

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

## 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 1979, 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° 30

**Transports.**

**IV. — 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, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Franco, Henri Goetschy, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> légis.) : 560 et annexes, 570 (annexe 40), 575 (tome XIX) et in-8° 79.  
Sénat : 73 (1978-1979).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>Analyse des crédits</b> .....	6
<b>I. — L'administration générale</b> .....	7
<b>II. — Les polices maritimes. — Protection de l'environnement marin</b> .....	9
<b>III. — Les gens de mer</b> .....	13
<b>IV. — Pêches maritimes et cultures marines</b> .....	20
<b>V. — Flotte de commerce</b> .....	37
<b>VI. — Equipement naval</b> .....	54
<b>Examen en commission</b> .....	59
<b>Disposition spéciale</b> .....	61
<b>Annexes</b> .....	63
<b>ANNEXE N° 1. — Implantation des services centraux du Ministère des Transports</b> .....	65
<b>ANNEXE N° 2. — Conseil des Ministres du 5 juillet 1978. — Mesures pour prévenir et lutter contre les pollutions marines accidentelles</b> .....	69
<b>ANNEXE N° 3. — L'avenir de la réparation navale française</b> .....	71

---

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses prévues au titre du budget de la Marine marchande s'élèvent à 3 056,2 millions de francs pour 1979, contre 2 822,7 millions de francs pour l'exercice précédent, soit une croissance de l'ordre de 8,3 % contre 10,6 % pour le précédent exercice.

Le total des crédits affectés aux *dépenses ordinaires* passera de 1 494,8 millions de francs en 1978 à 1 690,2 millions de francs, soit une progression de 13,1 %.

Les *autorisations de programme* s'élèveront à 1 232,8 millions de francs en 1978 contre 1 536,2 millions de francs en 1979, soit une augmentation de 24,6 % contre — 12 %.

Compte tenu de la relative faiblesse des autorisations de programme ouvertes en 1978 dont le montant avait diminué de 1,2 % par rapport à 1977, les crédits de paiement en 1979 augmentent d'autant moins : + 2,9 %.

\*  
\*\*

Les tableaux ci-après donnent, par titres et par parties pour les dépenses ordinaires et pour les dépenses en capital, la comparaison des crédits ouverts en 1978 et demandés pour 1979.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1978.	CREDITS PREVUS POUR 1979			DIFFERENCE entre 1978 et 1979.
		Services votés.	Mesures nouvelles. (En francs.)	Total.	
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
<i>Première partie. — Personnel : rémunérations d'activité .....</i>	116 094 849	126 888 883	+ 10 560 619	137 449 502	+ 21 354 653
<i>Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite : charges sociales.....</i>	13 834 784	14 954 250	+ 1 227 983	16 182 242	+ 2 347 458
<i>Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services .....</i>	23 768 409	23 833 409	+ 6 412 285	30 245 694	+ 6 477 285
<i>Sixième partie. — Subventions de fonctionnement....</i>	29 211 499	29 284 847	+ 5 255 368	34 540 215	+ 5 328 716
<i>Septième partie. — Dépenses diverses.....</i>	328 942	378 942	»	378 942	+ 50 000
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>183 238 483</b>	<b>195 340 340</b>	<b>+ 23 456 255</b>	<b>218 796 595</b>	<b>+ 35 558 112</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
<i>Première partie. — Interventions politiques et administratives .....</i>	85 690	85 690	+ 5 140	90 830	+ 5 140
<i>Troisième partie. — Action éducative et culturelle....</i>	19 469 448	19 469 448	+ 1 778 400	21 247 848	+ 1 778 400
<i>Quatrième partie. — Action économique : encouragements et interventions.....</i>	77 465 910	77 465 810	+ 3 138 290	80 604 100	+ 3 138 290
<i>Cinquième partie. — Action économique : subventions aux entreprises d'intérêt national.....</i>	33 896 000	33 896 000	+ 2 434 000	36 330 000	+ 2 434 000
<i>Sixième partie. — Action sociale : assistance et solidarité .....</i>	1 965 450	1 965 450	+ 152 000	2 117 450	+ 152 000
<i>Septième partie. — Action sociale : prévoyance.....</i>	1 178 740 000	1 178 740 000	+ 152 316 000	1 331 056 000	+ 152 316 000
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>1 311 622 398</b>	<b>1 311 622 398</b>	<b>+ 159 823 830</b>	<b>1 471 446 228</b>	<b>+ 159 823 830</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires..</b>	<b>1 494 860 881</b>	<b>1 506 962 738</b>	<b>+ 185 280 085</b>	<b>1 690 242 823</b>	<b>+ 195 381 942</b>

**Dépenses en capital.**

NATURE DES DEFENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votés pour 1978.	Prévues pour 1979.	Différence.	Votés pour 1978.	Prévus. pour 1979.	Différence.
	(En francs.)					
<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales .....</i>	7 060 000	6 360 000	— 700 000	4 000 000	6 300 000	+ 2 300 000
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social....</i>	3 660 000	3 660 000	»	2 700 000	5 700 000	+ 3 000 000
<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers .....</i>	32 600 000	110 950 000	+ 78 350 000	19 500 000	72 350 000	+ 52 850 000
<b>Totaux pour le titre V.....</b>	<b>43 320 000</b>	<b>120 970 000</b>	<b>+ 77 650 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>84 350 000</b>	<b>+ 58 150 000</b>
<b>TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.</b>						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications .....</i>	170 000 000	30 000 000	— 140 000 000	290 000 000	190 000 000	— 100 000 000
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales .....</i>	1 007 040 000	1 372 040 000	+ 365 000 000	999 800 000	1 078 500 000	+ 78 700 000
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social...</i>	12 490 000	13 220 000	+ 730 000	11 920 000	13 120 000	+ 1 200 000
<b>Totaux pour le titre VI.....</b>	<b>1 189 530 000</b>	<b>1 415 260 000</b>	<b>+ 225 730 000</b>	<b>1 301 720 000</b>	<b>1 281 620 000</b>	<b>— 20 100 000</b>
<b>Totaux pour les dépenses en capital.</b>	<b>1 232 850 000</b>	<b>1 536 230 000</b>	<b>+ 303 380 000</b>	<b>1 327 920 000</b>	<b>1 365 970 000</b>	<b>+ 38 050 000</b>

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

Comme pour les exercices précédents, l'essentiel de ces crédits est consacré à :

1° **L'établissement national des Invalides de la Marine** qui reçoit une subvention de 1 331,1 millions de francs représentant une proportion constante des dépenses ordinaires, environ 80 % ;

2° **L'aide à la construction navale** qui bénéficie de 1 355 millions de francs en autorisations de programme, soit 88,2 % des dépenses en capital.

## I. — L'ADMINISTRATION GENERALE

L'administration générale disposera au total de 125,4 millions de francs contre 107,9 millions de francs, soit une augmentation de 16,2 %.

*Au titre des dépenses ordinaires* : (119,7 millions de francs ; + 16,2 %). Le volume des mesures acquises est comparable à celui des mesures nouvelles qui s'élèvent à 8,2 millions de francs.

Pour l'essentiel, ces dernières sont destinées à couvrir les dépenses liées à l'accroissement des missions de la Marine marchande au titre du PAP n° 24 « Défendre le patrimoine naturel », notamment par la création d'emplois :

	Millions de francs.
Dix emplois pour l'armement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et des centres de surveillance de la circulation maritime . . . . .	1,3
Quinze emplois destinés aux services chargés du contrôle et de l'inspection des navires sur le plan de la sécurité de la navigation . . . . .	1 »
Augmentation des moyens de fonctionnement des CROSS . . .	0,3
	<hr/> 2,6

Les autres mesures nouvelles intéressent la situation de personnels : provision pour augmentation des rémunérations (3,2 millions de francs), régimes indemnitaires, transformation d'emplois, divers ajustements aux besoins et mesures d'ordre.

*Les dépenses en capital* s'élèvent à 4,2 millions de francs (auto-risations de programme) destinées à des acquisitions immobilières et à des travaux.

Un décret du 8 août 1978 pris au titre de la réorganisation du Ministère des Transports a supprimé le Secrétariat général de la Marine marchande et son remplacement par une Direction générale qui dispose de quatre directions spécialisées (Pêches maritimes, Flotte de commerce, Ports et navigation maritime et Etablissement national des invalides de la Marine). Par rapport à l'organisation antérieure, la Direction générale voit placer sous son autorité les ports maritimes qui dépendaient auparavant de l'ancien Ministère

de l'Équipement. En outre, les affaires financières et administratives de la Marine marchande sont confondues avec celles des directions générales des transports intérieurs et de l'Aviation civile au sein d'une direction des affaires administratives et financières autonome.

Cette nouvelle organisation appelle trois observations :

— le budget 1979 est présenté suivant l'ancien organigramme. Les crédits pour les ports maritimes ne sont pas inscrits dans le fascicule de la Marine marchande, la réorganisation étant postérieure à l'élaboration du budget 1979 ;

— la compétence exacte des différentes directions n'est pas encore définitivement arrêtée dans le détail. Par exemple, la faiblesse des effectifs de la nouvelle direction des affaires administratives et financières implique la prise en charge par chacune des directions de la Direction générale de la Marine marchande d'une partie des tâches assumées antérieurement par la Direction de l'administration générale de l'ancien Secrétariat général ;

— enfin, au niveau du Ministère des Transports, on ne peut que regretter que les services centraux de ce département, divisés en plus de cinquante services ou cellules particulières, soient implantés sur environ trente sites différents (cf. annexe n° 1).

## II. — LES POLICES MARITIMES PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

*Les dépenses ordinaires* se monteront à 28,4 millions de francs, en progression de 46 % par rapport à 1978.

*Les mesures nouvelles*, 8,2 millions de francs, permettent la création de soixante-deux emplois, qui s'inscrivent au titre du PAP n° 24 :

— quinze emplois d'agents embarqués de la surveillance des pêches maritimes (1,1 million de francs) ;

— quarante-sept emplois pour l'augmentation des effectifs des CROSS et des centres de surveillance de la circulation maritime (personnels détachés de la Marine nationale (2,8 millions de francs) ;

— mise en service d'un navire de surveillance maritime (un million de francs) ;

— ajustement des crédits de fonctionnement (2,6 millions de francs).

*Les dépenses en capital* s'élèvent à 97,4 millions de francs (autorisations de programme), contre 24,7 en 1978.

L'essentiel est destiné à développer les moyens de surveillance et de sauvetage (14,65 millions de francs) et surtout aux constructions et acquisitions de matériels techniques affectés au contrôle de la circulation dans les zones à trafic intense (74,7 millions de francs).

Au titre de la **protection de l'environnement marin**, une autorisation de programme de 14,3 millions de francs est prévue en 1979 contre 6 millions de francs en 1978. Elle est destinée à l'acquisition de matériels techniques (barrages notamment).

Ces mesures sont, avec celles précédemment évoquées au titre de l'administration générale et de la protection de l'environnement marin, prévues pour assurer la surveillance et la protection renforcées de nos côtes à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. Elles peuvent être analysées globalement comme suit :

*Moyens physiques de prévention et de lutte dont le coût est inscrit dans le budget 1979 :*

- amélioration du balisage (15 millions de francs) ;
- mise en place d'un dispositif de surveillance de la navigation en Manche (74,7 millions de francs) ;
- renforcement des moyens en personnel des CROSS et centres de surveillance (cinquante-sept créations d'emplois, dont quarante-sept emplois de détachés de la Marine nationale) ;
- une dotation de 14,35 millions de francs permettant de renouveler les stocks de produits dispersants et d'augmenter le stock de barrages jusqu'au niveau défini par le CIANE en 1972 ;
- le collectif budgétaire de 1978 comportera un crédit de 5,3 millions de francs consacré à la reconstitution des divers stocks de produits au niveau précédant l'*Amoco-Cadiz*.

*Moyens d'intervention et de préparation à la lutte :*

- mise en place dès le 1<sup>er</sup> juillet d'un remorqueur d'intervention de 16 000 CV, à Brest : 8 millions de francs en 1978, 20 millions de francs en 1979 sur le budget Défense ;
- mise en place par le préfet maritime de Brest d'une équipe de diagnostic et d'intervention à bord des navires en difficulté (réparations éventuelles, aide à la manœuvre...) ;
- création par le préfet maritime de Brest d'une Commission d'études pratiques du même type que celle qui existe à Cherbourg pour tester les divers moyens de lutte ;
- création à Brest du Centre d'études, documentations, recherches et expérimentations (CEDRE) chargé de mettre au point de nouveaux moyens, d'améliorer ceux existants, de définir des procédures d'intervention, etc. Ce centre doit, en outre, assister le préfet maritime lors des opérations.

DEPARTEMENTS MINISTERIELS	CHAPITRE	PROPOSITION 1979.	DOTATION en 1978.
<i>Premier ministre. — Services généraux, Titre III. Mission interministérielle de la mer</i> .....	31-33-34	2 500 000	0
<i>Intérieur :</i>			
Frais de déplacements.....	34-32	1 215 000	
Dépenses de matériel (fonctionnement)	34-90	200 000	0
Dépenses de matériel (acquisition)....	34-92	3 585 000	
<i>Industrie :</i>			
CNEXO .....	66-02-10 66-02-20	2 500 000	2 000 000
<i>Transports :</i>			
1. — DPMVN :	53-33-41	20 000 000	3 800 000
Pollution accidentelle du littoral (études et acquisitions pour la défense des points sensibles- récupération dans la frange lit- torale et nettoyage. Action de formation et d'entraînement.			
Ports maritimes métropole : équi- pements, signalisation maritime.	53-32 (art. 70).	15 000 000 (11 000 000 en crédits de paiement).	0
2. — Marine marchande :			
Police maritime (fonctionnement).	34-11 (art. 20).	12 059 015	8 054 794
Police maritime investissements (ces deux chapitres recouvrent des attributions générales de la marine marchande mais l'aug- mentation des dotations est due à l'effet des mesures prises par le Gouvernement en vue de la prévention des accidents en mer ; renforcement des cross et des moyens de surveillance en mer).	57-00 (art. 20).	92 150 000 (52 000 000 en crédits de paiement).	22 150 000 (8 560 000 en crédits de paiement).
Lutte contre la pollution acciden- telle de la mer (achat de pro- duits et barrages, études et essais sur matériels et produits de lutte).	57-70-10	13 710 000	5 360 000
Relèvement des épaves.....	57-70 (art. 20).	530 000	530 000
Etudes coordonnées dans le domaine de l'eau.....	57-70 (art. 30).	110 000	110 000
<i>Défense :</i>			
Location d'un remorqueur (1).....	34-13	20 000 000	0
<i>Environnement et Cadre de vie :</i>			
Fonds d'intervention.....	57-02	Mémoire (2).	Mémoire (2).

(1) Par ailleurs le Ministère de la Défense a pris un ensemble de mesures tendant à renforcer l'efficacité de son dispositif de surveillance côtière et à augmenter les moyens en hommes et en matériel qui lui sont alloués.

(2) Alimenté en cours d'année selon les besoins : prévu 10 millions de francs (comme en 1978).

Lors du Conseil des Ministres qui s'est tenu le 5 juillet 1978, un ensemble de mesures pour prévenir et lutter contre les pollutions marines accidentelles ont été arrêtées (cf. annexe n° 2). **L'incidence financière de ces mesures avait été évaluée à 150 millions de francs pour 1979, inscrits dans les budgets de différents départements ministériels.** Le tableau précédent présente l'essentiel de ces mesures.

\*  
\*\*

**La Société de Sauvetage en mer**, qui doit faire face à un lourd programme de modernisation et de renouvellement des matériels, voit sa subvention d'équipement simplement reconduite : 5,3 millions de francs (autorisations de programme), alors que celle-ci n'avait été majorée que de 6,4 % en 1978 (en seconde délibération devant l'Assemblée Nationale).

La subvention de fonctionnement, qui n'avait augmenté que de 1,9 % pour 1978, s'élève à 2,1 millions de francs pour 1979 (+ 7,6 %).

Nous avons fait observer dans notre précédent rapport que les moyens dont la société dispose ne lui permettent pas d'assurer un renouvellement suffisant de sa flotte. En 1976, elle avait engagé un budget d'équipement de 7 millions de francs ; en 1977 de 9,4 millions de francs ; en 1978, de 6,8 millions de francs et, pour 1979, il est prévu un programme de 8,2 millions de francs.

En tenant compte de la hausse des prix, la capacité d'investissement en volume tend à diminuer alors que, dans le même temps, les besoins croissent du fait, d'une part, de la l'état de la flotte de la Société et, d'autre part, 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 garantir le maintien et le développement d'un service à caractère public assuré par un personnel volontaire qui mérite la plus grande sollicitude.**

**Il ne semble pas que dans le projet de budget pour 1979 il ait été tenu compte de nos observations.**

### III. — LES GENS DE MER

L'ensemble des crédits réservés à ce groupe de programmes est d'un montant de 1 395,8 millions de francs, en progrès de 13,1 %. 13,1 %.

A. — La majeure partie de cette somme représente la subvention à **l'Établissement national des Invalides de la Marine (ENIM)** qui atteindra 1 331.1 millions de francs, en augmentation de 12,9 %.

La maîtrise de la progression des dépenses sociales se pose à l'ENIM comme à l'ensemble des régimes de protection sociale.

#### ENIM

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

ANNEES	EFFEC- TIF du personnel de l'ENIM	NOMBRE de marins actifs.	NOMBRE de pension- nés.	COTISANTS		AYANTS DROIT		ENSEM- BLE des presta- taires.
				Actifs.	Pension- nés.	D'actifs.	De pen- sionnés.	
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	98 659	83 900	84 835	156 100	55 910	380 745
1975 .....	656	84 500	100 053	84 500	85 849	157 170	56 695	384 314
1976 .....	691	83 097	101 404	83 097	86 946	154 561	58 332	382 936
1977 .....	709	75 297	103 353	75 297	88 111	140 053	59 629	363 090

La diminution importante en 1977 du nombre de marins actifs provient :

1° Du transfert des pensionnés invalidité-maladie (PIM) au nombre de 2 943, de la situation d'actif à celle de pensionné. (Lors de la mise en place du fichier central des marins, il avait été décidé d'inclure les PIM dans les actifs alors qu'ils figurent désormais dans les pensionnés) ;

2° De la décroissance des effectifs dans la flotte de commerce et de pêche et, en particulier, des effectifs « Agents du service général » ;

3° De la diminution des actifs des DOM - TOM dont le nombre avait été surévalué.

La mise en œuvre de statistiques élaborées sur des bases nouvelles a permis d'appréhender plus exactement les données.

La discordance entre le nombre des pensionnés et celui des pensionnés cotisants, résulte du fait que certains pensionnés exercent une activité en dehors du régime ou sont poly-pensionnés.

A ce titre ils cotisent, dans le premier cas, au régime maladie dont ils relèvent au titre de leur nouvelle activité, dans le second au régime de prévoyance qui résulte des règles de la coordination et peut ne pas être l'ENIM.

Comme nombre de régimes spéciaux, celui des gens de mer est tributaire d'un rapport cotisants/ayants droit particulièrement défavorable. La mise au point d'un système statistique plus faible révèle l'ampleur du déséquilibre. Pour le seul régime maladie : 1 cotisant pour plus de 2,2 prestataires. Pour 75 297 marins actifs, on dénombre 103 353 pensionnés. La crise de l'emploi qui sévit aussi dans ce secteur ne peut qu'accroître ce déséquilibre.

**Dépenses.**

(En millions de francs.)

NATURE	1975		1976		1977		1978 (1)	
	Montant.	Pourcentage.	Montant.	Pourcentage.	Montant.	Pourcentage.	Montant.	Pourcentage.
Pensions de vieillesse.....	1 016,4	62	1 164,9	61,5	1 370,6	62,1	1 596,1	62,7
Pensions d'invalidité.....	117,1	7,2	140,9	7,3	161,4	7,3	186,5	7,3
Prestations maladie-maternité.	439,6	26,7	507,3	28,5	573,5	26,1	649	25,5
Action sanitaire et sociale....	4,1	0,2	5,2	0,3	6,8	0,3	8,7	0,4
Frais de personnel.....	24,8	1,5	30,9	1,6	33,6	1,7	43,1	1,7
Frais de matériel.....	9,7	0,6	10,9	0,6	17,1	0,8	18,6	0,8
Fonds spécial.....	7,2	0,4	7,6	0,4	7,9	0,3	8,6	0,3
Fonds national de solidarité....	15,4	0,9	12,6	0,6	14	0,6	15	0,6
Dépenses diverses.....	8,5	0,5	15,2	0,9	16,4	0,8	16,7	0,7
<b>Totaux .....</b>	<b>1 642,8</b>	<b>100</b>	<b>1 915,5</b>	<b>100</b>	<b>2 206,3</b>	<b>100</b>	<b>2 542,4</b>	<b>100</b>

(1) Révisé au 10 juillet 1978.

**Recettes.**

(En millions de francs.)

NATURE	1975		1976		1977		1978 (1)	
	Montant.	Pourcentage.	Montant.	Pourcentage.	Montant.	Pourcentage.	Montant.	Pourcentage.
Contributions « Armateurs » ..	418,3	24,4	504,3	26,1	602,5	27,3	762,8	30,3
Cotisations « Marins ».....	215,9	12,6	269,6	14	330,5	15	329,8	13,2
Cotisations des pensionnés....	26,5	1,5	30,7	1,6	34,9	1,6	43,3	1,7
Participation de la CNAM.....	66,9	4	127,4	8,7	134,5	6,1	146	5,8
Compensation démographique.	42,5	2,5	4,7	0,1	20,8	0,9	26	1
Fonds national de solidarité....	16,3	1	12,1	0,6	14	0,6	15	0,6
Recettes diverses.....	7,2	0,4	11,5	0,6	11,2	0,5	11,6	0,5
Subvention de l'Etat.....	917,3	53,6	971	50,3	1 057,9	50	1 178,7	46,9
<b>Totaux .....</b>	<b>1 710,9</b>	<b>100</b>	<b>1 930,3</b>	<b>100</b>	<b>2 206,3</b>	<b>100</b>	<b>2 513,2</b>	<b>100</b>

(1) Révisé au 10 juillet 1978.

L'examen des budgets de l'établissement pour les exercices 1975, 1976, 1977 et 1978 (cf. tableau ci-dessus) 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 pratiquement 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 représente moins de 50 % des charges contre 53,6 % trois ans auparavant. *A contrario*, la part des cotisations des actifs, marins et armateurs, s'est accrue. Malgré cet effort réparti sur un nombre plus restreint d'actifs, le régime ne peut être équilibré et doit bénéficier de la solidarité nationale.

Au 10 juillet 1978, un déficit de 29 millions de francs apparaît. Il provient d'une majoration supérieure des salaires forfaitaires à celle prévue initialement. Les dépenses de pensions en résultant ne sont couvertes que partiellement par le supplément de cotisation. Une subvention complémentaire sera nécessaire pour résorber le déficit du régime.

Indépendamment des difficultés que connaît le régime de protection social du marin, il faut signaler la persistance de problèmes catégoriels :

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<sup>er</sup> janvier 1975 ont comblé 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<sup>er</sup> 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 Ministre des Transports a désigné une personnalité pour examiner ce problème.

Un groupe de travail présidé par M. Dufour, conseiller d'Etat, a été mis en place le 16 mai 1978 par le Ministre des Transports. Il a pour mission d'examiner la correspondance entre les salaires forfaitaires et les salaires réels dans la Marine marchande et de rechercher des solutions en vue d'établir un lien satisfaisant entre les pensions et les rémunérations. Un rapport devrait être remis au Ministre des Transports à la fin de l'année 1978.

2" 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 Ministère des Transports sans que l'on sache à quelle date celui-ci sera susceptible d'apporter une réponse à la demande présentée.

Les seuls éléments nouveaux apparus dans le domaine de la législation du travail applicable aux marins sont directement ou indirectement liés à la situation de l'emploi : dispositions relatives à la résiliation du contrat de travail à durée indéterminée, aux licenciements pour raison économique.

Plus particulièrement pour le secteur des pêches maritimes :

— admission des marins pêcheurs réputés artisans, c'est-à-dire rémunérés à la part et embarqués sur des navires de moins de 50 tjb, au bénéfice des allocations d'aide publique en cas de chômage ;

— encouragement à la création, par les professionnels de la pêche, de caisses de chômage intempéries, au financement desquelles l'Etat participe par l'intermédiaire du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés (FIOM) dans le cadre du Comité central des pêches maritimes ;

— attribution d'une allocation d'aide sociale temporaire à l'intention de certains marins pêcheurs réputés artisans dont les revenus réels se situant en deçà des salaires forfaitaires de l'ENIM sur lesquels sont assises leurs cotisations ; cette allocation est également financée par le FIOM.

## B. — L'enseignement et l'apprentissage maritimes.

Ils sont dispensés dans des établissements relevant soit directement de la Marine marchande, soit pour l'apprentissage dans des écoles subventionnées administrées par l'Association pour la gérance d'école d'apprentissage maritime (AGEAM).

L'ensemble de ces établissements offre 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 avait été donnée à la formation professionnelle afin de faire face aux besoins supplémentaires d'emplois qui résulteraient de l'exécution du plan de croissance de la flotte de commerce. Ce plan prévoyait la création nette de 1 500 à 2 000 emplois entre 1976 et 1980.

*La conjoncture ne permet plus d'espérer qu'un tel plan puisse être réalisé. Déjà les écoles ont réduit leur recrutement.*

Dès à présent, il est prévu pour 1979 une décroissance de l'emploi, tous genres de navigation confondus, de 8 à 12 % par rapport au niveau constaté cette année. Une amélioration de la conjoncture générale des transports maritimes pourrait réduire ce taux, mais aucun développement de l'emploi ne paraît envisagé avant 1980-1981. Indépendamment de la conjoncture économique, la situation de l'emploi est affectées par le progrès technique, le développement de l'automatisation à bord des navires. Ce phénomène entraîne la suppression des emplois de faible qualification, modifie dans le personnel embarqué le rapport entre le nombre d'officiers et celui des personnels d'exécution, entre personnel « pont » et personnel « machine ».

Compte tenu de la situation de l'emploi et des perspectives d'embauche, les écoles nationales ont réduit le nombre de places mises en concours pour les sections officiers à 405 en 1978 contre 480 en 1977.

De même, les écoles relevant de l'Association ont réduit leur recrutement : 1 466 élèves scolarisés en 1976, 1 211 en 1977, 1 171 en 1978.

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 2 500 places. Pour l'année 1976-1977, ces écoles ont accueilli 1 780 élèves et seulement 1 761 pour 1977-1978.

Les crédits affectés au fonctionnement de cet enseignement sont compris dans l'ensemble des charges de personnel de la Marine marchande. Au titre des dépenses de fonctionnement,

il est prévu 23,3 millions de francs pour les frais de personnel et 3,6 millions de francs pour les autres dépenses. Pour l'équipement, 1,1 million de francs en autorisations de programme et 2,1 millions de francs en crédits de paiement.

b) *L'apprentissage maritime* s'effectue dans un réseau d'établissements scolaires comportant seize 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 : 466 élèves scolarisés pour l'année 1976-1977 ; 1 221 en 1977-1978 et 1 171 étaient prévus pour la rentrée de 1978. De plus, une section conchylicole de douze 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.

Pour 1979, la subvention de fonctionnement s'élève à 21,3 millions de francs (+ 9,3 %). Elle sera vraisemblablement insuffisante compte tenu des difficultés rencontrées depuis plusieurs années par l'association pour équilibrer son budget. Le déficit prévisible pour 1978 est déjà de 1,2 million de francs.

\*  
\* \*

Depuis plusieurs années, l'AGEAM connaît des difficultés pour équilibrer son budget.

Pour remédier à celles-ci, le conseil d'administration avait adopté plusieurs mesures. Elles visaient 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. Il ne semble pas qu'elles aient atteint leur but.

Le Ministère des Transports va donc très prochainement faire procéder à une étude des coûts en fonction des écoles, des types de formation dispensée, des cycles de scolarités et du nombre d'élèves formés. A partir de cette enquête, il serait envisagé de mettre en œuvre dès 1979 un programme de redressement des finances de l'apprentissage maritime.

**Evolution du budget de l'AGEAM.**

(En milliers de francs.)

	1975	1976	1977	1978 (prévision).				
<i>Dépenses.</i>								
<b>Achats et charges élèves.....</b>	4 105	4 695	4 775	4 874				
<b>Frais de personnel.....</b>	16 710	19 975	23 315	25 077				
<b>Autres frais.....</b>	3 125	3 230	3 257	3 653				
<b>Totaux .....</b>	<b>23 940</b>	<b>27 900</b>	<b>31 347</b>	<b>33 604</b>				
<i>Recettes.</i>								
		(Pourcentage).		(Pourcentage).				
<b>Subvention de l'Etat.....</b>	13 665	60	14 810	56,5	18 249	58,2	18 596	57,4
<b>Subvention des collectivités et des professionnels.....</b>	5 540	24,4	7 220	27,5	8 489	27,1	9 024	27,8
<b>Participation des familles....</b>	3 280	14,4	3 785	14,4	3 448	11	3 535	11
<b>Autres ressources.....</b>	280	1,2	410	1,6	1 161	3,7	1 243	3,8
<b>Totaux .....</b>	<b>27 765</b>	<b>100</b>	<b>26 225</b>	<b>100</b>	<b>31 347</b>	<b>100</b>	<b>32 398</b>	<b>100</b>
<b>Déficit .....</b>	»		»		»		1 206	

#### IV. — PÊCHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

##### A. — Les pêches maritimes.

Depuis 1975, ce secteur traverse une crise grave. En 1977, la pêche française a été confrontée aux conséquences pratiques de l'extension à 200 miles des zones économiques des Etats côtiers. La flotte de grande pêche qui fréquente les zones canadienne, norvégienne et les îles Féroé est soumise à des contrôles stricts d'exploitation. Dans le domaine communautaire, aucun accord n'a pu encore intervenir du fait des exigences britannique et irlandaise.

Compte tenu par ailleurs de l'appauvrissement des fonds, ces diverses entraves se traduisent, selon la nature des produits, par une réduction ou le maintien des tonnages pêchés. Les produits frais sont passés de 385 000 tonnes en 1976 à 371 000 tonnes en 1977 et 353 000 tonnes en 1978 (prévision) pour une valeur en progrès léger : 1 427 millions de francs en 1976, 1 638 millions de francs en 1977 et 1 740 millions de francs en 1978 (prévision). Les résultats ne sont guère meilleurs dans les produits spécialisés : congelés, salés, crustacés.

Le commerce extérieur français des produits de la mer est constamment en déficit et celui-ci s'est aggravé au cours des dernières années : 2 420 millions de francs en 1977. En outre, nous exportons des produits à valeur unitaire relativement faible, 6,10 francs/kilogramme et importons des produits à valeur unitaire plus élevée, 7,20 francs/kilogramme. La réduction de ce déficit est très difficile. Pour près de 40 % il provient de produits de luxe pour lesquels il n'existe pas de possibilité de développement ou de substitution. Pour le reste, l'augmentation de nos capacités de production est limitée par le problème de quotas ou la concurrence d'autres activités plus rentables.

I. — Après qu'une première mesure exceptionnelle ait été prise en 1974, pour tenir compte notamment de l'augmentation du coût du carburant, il a été institué une subvention pour « l'exploitation des navires de pêche ».

ANNEES	DOTATION initiale.	AJUSTEMENT en cours d'année. (Millions de francs.)	CREDITS effectivement engagés et liquidés.
1974 .....	20		20
1975 .....	23		23
1976 .....	23	+ 77 (loi de finances rectificative).	100
1977 .....	50	— 0,3 (virement interne).	49,7

Bien que le prix du carburant à la sortie des raffineries ait légèrement diminué dans le courant du premier trimestre 1978, il a été décidé de maintenir pour l'année l'aide au maintien de l'emploi maritime en région côtière au niveau de 20,5 centimes par litre de carburant consommé par les navires de pêche. Il en résulte, par rapport à 1977, un allègement sensible des charges d'exploitation qui est de nature à conforter la situation des entreprises et à **les dissuader de désinvestir.**

Sur le plan budgétaire, la dépense totale est évaluée actuellement à 58 millions de francs pour 1978. Le crédit initial de 50 millions de francs devra être abondé. Pour 1979, il est proposé une dépense de 53 millions de francs. Cette dotation a un caractère provisionnel ; elle peut être complétée en tant que de besoin en fin d'exercice.

Dans un double souci de préserver l'essentiel de la politique de renouvellement de la flotte de pêche menée au cours des années soixante au prix d'un gros effort financier et maintenir prioritairement l'emploi dans les régions maritimes, ce système d'aide intéresse tout à la fois l'entreprise et les marins. Représentant entre 4 et 5 % du chiffre d'affaires, cette aide réduit d'autant le principal poste des frais communs et améliore les résultats d'exploitation, et de ce fait a une incidence directe sur les revenus des équipages en raison du système de *rémunération à la part* traditionnellement pratiqué par les armements français.

II. — 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 prospecter 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, 1977 et des prévisions pour 1978. La subvention de l'Etat a été de 57,1 millions de francs en 1976, de 24,4 millions de francs en 1977 et de 25 millions de francs pour 1978. Il est proposé de la reconduire pour 1979. Il est difficile 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.

De même, en 1977, un report de 27,3 millions de francs a été possible. 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.

FIOM. — Exercice 1976 (en francs).

RECETTES			DEPENSES		
Chapitres	Prévisions	Réalisations	Chapitres	Prévisions	Réalisations
I.- Contribution professionnelle des pêches maritimes...	7.500.000	8.234.413	I.- Fonds de garantie.....	8.000.000	4977.550
II.- Subvention de l'Etat.....	57.150.000	57.150.000	II.- Interventions.....	27.800.000	18.463.778
III.- Divers.....	-	63.254	III.- Orientation.....	14.700.000	12.411.271
			IV.- Fonctionnement.....	1.700.000	863.094
			V.- Section sociale.....	4.500.000	168.437
			VI.- Etudes.....	1.800.000	418.460
			VII.- Fonds de réserve.....	6.150.000	-
TOTAL DES RECETTES.....	64.650.000	65.447.667	TOTAL DES DEPENSES.....	64.650.000	33.302.590
			Solde exercice 1976 :		32.145.077
					63.447.667

FIOM. — Exercice 1977 (en francs).

R E C E T T E S			D E P E N S E S		
Chapitres	Prévisions	Réalisations		Prévisions	Réalisations
I.- Contribution professionnelle des pêches maritimes...	3.000.000	11.745.321	I.- Fonds de garantie.....	12.000.000	1.073.419
II.- Contribution professionnelle de la Conchyliculture..	1.650.000	1.487.194	II.- Interventions.....	25.730.000	14.882.304
III.- Subvention de l'Etat.....	24.550.000	17.113.300	III.- Orientation.....	4.000.000	1.488.271
IV.- Report de l'exercice 1976.	32.145.000	32.145.077	IV.- Etudes et statistiques...	2.500.000	2.162.941
V.- Profits sur exercice 1976 (annulation provisions 1976).		1.056.223	V.- Fonctionnement.....	2.200.000	1.546.617
VI.- Divers (intérêts bancaires)		339.179	VI.- Section sociale.....	5.000.000	226.329
			VII.- Fonds de réserve.....	14.915.000	
TOTAL DES RECETTES.....	<u>66.345.000</u>	<u>63.706.405</u>	TOTAL DES DEPENSES.....	<u>66.345.000</u>	<u>21.379.971</u>
			Dotation section sociale....		4.105.233
			Dotation fonds de garantie..		10.926.582
			Saldo exercice 1977 :		<b>27.294.619</b>
					<u>63.706.405</u>

FIOM. — Prévisions des recettes et des dépenses pour 1978 (en francs).

RECETTES		DEPENSES	
Chapitres	Dotations	Chapitres	Dotations
I.- Produit des taxes parafiscales.....	13.500.000	I.- Dotation au fonds de garantie.....	-
II.- Subvention de l'Etat.....	20.000.000	II.- Interventions.....	33.000.000
III.- Report exercice 1977.....	27.300.000	III.- Orientation.....	20.000.000
		IV.- Etudes et statistiques.....	1.600.000
		V.- Fonctionnement.....	2.700.000
		VI.- Section sociale.....	-
		VII.- Fonds de réserve.....	3.500.000
TOTAL DES RECETTES.....	60.800.000	TOTAL DES DEPENSES.....	60.800.000
Fonds de garantie (dotation antérieure).....	12.000.000	Fonds de garantie.....	12.000.000
Section sociale (dotation antérieure).....	4.100.000	Section sociale.....	4.100.000

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.

\*  
\* \*

Préalablement, et afin d'orienter ses actions pour l'avenir, le F I O M a engagé dès 1977 toute une série d'études, dont certaines se prolongent en 1978. Ces études concernent :

- des panels de consommation des produits de la pêche et des coquillages par les ménages (panels SECODIP) ;
- le transport des produits frais ;
- l'amélioration de conditions de débarquement des produits de la pêche et de première mise en marché sous les halles à marée ;
- l'organisation du marché des huîtres et des moules ;
- la meilleure connaissance des cours pratiqués dans les MIM ;
- la situation et le devenir des entreprises de transformation des produits de la mer ;
- la valorisation des produits de la mer : études de marché et recherche de produits finis nouveaux.

Sans attendre les résultats de toutes ces études, le F I O M est intervenu tout au long de l'année 1977 et au cours du premier semestre de cette année pour aider les organisations de producteurs à soutenir, réguler et organiser le marché. Ses actions ont visé notamment à développer les rapports contractuels entre producteurs et acheteurs, à valoriser les excédents accidentels en les surgelant ou en les transformant plutôt que de les retirer du marché de la consommation humaine, à développer la consommation des espèces dont le marché reste étroit. Le F I O M a également prêté son concours aux organisations de producteurs pour la mise en place de crédits de campagne pour les produits tels que l'anchois dont la transformation entraîne un délai de plusieurs mois avant commercialisation. Il aide par ailleurs les exportateurs, en liaison avec le CFCE et la SOPEXA, à prospecter des marchés nouveaux.

A côté de ces actions sur le plan économique, le F I O M mène — au travers d'une section spéciale de son budget — des actions sociales en faveur des pêcheurs artisans. Il s'agit, d'une part de doter les caisses locales d'assurance contre le chômage dû aux intempéries. d'autre part de verser à certains pêcheurs artisans

une allocation d'aide sociale temporaire lorsque leurs revenus se trouvent être inférieurs aux salaires forfaitaires servant d'assiette aux cotisations sociales qu'ils versent à l'ENIM.

Le FIOM doit désormais s'engager, tout en poursuivant par ailleurs l'ensemble de ses actions de soutien et d'organisation du marché, dans une politique d'aide aux flotilles temporairement touchées par l'instauration de quotas de pêche. Dans ce cadre, le FIOM est actuellement en train de définir et de mettre en place un dispositif devant permettre aux flotilles hauturières de pêche fraîche — les plus touchées par les mesures de restriction de la ressource — d'aller pêcher les espèces pour lesquelles il reste des quotas dans des zones qu'elles avaient perdu l'habitude de fréquenter ou certaines espèces dont le marché risque de ne pas assurer la couverture des frais d'exploitation des chalutiers.

\*  
\* \*

En outre, à compter du 1<sup>er</sup> 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	1978 1 <sup>er</sup> semestre.
	(En millions de francs.)				
Compensation financière pour les quantités retirées du marché..	1,557	3,358	6,867	4,694	2,029
Restitutions à l'exportation (filets de cabillaud et de lieu noir) ..	0,189	0,714	0,523	0,540	0,504
Aides en stockage privé (thon, cabillaud et lieu noir) .....	>	5,441	>	>	>
Total .....	1,746	9,513	7,390	5,234	2,533

III. — Enfin des aides spécifiques sont accordées, notamment en matière d'équipement, mais selon des modalités différentes pour la pêche artisanale et la pêche industrielle.

**Les investissements dans le secteur de la pêche industrielle  
et de la pêche artisanale.**

Après une phase d'expansion des investissements, les pêches maritimes se sont trouvées confrontées à partir de 1974-1975 à une conjoncture économique difficile, consécutive aux hausses brutales

des produits pétroliers, et à une crise de marché de certaines espèces halieutiques. La gravité de ces déséquilibres n'a pas revêtu la même ampleur d'un secteur à l'autre, de même que leur capacité d'adaptation aux nouvelles conditions d'activité fut très différente.

a) Le secteur de la *pêche hauturière* a été le plus affecté par la crise de 1974-1975. De plus, le redressement économique attendu à partir de 1976 a été annihilé par la diminution des rendements consécutive à l'épuisement de certains stocks de ressources et à la création, par de nombreux pays tiers, de zones économiques exclusives. Ainsi ce secteur s'est-il trouvé tout au long de 1977 dans une situation particulièrement difficile, incitant davantage les entreprises à rechercher le désinvestissement (pour l'amélioration de leur structure financière) qu'à investir.

A l'opposé, le secteur thonier a pu mieux intégrer les hausses du coût du carburant dans son exploitation. Cependant, la crise de marché du thon de 1975, bien que de courte durée, a impressionné la profession, la portant à différer, d'abord sur 1977 puis sur 1978, ses investissements.

Ainsi, en moins d'un an (1976), le secteur industriel est passé d'un niveau d'investissements élevé à un gel quasi total de ceux-ci, infirmant les prévisions de la Marine marchande concernant la consommation des crédits budgétaires du chapitre 64-40.

Enfin, un programme de construction de thoniers transocéaniques annoncé pour 1977 et motivant une dotation pour la même année de 10 millions de francs en autorisation de programme et de 19,5 millions de francs en crédits de paiement a finalement été reportée sur 1978, d'où, en fin d'exercice, des reports importants.

b) Contrairement à la *pêche hauturière*, la *pêche artisanale* a pu mieux s'adapter à la nouvelle situation et retrouver son niveau d'exploitation de 1974, ceci principalement, en orientant sa production vers des espèces dites nobles dont les cours sont restés en général d'une bonne tenue.

Dans ces conditions, les prévisions retenues par la Marine marchande pour la période 1975-1977 se fondaient sur une progression très modérée des investissements.

Or, au cours de ces trois années, les prix de la construction navale artisanale ont enregistré des hausses particulièrement élevées opérant un effet dissuasif sur les investissements du secteur ; il en a résulté au plan des crédits budgétaires un niveau de consommation inférieur aux dotations, particulièrement en autorisations de programme ; la progression des dépenses, en valeur absolue, restant

inférieure à celle du coût de la construction navale, c'est finalement un nombre relativement décroissant d'unités qui ont été construites annuellement pendant cette période.

Or, les coûts de la construction navale marquant une pause depuis fin 1976, l'âge moyen de la flottille se situant entre quatorze et dix-huit ans et plusieurs collectivités locales et établissements publics régionaux instituant des aides à l'investissement artisanal, une reprise des investissements à la pêche artisanale était attendue à partir de 1977. En fait, la profession a réagi avec retard, les premiers programmes de construction attendus pour 1977 n'ayant été présentés finalement que fin 1977, début 1978.

La physionomie des investissements de la pêche artisanale réalisés au cours des cinq dernières années est la suivante :

RUBRIQUES	1973	1974	1975	1976	1977
Navires compris entre 12 et 16 mètres (nombre) .....	25	45	33	9	15
Navires égaux ou supérieurs à 16 mètres (nombre) .....	43	18	29	25	26
Total .....	68	63	62	34	41
Tonnage total construit (tjb).....	3 000	2 278	1 973	1 112	1 516
Tonnage moyen construit (tjb).....	44	36	32	33	37

#### L'aide à la pêche industrielle.

Les aides en capital au secteur de la pêche industrielle sont accordées dans le cadre de la Commission interministérielle du « Groupe de financement à l'Armement industriel » (GFAI) sur la base du taux uniforme de 15 % du coût de l'investissement. Chaque projet est examiné tant du point de vue de ses caractéristiques techniques et nautiques que du montage financier de l'investissement par rapport à la structure financière de l'entreprise (en particulier, compte tenu de sa capacité d'endettement actuelle et future) et au regard de la politique des pêches (en particulier du point de vue de l'accès à la ressource).

De plus, l'Etat accorde deux types de bonifications d'intérêts des emprunts contractés pour le financement des navires et permettant une diminution appréciable des frais financiers à la charge des armements concernés :

— d'une part, des prêts bonifiés spéciaux (PBS), dont le dispositif conduit à une prise en charge par l'Etat de 4 points d'intérêt quel que soit le taux de base de l'emprunt en cause. Les PBS peuvent couvrir 30 % de l'ensemble des emprunts contractés pour le financement de chaque navire :

— d'autre part, la partie des emprunts qui ne bénéficie pas du régime des PBS est susceptible de recevoir une bonification d'intérêt de la « Commission interministérielle de bonification des intérêts à l'Armement » (CIBIA) qui a pour effet de ramener à 7,25 % (taux actuellement en vigueur) le taux de base des emprunts contractés par l'armement.

En 1977, sur un total de 20,7 millions de francs de bonifications, 11,4 millions de francs ont été versés au titre des PBS et 9,3 millions de francs au titre de la procédure CIBIA.

Pour 1979, il est proposé une autorisation de programme de 3 millions de francs contre 2,8 millions de francs en 1978 et 10 millions de francs en 1977. Cette réduction sensible des crédits durant deux années consécutives est liée à l'absence de commandes dans le domaine de la pêche hauturière, à l'exception des thoniers (cf. Seyra).

#### L'aide à la pêche artisanale.

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, dite prime de conformité, accordée aux patrons pêcheurs construisant des navires répondant aux caractéristiques des navires types retenus par les sociétés interprofessionnelles artisanales et agréées par l'administration et en second lieu en une prime complémentaire de 4 % du coût de la construction, dite prime de gestion groupée, 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 ; cette quotité est portée à 90 % pour les jeunes patrons pêcheurs.

Au début de l'année 1978, ce système a été renforcé par les mesures nouvelles suivantes :

— création d'une *subvention spécifique* de 5 % pour les navires d'une longueur de plus de 16 mètres et d'une jauge brute de plus de trente tonneaux ;

— institution d'une subvention spécifique de 5 % pour tout navire construit en série ou comportant des *innovations techniques* ;

— subvention supplémentaire de 5 % pour les *jeunes patrons* de moins de trente-cinq ans accédant pour la première fois à la propriété d'un navire de pêche.

Les autorisations de programme qui étaient de 5 millions de francs pour 1978 sont portées à 10,2 millions de francs pour 1979.

## B. — Les cultures marines.

Le Conseil central de planification du 23 septembre 1975 a décidé 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.

Trois groupes de travail (juridique, économique, spatial et qualitatif) ont étudié les différents aspects de ce schéma directeur. Un rapport de synthèse doit être établi à la fin de l'année.

Le développement des activités aquacoles en France a fait l'objet d'une série de mesures adoptées par le CIAT le 18 novembre 1977 et approuvées au cours du Conseil des Ministres du 23 novembre 1977 :

- un Comité interministériel de développement de l'aquaculture et des productions biologiques du littoral a été créé. Ses travaux ont porté jusqu'à présent sur :
  - les aides publiques à l'aquaculture avec, compte tenu des circonstances, l'examen du programme de restructuration des côtes du Finistère-Nord destiné à réparer les dommages dus au naufrage de l'*Amoco Cadiz* ;
  - un projet de note d'orientation pour la définition d'une politique nationale de développement des activités aquacoles.

Ce comité est tenu informé du déroulement des travaux du schéma directeur national de la conchyliculture et de l'aquaculture ;

- trois délégations régionales ont été créées pour le développement de l'aquaculture et des productions biologiques sur le littoral Nord-Atlantique, le Sud-Ouest et le littoral méditerranéen.

Deux de ces délégués ont été désignés : l'un est en poste à Rennes, le second prendra ses fonctions à Montpellier en septembre 1978.

Deux de ces délégués ont pour mission de promouvoir le développement et la mise en valeur des productions biologiques du littoral ;

- une circulaire destinée à améliorer la prise en compte des zones conchylicoles et aquacoles dans les documents d'urbanisme a été élaborée. Signée le 12 juin 1978, elle est en cours de publication.
- enfin, une subvention a été attribuée au Comité interprofessionnel de la conchyliculture pour l'engagement de trois experts pendant un an, ceux-ci ayant pour mission d'aider et de conseiller les professionnels dans tous les cas où ils sont amenés à prendre position sur les documents d'urbanisme qui les concernent. Ces chargés de mission ont été recrutés par le CIC et ont commencé leurs travaux.

Le Comité de développement de l'aquaculture et des productions biologiques du littoral suit l'application de l'ensemble de ces mesures.

Sur le plan financier, des aides ont été engagées au titre de 1978 à hauteur de 4 millions de francs dans le cadre du PAP 24 action n° 2. Elles concernent plus particulièrement des opérations aquacoles traditionnelles (conchyliculture) et des actions nouvelles portant sur l'élevage de juvéniles (homards, ormeaux, crustacés) destinés au repeuplement et à la consommation finale. Enfin, dans le cadre des travaux de restauration du littoral breton, à la suite de l'échouage de l'*Amoco Cadiz*, des opérations exceptionnelles ont été définies et mises en œuvre pour un montant de 1,2 million de francs en 1978.

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.

Dans le budget 1979 :

- 1 million de francs sous forme de subvention pour le développement de l'aquaculture ;
- 1,7 million de francs en autorisations de programmes pour la conchyliculture et l'aquaculture.

### C. — La recherche scientifique.

Le volume des crédits engagés par l'**Institut scientifique et technique des pêches maritimes (ISTPM)** s'est élevé pour l'année 1977 à 46,6 millions de francs dont 31 millions de francs proviennent du budget général. Pour l'année 1978 après la première décision modificative, les crédits seront au total de 48,7 millions de francs, dont 33,7 millions de francs au titre des subventions de l'Etat.

En 1979, les subventions pour le fonctionnement et les investissements de l'Institut devraient atteindre respectivement 35,4 millions de francs et 7,9 millions de francs.

Au titre du PAP 25, l'Institut a plus particulièrement fait porter son effort sur les sous-programmes I-3,3 (Pollution des eaux, perturbation des éco-systèmes marins littoraux et pollution thermique marine), II-2 (Pêche et aquaculture [thème principal]) et III-2.1 (Qualité des produits alimentaires et nutrition. — Formation et recrutement).

Les activités de l'Institut seront renforcées au cours des années 1978-1979 plus particulièrement dans le domaine des statistiques des pêches maritimes et dans celui du contrôle de la pollution par les hydrocarbures à la suite du naufrage de l'*Amoco Cadiz*. Les pêcheries côtières, qui présentent un intérêt tout particulier en raison de leur localisation, feront enfin l'objet d'études approfondies dans le but d'améliorer leur gestion et de résoudre les éventuels conflits provoqués par l'évolution des engins de pêche.

\*  
\* \*

La totalité de l'effort de recherche scientifique entrepris dans le domaine des pêches par la Marine marchande figure au budget de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes établissement public placé sous la tutelle du Ministre des Transports.

Au titre de l'océanographie, des pêches et cultures marines ainsi qu'au titre de la technologie et du contrôle, l'action de l'Institut pour les années 1977 et 1978 a été la suivante :

## I. — SERVICE D'OCÉANOGRAPHIE, DES PÊCHES ET CULTURES MARINES

L'action de l'ISTPM en 1978 a porté sur quatre thèmes principaux.

### 1 — *Evaluation et gestion des ressources naturelles.*

Cet objectif a conduit à l'étude de la dynamique des populations essentielle pour l'évaluation des stocks exploitables et indispensable pour permettre la fixation du niveau des captures autorisées. Par ailleurs, des programmes d'études statistiques ont été mis au point en collaboration étroite avec la direction des pêches maritimes.

Enfin, ont été effectuées en 1977 des campagnes en mer réalisées par les navires de recherches *Thalasse*, *Gryos*, *Pélagia*, *Roselys* et *Ichty*s ainsi qu'à bord de chalutiers professionnels. Ces campagnes, prolongées par les travaux en laboratoire, ont pour but la détermination des ressources pélagiques et démersales, la recherche de fonds nouveaux et d'espèces nouvelles susceptibles d'être exploités.

### 2. — *Valorisation, amélioration ou innovation des techniques de pêche.*

Les travaux de cette nature, sont exécutés dans les laboratoires de Boulogne-sur-Mer, de Lorient et de Sète. Ils ont porté sur l'amélioration des engins de pêche au double plan de l'efficacité et de la sélectivité.

### 3. — *Aquaculture marine.*

Les moyens visant à valoriser la production des huîtres en claire ont été étudiés en accord avec la profession :

— amélioration de la qualité des huîtres creuses : essais étendus à de nouveaux secteurs géographiques (îles d'Oléron, de Ré, Etaules...). Un résultat très positif quant à l'engraissement des huîtres s'est manifesté dans toutes les claires traitées ;

— travaux sur l'appellation d'origine des huîtres de claires : examen de plusieurs lots d'huîtres de claires de Marennes—Oléron, Ré—Centre-Ouest et de Bretagne afin de déterminer les critères auxquels doivent répondre les huîtres « fines de claires » et « spéciales de claires ».

— essais de culture de bivalves, de clams, en claires : résultats positifs qui laissent présager d'autres expériences sur une échelle plus étendue ;

— essais d'acclimatation d'espèces nouvelles d'huîtres, les huîtres de Guyane, dans le bassin de Marennes—Oléron.

#### 4. — *Nuisances.*

Les travaux ont porté sur les activités industrielles qui, sans produire de pollution au sens propre du terme, peuvent être de nature à provoquer une gêne à l'exercice des pêches et des cultures marines.

Ils se sont essentiellement développés sur les sites destinés à l'implantation éventuelle de centrales nucléaires suivant deux axes : recherches sur le terrain au niveau des sites envisagés pour l'implantation des centrales et recherches en laboratoires sur l'influence des chocs thermiques.

#### 5. — *Action Outre-Mer.*

Les établissements de l'ISTPM dans les Territoires et Départements d'Outre-Mer sont situés à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Martinique, en Guyane et à la Réunion.

A Saint-Pierre, où le CNEXO met à la disposition de l'Institut, un navire, le *Cryos*, les travaux ont conduit à la fourniture d'informations à l'ICNAF en vue de la détermination de quotas de pêche, travaux qui ont permis d'éviter la dégradation du montant des quotas attribués à la France.

Il convient de souligner le rôle important joué en matière de coopération technique avec le Québec par le centre de Saint-Pierre : cette coopération va de l'échange de chercheurs à des campagnes d'assistance à la pêche menées par le *Cryos*.

Dans l'océan Indien, la *Thalassa* a effectué une campagne de recherche dans le but d'étudier les possibilités de diversification de la pêche française vers cette vaste région.

## II. — SERVICE DE TECHNOLOGIE ET DES CONTRÔLES

Outre ses attributions anciennes, ce service étend son activité à l'étude des pollutions.

En matière de pollution, l'activité a été consacrée :

— à la surveillance de zones particulièrement sensibles dans le cadre du réseau national d'observation : étang de Thau, bassin d'Arcachon, de Marennes-Oléron, golfe du Morbihan... ;

— à l'étude de la toxicité des polluants et plus particulièrement des boues rouges rejetées par la Montedison, Thann et Mulhouse et Tioxyde de Titane, ainsi que des produits pétroliers prélevés dans les estuaires de la Loire et de la Vilaine.

## 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 faire un bilan de l'armement français et examiner les réalisations de ce plan de développement.

### A. — Bilan de l'armement naval français.

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 neuvième flotte du monde alors que pour son commerce elle se situe au quatrième rang mondial.

Le tableau suivant résume l'évolution du tonnage de la flotte française du 1<sup>er</sup> janvier 1977 au 1<sup>er</sup> juillet 1978 :

	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1977		AU 1 <sup>er</sup> JUILLET 1977		AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1978		AU 1 <sup>er</sup> JUILLET 1978	
	Nbre	t. j. b.						
Navires à passagers .....	27	224 292	27	217 735	27	206 919	27	206 919
Cargos .....	357	3 146 791	344	3 187 538	351	3 371 890	339	3 404 467
Pétroliers .....	120	7 771 744	119	7 772 025	124	8 281 065	118	8 179 518
Total ...	504	11 142 827	490	11 177 298	502	11 859 874	484	11 790 904

Le nombre de navires de passagers est demeuré stable (27) mais le tonnage a légèrement diminué du fait du renouvellement de deux unités par deux unités de plus faible tonnage.

Le nombre des cargos est passé de 357 à 339 mais le tonnage est plus important. Ce phénomène s'explique par la vente des navires ayant seize ans d'âge en moyenne et la mise en service de navires d'une plus grande capacité de transport et plus sophistiquée. Notamment pendant cette période, douze porte-conteneurs ont été livrés.

Dans le domaine des pétroliers, il faut signaler l'entrée en service en 1977-1978 de quatre pétroliers long courriers et de deux transporteurs de gaz représentant 625 000 tjb.

Par rapport à la flotte mondiale, la France se situait au 1<sup>er</sup> juillet 1977 au neuvième rang.

Pays et tonnages (en milliers de tjb) :

1. Libéria .....	79 983
2. Japon .....	40 036
3. Royaume-Uni .....	31 646
4. Grèce .....	29 517
5. Norvège .....	27 801
6. URSS .....	21 438
7. Panama .....	19 458
8. USA .....	15 300
9. France .....	11 614

En 1977, le chiffre d'affaires de l'armement a progressé de 16 %.

En ce qui concerne les effectifs embarqués, il faut observer une lente diminution : de 17 141 au 1<sup>er</sup> septembre 1974 à 15 221 au 30 décembre 1977.

Le déficit de la balance fret était de 2 160 millions de francs en 1975 ; il est passé à 2 612 millions de francs en 1976 sous l'effet de la reprise des importations pétrolières notamment. Il devrait se stabiliser en 1977 du fait de l'augmentation des exportations et de la stagnation des importations.

Le taux de couverture par le pavillon français était de 33 % en 1975 et de 29,3 % en 1976. Si l'on ajoute le trafic réalisé sous pavillon français à partir de ports étrangers, les taux sont de 58,8 % et 54,6 %. Il faut noter la faible part de nos exportations transportée sous pavillon français : 24 %.

## B. — Les réalisations du plan de développement.

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 :*

	Pourcentage.
<b>Produits pétroliers :</b>	
Taux actuel .....	65
Taux au 1 <sup>er</sup> janvier 1981.....	80

**Marchandises sèches :**

Taux actuel .....	36
Taux au 1 <sup>er</sup> janvier 1981.....	40 à 50

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

<b>Produits pétroliers :</b>	
Part actuelle .....	38
Part au 1 <sup>er</sup> janvier 1981.....	90

**Marchandises sèches :**

Part actuelle .....	38
Part au 1 <sup>er</sup> janvier 1981.....	+ de 50

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

	Milliards de francs.
Déficit actuel .....	2,5
Déficit au 1 <sup>er</sup> janvier 1978.....	1

4° *Gains ou économies en devises :*

Sur la durée de vie des navires.....	76
Pendant la seule durée du Plan (1975-1980).....	7

5<sup>e</sup> 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 <sup>er</sup> janvier 1976.		SITUATION au 1 <sup>er</sup> 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 services 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	1978
Taux de couverture nominal par le pavillon français.....	47,7	58,8	54,6	(1) 54,5	
Taux de couverture de la dépense nationale .....	42,6	49	47,9	(1) 47,7	
Déficit fret et passage (millions de francs) .....	3 412	2 160	2 612	(1) 2 500	
Gains ou économies de devises (en millions de francs).....	8 481	8 782	10 186	(1) 10 200	
Tonnage de la flotte sous pavillon français (1 000 tonnes jauge brute).	8 176	9 476	10 290	11 112	11 838

(1) Estimation.

**Etat de réalisation du Plan de Développement au 31 décembre 1976 et 31 décembre 1977.**

TYPES DE NAVIRES	OBJECTIFS du plan de développement.			REALISATIONS (31 décembre 1976.)			PRIMES (millions de francs).	REALISATIONS (31 décembre 1977.)			PRIMES (millions de francs).
	Nombre.	Tjb.	Valeur (millions de francs).	Nombre.	Tjb.	Valeur (millions de francs).		Nombre.	Tjb.	Valeur (millions de francs).	
Porte-conteneurs et navires rou- liers .....	38	520 000	4 000	63 165 %	839 569 (161 %)	5 834 145 %	856,7	»	»	»	»
Cargos à plusieurs ponts.....	33	450 000	1 484	1	499	12	1,3	»	»	»	»
Sous-total cargos de ligne..	71	970 000	5 484	64 90 %	840 068 (86 %)	5 847	858	64 (90 %)	819 565 (84,50 %)	6 079 (111 %)	887
Transporteurs de vrac.....	53	2 050 000	5 836	17 32 %	424 613 (23 %)	1 326 23 %	69	18 (34 %)	452 613 (22 %)	1 272 (22 %)	71
Navires à passagers.....	»	»	»	2	430	74	»	n. c.	n. c.	n. c.	»
Transporteurs de gaz.....	12	625 000	4 600	3 25 %	122 000 (19 %)	668 15 %	»	n. c.	n. c.	n. c.	»
Pétroliers .....	30	4 200 000	7 100	11 36 %	1 902 000 (45 %)	2 703 38 %	»	n. c.	n. c.	n. c.	»
Total .....	166	7 845 000	25 020	97 58 %	3 289 111 (42 %)	10 618 46 %	927	»	»	»	958

Il ressort du tableau ci-contre qu'au 31 décembre 1977, compte tenu des commandes passées par l'armement, les réalisations sont proches des objectifs pour la catégorie des cargos de ligne tant en nombre (64 contre 71, soit 90,14 %) qu'en tonnage (819 565 tjb contre 970 000 tjb, soit 84,5 %) et les ont déjà dépassées en valeur (6 079 987 F d'investissements contre 5 484 000 F).

Les distorsions constatées entre les taux de réalisation en nombre de navires, tonnage et valeur s'expliquent par le fait que tous les navires commandés sont des navires très performants, porte-conteneurs et rouliers : il est manifeste que la modernisation de la flotte s'effectue plus rapidement que prévu par le remplacement accéléré des cargos classiques à plusieurs ponts.

Les commandes de navires transporteurs de vrac sec se situent actuellement à un niveau qui reste bas par rapport aux objectifs. Sauf cas particulier (navires petits et moyens), les armateurs n'ont pas investi dans ce type de navires pour lesquels, du fait de la crise, les taux de fret du marché sont particulièrement déprimés. Dans ce domaine, la réalisation intégrale du plan de développement est peu probable.

On doit cependant regretter que sur un total de 82 navires, 43 ont été commandés à l'étranger (soit 52 %) représentant un tonnage de 825 600 tjb (soit 65 %) et une valeur de 3 230 millions de francs (soit 44 %).

Certes, on peut observer que les navires les plus évolués, c'est-à-dire incorporant une importante valeur ajoutée, ont été en grande partie commandés en France (porte-conteneurs, rouliers).

### C. — L'armement naval dans la crise.

La crise mondiale qui a débuté en 1974 s'est traduite par un très fort excédent de navires pétroliers qui a provoqué, d'une part, le transfert de nombreux navires mixtes du transport pétrolier au transport de marchandises sèches en vrac, et, d'autre part, la transformation d'un certain nombre de commandes de pétroliers en commandes de vracquiers secs.

L'excédent de l'offre de navires dans ces deux secteurs a provoqué un effondrement des taux de fret du marché.

En même temps, le ralentissement de la croissance des échanges internationaux et le développement des flottes de certains pays du Tiers-Monde à économie centralisée, provoquaient une concurrence accrue sur le marché des transports par lignes régulières. Les hausses de taux de fret dans ce secteur ont donc été limitées et bien souvent inférieures à celles des coûts d'exploitation.

L'armement français a, jusqu'en 1978, assez bien résisté à la crise.

En ce qui concerne les navires pétroliers et transporteurs de vrac sec, une politique de contrats de transport à long et moyen terme, conclus avant la crise, a permis à l'armement français de ne la subir que de façon marginale pendant quatre ans. Mais dans le secteur du vrac, bon nombre de ces contrats arrivent à échéance courant 1978 et ne pourront, pour la plupart, être renégociés qu'au taux du marché actuel, très déprimé.

Les seuls coûts d'exploitation s'avèrent plus élevés que les recettes permises par ce marché. Les taux de fret ne permettent pas de couvrir les charges de capital et, seulement partiellement, les charges d'exploitation.

Pour le secteur du pétrole, l'excédent actuel de tonnage de la flotte française incite les compagnies à céder à bas prix des navires excédentaires.

En ce qui concerne les navires de ligne, l'armement français a pu poursuivre la modernisation et la croissance de l'outil dans le cadre du plan de développement de la flotte de commerce.

Cependant, la stagnation et parfois la diminution des revenus bruts d'exploitation depuis deux ans ne permettent plus à de nombreuses entreprises de faire face aux prochaines échéances de remboursement des emprunts très importants qu'ils ont effectués pour financer ce développement.

Dans ces conditions, si aucune mesure de redressement n'est prise à bref délai, ces entreprises ne pourront que céder des navires récents pour faire face à leurs échéances, ou être tentées de faire passer les navires sous d'autres pavillons pour réduire leurs charges d'exploitation.

Le Comité central des armateurs de France a déposé, le 20 février et le 18 mai 1978, deux dossiers de demande d'aides motivées par la situation difficile dans laquelle se trouve actuellement l'armement français.

*La première demande* visait à redresser la situation de l'ensemble de l'armement français, à l'exception du secteur du vrac sec.

Cette demande comportait les propositions suivantes :

a) Rétablissement de la compensation par l'Etat des charges de maladies mises à la charge de l'armateur par l'article 79 du Code du travail maritime (cette subvention, instaurée en 1966, a été supprimée en 1975) ;

b) Augmentation des bonifications d'intérêt par diminution jusqu'à 4,5 % du taux résiduel des intérêts restant à la charge de l'armement sur la totalité de son endettement ;

c) Recours à des mécanismes de consolidation des dettes mis en place par les banques avec la garantie de l'Etat.

*La seconde demande* était spécifique au secteur du vrac sec et comportait, outre les propositions précitées :

a) L'attribution par l'Etat d'une subvention destinée à compenser les surcoûts d'équipage que comporte le pavillon français (estimé à 1 000 salaires/jour/navire) ;

b) Un effort de réduction des coûts et d'augmentation des recettes d'exploitation avant amortissement et charges financières.

Le coût pour l'Etat des demandes de l'armement peut être chiffré comme suit, en millions de francs :

	TOTAL	DONT pour l'armement sec.
Compensation des charges de l'article 79.....	55	43,5
Bonification complémentaire.....	280	206,5
Compensation du surcoût du pavillon français ..	67	67
Total .....	402	317

Ces deux dossiers ont été étudiés soigneusement par l'administration de la Marine marchande qui a été amenée à proposer récemment au Gouvernement que des mesures de sauvegarde soient prises afin de prévenir l'acquis du plan de développement.

Ces mesures diffèrent sensiblement sur certains points de celles préconisées par la profession ; leur coût en est nettement plus réduit et elles s'inspirent des principes suivants :

— refus d'un système d'aide à caractère automatique ou général ;

— refus de toute forme d'aide à l'exploitation ;

— aménagement des conditions de financement des navires acquis au titre du plan de développement.

Si ces propositions sont acceptées, les mesures qui en découleront devraient selon le Gouvernement permettre à la flotte française de faire face sans grave diminution de potentiel à la crise internationale de l'armement maritime.

## D. — L'aide publique.

Indépendamment des mesures d'aide qui vont devoir être prises pour permettre à notre flotte de maintenir son potentiel, les dispositions relatives à la modernisation de notre armement demeure. Comme nous le verrons dans l'examen des crédits, il reste un volume disponible d'autorisations de programme très important. Cette diminution très nette et facilement explicable des engagements nouveaux doit permettre de financer l'aide conjoncturelle à notre flotte sans alourdir fortement les charges supportées par le budget de l'Etat.

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. En outre, le principe d'un examen cas par cas, au regard de l'intérêt économique des commandes, des demandes de primes a été retenu.

### 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 vingt tonnes ».

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.

Les bonifications d'intérêts doivent permettre d'abaisser le coût des emprunts contractés par les armateurs à un taux résiduel fixé actuellement à 8 %.

### 3. — LA CHARGE FINANCIÈRE

Les crédits afférents aux primes d'équipement sont inscrits au chapitre 63-52 du budget de la Marine marchande. Les crédits consacrés aux bonifications d'intérêts sont inscrits au budget des Charges communes, chapitre 44-98.

	1976	1977	premier semestre. 1978
	(En milliers de francs.)		
Primes d'équipement.....	73 611	223 539	135 540
Bonifications d'intérêts.....	319 268	425 994	219 958
Total .....	392 879	649 533	355 498

A ce jour, les commandes passées par les armateurs représentent une masse importante d'investissements. Toutefois, elles ont pris leur plein effet du point de vue des bonifications d'intérêts en 1977-1978, période à laquelle les navires ont été livrés aux armateurs. Les encours bonifiables devraient décroître à partir de 1979 et le montant des bonifications diminuer à partir de 1980-1981.

Il est prévu à ce titre un crédit de 500 millions de francs en 1979.

En revanche, en ce qui concerne les primes d'équipement, *au niveau des engagements*, c'est-à-dire des autorisations de programme, la décrue est déjà largement amorcée.

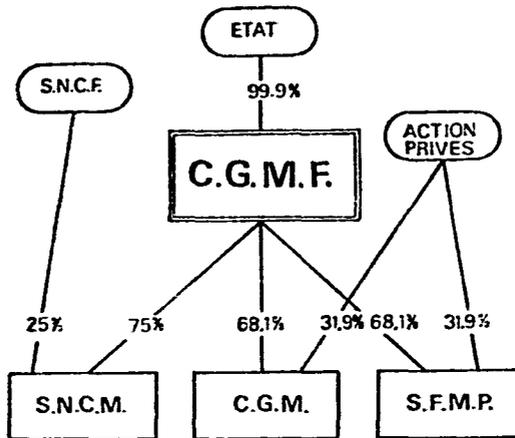
Aussi compte tenu, d'une part, d'un volume d'autorisations de programme disponible de 240 millions de francs au 30 juin 1978 (consommation durant le premier semestre : 38,6 millions de francs), d'autre part de dossiers en cours d'examen pour 66 millions de francs, le volume de crédits (autorisations de programme) disponible en fin d'année sera de l'ordre de 170 millions de francs environ. En conséquence, il n'est demandé pour 1979 que 30 millions de francs d'autorisations de programme contre 170 millions de francs en 1978.

### E. — 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 s'élèvent à 36,3 millions contre 33,9 millions de francs l'année précédente ;

— une dotation en capital inscrite au budget des Charges communes, chapitre 54-90, qui est pour 1979 d'un montant de 100 millions de francs contre 85 millions de francs en 1978.



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 diverses 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 maritimes, 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 ;

— 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'armement des autres filiales du groupe, et en assure la gestion.

*La situation financière du groupe.*

Au cours de l'exercice 1977, la situation financière de la CGMF et de ses principales filiales a subi une nouvelle dégradation. Cette situation ne peut que s'aggraver au cours des prochains exercices.

Elle est la conséquence de la mauvaise conjoncture internationale qui affecte désormais quasiment tous les aspects du transport maritime. Les perspectives de redressement amorcées au moment de la fusion n'ont pu se concrétiser au niveau des résultats.

Pour l'année 1977, les résultats obtenus sont les suivants :

	RESULTAT NET du compte d'exploitation.	RESULTAT NET au compte de pertes et profits.
	(En millions de francs.)	
CGMF .....	— 51,1	— 26,8 (10 mois)
CGM .....	— 241,1	— 162,9 (10 mois)
SFMP .....	+ 4,0 (10 mois)	+ 4,0 (10 mois)
SNCM .....	+ 7,6	+ 6,0
Résultats consolidés.....	— 254,8	— 205,3

Globalement, les recettes n'ont augmenté que de 11,7 % en 1977 par rapport à 1976, alors que les dépenses ont augmenté de 12,1 %. Cet écart doit s'accroître au cours de l'exercice 1978.

Si les résultats ont été relativement satisfaisants pour la SNCM et la SFMP en 1977, il en va tout autrement pour la CGMF et la CGM et les prochains exercices s'annoncent encore plus difficiles.

L'endettement des deux principales compagnies du groupe est très important (année 1976) :

	CGMF	CGM
	(Millions de francs.)	
Dettes à court terme.....	693,2	719
Dettes à long et moyen terme.....	1 755,8	1 136,9
<b>Total .....</b>	<b>2 449</b>	<b>1 855,9</b>
<b>Rapport endettement actif.....</b>	<b>84,8 %</b>	<b>64,4 %</b>
dettes à court terme		
<b>Rapport</b> $\frac{\text{dettes à court terme}}{\text{réalisable et disponible}}$ .....	<b>93,2 %</b>	<b>94,5 %</b>

En dépit de cette contribution du budget de l'Etat au maintien des fonds propres, l'exercice 1977 montre un alourdissement des bilans et une dégradation de la structure financière. Il convient toutefois d'opérer une distinction entre la CGM et la CGMF.

Pour la CGM, on constate une diminution des capitaux permanents en raison de l'amputation des fonds propres des pertes produites au cours des deux derniers exercices. De ce fait, les fonds propres ne représentaient plus que 29 % des capitaux permanents en 1977 contre 37 % en 1976 et le fonds de roulement diminuait à un niveau insuffisant, conduisant la CGMF à consentir à sa filiale une avance de trésorerie de 137 millions de francs. Une partie des avances en capital de l'Etat a été incorporée au capital social de la CGM le faisant passer de 130 à 487 millions de francs.

Par contre, le CGMF a connu une évolution meilleure de sa structure financière. Ainsi, l'endettement à terme, qui représentait en 1976 84 % des capitaux permanents est passé à 78 % en 1977. L'augmentation des fonds propres provient précisément des dotations en capital qui ont permis de compenser une augmentation pourtant rapide des dettes à moyen et long terme.

En effet, en 1977, huit nouveaux navires sont entrés en flotte, représentant un investissement global de 1,020 milliard de francs se traduisant au bilan par une augmentation de 69 % des valeurs immobilisées.

En 1978, six autres navires sont livrés à la CGMF par les chantiers. Ils représentent une valeur de 560 millions de francs auxquels il faut ajouter 800 millions de francs, représentant la valeur de quatre porte conteneurs bananiers, un roulier de petit tonnage et deux quirats dans des rouliers de gros tonnage, pour connaître la totalité des investissements en cours au groupe maritime d'économie mixte.

Les perspectives ne sont guère encourageantes cependant. Les montants des amortissements d'emprunts prévus pour les prochaines années sont les suivants :

	<b>C G M F</b>	<b>C G M</b>
	(Millions de francs.)	
1977 .....	<b>13,68</b>	<b>96,84</b>
1978 .....	<b>13,68</b>	<b>86,25</b>
1979 .....	<b>36,78</b>	<b>77,66</b>
1980 .....	<b>159,88</b>	<b>72,43</b>

La situation très difficile dans laquelle se trouve le groupe ne facilite pas la mise au point du plan d'entreprise qu'il doit passer avec l'Etat. Celui-ci devra augmenter sensiblement sa dotation annuelle en capital pour atteindre 130 millions de francs par an, participer plus largement aux charges de retraites des personnels du groupe d'autant que l'effort d'investissement important entrepris ces dernières années va conduire à une réduction de la flotte de soixante-treize unités à cinquante-cinq ou soixante en 1980 avec réduction corrélative du personnel ; les unités récemment acquises exigent moins de personnel pour leur mise en œuvre.

## F. — Dumping et pavillons de complaisance.

I. — La lutte contre le dumping est rendue très difficile dans le domaine du transport maritime dans la mesure où sa définition n'a jamais été précisée. Certes, le Code des douanes prévoit des dispositions pour combattre le dumping mais elles sont difficiles à mettre en œuvre hors d'accords bilatéraux qui seraient passés avec chacun de nos partenaires dont les bateaux touchent des ports français.

Cet objectif de lutte fait néanmoins l'objet d'études au niveau de la CEE. Il faut souligner que toute mesure coercitive de contrôle doit évidemment être prise au niveau de la Communauté afin de ne pas provoquer des détournements de trafic qui seraient préjudiciables au pays qui aurait pris seul des dispositions de lutte contre le dumping.

II. — Les démarches du Gouvernement français ont abouti à la prise d'une recommandation par le Conseil de la CEE permettant aux Etats membres de prendre toutes mesures nécessaires contre les navires ne respectant pas les normes minima prévues par les conventions de l'OIT ou de l'OMCI.

Ces dispositions permettent de limiter l'emploi d'une part appréciable des pavillons de complaisance dans les ports français.

Il y a cependant aujourd'hui de grandes difficultés à s'opposer à la croissance du système des pavillons de complaisance défendu par la totalité des pays de l'OCDE qui l'utilisent de plus en plus.

Selon un rapport récent de la CNUCED, les Etats-Unis, la Grèce, le Japon et Hong-Kong seraient les principaux pays bénéficiaires des pavillons de complaisance. Ils disposeraient de 80 % de la flotte naviguant sous l'un des six pavillons contestés : le Libéria, Panama, Singapour, Chypre, les Bermudes et les Bahamas. **Les Etats-Unis posséderaient 32 % des tonnages placés sous ces pavillons.** Douze autres pays se partageraient le solde : notamment la RFA, l'Italie, la Suisse, le Canada, Israël et la Grande-Bretagne. **Un tiers de la marine marchande mondiale est placée sous le pavillon du Libéria ou de Panama.**

## VI. — EQUIPEMENT NAVAL

### A. — Le marché de la construction navale.

#### a) LE MARCHÉ NATIONAL

Depuis 1975, les commandes annuelles sont de l'ordre de 14 millions de tjb, soit les deux tiers des capacités de production (21 millions de tjb). Mais les premiers éléments statistiques connus pour 1978 révéleraient que le volume de commande serait seulement de l'ordre de 8 millions de tjb pour l'année.

La part du Japon serait de 43 %, l'Europe de l'Ouest 49 % dont 13 % CEE. En dépit de la longueur traditionnelle du cycle de fabrication, la contraction durable de la demande a commencé à faire sentir ses effets sur la production. Le pourcentage de réduction de celle-ci a touché tous les chantiers navals, les mettant en situation délicate. En Suède, tous les chantiers maintenant nationalisés sont en difficulté. Il en est de même pour les chantiers espagnols et danois. Au Japon, dix-neuf chantiers, dont un très important, ont été déclarés en faillite. Les Pouvoirs publics ont entrepris la réduction ordonnée des capacités de production. Sont appelés surtout à disparaître certains petits chantiers qui témoignent d'un écart technologique notable par rapport aux plus grands. Ne subsisteraient que les grandes entreprises avec des capacités limitées, quelques groupes de petits et moyens chantiers et des constructeurs de navires spécialisés.

La construction navale mondiale souffre de suréquipement en offrant une capacité de production double de celle nécessaire pour répondre à la demande à moyen terme. Le volume des commandes est revenu sensiblement au niveau atteint en 1968. A partir de cette date, l'irruption des pays du Tiers-Monde sur le marché de la construction navale ainsi que sur l'ensemble des productions industrielles de base a modifié les structures de l'économie mondiale.

#### b) LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

1. — *La production* : comme il était prévisible dès l'année dernière, celle des chantiers français a amorcé sa décroissance pour l'ensemble de l'exercice 1977. Les livraisons ont atteint 1 161 000 tjb, ce qui correspond à une baisse de 28 % par rapport

à l'exercice précédent. Dans le même temps, les mises sur cale ont diminué de 22 %. Ces tendances dépressives ne peuvent que s'accroître dans les prochains mois.

2. — *Les commandes* : elles sont d'un niveau dérisoire. D'un volume de 6,2 milliards de tjbtc en 1975, elles sont passées à 2,6 milliards de tjbtc au 1<sup>er</sup> juillet 1977, 1,5 milliard de tjbtc au 1<sup>er</sup> juillet 1978 pour soixante-trois navires. Ce volume de commandes représente environ dix-huit mois de production.

Cette charge est très inégalement répartie entre les établissements : seul le chantier de France-Dunkerque a un plan de charge satisfaisant lui permettant d'atteindre le début de 1980 avec le maintien de son effectif actuel.

Dubigeon-Normandie, les Ateliers et chantiers de La Rochelle ainsi que les Chantiers navals de La Ciotat doivent impérativement obtenir à bref délai de nombreuses commandes pour éviter des mesures de licenciements collectifs au début de l'année 1979.

Les chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire et les CNIME la Seyne avec le recours à l'arrêt de l'embauche, aux départs anticipés avec garanties de ressources, aux réductions d'horaires et à des actions de diversifications, peuvent espérer atteindre le deuxième semestre 1979 sans mesures à caractère massif.

3. — *L'emploi* : la situation va s'aggraver très fortement dans les prochains mois. Pour les cinq grands chantiers, l'effectif employé était de 26 400 personnes en 1976. Il est passé à 24 600 personnes au 1<sup>er</sup> mai 1978. Jusqu'en 1977, les grands chantiers n'avaient pas eu recours aux licenciements massifs. En 1978, des licenciements ont eu lieu : plus de 1 000 emplois ont été supprimés à La Ciotat. En outre, de nombreuses réductions d'horaires ont été pratiquées.

4. — *Les résultats financiers* : compte tenu des délais de fabrication et de livraison, les résultats n'avaient pas trop souffert jusqu'à présent. Les difficultés vont apparaître dès la fin du présent exercice.

## B. — L'aide des Pouvoirs publics.

### a) LA POLITIQUE DE RESTRUCTURATION

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 a abouti durant l'été 1977). Toutefois, l'assise financière et industrielle des grands chantiers ne serait pas encore suffisante pour faire face aux dépressions cycliques du marché de la construction navale.

Le Gouvernement a dû prendre à nouveau en juillet 1977 d'importantes mesures d'aide pour sauvegarder la construction navale. Une aide de base provisoire est 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 doivent bénéficier d'un quota de commandes aidées augmenté. Enfin, un décret du 30 mars 1978 a mis en place des aides exceptionnelles destinées à faciliter la conversion des personnels de la construction navale.

En outre, 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 devrait 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. Diverses solutions comportant des regroupements ou des absorptions dans les groupes existants feraient l'objet d'études et de discussions.

### b) L'AIDE FINANCIÈRE

Indépendamment des mesures de restructuration développées précédemment, les pouvoirs publics ont mis en œuvre une série d'actions ayant pour objectif de soutenir et de préserver la construction navale française. Ces actions cherchent d'abord à faciliter la prise de commandes nouvelles :

— aide à la commande au niveau moyen de 20 % afin de permettre aux chantiers français de rapprocher leurs prix du prix moyen international (cf. *infra*) ;

— maintien de la garantie contre le risque économique permettant de faire des propositions à prix ferme pour les navires destinés à l'exportation ;

— crédits consentis à des conditions particulières en faveur des pays en voie de développement commandant des navires ;

— création d'un groupement d'intérêt économique, rassemblant l'ensemble des moyens publics de dragage, qui doit assurer le renouvellement du parc de dragues ;

— accélération sur le plan national des commandes des organismes publics.

Parallèlement à cet effort pour la reconstitution des carnets de commandes, il a été mis en place les instruments permettant la reconversion et la diversification de nos grands chantiers. La diversification interne des chantiers est encouragée vers des productions dont le marché est *a priori* moins perturbé (off shore, usines flottantes, etc.). Le Fonds spécial d'adaptation industrielle a été institué en septembre 1978 afin d'aider à ce redéploiement industriel : il doit permettre de financer jusqu'à 50 % les investissements résultant des développements industriels nouveaux dans les régions touchées par la crise et susceptibles de créer des emplois nouveaux.

Sur le plan financier, les Pouvoirs publics ont rétabli depuis le 1<sup>er</sup> août 1977 un régime d'aide particulièrement important : rétablissement de l'aide de base, renforcement de la garantie de prix.

Pour participer à l'inévitable effort d'assainissement auquel l'ensemble des industries de la construction navale est soumis, le Gouvernement a décidé que cette aide ne s'appliquerait qu'à un volume de commandes de 420 000 tjb réduit à 350 000 tjb en février 1978. Le niveau de production devrait, dans ces conditions, se situer en 1979 à 65 % environ du niveau maximal de 1975.

#### *Grands chantiers :*

Rétablissement de l'aide de base : de 15 à 25 % selon les catégories de navires :

- 15 % pour les méthaniers ;
- 20 % pour les porte-conteneurs et navires réfrigérés ;
- 25 % pour les rouliers et vracquiers.

Régime de garantie de prix identique au régime du risque économique.

#### *Petits chantiers :*

- aide de base : 15 % ;
- même régime de garantie de prix.

*Crédits 1979* : autorisations de programme en millions de francs :

Revisions de prix (tranches 1976, 1977, 1978).....	876
Grands navires .....	384
Petites navires .....	40
Réparation navale .....	55

Soit au total, 1 355 millions de francs contre 990 millions de francs en 1978.

Pour la première fois, il est mis en place en faveur des entreprises de réparation navale une aide exceptionnelle de 55 millions de francs qui est attribuée aux opérations de plus de deux millions de francs pour les pétroliers et de un million de francs pour les autres navires. Cette aide doit permettre aux entreprises d'obtenir un chiffre d'affaires supplémentaire dans le secteur d'activité où la concurrence étrangère est particulièrement vive et ainsi assurer une meilleure charge de travail à leur personnel (cf. annexe n° 3).

Les moyens financiers mis en œuvre sont importants, mais sans qu'il soit possible de distinguer quel sera l'avenir de nos chantiers navals dans les prochaines années.

La conclusion de contrats tels que celui qui serait négocié avec la Pologne ne saurait se répéter indéfiniment (il serait envisagé, pour une commande de 900 millions de francs portant sur neuf navires, d'accorder 450 millions de francs d'aide publique). S'il apparaît nécessaire que des mesures de restructuration de nos chantiers navals soient mises en œuvre dans un avenir relativement proche, il est souhaitable que celles-ci ne soient pas recherchées uniquement dans un recours exclusif à la collectivité, mais que les responsables de ce secteur apportent une contribution essentielle à cette réorganisation.

## EXAMEN PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES

*Le vendredi 13 octobre 1978, votre Commission des Finances a procédé à l'examen du budget de la Marine marchande pour 1979.*

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

— d'un montant de 3 056,2 millions de francs pour 1979, il est en augmentation de 8,3 % ;

— les dépenses ordinaires (1 620 millions de francs) croissent de 13,1 % : 79 % de celles-ci alimentent la subvention à l'Établissement national des Invalides de la Marine qui bénéficie de 152 millions de francs de mesures nouvelles ;

— les dépenses en capital (autorisations de programme) s'élèvent à 1 536,2 millions de francs pour 1979, soit une majoration de 24,6 % au bénéfice exclusif de la construction navale.

*Il a présenté plusieurs observations concernant :*

— la mise en œuvre des mesures arrêtées par le Conseil des Ministres du 5 juillet 1978 relatives à la lutte et à la prévention contre les pollutions accidentelles des hydrocarbures, à la suite du naufrage de l'*Amoco Cadiz* ;

— les difficultés rencontrées par la Société nationale de Sauvetage en mer pour la réalisation de son programme d'équipement ;

— la situation préoccupante du secteur des pêches maritimes et l'aggravation de notre déficit extérieur pour le commerce des produits de la mer ;

— l'insuffisance de la place de notre pavillon dans l'acheminement des produits de nos échanges commerciaux ;

— enfin les différents aspects de la crise traversée par la construction navale.

*A l'issue de cet exposé :*

**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 et est indispensable pour mettre un terme à une concurrence déloyale liée à l'usage de pratiques artisanales. Il s'est interrogé également sur les conditions de financement par l'État de la construction navale.**

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

## DISPOSITION SPECIALE

*Article 79 ter (nouveau).*

**Les coopératives maritimes d'avitaillement.  
Texte adopté par l'Assemblée Nationale et proposé par votre Commission.**

Les coopératives maritimes d'avitaillement, régies par la loi du 4 décembre 1913, sont autorisées à réaliser 20 % de leur chiffre d'affaires en dehors de leurs sociétaires statutaires.

Cette activité ne donnant lieu à aucune ristourne, les excédents réalisés entrent en résultat d'exploitation et sont imposables comme tels.

*Commentaires.* — L'Assemblée Nationale a adopté cette disposition d'initiative parlementaire pour autoriser aux coopératives maritimes d'avitaillement d'offrir leurs services à une clientèle non professionnelle dans la limite de 20 % de leur chiffre d'affaires.

Compte tenu des difficultés rencontrées par le secteur des pêches maritimes, cette disposition devrait permettre de consolider la situation financière des coopératives dans l'intérêt même des sociétaires.

Votre Commission des Finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

# ANNEXES



## ANNEXE N° 1

### Implantation des services centraux du Ministère des Transports.

Situation au 15 octobre 1978.

SERVICES	ADRESSES	SUR- FACES (en mètres carrés).	EFFEC- TIFS	STATUT de l'immeuble.
<b>Ministre :</b>				
Cabinet. — Bureau du cabinet (1).....	32, avenue du Président-Kennedy, Paris (16').	1 506	94	Domaniai.
Mission des affaires communes. — Comité des inspections générales.	32, avenue du Président-Kennedy, Paris (16').	128	>	Domaniai.
Conseil supérieur des transports.....	55, avenue Kléber, Paris (16').	>	>	Location.
Inspection générale de l'Aviation civile et de la Météorologie.	246, rue Lecourbe, Paris (15').	937	72	Domaniai.
Inspection générale du Travail et de la Main- d'œuvre des transports (sauf section Air).	244, boulevard Saint-Germain, Paris (7').	>	>	Domaniai.
Section Air (2).....	246, rue Lecourbe, Paris (15').	>	>	
Commissariat général aux transports (3)...	219, boulevard Saint-Germain, Paris (7').	>	>	Location.
Haut fonctionnaire chargé des relations internationales (4).	244, boulevard Saint-Germain, Paris (7').	>	>	
Institut de recherches des transports.....	2, avenue du Général-Malleret- Joinville, Arcueil (94).	2 582	168	
	109, avenue Salvador-Allende. Bron (69).	1 144	26	Domaniai.
Mission de la Recherche.....	56-57, rue Brillat-Savarin, Paris (13').	266	18	Location.
<b>Direction générale des transports inté- rieurs :</b>				
Direction générale.....	244, boulevard Saint-Germain, Paris (7').	91	5	Domaniai.
<b>Direction des routes.....</b>				
	244, boulevard Saint-Germain, Paris (7').	1 235	165	Domaniai.
	288, boulevard Saint-Germain, Paris (7').	773	86	Location.
	35-37, rue Frémicourt, Paris (15').	210	19	Domaniai.
	34, rue de la Fédération, Paris (15').	136	7	Location.
Service de l'exploitation routière et de la sécurité (SERES).	208, rue Raymond-Losserand, Paris (14').	1 740	146	Location.
Service de contrôle des sociétés conces- sionnaires d'autoroutes.	109, avenue Salvador-Allende, Bron (69).	1 050	25	Domaniai.
Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA).	46, avenue Aristide-Briand, Bagneux (92).	7 610	580	Domaniai.
Centre d'étude des transports urbains (CETUR).	38, rue de Liancourt, Paris (14').	950	35	Domaniai.
	8, avenue Aristide-Briand, Bagneux (92).	640	41	
	46, avenue Aristide-Briand, Bagneux (92).	450	27	Domaniai.

SERVICES	ADRESSES	SUR- FACES (en mètres carrés).	EFFEC- TIFS	STATUT de l'immeuble.
<i>Direction des transports terrestres.....</i>	244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°).	3 465	283	Domanial.
	219, boulevard Saint-Germain, Paris (7°).	567	28	Location.
	35, rue Frémicourt, Paris (15°).	285	9	Domanial.
	55, avenue Kléber, Paris (16°).	192	8	Location.
	55, rue Brillat-Savarin, Paris (13°).	20	2	Location.
Service central hydrologique (5).....	4, avenue Léon-Bollée, Paris (13°).	290	18	Domanial.
Service national des examens de per- mis de conduire.	7, rue Louis-David, Paris (16°).	70	70	Location.
Service d'analyses économiques.....	55, rue Brillat-Savarin, Paris (13°).	1 241	84	Location.
Département des études urbaines (DEU) (6).	55, rue Brillat-Savarin, Paris (13°).	369	25	Location.
Département statistique.....	19, rue Mathurin-Reignier, Paris (15°).	650	47	Location.
<i>Direction générale de la Marine marchande :</i>				
Tous services, sauf Direction des ports (7).	3, place Fontenoy, Paris (7°).	5 030	340	Location.
<i>Direction des ports maritimes et des voies navigables.</i>				
	244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°).	590	78	Domanial.
	219, boulevard Saint-Germain, Paris (7°).	97	9	Location.
	2, boulevard Latour-Maubourg, Paris (7°).	115	7	Location.
	57, rue Brillat-Savarin, Paris (13°).	89	4	Location.
Service des phares et balises (direc- tion) (8).	43, avenue du Président-Wison, Paris (16°).	193	14	Domanial.
Service des phares et balises (services techniques).	12, route de Stains, Bonneuil-sur-Marne (94).	>	>	
Service central technique des ports maritimes et des voies navigables.	2, boulevard Gambetta, Compiègne (60).	591	33	Domanial.
Ecole nationale de la marine marchande..	Route du Cap, Le Havre (76).	>	>	
Institut scientifique et technique des pêches maritimes.	Rue de l'Île-d'Yeu, Nantes (44).	>	>	
<i>Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) :</i>				
Direction. — Sous-directions d'admini- stration centrale.	3, place de Fontenoy, Paris (7°).	3 323	348	Propriété de l'ENIM.
Centre de liquidation de Paris de la caisse générale de prévoyance (CGP) (9).				
Deuxième centre de liquidation CGP :				
Centre national de liquidation des rôles d'équipage.	Saint-Servan-sur-Mer (33).	1 200	212	
Centre national des archives de l'ENIM (10).				
<i>Direction générale de l'Aviation civile :</i>				
Direction générale.....	93, boulevard du Montparnasse, Paris (6°).	310	28	Domanial.
Contrôle financier.....	93, boulevard du Montparnasse, Paris (6°).	58	6	Domanial.

SERVICES	ADRESSES	SUR-FACES (en mètres carrés).	EFFEC-TIFS	STATUT de l'immeuble.
<b>Service du personnel et de la gestion :</b>				
Personnel .....	93, boulevard du Montparnasse, Paris (6').	1 100	125	Domanal.
Traitements contentieux.....	246, rue Lecourbe, Paris (15').	1 193	132	Domanal.
Informatique .....	Chevannes, par Champcueil (91).	338	29	Domanal.
Garage commun.....	55, rue des Morillons, Paris (15').	5 080	83	Domanal.
<b>Service des transports aériens :</b>				
Direction .....	93, boulevard du Montparnasse, Paris (6').	495	50	Domanal.
Bureaux statistiques et immatriculation.	246, rue Lecourbe, Paris (15').	144	241	Domanal.
Sous-direction des études.....	39, rue Washington, Paris (8').	330	27	Location.
Sous-direction des études.....	36, rue du Louvre, Paris (1 <sup>er</sup> ).	198	15	Location.
<b>Service de la formation aéronautique et du contrôle technique (sauf sous-direction technique).</b>	246, rue Lecourbe, Paris (15').	951	99	Domanal.
Sous-direction technique.....	36, rue du Louvre, Paris (1 <sup>er</sup> ).	198	50	Location.
<b>Service des bases aériennes.....</b>	246, rue Lecourbe, Paris (15').	1 143	104	Domanal.
<b>Direction des programmes aéronautiques civils.</b>	93, boulevard du Montparnasse, Paris (6').	262	22	Domanal.
<b>Direction de la navigation aérienne.....</b>	3, avenue de Friedland, Paris (8').	1 500	127	Location.
<b>Organisme de contrôle en vol.....</b>	246, rue Lecourbe, Paris (15').	100	10	Domanal.
<b>Gendarmerie des transports aériens.....</b>	73-77, rue de Sèvres, Boulogne-Billancourt (92).	156	12	Location.
<b>Service technique de la navigation aérienne:</b>				
Installation principale.....	246, rue Lecourbe, Paris (15').	2 812	350	Domanal.
Ateliers .....	31, avenue du Maréchal-Leclerc, Bonneuil-sur-Marne (94).	>	82	Domanal.
Contrôle en vol.....	Aérodrome de Melun-Villaroche (77).	492	36	Domanal.
<b>Service technique des bases aériennes....</b>	246, rue Lecourbe, Paris (15').	1 687	120	Domanal.
	Rue J.-P. Timbaut, Issy-les-Moulineaux (92).	>	150	Domanal (12).
	31, avenue du Maréchal-Leclerc, Bonneuil-sur-Marne (94).	>	270	Domanal.
<b>Service spécial des bases aériennes d'Ile-de-France.</b>	82, rue des Pyrénées, Paris (20').	1 703	92	Domanal.
	246, rue Lecourbe, Paris (15').	>	21	Domanal.
	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	>	7	Domanal.
	Les Mureaux (78).	>	5	Domanal.
<b>Service de l'information aéronautique...</b>	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	1 280	109	Domanal.
<b>Centre d'expérimentation de la navigation aérienne (CENA).</b>	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	613	42	Domanal.
<b>Service du contrôle du trafic aérien (SCTA) et cellule d'organisation et de régulation du trafic aérien (CORTA) :</b>				
SCTA .....	Avenue de Friedland, Paris (8').	235	18	Location.
	Ablon (91).	>	9	Domanal.
	Vaudherland (92).	>		
Corta .....	Aérodrome d'Orly (91) (aérogare Ouest).	325	11	Location.

SERVICES	ADRESSES	SUR- FACES (en mètres carrés).	EFFEC- TIFS	STATUT de l'immeuble.
Participation « Air » (bureau administratif militaire).	Rue J.-P.-Timbaut, Issy-les-Moulineaux (92).	160	15	Location.
Service métropolitain de la formation aéronautique.	Aérodrome de Saint-Cyr-l'École (78).	6 540	100	Domanial.
	Aérodrome de Melun-Villaroche (77).	"	"	Domanial.
<b>Région d'aviation civile « Nord » :</b>				
Services de la région.....	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	1 923	163	Domanial.
District « Région parisienne et Haute-Normandie ».	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	272	12	Domanial.
Centre régional de navigation aérienne (CRNA Nord).	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	8 168	757	Domanial.
Gendarmerie de l'Air.....	Rue de Champagne, Athis-Mons (91).	272	10	
<b>Ecole nationale de l'aviation civile :</b>				
Echelon parisien.....	Aérodrome d'Orly (91).	"	"	Domanial.
Ecole .....	Complexe aérospatial de Lespinet, 7, avenue Edouard-Belin, Tou- louse (31).	"	"	Domanial.
<b>Direction de la météorologie :</b>				
Direction centre administratif et divers.	73-77, rue de Sèvres, Boulogne-Billancourt (92).	5 762	219	Location.
Centre technique et du matériel (CTM).	2, avenue Rapp, Paris (7 <sup>e</sup> ).	8 216	596	Domanial.
Service météorologique métropolitain (SMM).	2, avenue Rapp, Paris (7 <sup>e</sup> ).			
Etablissement d'études et de recherches météorologiques (EERM).	2, avenue Rapp, Paris (7 <sup>e</sup> ).			
Centre technique et du matériel (CTM).	7, rue Teisserant-de-Bort, Trappes (78).	18 747	419	Domanial.
Service météorologique métropolitain (SMM).	7, rue Teisserant-de-Bort, Trappes (78)			
Centre administratif.....	7, rue Teisserant-de-Bort, Trappes (78).			
Ecole nationale de la météorologie — échelons SMM et CA.	Fort de Saint-Cyr, Bois-d'Arcy (78).	11 906	422	Domanial.
Centre de recherche de l'EERM.....	Magny-les-Hameaux (78).	4 890	96	Domanial.
	Lannion (22).	3 015	49	Domanial.
	Saint-Martin-d'Hers et Grenoble (38).	480	16	Domanial.
	Biscarosse (40).	230	7	Domanial.
	Brest (29).	100	7	
<b>Direction des affaires administratives et financières :</b>				
Direction .....	32, avenue du Président-Kennedy, Paris (16 <sup>e</sup> ).	200	12	Domanial.
Bureau financier aviation civile et météorologie.	246, rue Lecourbe, Paris (15 <sup>e</sup> ).	140	13	
Bureau financier marine marchande..	3, place Fontenoy, Paris (7 <sup>e</sup> ).	45	5	Propriété de l'Etat.

## ANNEXE N 2

### MESURES POUR PREVENIR ET LUTTER CONTRE LES POLLUTIONS MARINES ACCIDENTELLES

Conseil des Ministres du 5 juillet 1978.

Le Conseil des Ministres du 5 juillet 1978 a arrêté différentes mesures pour prévenir et lutter contre les pollutions marines accidentelles. Le plan retenu accorde une large part à la prévention des accidents, compte tenu de ce que la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* a confirmé les enseignements tirés des précédents sinistres, à savoir que, quels que soient les moyens engagés dans la lutte contre une marée noire, il est extrêmement difficile de circonscrire une pollution due à un déversement massif en mer ouverte.

Le Ministère des Transports (Direction générale de la Marine marchande) est concerné par la plupart des décisions prises. Il convient, toutefois, de préciser que les mesures arrêtées viennent compléter, renforcer ou accélérer l'exécution de celles qui étaient déjà prévues, à cette époque, dans la préparation du budget de 1979, notamment en ce qui concerne la prévention des accidents, puisque de telles mesures correspondent, également, aux responsabilités de ce Département ministériel en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer.

Ces décisions peuvent être détaillées selon la classification suivante :

#### 1. Mesures concernant le Ministère des transports et n'ayant pas d'incidences financières.

1.1. Rédaction de trois projets de loi, dont les deux premiers ont été adoptés par le Conseil des Ministres du 25 octobre et vont être soumis au Parlement au cours de la présente session, tendant :

- 1° à aggraver les peines encourues en cas de pollution volontaire et à instituer un délit de pollution involontaire (modification de la loi du 16 décembre 1964) ;
- 2° à modifier le Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande pour tenir compte des nouvelles règles de circulation maritime, habiliter de nouveaux agents de l'Etat à rechercher et constater les infractions, aggraver l'échelle des peines ;
- 3° à donner aux préfets maritimes un pouvoir de réquisition des personnels et des moyens en cas d'urgence.

1.2. Elaboration d'un décret fixant le régime de qualification des pilotes hauturiers.

1.3. Poursuite et accentuation des actions entreprises, au plan international, dans différentes instances (OMCI, CEE, Conférence du droit de la mer) qui visent notamment :

- à renforcer la sécurité de navigation (règles de circulation en Manche, conception des navires pétroliers, formation et qualification des personnels) ;
- à améliorer le régime de l'assistance maritime ;
- à accroître les pouvoirs d'intervention en mer de l'Etat côtier et à renforcer ses pouvoirs de réglementation sur le passage des navires dans ses eaux territoriales et sa zone économique ;
- à combattre les navires inférieurs aux normes ;
- à agir contre les pavillons de complaisance.

1.4. Etudes en liaison avec le Ministère de la Défense de l'extension du dispositif de prévention, concernant notamment :

- la surveillance de la navigation (études de trafic, études d'organisation du trafic, centres de surveillance, aides à la navigation) ;
- la définition et la mise en place de remorqueurs d'intervention ;
- la création d'équipes d'intervention hélicoptérées.

1.5. Etude d'une unité d'allègement des pétroliers accidentés.

2. Mesures ayant des incidences financières sur le budget du Ministère des Transports (Marine marchande) (routes, ports et voies navigables).

2.1. Accélération de la mise en service des trois centres de surveillance de la navigation en Manche (Gris-Nez, Jobourg, Ouessant) qui, en 1980, seront, tous les trois, dotés des équipements définitifs tels qu'ils sont prévus actuellement. 74,7 millions de francs sont inscrits au budget 1979 à cet effet ainsi que la création des 47 emplois militaires (rémunération des personnels de la Marine nationale) et 10 emplois Marine marchande.

2.2. Amélioration du balisage en 1979 par l'installation d'une bouée dans le dispositif d'Ouessant (9 millions de francs). Par ailleurs, le balisage, correspondant aux nouvelles règles établies par l'OMCI, sera réalisé entre la Somme et la baie d'Audierne (6 millions de francs).

2.3. Reconstitution des stocks de produits et matériel de lutte au niveau atteint avant l'échouage de l'Amoco Cadiz (10 millions de francs, dont 4,5 inscrits au collectif 78) et acquisition de nouveaux matériels (barrages notamment) pour atteindre le niveau requis par l'objectif de lutte fixé en 1972 (13,7 millions de francs).

3. Mesures ne concernant pas directement le Ministère des Transports.

3.1. Information des autorités maritimes, par les stations côtières PTT, des avaries survenant à des navires transportant des hydrocarbures.

3.2. Affrètement par le Ministère de la Défense d'un remorqueur de 16 000 CV qui est basé à Brest. Les crédits nécessaires en 1978 (8 millions de francs) sont supportés par le budget du Ministère de la Défense ; pour 1979, 20 millions de francs sont inscrits au budget du Ministère de la Défense.

Essai de remorquage organisé par le Ministère de la Défense en liaison avec le Ministère des Transports, d'un pétrolier de gros tonnage (deuxième quinzaine de novembre).

3.3. Mise en place, à Brest, par le Ministère de la Défense d'une équipe d'intervention susceptible d'être hélicoptérée sur un navire en difficulté en Manche.

3.4. Publication le 14 octobre 1978 d'une nouvelle instruction Polmar.

3.5. Création d'un centre de documentation, de recherches et d'expérimentation sur la lutte contre les pollutions marines (CEDRE) qui fonctionnera auprès du centre océanologique de Bretagne, à Brest, et sera placé sous l'autorité du Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie.

3.6. Renforcement de la polyvalence des unités d'instruction de la sécurité civile (coût 5 millions de francs.)

3.7. Création auprès du Premier ministre, d'un Comité interministériel de la mer et d'une mission interministérielle de la mer.

## ANNEXE N° 3

### *Réponse du Ministre des Transports au questionnaire de la Commission des Finances du Sénat.*

#### L'AVENIR DE LA RÉPARATION NAVALE FRANÇAISE

L'avenir de la réparation navale française est déterminée par l'évolution de trois facteurs fondamentaux.

I. — L'évolution de la demande et de l'offre de réparation au plan mondial ;

II. — La situation des centres français par rapport aux principales routes maritimes ;

III. — L'évolution du prix de revient des chantiers de réparation français.

I — *L'évolution de la demande et de l'offre de réparation au plan mondial.*

La situation du marché mondial de la réparation navale se caractérise par une situation générale de surcapacité.

En 1977, la capacité d'offre mondiale de réparation définie en jour-année de réparation était de 37 500 jours/an tandis que la demande effectivement constatée était de 14 500 jours/an correspondant à un taux moyen d'utilisation de cales sèches mondiales de 37 %.

Une étude récente évalue pour 1981 la capacité d'offre à 46 700 jours/an et la demande à 18 800 jours/années de réparation correspondant à un taux d'utilisation moyen de 40 % de cales sèches.

Les chiffres montrent que sur un fonds général de surcapacité qui rend ce marché particulièrement difficile, le creux de la vague a été atteint en 1977 et on devrait assister à une certaine amélioration mais à un rythme très lent au cours des prochaines années.

II. — *La situation des centres de réparation  
par rapport aux principales routes maritimes.*

Le coût d'immobilisation du navire constitue l'un des principaux facteurs pris en compte par les compagnies d'armement maritime pour arrêter leurs programmes de réparation.

Lorsque les taux de fret sont élevés, le coût d'immobilisation du navire est souvent supérieur à la valeur des travaux à effectuer. Les centres de réparation tels que les centres français proches des principales routes maritimes retirent de leur vocation géographique un avantage déterminant pour cette conjoncture.

En outre, lorsque les taux de frets sont bas comme c'est le cas actuellement, l'avantage géographique revêt une importance moindre et les centres éloignés géographiquement mais disposant de prix de revient très bas tels que ceux d'Asie du Sud-Est sont en mesure de capter une part plus grande du marché.

Cela signifie que ce marché français de la réparation dépend en partie de la variation du taux de fret dont l'évolution ne peut être prévue avec une grande précision.

Dans ces études de marché une amélioration des taux de fret peut être espérée en 1981 pour les transporteurs de gaz et le vrac et en 1983 pour les transports du pétrole. Si les prévisions sont confirmées les centres français de réparation devraient constater une conjoncture meilleure à ces dates.

III. — *Le prix de revient de la réparation navale française.*

Pendant la période très favorable du VI<sup>e</sup> Plan, la gestion des entreprises a été plutôt laxiste et génératrice de prix de revient élevés, cette politique a été rendue possible par des taux de fret très élevés. Pendant cette période l'écart entre les prix de revient français et étrangers s'est creusé au bénéfice de ces derniers. Les concurrents voisins, notamment Espagne, Portugal, Malte, retiennent un avantage déterminant du coût de main-d'œuvre sensiblement plus bas. La viabilité à moyen terme de la réparation navale française peut cependant être assurée à condition qu'il soit mis fin aux errements anciens et que les prix de revient soient abaissés d'une manière significative.