 11 rouliers ;
- 12 polythermes ;
- 30 cargos conventionnels ;
- 3 vracquiers ;
- 3 pétroliers ;
- 2 transporteurs de gaz GPL ;
- 11 navires spécialisés ;
- 6 paquebots transbordeurs.

Les commandes portaient au 1^{er} janvier 1977 sur 22 unités dont 14 porte-conteneurs.

La subvention annuelle attribuée par l'Etat au groupe de la CGMF (non compris la SNCM), s'élèvera en 1978 à 33,896 millions de francs en crédits de fonctionnement et à 85 millions de francs en dépenses en capital.

La dotation en capital de 85 millions de francs devrait permettre de préserver partiellement la structure financière de la Compagnie compte tenu des lourds investissements auxquels elle doit faire face à la suite de la reconversion de ses activités vers le transport des marchandises et de la nécessité de résorber le déficit de l'année 1976.

La subvention de 33,896 millions de francs sera affectée pour partie aux dépenses sociales liées à l'arrêt du paquebot *France* (18 millions de francs) et pour partie à la couverture du déficit des régimes de retraite du personnel de la Compagnie (15,9 millions de francs).

LE PAQUEBOT « FRANCE »

Commandé en 1956 par la Compagnie générale transatlantique le paquebot *France* a été mis sur cale aux chantiers de Penhoët en octobre 1957 et lancé le 11 mai 1960. Il est entré en service en 1962.

Son prix s'établit ainsi :

	En francs.
Prix de chantier	417 821 875
Aide à la construction navale	110 284 900
	<hr/>
Prix armateur hors taxe	307 536 975
Taxe locale	8 688 041
	<hr/>
Prix armateur définitif	316 225 016

Diverses dépenses supplémentaires (décoration, frais de premier armement et d'essais, matériel mis à bord, intérêts intercalaires) sont venus s'ajouter à ce prix et porter la valeur d'actif brute inscrite au bilan de la Compagnie générale transatlantique à 348 487 482 F, soit un prix de revient, après réintégration de l'aide à la construction navale, de 458 772 382 F, soit 1 146 071 401 F en francs 1977 (1).

Désarmé en 1974, son exploitation a été constamment déficitaire (cf. tableau annexe). De 1962 à 1973, le déficit cumulé est de 415,9 millions de francs. Pour 1974, ce déficit s'élevait à 99,8 millions de francs.

Dans l'attente d'une vente éventuelle, le paquebot devait néanmoins être entretenu. Sa maintenance nécessitait l'emploi d'équipes de sécurité fortes de 18 hommes environ. En hiver, cet effectif était porté à une quarantaine d'hommes en raison de la mise en fonctionnement d'une chaudière nécessaire au chauffage central du paquebot.

Les charges annuelles supportées par la Compagnie (dépenses d'équipage, de gardiennage, de combustible et d'assurances, frais de port, frais financiers et amortissement (19 millions de francs par an) se sont élevées :

- en 1975 à 32,85 millions de francs ;
- en 1976 à 34,75 millions de francs ;
- en 1977 à 31,5 millions de francs (estimation).

(1) Indice de prix de la PIB (et du PIB à compter de 1971) = base 100 en 1977.
 1962 : 40,03 ; 1963 : 42,18 ; 1964 : 43,74 ; 1965 : 44,76 ; 1966 : 45,98 ; 1967 : 47,20 ; 1968 : 49,02 ;
 1969 : 52,14 ; 1970 : 54,80 ; 1971 : 58,03 ; 1972 : 61,69 ; 1973 : 66,43 ; 1974 : 74,07 ; 1975 : 83,63 ;
 1976 : 91,66.

A ces dépenses doivent être ajoutées des charges sociales de l'ordre de 18 millions de francs pour chacune des trois dernières années sans compter les charges particulières plus importantes engagées à ce titre en 1974 (pré retraite, reconversion, etc.).

Globalement le déficit total d'exploitation et de maintenance du navire s'élève à un minimum de 670 millions de francs, soit 1 089 millions de francs en francs 1977.

Depuis 1974, la compagnie propriétaire (la Compagnie générale transatlantique, puis la Compagnie générale maritime) poursuivait des négociations avec d'éventuels acheteurs étrangers.

Arguant du caractère exceptionnel de l'enjeu, le Ministre de tutelle a toujours refusé de fournir toute information sur ces pourparlers de peur de compromettre les chances d'une conclusion favorable.

Le 24 octobre 1977, un communiqué de presse émanant du Secrétariat d'Etat aux Transports faisait savoir que le paquebot *France* était vendu.

Selon un communiqué de presse de la Compagnie générale maritime, la vente du paquebot a été conclue avec la société helvétique T.A.G./Finances, société anonyme de Genève, appartenant à un important groupe international dont la société holding a son siège à Luxembourg. Le navire est vendu livrable au Havre dans son état actuel.

La destination du navire qui serait utilisé par son acquéreur en hôtel flottant et centre de loisirs n'est pas encore arrêtée. En attendant, il demeure provisoirement au Havre, la Compagnie continuant, aux termes d'un contrat annexe à l'accord de vente, d'en assurer, jusqu'à son départ, le gardiennage et l'entretien aux frais du nouveau propriétaire.

D'après des informations recueillies dans la presse, le navire aurait été vendu pour une somme de l'ordre de 80 millions de francs.

Résultats « France ».
Résultats comptables.

	Recettes totales	Dépenses d'exploitation	Résultats bruts	Charges générales	Amortissements	Soldes nets
62	113,6	74,2	+ 39,4	30	18,4	-9,0
63	117,7	79,7	38,1	33,7	18,9	-14,5
64	119,9	82,5	37,4	34,4	19,0	-16,0
65	116,6	83,9	32,7	35,9	19	-22,1
66	116,1	85,9	30,2	35,5	19	-25,3
67	105,5	88,2	17,3	38,7	19	-40,4
68	99,1	87,2	11,9	40,0	19	-47,1
69	130,8	100,0	30,7	49,1	19	-37,5
70	139,3	109,2	30,1	51,5	19	-40,4
71	141,1	130,6	10,5	41,4	19,3	-50,2
72	160,8	143,8	17,0	38,1	19,3	-40,4
73	144,8	159,1	- 14,3	39,3	19,3	-73,0

Source : Réponse à la question n° 17 du questionnaire de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale. — Loi de finances pour 1975.

VI. — EQUIPEMENT NAVAL

A. — Le marché de la construction navale.

a) LE MARCHÉ MONDIAL

En 1976, le volume total des *nouvelles* commandes mondiales s'est brusquement effondré. Par comparaison avec une production annuelle moyenne de 32 millions TJB pour les années 1973, 1974 et 1975, il n'atteignait que 12,9 millions TJB l'année dernière. La demande de navires neufs ne représente plus que le tiers du volume commandé les années antérieures et n'est plus en rapport avec les capacités de production des chantiers mondiaux.

En conséquence, les carnets de commandes sont passés de 120,7 millions TJB au 1^{er} janvier 1975, à 51,4 millions TJB au 1^{er} avril 1977.

Cette chute globale de la demande est accompagnée de deux modifications profondes de celle-ci quant à sa nature et quant à sa localisation :

— les pétroliers qui représentaient 60 % de la demande en volume avant la crise n'occupent désormais qu'une place très modeste (moins de 4 %). En conséquence, la part relative des vracquiers et des cargos simples s'accroît brusquement. Les commandes de cargos sophistiqués progressent de 75 % par rapport à la moyenne des trois années précédentes ;

— la répartition géographique des commandes montre que la part relative prise par les constructeurs de l'Europe de l'Ouest a été sensiblement réduite, passant de 39 % pour la période 1971-1975 à 21 % en 1976. Cette décroissance a profité principalement au Japon et dans une moindre mesure à quelques pays tiers.

Pour janvier et février 1977, les statistiques de commandes montrent que les évolutions constatées au cours des mois précédents se sont poursuivies en s'aggravant. Le Japon a obtenu 75 % de la demande mondiale pendant ces deux mois malgré la quasi-disparition des ordres d'achat à l'étranger des compagnies maritimes de la CEE.

b) LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

Il faut distinguer entre petits et grands chantiers :

1° La situation sur les *grands chantiers* français est liée étroitement à la conjoncture internationale dans ce domaine. Jusqu'à la fin de 1976, le plan de charge n'a pas posé de véritables problèmes : le volume des commandes enregistrées jusqu'en 1974, malgré les annulations, permettait d'occuper de façon satisfaisante les capacités de production. En revanche, depuis, la situation s'est sérieusement dégradée.

En 1975, les commandes nouvelles ont compensé les annulations. En 1976, aucune commande importante, à l'exception de deux rouliers, n'a été passée. Au terme du premier semestre 1977, aucune commande n'a été enregistrée. D'un volume de 6,2 millions TJB au 1^{er} janvier 1975, le carnet de commandes est tombé à 2,6 millions TJB au 1^{er} juillet 1977. Compte tenu notamment des différés de livraison demandés, ce carnet de commandes est très étalé dans le temps et comporte des « trous » de charge notables pour certains chantiers.

Cette situation doit entraîner dans les prochains mois une baisse moyenne de 20 % en heures productives. Des allègements d'effectifs ont été déjà pratiqués.

2° Directement affectée par la réduction des commandes des armateurs à la pêche, la situation des *petits chantiers* est très difficile depuis 1976. Le marché potentiel se trouve pratiquement concentré sur les navires remorqueurs et de servitude.

Pendant le 1^{er} semestre 1977, la baisse d'activité s'est accentuée puisque le volume des navires livrés pendant cette période atteint 5 000 TJB, et les carnets de commandes ne représentent guère plus de 6 000 TJB pour des livraisons qui interviendront dans des délais très courts.

La situation de l'emploi.

Le carnet de commandes actuel des chantiers navals ne permet plus d'escompter le maintien en activité jusqu'à la fin de l'année 1977 de toutes les catégories de personnel travaillant dans l'enceinte des

établissements (ce qui comprend les effectifs des sous-traitants travaillant à l'intérieur des chantiers navals). Toutefois, la réduction d'activité ne devrait pas, selon le Gouvernement, dépasser en moyenne 20 % en heures productives par rapport au niveau atteint en 1975. Cette baisse d'activité affectera en premier lieu les sous-traitants travaillant dans l'enceinte même des établissements.

En ce qui concerne les effectifs propres des chantiers navals il sera procédé à l'arrêt de l'embauche et à des mises à la retraite anticipées.

Mais, dès à présent, la baisse d'activité de 20 % envisagée s'est amorcée dès le deuxième semestre 1976 et elle affecte en priorité le personnel sous-traitant travaillant dans l'enceinte même des établissements ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

CHANTIERS	QUATRIEME TRIMESTRE 1975		QUATRIEME TRIMESTRE 1976	
	Sous- traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.	Sous- traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.
Atlantique	789	7 523	586	7 364
CN La Ciotat.....	1 110	6 932	425	6 273
France-Dunkerque	96	3 340	199	3 714
CNIM	114	5 876	110	6 047
Dubigeon-Normandie	699	3 289	485	2 986
Total	2 814	26 960	1 805	26 364

Les effectifs des sous-traitants en régie qui travaillent, en général, dans l'enceinte même des établissements ont diminué de 35 % en douze mois, tandis que les effectifs propres des grands chantiers n'ont que légèrement diminué.

Les montants totaux des effectifs inscrits dans chaque établissement ont diminué de 600 personnes pendant la même période. On notera cependant que l'augmentation des effectifs aux CNIM et à France-Dunkerque compense en partie la diminution de l'emploi qui a été sensible dans les trois autres établissements.

Pendant le premier trimestre 1977, les effectifs totaux des grands chantiers ont encore diminué, s'établissant à 26 123 personnes. Cette baisse s'est poursuivie pendant le deuxième et le troisième trimestre 1977. Rien ne permet d'indiquer quand elle s'arrêtera.

B. — L'aide à la construction navale.

Les sommes versées à l'ensemble des chantiers bénéficiant de l'aide à la construction navale s'élèvent respectivement :

- en 1974, à 784 183 724,71 F ;
- en 1975, à 1 124 316 275 F (dont 198 500 000 F au titre du plan de soutien) ;
- en 1976, à 1 071 160 000 F (dont 51 500 000 F au titre du plan de soutien).

Les critères d'attribution de l'aide à la construction navale résultent des dispositions de la loi de 1951 et des textes subséquents.

Les navires bénéficiaires de l'aide et de la garantie de prix sont les bâtiments de mer civile d'une jauge brute de plus de 150 tjb (ou les remorqueurs de plus de 500 CV) dans la mesure où ils s'inscrivent dans la limite des quotas de production aidée des chantiers bénéficiaires.

Ces chantiers sont les suivants :

- les cinq grands chantiers signataires du contrat professionnel avec l'Etat en 1968 ;
- le moyen chantier (ACH, ACRP) ;
- les petits chantiers qui ont conclu avec l'Etat un accord professionnel en 1975.

Le taux d'aide de base qui était encore de 10 % en 1969 a été considérablement réduit au cours des années. C'est ainsi que pour les commandes prises en 1974 et 1975, il s'élevait à 0,5 % du prix contractuel, alors qu'il était nul pour les commandes prises en 1976 (conformément aux recommandations communautaires).

En application des dispositions de la troisième directive sur les aides à la construction navale arrêtée par le Conseil des Ministres de la Communauté économique européenne lors de sa réunion du 10 juillet 1975, la France a supprimé le 31 décembre de la même

année toute aide à la construction navale (c'est-à-dire « l'aide de base ») à l'exception de cette aide accordée sous forme de garantie de prix en application de la loi du 24 mai 1951.

Le 27 juillet dernier, le Gouvernement a rétabli l'aide de base. Cette disposition est accompagnée de différentes mesures d'aide aux petits chantiers, de restructuration et de diversification.

1. — AIDE AUX GRANDS CHANTIERS

L'aide de base est donc rétablie pour un volume de commandes nouvelles à prendre d'ici à juillet 1978 limité à 420 000 tonnes/jauge brute. Le taux de cette aide varie de 15 à 25 %, selon les catégories de navires.

Les conditions de la garantie de prix sont calquées sur celles du régime général de l'assurance contre les risques économiques en ce qui concerne les seuils de franchise, les primes et les modalités de lecture des indices.

2. — AIDE AUX PETITS CHANTIERS

Le taux de l'aide de base exceptionnelle pourra atteindre 15 % du prix de base pour un volume de commandes nouvelles limité à 25 000 tonnes/jauge brute, à prendre avant juillet 1978.

Les conditions de la garantie de prix sont identiques à celles des grands chantiers.

Lors des négociations pour l'octroi des prêts du Trésor à des Etats étrangers, l'inscription sur les protocoles gouvernementaux de commandes de navires sera recherchée par priorité.

La profession s'est engagée en outre à poursuivre activement la restructuration commencée depuis plusieurs années afin d'améliorer son assise financière et industrielle afin de pouvoir mieux traverser les dépressions cycliques du marché de la construction navale.

Dans le même temps, le contrôle de l'Etat sur les entreprises bénéficiant de ces concours sera renforcé.

En conséquence, l'enveloppe financière d'aide à la construction navale a été arrêtée comme suit pour 1978 :

Revision de prix (tranche 1975, 1976, 1977)	870
Grands navires (tranche 1978) (aide de base).....	80
Petits navires (tranche 1978) (aide de base).....	40

Par rapport à l'exercice précédent, on observe une progression importante de la provision pour revision de prix (+ 18,4 %) aisément justifiable par l'évolution des coûts durant les trois exercices.

Si la tranche réservée aux petits navires peut paraître correspondre aux besoins, celle destinée aux grands navires sera apparemment insuffisante compte tenu du programme annoncé en juillet dernier. Toutefois, des reports importants demeurent sur la tranche 1977 (219 millions de francs) compte tenu de la conjoncture dépressive.

*
*

L'évolution très préoccupante du marché international de la construction navale au cours des cinq prochaines années rend prioritaires les objectifs de renforcement de la construction navale française sur les plans technique, économique, financier et industriel.

Un processus de regroupement a été accompli depuis 1959, qui a permis de concentrer la construction des grands navires de commerce au sein de cinq chantiers. Des fusions ou projets de fusions sont intervenus avec des sociétés n'appartenant pas à la profession (Alsthom et Chantiers de l'Atlantique au mois de mars 1976, France-Dunkerque avec la Société métallurgique de Normandie dont la réalisation vient d'aboutir durant l'été 1977). Toutefois, l'assise financière et industrielle des grands chantiers doit être renforcée pour mieux traverser les dépressions cycliques du marché de la construction navale. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement français a dû prendre en juillet 1977 d'importantes mesures d'aide pour sauvegarder sa construction navale. Une aide de base provisoire sera attribuée aux grands et moyens chantiers pour permettre à ces entreprises de passer le cap difficile. Par ailleurs, les neuf petits chantiers déjà éligibles à la loi d'aide, verront leur quota de commandes aidées augmenté.

L'importance du concours de l'Etat impose que des efforts accrus soient accomplis dans la recherche d'une meilleure productivité et d'une plus grande compétitivité.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a demandé à la profession d'établir et de réaliser un programme de renforcement de ses structures financières, commerciales et industrielles. C'est un processus que la profession a engagé, avec des discussions approfondies entre les parties intéressées.

Le renforcement des structures doit également faciliter la diversification des activités des chantiers navals afin de leur permettre de mieux résister aux effets négatifs des variations cycliques du marché des constructions neuves.

VII. — PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

Au titre de cette action, 6 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits pour 1978. L'essentiel est consacré à la lutte contre la pollution accidentelle de la mer et à la mise en œuvre du plan Polmar.

Ce dernier a fait l'objet de deux mesures importantes récemment :

— afin d'améliorer la rapidité et l'efficacité de la lutte, les décisions sont décentralisées au niveau du préfet maritime ;

— un fonds d'intervention est créé pour permettre au responsable de la lutte d'engager des dépenses urgentes sans délai et d'accroître d'autant l'efficacité des interventions.

Mais il est nécessaire de replacer les crédits ouverts au titre de cette action dans l'ensemble des dotations inscrites dans ce projet de budget et relevant du PAP n° 24 « Défendre le patrimoine naturel ». Au total il est prévu de créer 22 emplois supplémentaires (2,7 millions de francs) et d'engager 34,6 millions de francs d'autorisations de programme. En fait une part importante de ces crédits est engagée au titre des polices maritimes et pour la sauvegarde des cultures marines.

EXAMEN PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES

Le mercredi 26 octobre 1977, votre Commission des Finances a procédé à l'examen du budget de la Marine marchande pour 1978.

Votre rapporteur a rappelé, en les analysant, les grandes caractéristiques de ce projet de budget :

- **d'un montant de 2 822,7 millions de francs pour 1978, il est en augmentation de 10,6 % :**
 - **les dépenses ordinaires (1 348,6 millions de francs) augmentent de 10,8 % : 79 % de celles-ci alimentent la subvention à l'établissement national des Invalides de la Marine qui bénéficie de 121 millions de francs de mesures nouvelles ;**
 - **les dépenses en capital (autorisations de programme) s'élèvent à 1 232,8 millions de francs pour 1978, soit une diminution de 1,2 %, qui affecte l'armement et la construction navals.**

Il a présenté plusieurs observations concernant :

— **la Société nationale de sauvetage en mer qui connaît de grandes difficultés matérielles. En seconde délibération, l'Assemblée Nationale a adopté une mesure complémentaire de 1,3 million de francs pour l'équipement de la société ;**

— **le contentieux social qui existe entre les marins et les Pouvoirs publics : rattrapage des salaires forfaitaires, déplafonnement des retraites liquidées à cinquante ans, surclassement catégoriel pour les pensions antérieures à 1968 ;**

— **la réalisation du programme de création d'emplois (2 000 entre 1976 et 1980) lié au plan de croissance de la flotte de commerce ;**

— **les difficultés financières rencontrées par l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime ;**

— la place du pavillon français dans les échanges maritimes mondiaux ;

— la crise de la construction navale ;

— le communiqué de presse diffusé la veille concernant la vente du paquebot « France » (cf. pages 48 à 51 de ce rapport).

A l'issue de cet exposé :

M. Blin, rapporteur général s'est interrogé sur la compétitivité des activités maritimes françaises ;

M. Lombard a souligné la gravité du problème qui se pose à la Société nationale de sauvetage en mer et s'est inquiété de l'avenir de la flotte de commerce française ;

M. Edouard Bonnefous, président, a rappelé que la solution du problème des pavillons de complaisance conditionne l'efficacité de la protection de l'environnement marin.

Votre Commission des Finances, dans sa majorité, soumet le projet de budget de la Marine marchande à l'appréciation du Sénat.

ANNEXES

ANNEXE I

Question — Fournir une note sur les avantages et les aides, directs ou indirects, consentis par les divers Etats constructeurs à leurs chantiers nationaux (Communauté et hors Communauté) en ce qui concerne les commandes de navires (en premier la nature et l'importance).

Réponse. — Pour faire face à la crise de grande ampleur qui touche l'ensemble du monde maritime et pour pallier la carence des actions collectives, un certain nombre de pays membres de la CEE et de l'OCDE ont mis en place des mesures spécifiques de sauvegarde.

Ces mesures autonomes s'ajoutent aux aides déjà en vigueur avant 1976 et sont établies dans le but de faciliter la prise de commandes de navires par les chantiers nationaux.

Elles revêtent plusieurs formes :

- subventions directes aux chantiers ;
- aides indirectes par l'intermédiaire des armateurs nationaux ou étrangers ;
- ou bien mise en place d'une politique maritime globale.

Les principaux pays qui ont déjà pris des mesures en faveur de leur construction navale sont les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Norvège, la Suède, le Japon. Le Danemark vient de mettre à l'étude un projet de soutien à sa construction navale.

Mesures récentes (depuis 1976) prises par ces pays.

1. — LES PAYS-BAS :

En juin 1976, le Gouvernement hollandais a créé un Comité Bakker chargé d'étudier les mesures à mettre en place pour sauvegarder la construction navale des Pays-Bas. Les mesures préconisées par ce comité sont :

- restructuration et réorganisation de la profession ;
- incitation à l'investissement : une prime d'investissement de 23,75 % est octroyée aux armateurs néerlandais depuis juillet 1976, lorsqu'ils passent commande dans un chantier national ;
- aides directes aux chantiers néerlandais : l'Etat prend en charge 75 % des pertes que devront accepter les chantiers pour prendre des commandes ;
- politique fiscale avantageuse ;
- aides financières exceptionnelles aux pays en voie de développement, en plus des aides générales. Le gouvernement des Pays-Bas a créé un fonds spécial d'un montant global de 100 millions de florins pour aider les pays du Tiers-Monde à développer leur flotte maritime.

La commission a estimé à un milliard de florins le coût des mesures de soutien de sa construction navale.

2. — LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

L'Allemagne fédérale a mis en place d'importantes mesures de soutien en faveur de sa construction navale depuis 1976 :

- création d'un fonds spécial de 172 millions de Deutschemarks destiné aux pays du Tiers-Monde pour les aider à se constituer une flotte maritime ;
- droit de cumul de l'aide aux armateurs avec l'aide aux chantiers : ces subventions cumulées atteignent 21 % de la valeur contractuelle du navire ;

— *avantages fiscaux accordés aux chantiers* : un chantier ouest-allemand peut déduire de ses bénéfices imposables de l'année la totalité de la perte qu'il prévoit sur les commandes enregistrées pendant cette même année ;

— *augmentation des commandes publiques.*

3. — LA GRANDE-BRETAGNE

Le Gouvernement du Royaume-Uni a créé au début de l'année 1977 un fonds d'intervention de 65 millions de livres sterling (soit environ 550 millions de francs) pour aider certains chantiers à prendre des commandes pendant l'année à venir.

Par ailleurs, il a nationalisé la majeure partie de sa construction navale.

4. — LA NORVÈGE

Le Gouvernement norvégien, inquiet des problèmes de ses chantiers a créé en 1976 un comité spécial présidé par M. Ulveseth, ancien Ministre de l'Industrie.

Les mesures préconisées par ce comité ont été approuvées :

— *reconversion et rationalisation des chantiers* : un « fonds structurel » d'un montant de 500 millions de KR a été créé à cet effet ;

— *important programme de commandes publiques, militaires et civiles* : le budget réservé pour ce programme de commande est de l'ordre de grandeur de 1 milliard de KR ;

— *aide pour le financement des navires commandés par les pays en voie de développement* : création d'un fonds spécial de 600 millions de KR réservé aux pays en voie de développement ;

— *création d'un système de garantie* : création d'un système de garantie à concurrence de 400 millions de KR pour permettre aux chantiers d'accorder des facilités de crédit supplémentaires ;

— *incitation à l'investissement* : prime octroyée aux armateurs norvégiens lorsqu'ils passent commandes dans des chantiers nationaux ; politique fiscale avantageuse : droit d'amortir les navires sur une très courte période (un an).

5. — SUÈDE

Traditionnellement libérale dans le domaine maritime, la Suède opère depuis 1976 un revirement. Le Gouvernement suédois a mis en place des mesures destinées à sauvegarder la construction navale :

— *réorganisation de la construction navale suédoise* ;

— *financement destiné à la construction pour stock* : l'Etat suédois a mis en place en 1976 un système de garantie de crédit qui permet aux chantiers suédois de mettre en construction des navires commandés pour compte propre afin de maintenir l'activité jugée souhaitable du chantier. Cette formule permet aux chantiers suédois de trouver un financement pour chaque navire construit « pour stock ».

6. — JAPON

Aide à l'exportation de navires construits au Japon : augmentation du volume des crédits de l'Export-Import Bank destinés à faciliter les exportations de navires ; création de sociétés financières japonaises montées avec des fonds gouvernementaux dans des pays dits « paradis fiscaux ».

Prime à la démolition : les prêts octroyés aux chantiers pour l'achat de navires âgés ont été fortement augmentés pour l'année fiscale 1977.

ANNEXE II

Question. — Durant la période 1973-1977 et par an, combien d'unités ont été revendues ? Tonnage global et tonnage moyen, âge des unités, volume des primes dont elles avaient bénéficié antérieurement.

Réponse. — Le tableau suivant donne, par année depuis 1973, le nombre de navires revendus à l'étranger pour navigation ainsi que le tonnage, l'âge moyen de ces unités et le montant des primes dont certaines avaient bénéficié antérieurement, de primes sont calculés *pro rata temporis* sur une période de cinq années postérieures déduction faite des reversements demandés à l'occasion des reventes (les reversements à la livraison).

Année	Tonnage global		Tonnage moyen	Age moyen	Montant net des primes d'équipement
	Nombre	TJB.	en TJB.		
1973	58	345.744	5.961	15 ans	10.010.425,93 F
1974	27	327.264	12.120	16 ans	--
1975	28	221.446	7.902	16 ans	--
1976	50	512.594	10.251	15 ans	1.999.620,72 F
1977 (pour 9 mois)	33	188.325	5.706	15 ans	2.740.896,54 F

ANNEXE III

Question. — Quelles sont les actions entreprises sur le plan international et notamment européen pour établir une harmonisation des conditions d'emploi des marins afin de ne plus pénaliser l'armement français au bénéfice d'armements étrangers tels qu'anglais dans le trafic transmanche ?

Réponse. — Le problème auquel se trouve confronté l'armement français sur les liaisons transmanches est lié à différents facteurs propres à ce type particulier d'exploitation. En l'état actuel de l'étude faite à ce sujet, il semblerait que ces facteurs soient également provoqués par des problèmes de fluctuation monétaire ainsi que par certaines pratiques discriminatoires en matière de pilotage.

Il n'en reste pas moins que les conditions d'emploi des marins peuvent également être défavorables à l'armement français, tant au niveau de la concurrence entre Etats membres de la C. E. E. qu'au niveau de la concurrence avec des pays tiers.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement français a déposé successivement auprès de la C. E. E. les textes suivants :

— en novembre 1975, un mémorandum sur les conditions d'une politique maritime commune faisant notamment apparaître les disparités sociales entre les marins de la Communauté et demandant l'harmonisation sur ce point des conditions de la concurrence ;

— en juin 1977, un mémorandum relatif aux normes minimales à faire respecter, pour tous les navires fréquentant les ports de la Communauté, tant en ce qui concerne la sécurité des navires qu'au niveau de la qualification des équipages. Ce mémorandum a été pris en considération par le Conseil des Ministres des Transports qui a chargé la Commission de lui soumettre des propositions qui s'en inspireraient.

Enfin, sur le problème spécifique des liaisons transmanches, les gouvernements français, belge et néerlandais sont intervenus à plusieurs reprises auprès des autorités britanniques pour faire cesser toute discrimination pénalisant les navires battant leur pavillon. Ils ont appelé leur attention sur l'anomalie que constitue l'intervention unilatérale de l'Office of fair Trading sur la détermination du niveau des frets, en contradiction avec les principes classiques de non-intervention qui régissent l'établissement des tarifs de fret internationaux.