

N° 98

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980

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 1981, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,

Senateur
Rapporteur général

TOME III

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

ANNEXE N° 29

Transports.

III. - MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Anicet LE PORS.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefois, *président*, Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, *vice-présidents* ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, *secrétaire* ; Maurice Blin, *rapporteur général* ; René Ballayer, Stéphane Bouduel, Henri Caillavet, Jean Chamant, René Chazelle, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Henri Gotschy, Robert Guillaume, Gustave Heon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Michel Manet, Raymond Marcellin, Josy Moynet, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 43), 1981 (tome XXI) et in-8° 359.

Sénat : 97 (1980-1981).

Loi de finances. - Environnement (Protection de l') - Marine marchande - Pêche maritime - Pollution (mer) - Transports.

SOMMAIRE

	Pages
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	3
PRESENTATION GLOBALE DES CREDITS	6
CHAPITRE PREMIER. - L'ADMINISTRATION GENERALE.....	8
CHAPITRE II. - LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES.....	10
CHAPITRE III. - LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL	17
CHAPITRE IV. - LES GENS DE MER	19
CHAPITRE V. - LES PECHEES ET LES CULTURES MARINES.....	26
CHAPITRE VI. - LA FLOTTE DE COMMERCE	39
CHAPITRE VII. - L'EQUIPEMENT NAVAL	50

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Lors de l'examen du budget par la Commission des Finances, votre Rapporteur a situé celui-ci dans le cadre des différents événements intervenus depuis l'an dernier : Le naufrage du « Tanio », le conflit des marins-pêcheurs de l'été, et l'adoption par le Gouvernement du VIII^e plan au sein duquel on remarque l'absence d'un programme d'action prioritaire consacré à la Marine Marchande.

Ces faits sont significatifs, a-t-il poursuivi, du désintérêt, autre qu'en paroles, du Gouvernement à l'égard des problèmes de la Marine Marchande, que traduit bien son budget pour 1981. Celui-ci ne progresse en effet que de 7,6 % en valeur, soit compte-tenu de l'évolution du P.I.B. marchand aux prix du marché, une *régression en volume* de 2,7 %, et les créations nettes d'emplois sont au nombre de 70 seulement.

Passant ensuite à l'analyse des actions telles qu'elles figurent dans la présentation fonctionnelle du budget, il a relevé en ce qui concerne les *pêches maritimes et cultures marines*, la stagnation des crédits d'équipement alors que un millier de navires de pêches ont disparu depuis 1974 et que 25 % seulement de la consommation française de poisson sont couverts par la production nationale, au demeurant d'une valeur marchande inférieure à celle de nos concurrents.

En ce qui concerne la *protection de l'environnement marin*, il a déploré la baisse nominale des crédits qui lui sont affectés.

Ces crédits représentent en 1981, 14,2 % du montant qu'avait demandé à l'unanimité, la Commission d'enquête sur la catastrophe de l'Amoco-Cadiz pour chacune des 3 années. Cette commission avait en effet conclu à la nécessité immédiate d'engager sur trois ans 5 milliards de crédits pour mettre notre pays à l'abri d'une nouvelle catastrophe du même genre. Or le total des crédits alloués en 1979, 1980 et 1981 n'aura représenté que 14 % de ce montant.

Il a noté également que sur le problème des pavillons de complaisance, les réponses du Ministère ne sont pas satisfaisantes et il a rappelé que 20 % de l'approvisionnement pétrolier de la France s'effectuait sur des navires immatriculés sous des pavillons de complaisance même s'il ne s'agit pas à proprement parler de sociétés françaises.

Or, a-t-il ajouté, un tel désintérêt à l'égard de la protection de l'environnement marin a des conséquences beaucoup plus importantes qu'on ne l'imagine. En effet il faut tenir compte également des conséquences indirectes. A cet égard, votre Rapporteur a cité quelques unes des conclusions d'une étude de l'I.N.R.A. qui souligne qu'aux 201 millions de francs de pertes qu'a subies le secteur de la pêche - dont la production a baissé de 20 % - du fait de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, il faut ajouter un préjudice non marchand de 600.000 tonnes d'animaux vivants détruits.

S'agissant de la *flotte de commerce et de l'équipement naval*, votre rapporteur s'est étonné de la diminution des crédits d'équipement à un moment où l'on constate qu'en 1979, le taux de couverture de notre commerce extérieur par les navires battant pavillon français n'était que de 30,9 % (49,2 % en incluant le trafic effectué à partir des ports étrangers) et que le plan de développement de la flotte française élaboré en 1974 n'aura été réalisé qu'à concurrence de 23 % en ce qui concerne les transporteurs de vrac sec, alors que c'est précisément dans ce secteur du transport en vrac que nous enregistrons l'essentiel de notre déficit.

Enfin, au titre de l'action « *Gens de Mer* », il a déploré, une fois encore, la faiblesse de la subvention allouée à la société Nationale de Sauvetage en mer qui ne progresse que de 8,1 %.

En conclusion de l'ensemble de ces remarques, il a proposé à la Commission le **rejet du budget**.

**

Lors du débat qui a suivi, M. DURAND a demandé si la baisse du nombre des unités de la flotte de pêche relevée par le rapporteur s'accompagnait également d'une diminution du tonnage. M. LE PORS lui a répondu qu'il en était bien ainsi et que par exemple sur une année, de 1978 à 1979, ce tonnage avait décré de 2,6 %.

M. FOURCADE s'est déclaré opposé au rejet du budget, en revanche il a déclaré qu'il donnerait son accord à un amendement qui, pour montrer le regret de la Commission des Finances devant l'insuffisance des crédits, tendrait à diminuer les dotations sur un point particulier, et par exemple sur la protection de l'environnement marin soulevée par le Rapporteur.

M. BONNEFOUS, Président, a déclaré qu'il partageait les remarques du Rapporteur relatives aux pavillons de complaisance.

En définitive, elle a émis un **avis favorable** à l'adoption du budget de la Marine Marchande, mais elle a **adopté les trois observations suivantes présentées par le Rapporteur** :

– l'une déplorant qu'aucune réponse véritable ne soit apportée aux problèmes de la pêche,

– la seconde regrettant l'insuffisance des crédits affectés au développement de la flotte de commerce,

– la troisième, ayant trait à ce que pour la troisième année consécutive l'ensemble des dotations destinées à la lutte contre la pollution marine soit notablement inférieure aux crédits demandés par la Commission d'enquête du Sénat sur l'Amoco-Cadiz. A cet égard, elle a donné son accord à un amendement qui, pour montrer, son mécontentement, tendrait à diminuer les dotations affectées à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Cet amendement est ainsi rédigé :

Article 14 (Etat C, Transports, Marine Marchande)

- I. – Autorisations de programme.
Titre V : Réduire ces crédits de 27.056.000 F.
- II. – Crédits de paiement.
Titre V : Réduire ces crédits de 24.850.000 F.

PRESENTATION GLOBALE DES CREDITS

Par rapport à celui de 1980, et à structure comparable (1) le projet de budget de la marine Marchande pour 1981 s'élève à 3.882,5 millions de francs, contre 3.608,5 millions de francs en 1980, soit une progression de 7,6 % en valeur et une régression de 2,7 % en volume. Il se présente de la manière suivante :

	1980	1981	DIFFÉRENCE
	(en millions de francs)		
Dépenses ordinaires :			
- Moyens des services.....	270,7	279,4	+ 8,7
(dont section commune)....	(171,8)	(96,4)	
- Interventions publiques....	1.755,5	2.244,3	+ 488,8
Total.....	2.026,2	2.543,7	+ 517,5
Dépenses en capital :			
- Crédits de paiement.....	1.582,3	1.318,8	- 263,5
(y compris section commune)			
Total des crédits.....	3.608,5	3.882,5	+ 274,0
- Autorisations de programme	2.013,1	1.918,7	- 94,4

(1) On rappelle en effet que certains crédits destinés à la Marine Marchande figurent dans la section commune du Ministère des Transports. Ils sont compris dans les chiffres ci-dessus.

A l'inverse, ont été déduits les crédits afférents aux ports maritimes puisque ces derniers font l'objet d'un rapport spécial.

REPARTITION DES CREDITS PAR ACTION
(en millions de francs)

	1980	1981	DIFFERENCE %
<u>Administration générale</u>			
- Dépenses ordinaires.....	169,31	211,14	+ 24,8
- Dépenses en capital.....	19,64	17,18	- 12,5
<u>Polices et signalisation maritimes</u>			
- Dépenses ordinaires.....	58,14	66,81	+ 14,9
- Dépenses en capital.....	161,91	102,15	- 36,8
<u>Protection et aménagement du littoral</u>			
- Dépenses ordinaires.....	0	1	
- Dépenses en capital.....	46,30	44,60	- 3,6
<u>Flotte de Commerce et Equipement Naval</u>			
- Dépenses ordinaires.....	84,98	98,08	+ 15,4
- Dépenses en capital.....	1.299,21	1.118,83	- 14,8
<u>Pêches maritimes et cultures marines</u>			
- Dépenses ordinaires.....	97,30	121,69	+ 25
- Dépenses en capital.....	50,44	50,73	K
<u>Gens de mer</u>			
- Dépenses ordinaires.....	1.614,44	2.042,88	+ 26,5
- Dépenses en capital.....	4,810	5,170	+ 7,4

AUTORISATIONS DE PROGRAMME
(en millions de francs)

	1980	1981	DIFFERENCE
<u>Administration générale</u>	22,1	16,4	- 25,8
(y compris les dotations inscrites en section commune).....	11,9	11,4	
<u>Polices et signalisations maritimes</u>	1,2	107	- 37,8
(dont signalisation).....	(64,0)	(58)	
(dont société de sauvetage en mer).....	(5,8)	(4,6)	
<u>Protection et aménagement du littoral</u>	54	41	- 12,9
(dont lutte contre la pollution par les hydrocarbures).....	(32,8)	(24,8)	
<u>Flotte de Commerce</u>	0	100	+ 0
et			
<u>Equipement naval</u>	1.706	1.568,4	- 8
<u>Pêches et cultures marines</u>	54,2	74,1	+ 36,7
(dont modernisation de la flotte hauturière et artisanale).....	(41,1)	(62)	
(dont conchyliculture et aquaculture).....	(6,0)	(9,7)	
(dont organisation des marchés).....	(4,9)	(0,7)	
<u>Gens de mer</u>	4,8	5,5	+ 20
Total	2.013,1	1.918,2	- 4,7

CHAPITRE PREMIER

L'ADMINISTRATION GENERALE

Pour l'examen des crédits de cette action, il convient d'ajouter aux dotations destinées aux services extérieurs de la Marine Marchande, celles figurant dans la section commune du Ministère des Transports et affectées à la Marine Marchande.

Dès lors, l'Administration générale disposera au total en 1981 de 228,5 millions de francs contre 188,9 millions de francs en 1980.

Mais cette augmentation est essentiellement celle des dépenses ordinaires qui progressent de 24,8 % alors que les dépenses en capital régressent quant à elles de 12,5 %.

1° Les dépenses ordinaires (211,3 millions de francs) sont constituées :

- par des créations d'emplois : 3,678 millions en mesures nouvelles sont en effet destinées à la création de 16 emplois dans les C.R.O.S.S. (centres opérationnels de surveillance et de sauvetage), et de 15 emplois dans les Centres de sécurité de la navigation.

Dans la mesure où ces emplois participent en fait à l'action de Polices et signalisation maritimes, ces créations sont examinées dans le chapitre du présent rapport consacré à cette action.

- par des mesures intéressant la situation des personnels : (3,879 millions de mesures nouvelles).

Il s'agit essentiellement d'une provision destinée au financement des mesures de revalorisation des rémunérations publiques prévues en 1981 ainsi que par deux transformations d'emploi.

Enfin, il convient d'ajouter divers ajustements aux besoins tels que majoration des crédits de vacation, des crédits destinés à des remboursements aux PTT et des crédits de fonctionnement du centre administratif des affaires maritimes de Saint-Servau.

2° Les dépenses en capital.

Au titre de cette action sont concernés :

- l'équipement administratif des services extérieurs.

Les dotations qui leur sont affectées régressent de 6,240 millions à 5 millions en autorisations de programme soit - 19,8 % et de 5,240 millions à 3,830 millions soit - 27 %.

- l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Cet institut voit en revanche ses dotations augmenter puisque la subvention d'équipement qui lui est allouée passe de 8,600 millions en 1980 à 10,540 millions de francs en 1981 en autorisations de programme soit + 22,5 %. Quant aux crédits de paiement, ils progressent plus faiblement de 8,900 millions en 1980 à 9,264 millions en 1981 soit + 4 %.

CHAPITRE II

LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES

Les dépenses ordinaires se monteront à 66,8 millions de francs contre 58,1 millions en 1981 soit une progression de 14,9 %.

Les mesures nouvelles, d'un montant de 6,963 millions de francs sont constituées par des créations d'emploi destinées à assurer les C.R.O.S.S., l'ajustement des dépenses de fonctionnement de ces centres, et enfin par une provision destinée à faire face à l'augmentation des rémunérations. On doit également ajouter une faible augmentation de la subvention destinée à la Société Nationale de Sauvetage en mer.

1° Dans la mesure où les *C.R.O.S.S. (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage)* forment l'armature essentielle du dispositif de la police maritime, il a paru utile, avant d'examiner, les modifications qui les affecteront en 1981, de rappeler leur nature et leur mission.

Ces centres dotés d'un appareillage radio émettant en phonie et en morse et de radars sont au nombre de trois (un par façade maritime) auxquels il convient d'ajouter des sous-C.R.O.S.S. permanents (Gris-Nez, Iroire et Soulac) ainsi que, bien qu'il ne constitue pas un C.R.O.S.S., le sémaphore de Pertusato situé en Corse.

A leur mission initiale qui est d'assurer la coordination des moyens de différentes administrations armées et services, en matière de surveillance, de recherche et de sauvetage en mer, se sont ajoutées la surveillance de la circulation maritime, de la pollution marine et la police des pêches maritimes.

Cette extension de leur mission a nécessité un renforcement des moyens qui s'est concrétisé par la création à partir de 1974 des « centres de surveillance et d'information de la navigation maritime ».

En 1980, trois centres étaient opérationnels.

Le personnel servant dans ces centres est pour sa quasi- totalité sous statut militaire. Il est en effet formé pour l'essentiel de personnels détachés de la Marine nationale.

En 1980, les effectifs des C.R.O.S.S. et des centres de surveillance étaient les suivants :

- personnel détaché de la Marine Nationale	141
-- personnel des Affaires maritimes	19
- TOTAL	160

Les créations d'emplois inscrites au budget de la Marine marchande pour 1981 porteraient ce total à 230.

En effet, aux 16 emplois créés dans les C.R.O.S.S. et au 15 emplois créés dans les centres de sécurité de la navigation et dont les crédits sont inscrits au titre de l'administration générale, il convient d'ajouter les 39 emplois de personnels détachés de la Marine Nationale et dont les crédits figurent au titre de l'action Polices et signalisations maritimes ».

Le bilan de l'activité des C.R.O.S.S. et des centres de surveillance en 1979 montre un accroissement du nombre des interventions.

Assistance, recherches, sauvetage

	Commerce	Pêche	Plaisance	Total
Manche.....	252	186	1.018	1.619
Atlantique.....	40	154	383	942
Méditerranée.....	174	32	1.147	1.415
Total.....	466	372	2.548	3.976

On doit noter au sein de ces interventions la forte proportion – 64 % – de celles effectuées à l'égard des navigateurs de plaisance, ce qui pose à nouveau la question de l'opportunité d'un renforcement du contrôle du respect des règles de sécurité par ces navigateurs.

Surveillance et information :

Gris-Nez (zone du Pas-de-Calais)

navires contrevenants aux règles de circulation (dans l'ensemble de la zone)		
nombre total	3.991 soit 10,9/jour	
identifiés	1.396 soit 35 %	
constats d'infraction établis et transmis aux fins de poursuites (pour la zone « française »)		592
pétroliers surveillés		2.156
bulletins d'informations émis		20.524 soit 56/jour
contacts particuliers avec les navires		5.622

Jobourg (zone de la Manche centrale)

navires contrevenants aux règles de circulation		
nombre total	8.050 soit 22/jour	
identifiés	997 soit 12,4 %	
constats d'infraction établis et transmis aux fins de poursuites		
997 pétroliers surveillés	3.955	
bulletins d'informations émis		17.549 soit 48/jour
contacts particuliers avec les navires		5.743

Ouessant

navires contrevenants aux règles de circulation		
nombre total	3.668 soit 10/jour	
identifiés	1.784 soit 48 %	
constats d'infraction établis et transmis aux fins de poursuites ..		1.784
pétroliers surveillés		2.335

On est frappé par la disparité entre le nombre de contrevenants détectés selon les zones. Cette disparité s'explique certes par différentes causes (modification des emplacements des dispositifs, responsabilité des services français en ce qui concerne le Pas-de-Calais sur une seule voie de circulation seulement), **mais elle résulte aussi de l'insuffisante couverture radar du dispositif d'Ouessant, notablement inférieure à celle du Pas-de-Calais.**

Au total donc, ce bilan montre bien que l'extension de la couverture radar et des moyens de détection des centres constitue une nécessité. Si, le nombre des contrevenants détectés a crû, c'est bien en effet grâce à cette extension, et ce nombre serait encore plus grand si l'ensemble des zones critiques faisaient l'objet d'une couverture complète.

Or, si les années 1979 et 1980 ont connu un effort d'équipement des centres, en revanche l'année 1981 ne devrait pas être caractérisée par le même effort. Sont en effet seulement prévues pour cette année les opérations suivantes :

- extension et rénovation de la couverture radiotéléphonique du Nord-Cotentin (Jobourg),

- mise en exploitation, pour achèvement en 1982, du Centre d'exploitation de Corsen où seront retransmises et traitées les informations du radar d'Ouessant.

La faiblesse des opérations d'équipement prévues ne peut s'expliquer bien évidemment que par la régression des dotations d'équipement inscrites pour 1981.

Enfin, la constatation des infractions ne trouve sa justification que si elles sont parallèlement réprimées.

On rappelle à cet égard que c'est au début de janvier 1979 qu'ont été adoptées les lois renforçant les peines prévues en matière d'infractions à la navigation maritime. Il est donc possible de porter une première appréciation.

Le tableau précédant montre qu'au total 3.373 procès-verbaux d'infraction ont été dressés et transmis aux fins de poursuite.

Dans ce cas également, on retrouve la même disparité selon les zones qui s'explique par les mêmes raisons que précédemment.

Bien évidemment, ne peuvent être poursuivies par les juridictions françaises que les infractions commises dans nos eaux territoriales par tous les navires, et celles commises au-delà par les seuls navires français.

Pour ce qui est des sanctions prononcées en France, elles ont résulté de 107 jugements ayant donné lieu à 98 condamnations allant de 1.000 à 50.000 francs, et à 3 condamnations à des peines de prison avec sursis allant de 8 jours à 6 mois.

Les condamnations prononcées à l'étranger sont moins connues du fait que la résolution de l'O.M.C.I. demandant aux Etats membres d'en rendre compte a été adoptée à la fin de l'année 1979 seulement. Cependant on peut estimer, de manière très approximative, à 3.000 francs en moyenne les amendes infligées à l'étranger.

En matière de pêche, le bilan pour l'année 1979 de l'activité de la flottille de surveillance de la Marine Marchande s'établit comme suit :

Procès-verbaux en matière de pêche : 875 dont 650 à des pêcheurs français et 225 à des pêcheurs étrangers.

- de sécurité	791
- de navigation	585
- de circulation	181
- de pollution	18
- d'exploitation des établissements de pêche	79
- divers	358

Soit 2.887 procès-verbaux.

Pour ce qui concerne les contrôles effectués à la mer, soit à bord des navires, soit le long de leur bord, leur nombre s'élève à 12.622.

Au cours de l'année 1979 les vedettes de la Marine Marchande ont parcouru 145.176 milles pour 31.503 heures de surveillance effective en mer.

La surveillance des navires étrangers a entraîné le déroutement de 106 navires espagnols vers des ports français pour absence de licence de pêche (37), maillage non réglementaire ou prises de taille non marchande (15), pêche en zone interdite (53), pêche d'espèces interdites (7).

En l'état actuel des poursuites, on note à leur égard 44 cas de relaxe simple suivie ou non d'appel, des amendes et dommages et intérêts inférieurs à 10.000 francs pour 21, et supérieurs pour 9, la saisie d'engins de pêche pour 20 cas et de la pêche elle-même pour 10 cas.

D'autre part les administrations françaises qui coopèrent avec la Marine Marchande pour les opérations de police en mer ont, quant à elles, dérouté 15 autres navires espagnols. En outre les opérations menées dans les D.O.M.-T.O.M., ont abouti au déroutement de 6 navires étrangers de diverses nationalités.

L'ensemble de ces bilans appelle les remarques suivantes :

a) Si l'on constate un accroissement des procès-verbaux d'infraction ainsi que des condamnations, **il est permis de se demander si, en matière d'infraction à la navigation maritime, la répression touche les véritables auteurs et est réellement proportionnée.**

En effet, comme il l'écrivait déjà l'année dernière votre Rapporteur considère qu'une véritable politique de dissuasion et de répression doit frapper les véritables auteurs des infractions et non ceux qui sont, du fait de leur position de subordination hiérarchique et de la précarité de leur emploi, les exécutants de directives qui les dépassent.

Il ne s'agit pas de nier le fait que, dans certains cas, la responsabilité pénale de certains commandants de navires peut être engagée, mais il faut bien voir, que dans la grande majorité des cas, **la véritable responsabilité incombe aux armateurs qui pour des raisons de rentabilité maximum, elle-même liée aux délais d'acheminement, décident sciemment de ne pas respecter les règles de navigation, ou de protection de l'environnement marin en n'hésitant pas, par exemple, à donner l'ordre à leurs navires de ne pas s'attarder à utiliser les installations de dégazage dans les ports, mais bien plutôt à nettoyer les soutes en mer.**

b) Cette remarque en amène une autre qui a trait au montant des sanctions pécuniaires infligées. Comme il a été indiqué, le montant de ces amendes a varié en 1979 entre un minimum de 1.000 francs et un maximum de 50.000 francs. Mais les deux tiers des condamnations étaient comprises entre 1.000 francs et 5.000 francs.

On mesure ainsi le faible caractère dissuasif de ces sanctions à l'égard non des commandants, mais des armateurs.

En vérité, la sanction la plus efficace serait l'arraisonnement du navire contrevenant.

2° Enfin la mise en oeuvre des actions de surveillance nécessite des moyens accrus.

Actuellement en 1980, le nombre des bâtiments des affaires maritimes affectés à des opérations de surveillance s'élève à 51. Cette flotte de surveillance comprend :

- neuf vedettes régionales (26 à 48 mètres),
- quatre vedettes de surveillance rapprochée (12 à 15 mètres),
- onze vedettes de surveillance littorale (5,5 à 7 mètres),
- vingt-sept engins de quartiers (zodiac).

Cinq nouvelles vedettes de surveillance rapprochée (13 mètres) seront mises en service, à partir du 4^e trimestre 1980. Par ailleurs, un bâtiment de 49 mètres, destiné à la surveillance des pêches, ainsi qu'à celles de la circulation maritime et de la pollution marine, construit sur des crédits de la Direction Générale de la Marine Marchande, a été remis, le 18 juillet 1980 à des personnels de la Marine Nationale, conformément à la décision du Comité interministériel de la mer du 15 novembre 1979, confiant à la Marine Nationale les moyens de surveillance de capacité hauturière, dépassant 120 tonnes. Son activité et ses dépenses de fonctionnement sont partagées entre la Marine Marchande et la Marine Nationale.

Pour ce qui concerne la satisfaction des besoins existants en matière de surveillance maritime, la Direction Générale de la Marine Marchande a adressé à la mission interministérielle de la mer l'estimation du nombre d'heures de surveillance nécessaires pour accomplir les missions qui ressortent de sa compétence. En effet, le Comité interministériel de la mer du 15 novembre 1979, a décidé de confier à la mission interministérielle de la mer, le soin de définir, sur proposition des ministres concernés, les moyens nécessaires à l'exécution des missions de service public en mer, et d'assurer la cohérence de ces propositions.

Mais les besoins de surveillance sont en augmentation : en effet, la mise en place d'une politique européenne des pêches à partir de 1976, a entraîné l'attribution de quotas, et d'une manière générale a donné à l'activité des pêches un caractère très réglementé dont l'efficacité repose sur son strict respect.

CHAPITRE III

LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORIAL

Ce domaine reçoit de faibles dotations de fonctionnement (1 million en 1981) ce qui justifie la récapitulation effectuée par votre rapporteur à la fin de ce chapitre avec les crédits attribués au titre des polices et signalisation maritimes.

Les dotations en capital sont en *diminution* tant en ce qui concerne les crédits de paiement (44,6 millions pour 1981 contre 46,3 millions en 1980 et qu'en ce qui concerne les autorisations de programme. Celles-ci passent en effet de 54 millions à 47 millions.

Les crédits de paiement du chapitre 53-30 évoluent en effet comme suit :

(en milliers de francs)

	Dotations 1980	Dotations 1981	Ecart en %
Art. 20	:	:	:
Aménagement du rivage marin - sentier des domaines.....	4.000	3.600	- 10
Art. 80	:	:	:
Protection contre les eaux de la mer.....	1.000	1.000	=
Art. 90	:	:	:
Lutte contre la pollution acci- dentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures.....	30.500	24.850	- 18,5
F.A.C.....	-	150	
TOTAL.....	35.500	29.600	- 16,6

Seule l'augmentation des subventions d'équipement inscrites au chapitre 63-30 art. 30 « protection contre les eaux de la mer » qui passent de 10,8 millions en 1980 à 15 millions en 1981, empêche que la régression du total des crédits affectés à cette action excède 5 %.

On ne peut que s'étonner de la baisse de ces crédits qui est encore plus importante en volume, alors que le total des crédits inscrits aux budgets de différents départements ministériels (Industrie, Premier Ministre, Défense) ainsi que ceux figurant au titre des polices et signalisation maritimes au cours des années 1979, 1980 et 1981 n'aura représenté que 695,9 millions de francs (180,7 millions de francs en 1979, 277,3 millions de francs en 1980 et 237,8 millions de francs prévus en 1981).

Ce total de 695,9 millions de francs ne représente en effet que 13,9 % du montant des crédits que la commission d'enquête sur la catastrophe de l'Amoco Cadiz avait jugé nécessaire d'engager pour prévenir et réparer les conséquences d'une nouvelle catastrophe.

Cette Commission avait en effet, à l'unanimité, fixé ces crédits à la somme de 5 milliards de francs répartis sur 3 ans. Cette période est maintenant écoulée et l'on mesure l'écart entre les demandes de la Commission et l'effort qui a été effectivement engagé.

Et pourtant les catastrophes de l'Olympic Bravery et du Tanio survenues depuis lors montrent combien notre pays est encore insuffisamment protégé de tels désastres en même temps qu'elles mettent en lumière la coupable négligence du Gouvernement.

CHAPITRE IV

LES GENS DE MER

Cette action est la seule pour laquelle on puisse noter un réel effort du Gouvernement. Encore celui-ci n'est-t-il pas exempt sur quelques points de certaines critiques.

Les crédits qui lui sont affectés progressent en effet de 26,4 %, en passant de 1 619,25 millions de francs en 1980 à 2 048,05 millions de francs. Quant aux autorisations de programme, elles augmentent de 20 % (5,8 millions en 1981 contre 4,8 millions en 1980).

Signalons tout de suite, car leur destination ne mérite pas qu'on s'y attarde plus longtemps, que ces dernières sont affectées en totalité à l'équipement administratif des services extérieurs et des établissements scolaires maritimes.

Si l'on doit se féliciter de la forte progression des crédits des dépenses ordinaires au bénéfice d'une action qui en avait bien besoin, il faut regretter que 96,2 % de celles-ci soient absorbées par la subventions à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), ce qui fait qu'il en demeure bien peu pour financer des mesures intéressant la situation des personnels ou subventionner le secteur de l'apprentissage maritime.

Il ne s'agit certes pas de critiquer l'effort de solidarité nationale en faveur de cet établissement, **mais de mettre en lumière combien une telle situation est la conséquence logique et implacable d'une politique qui, aboutit à restreindre l'emploi et à augmenter le chômage.**

A. L'E.N.I.M.

La subvention à l'E.N.I.M. est en effet nécessaire du fait de la mauvaise situation financière persistante de ce régime consécutive au déséquilibre entre le nombre des marins pensionnés et ayants droits d'une part, et le nombre d'actifs cotisants d'autre part. Pour ce régime particulier, comme pour le régime général, le déséquilibre de la sécurité sociale est bien la conséquence du chômage.

La situation de l'E.N.I.M. est donnée par les tableaux suivants :

*Evolution des effectifs des cotisants
actifs et pensionnés et des prestataires*

Années	Nombre de marins actifs	Nombre de pensionnés	Cotisants		Ayants droit		Ensemble des prestataires
			Actifs	Pensionnés	Actifs	Pensionnés	
1975.....	84 500	100 053	84 500	85 849	157 170	56 695	384 314
1976.....	83 097	101 404	83 097	86 946	154 561	58 332	382 936
1977.....	80 016	103 353	75 297	88 111	140 053	59 629	363 090
1978.....	78 878	104 874	78 878	90 878	146 735	59 331	375 822
1979.....	77 034	104 643	77 034	90 469	143 283	60 803	371 589

La discordance entre le nombre des pensionnés et celui des pensionnés cotisants résulte du fait que certains pensionnés exercent une activité en dehors des régimes ou sont polypensionnés. A ce titre ils cotisent dans le premier cas au régime maladie dont ils ressortent du fait de leur nouvelle activité, dans le second au régime de prévoyance qui résulte des règles de la coordination et peut ne pas être l'E.N.I.M.

On constate ainsi que de 1975 à 1979, le nombre de marins actifs a diminué de 8,8 %. Si sur la même période, le nombre des prestataires a décréu de 1,6 %, le nombre des cotisants (actifs et pensionnés) a quant à lui diminué dans une proportion supérieure (- 2,2 %). Encore faut-il noter que si ce pourcentage n'est pas plus important, cela est dû à l'augmentation des cotisants pensionnés qui a compensé en partie la diminution des cotisants actifs. Mais le taux des cotisations des pensionnés est naturellement moins élevé que celui des actifs, ce qui contribue à renforcer le déséquilibre financier.

Etat financier de l'E.N.I.M.

Dépenses

(En millions de F.)

NATURE	1975		1976		1977		1978		1979	
	Montant	%								
Pensions de vieillesse	1 016,4	62	1 164,9	61,5	1 370,6	62,1	1 589,7	62,7	1 749,1	61
Pensions d'invalidité	117,1	7,2	140,9	7,3	161,4	7,3	186,3	7,3	207,4	7,2
Prestations maladie-maternité	439,6	26,7	507,3	28,5	573,5	26,1	646	25,1	726,9	25,3
Action sanitaire et sociale	4,1	0,2	5,2	0,3	6,8	0,3	8,3	0,3	10,9	0,3
Frais de personnel	24,8	1,5	30,9	1,6	33,6	1,7	40,2	1,5	45,8	1,6
Frais de matériel	9,7	0,6	10,9	0,6	17,1	0,8	13,4	0,5	13,8	0,4
Fonds spécial	7,2	0,4	7,6	0,4	7,9	0,3	8,6	0,3	9,5	0,3
Fonds national de solidarité	15,4	0,9	12,6	0,6	14	0,6	18,3	0,7	24	0,8
Dépenses diverses	8,5	0,5	15,2	0,9	16,4	0,8	22,1	0,8	39,7	1,3
Totaux	1 642,8	100	1 915,5	100	2 206,3	100	2 533,5	100	2 863,6	100

Recettes

(En millions de F.)

NATURE	1975		1976		1977		1978		1979	
	Montant	%								
Contributions « Armateurs »	418,3	24,4	504,3	26,1	602,5	27,3	650,9	25,8	712,1	24
Cotisations « Marins »	215,9	12,6	269,6	14	330,5	15	369,3	14,6	393	13,2
Cotisations des pensionnés	26,5	1,5	30,7	1,6	34,9	1,6	40,4	0,6	43,9	1,5
Participation de la CNAM	66,9	4	127,4	8,7	134,5	6,1	142,8	5,6	157,2	5,3
Compensation démographique	42,5	2,5	4,7	0,1	20,8	0,9	34,2	1,3	82,6	2,8
Fonds national de solidarité	16,3	1	12,1	0,6	14	0,6	18,5	0,7	26	0,8
Recettes diverses	7,2	0,4	11,5	0,6	11,2	0,5	17,1	0,6	15,4	0,5
Subvention de l'Etat	917,3	53,6	971	50,3	1 057,9	50	1 243,7	49,4	1 526	51,6
Totaux	1 710,9	100	1 930,3	100	2 206,3	100	2 517,1	100	2 957,2	100

Après avoir été déficitaire en 1978, la situation financière de l'E.N.I.M. s'est redressée en 1979, mais on est frappé par la part importante que représentent, au sein des ressources, les recettes extérieures à l'établissement.

En effet, le total de la participation de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie, de la Subvention au titre de la Compensation démographique entre les régimes, du Fonds National de Solidarité et de la Subvention de l'Etat ont représenté 60,6 % de l'ensemble des ressources.

Enfin, s'agissant des dépenses, si l'année 1979 a connu une diminution de 1,7 point du pourcentage des pensions dans le total des charges, celles-ci représentent tout de même plus de 60 % des dépenses.

Il est d'ailleurs à noter que ces pensions sont calculées à partir de salaires forfaitaires qui sont toujours inférieurs aux salaires réels mais s'ils font l'objet de réévaluations régulières (+ 54,5 % du 30 mars 1977 au 1^{er} juillet 1980).

L'année dernière, votre Rapporteur avait signalé qu'une Commission présidée par M. DUFOUR, Conseiller d'Etat avait eu pour mission de mesurer l'écart entre ces salaires forfaitaires et ces salaires réels. Le rapport de la Commission a été remis au Ministre en mai 1978 et a montré que l'écart moyen était de 46 %, avec des taux pour certaines catégories de 45 et 47 %. **Or depuis deux ans, aucune conclusion pratique, n'a été encore tirée !** et à cet égard la majoration de 12 millions de francs du titre IV accordée par le Gouvernement en seconde délibération à l'Assemblée Nationale, apparaît nettement insuffisante. Elle ne permettra qu'une majoration de 4 % seulement des salaires forfaitaires et ne concernera que les cinq premières catégories de marine.

En revanche divers textes ont amélioré la protection sociale des marins et de leurs ayants droits.

1° La loi n° 79-576 du 10 juillet 1979 a apporté diverses modifications au Code des Pensions de Retraite des Marins. Elle a notamment étendu le bénéfice de la pension « spéciale » aux anciens marins devenus fonctionnaires des phares et balises.

Elle a également institué la prise en compte, dans la pension de retraite, des périodes de privation d'emploi. Elle a libéralisé les conditions d'ouverture du droit à pension des veuves et des orphelins.

2° Le décret n° 79-584 du 10 juillet 1979 a apporté au décret du 17 juin 1938 relatif à l'assurance accident-maladie- maternité-invalidité-décès des marins, un certain nombre de modifications qui ont eu pour principaux effets d'étendre la couverture « accident du travail maritime » à tous marins embarqués à bord de navires français, d'ouvrir au marin titulaire d'une pension « accident du travail » le droit à la révision permanente du taux de sa pension, d'accorder au marin titulaire d'une pension de retraite anticipée avant 55 ans pour inaptitude à la navigation le bénéfice de la prise en charge des dépenses des soins afférents à la maladie invalidante jusqu'alors refusée jusqu'à 55 ans, d'améliorer les règles de cumul, pour le marin, d'une pension accident du travail et d'une pension de vieillesse, d'instituer au profit de la veuve le droit au cumul d'une rente accident du travail et d'une pension de reversion vieillesse.

3° Le décret n° 79-791 du 13 septembre 1979 a étendu aux marins engagés dans les Forces Françaises Libres le bénéfice du doublement de l'intégralité des services accomplis entre le 26 juin 1940 et le 30 octobre 1943.

Le texte a, en outre, modifié les conditions d'attribution de la bonification pour enfants en permettant la prise en compte de tous les enfants dont le pensionné a assumé la charge de l'éducation sans qu'un lien de filiation soit exigé.

4° Le décret n° 79-934 du 2 novembre 1979 autorise le maintien de la protection sociale de l'Etablissement National des Invalides de la Marine au marin salarié détaché par une entreprise française d'armement maritime pour effectuer des services à bord d'un navire battant pavillon d'un Etat non lié à la France par un accord de sécurité sociale applicable aux gens de mer ou pour exercer dans cet Etat l'une des fonctions autres que de navigation dont la validation pour pension sur la Caisse de Retraites des Marins est autorisée par le Code des Pensions de Retraite des Marins.

Pour 1981, des études sont en cours de façon à répondre à deux problèmes. L'un relatif à l'introduction de la proratisation intégrale dans le régime spécial des marins par voie de généralisation de la pension spéciale proportionnelle à la durée des services au bénéfice de tous les anciens ressortissants de la Caisse de retraites des Marins ayant effectué des services valables pour pension ; l'autre concernant l'octroi d'une indemnité forfaitaire rémunérant les services accomplis dans la Marine Marchande antérieurement au 1^{er} juillet 1930.

Enfin, des mesures de modification de la grille catégorielle de classement des marins seront examinées prochainement.

On doit par ailleurs regretter que rien n'est prévu pour satisfaire les revendications des pêcheurs relatives à un allongement de la durée des congés. Celles-ci sont pourtant justifiées, compte tenu des conditions de travail qui caractérisent leur profession.

B. L'ENSEIGNEMENT ET L'APPRENTISSAGE MARITIMES.

Ils sont dispensés dans les 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 (A.G.E.A.M.).

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.

Mais ce plan ne sera pas réalisé.

Lors de son rapport annuel publié en 1980, la Cour des Comptes avait relevé que, eu égard aux besoins réels, l'effectif de formation était pléthorique. Il s'ensuivait une dispersion des moyens et des mécanismes de financement critiquables. Notamment, l'A.G.E.A.M. se trouve en déficit chronique, alors que les comptes des écoles nationales accusent souvent en fin d'exercice des excédents.

Le Ministère s'est efforcé d'adopter le réseau de formation. Celui-ci a été maintenu, mais une plus grande spécialisation de certaines écoles a été prévue. Compte-tenu de la jeunesse de la population scolarisée, la fermeture d'écoles a été excusée, et ce d'autant plus que la présence d'une école d'apprentissage maritime dans un port de pêche apparaît très favorable au recrutement.

Ainsi, il a été mis sur pied un plan de regroupement des sections à effectifs scolaires peu nombreux pendant qu'était réaffirmée la vocation de certaines écoles à former du personnel dans une branche d'activité déterminée : pêche, commerce, conchyliculture, agents du service général, ouvriers mécaniciens.

Ce plan de rationalisation est évidemment de nature à freiner l'accroissement des dépenses que l'on constatait depuis plusieurs années. Néanmoins, les prévisions pour 1980 laissent encore augurer un déficit de plus de 2 millions de francs.

Appréciation.

Si l'on ne peut qu'approuver dans leur principe les mesures prises pour résorber le déficit de l'A.G.E.A.M., il ne faudrait pas cependant que celles-ci conduisent à terme à mettre en péril le nombre et la qualité des personnels maritimes.

En effet, le souci « d'adaptation » des effectifs scolarisés aux perspectives d'emploi ne doit pas faire oublier que la réduction de ces dernières est due à la politique menée par le Gouvernement dans le domaine de la flotte de commerce, caractérisée par l'abandon de lignes commerciales et la réduction du nombre des bâtiments.

C. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER.

L'an dernier, votre Rapporteur avait déploré la faible progression de la subvention allouée à cette société et la « rallonge » qui lui a été versée entre temps ne saurait masquer le peu de considération du Gouvernement à l'égard d'une association qui, bien que formée de bénévoles, rend d'immenses services.

Ainsi, en 1979, ses sauveteurs ont porté assistance à 3 415 bâtiments et 4 865 personnes, et ont sauvé de la mort 575 personnes. Par ailleurs, la société a formé 560 sauveteurs.

Or face à un tel bilan, la subvention allouée en 1981 ne progressera que de 8 %, soit moins que l'augmentation du prix des carburant utilisé dans les canots et vedettes.

CHAPITRE V

PECHES ET CULTURES MARINES

A. LES PROBLEMES

Ce secteur traverse une crise grave depuis 1975 et les événements de l'été 1980 ont montré son acuité en même temps que la nécessité d'une volonté politique pour y porter remède.

Cette crise se traduit notamment :

1° Par une *diminution du nombre de navires* et du tonnage de la flotte de pêche française, comme le montre le tableau suivant :

Navires armés au 31 décembre de chaque année

GENRE DE PÊCHE PRATIQUE	1974		1975		1976		1977		1978		1979	
	Nom- bre	TJB										
Pêche artisanale	12 794	109 171	12 494	107 979	12 309	109 172	12 133	109 370	11 926	109 622	11 950	110 125
Pêche hauturière	4 09	104 569	397	96 913	342	86 590	293	74 760	230	69 115	201	63 822
Pêche thonière ...	44	22 647	36	26 460	31	22 840	29	22 060	24	19 927	23	20 282
Grande pêche...	21	34 080	22	36 690	17	29 000	16	27 780	14	23 137	13	21 845
Totaux ...	13 269	270 467	12 949	268 042	12 699	247 602	12 471	233 970	12 193	221 811	12 187	216 074

On constate ainsi non seulement la diminution du nombre d'unités (- 8,10 %), mais également la diminution du tonnage (- 20 %).

De même le tonnage moyen a régressé passant de 20,3 en 1974 à 17,7 en 1979.

La situation de la flottille de grande pêche apparait la plus préoccupante. L'absence de renouvellement traduit les difficultés actuelles de la grande pêche en matière d'accès aux ressources.

2° Par une *diminution du nombre des marins employés*. Le total des officiers et des personnels de maintenance et d'exécution qui était de 26 403 en 1979 est passé à 22 195 en 1977, soit une diminution de près de 16 % en cinq ans.

3° Par l'*aggravation du déficit de notre commerce extérieur* en produits de la pêche maritime celui-ci qui était de 2,420 milliards en 1977 est passé à 2,713 milliards en 1978 et à 3,085 milliards en 1979.

L'accroissement de notre déficit s'explique essentiellement :

- par la diminution de notre production nationale,
- par la stabilité de la consommation nationale. Dès lors en effet, que la production nationale diminue, la satisfaction de cette consommation induit un développement des importations.

Bien évidemment la solution ne réside pas dans des actions qui tendraient à faire diminuer la consommation en France de produits de la pêche. Elle passe au contraire par une politique d'augmentation de la production nationale et notamment de produits à valeur élevée dans la mesure où les consommateurs les recherchent, ainsi que par des actions de promotion des produits peu recherchés

On voit ainsi combien l'action du F.I.O.M. (Fonds d'Intervention et d'Orientation du Marché des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture) est primordiale.

Ainsi, la production nationale qui était de 723,163 tonnes en 1978 représentant une valeur de 3,579 milliards de francs, a été en 1979 de 720 753 tonnes représentant une valeur de 3,807 milliards.

La réduction en un an a été de - 0,3 % pour le tonnage. Quant à la comptabilisation en valeur, la progression de +6,4 % seulement, nettement inférieure à la hausse des prix, montre bien que la production française est encore trop constituée par des espèces de faible valeur, en même temps qu'elle explique les problèmes du pouvoir d'achat des marins pêcheurs.

Le fait que les secteurs les plus affectés par cette diminution soient les produits congelés (à l'exception de la langouste) et le secteur des farines et huiles (16,2 % en volume, 14,4 % en valeur pour le premier et 26 % en volume et 37,7 % en valeur pour le second) est révélateur d'une part, et encore une fois des difficultés d'accès aux ressources pour la grande pêche et d'autre part de l'insuffisante modernisation de nos navires pour la congélation en mer ou la transformation.

Les raisons de cette crise sont multiples : hausse du carburant, modernisation insuffisante des bâtiments résultant de la faiblesse des investissements, etc.

L'une d'elles qui mérite de retenir plus particulièrement l'attention est la difficulté d'accès aux zones de pêche, notamment celles des pays tiers.

A cet égard, la généralisation dans le droit positif, des extensions de zones de 200 milles avec reconnaissance du droit souverain de l'Etat côtier pour la conservation et l'exploitation des ressources vivantes contenues dans ces zones, à la suite du consensus dégagé des travaux de la Conférence sur le Droit de la Mer, n'a pas manqué d'introduire des éléments perturbateurs dans le déroulement des activités traditionnelles de pêche, notamment pour les pêcheurs de la C.E.E. Afin de faire face à cette extension généralisée des zones économiques, la Communauté a dégagé une double approche, définie dans la résolution adoptée à la Haye le 3 novembre 1976. Par cette résolution, les neuf Etats de la C.E.E. ont décidé par une action concertée de procéder à l'extension de leur zone de pêche à 200 milles et accepté le principe de la compétence communautaire en ce qui concerne la détermination du régime de conservation et de gestion des ressources de la pêche situées dans les eaux ainsi élargies. Dans le même temps, et ce fut la seconde approche, les Etats membres convenaient que la Communauté avait compétence exclusive pour négocier des accords portant sur les droits de pêche des pays tiers dans les eaux communautaires et réciproquement.

La Communauté Européenne n'a pris aucune mesure de conservation et de gestion des stocks.

Aussi, est-on fondé à redemander, si, face à cette carence, l'intérêt de la France n'est pas de poursuivre plus avant la politique des accords-cadre, ainsi que celle des accords bilatéraux comme ceux que la France a récemment négociés pour les Territoires d'Outre-Mer avec le Japon et la Corée, dans le Pacifique, et avec la Pologne et l'URSS pour les îles Dergueleu.

De même, la faiblesse de la Communauté Européenne à l'égard du Danemark, qui en est pourtant membre, doit être dénoncée. Ce pays dont l'essentiel de l'activité de pêche est destinée à la fabrication de farines pour l'alimentation du bétail, utilise des filets à petites mailles permettant la pêche d'espèces de petites tailles, parfois immatures, alors que les autres pêcheurs de la Communauté, notamment français, se voient imposer des augmentations de maillage pénalisantes.

Un problème analogue se pose à l'égard du Royaume-Uni. Ce dernier estime en effet que l'extension à 200 milles des zones de juridiction constitue un changement de circonstances qui nécessite une adaptation des Traités et règlements communautaires. Cette adaptation devrait se traduire par une exclusivité d'accès de ses nationaux dans la bande des 12 milles au large de ses côtes, par la reconnaissance d'une préférence dominante en faveur de ses pêcheurs au-delà de la limite des 12 milles et par l'attribution d'une part préférentielle dans la répartition de la ressource communautaire en poissons (quotas).

En 1978, pour faire face à l'absence de politique commune, les huit autres Etats membres se sont alors engagés à prendre, au niveau national, des mesures de conservation nécessaire sur la seule base des propositions de la Commission. Ces engagements ont été tenus par les huit qui se sont imposés les mesures contraignantes prévues dans ces propositions. Le Gouvernement britannique a, depuis, encore durci sa position, en prenant en particulier une série de mesures unilatérales dont certaines sont soumises à l'appréciation de la Cour de Justice des Communautés Européennes, laquelle vient d'ailleurs de condamner certaines des mesures unilatérales britanniques prises en 1977 et 1978.

Il est plus que jamais nécessaire pour la France, de faire reconnaître au sein de la Communauté Européenne les droits légitimes de ses pêcheurs.

B. LES MOYENS POUR FAIRE FACE A LA CRISE

Outre, comme il a été évoqué précédemment, la nécessité pour la France de défendre ses droits d'accès aux zones de pêche et de lutter contre la diminution des quotas que veut nous imposer la Communauté européenne, les remèdes sont essentiellement, l'aide à la modernisation de la flotte de pêche, la valorisation et la commercialisation des produits de la mer.

1° L'aide à la modernisation de la flotte de pêche

On rappelle qu'en matière de modernisation de la flotte de pêche, artisanale et industrielle, les pouvoirs publics accordent des aides sous la forme de subventions à taux minimum et à taux maximum.

En 1978, ce régime était le suivant :

En matière de pêche artisanale, une subvention de base était allouée, égale à 6 % du coût du navire, sous réserve que celui-ci soit conforme à un prototype agréé par la Marine Marchande. Cette subvention pouvait être complétée par une prime de 4 % lorsque le patron propriétaire adhérait à un groupement de gestion, et par une prime de 5 %, dite de « jeune patron », si le navire était acquis par un patron âgé de moins de 35 ans et accédant pour la première fois à la propriété d'un navire de pêche.

Quant à la pêche industrielle, elle bénéficiait d'aides à l'investissement (subventions en capital de 10 à 20 % du coût du navire selon le type, et de prêts bonifiés), et d'une aide au maintien de la flotte sous la forme d'une aide exceptionnelle d'un montant total de 11,9 milliards.

En 1979, 17,4 millions de crédits budgétaires et des prêts du F.D.E.S. pour un montant de 86,6 millions de francs ont permis le renouvellement de 88 unités de pêche artisanale.

Quant à la pêche industrielle, elle a bénéficié d'aides pour un montant total de 92,980 millions de francs ainsi répartis :

- construction d'un thonier congélateur de 69 m HT (Concarneau).....	(32 500 000 F)
- construction d'un thonier congélateur de 54 m HT (Concarneau).....	(21 080 000 F)
- construction d'un chalutier de 50 m (Boulogne) ..	(18 000 000 F)
- construction de 2 chalutiers de 34 m HT (Concarneau).....	(19 000 000 F)
- transformation d'un chalutier à St-Pierre-et- Miquelon	(1 500 000 F)

L'ensemble du système des aides a été modifié par des décisions ministérielles en date du 2 avril 1980 et 260 août 1980.

a) En ce qui concerne la *pêche artisanale*, si le régime des prêts est maintenu à titre provisoire, en revanche les subventions ont été affectées par les modifications suivantes :

Le taux minimum de 5 % reste inchangé, en revanche le taux maximum est réduit de cinq points puisqu'il n'est plus que de 20 %. Les primes de base, d'organisation et de jeune patron sont maintenues tant en ce qui concerne leur taux (5 %) que leurs conditions d'octroi.

Par ailleurs, il est créé une nouvelle subvention complémentaire de 5 % pour la construction de navires conformes à l'un des 21 modèles au maximum agréés pour chaque région par la Marine Marchande. Cet agrément porte non seulement sur les spécifications techniques mais aussi sur les prix de constructions.

Quant aux navires non conformes aux modèles agréés, ils peuvent continuer à bénéficier de subventions mais jusqu'à 15 % maximum et dans la limite de montants forfaitaires fixés à 1 500 000 F pour ceux de plus de 16 m.

Enfin les navires de moins de 12 m qui, sauf cas particulier, étaient exclus du système d'aide existant en 1978, peuvent désormais bénéficier des subventions mentionnées ci-dessus, mais à condition que leurs propriétaires adhèrent à une organisation de producteurs et que la puissance des navires soit limitée.

Le nouveau régime a permis, sur la période s'étendant du 1er janvier au 31 juillet 1980, de subventionner 58 bateaux de pêche artisanale pour un montant de 15,8 millions.

b) S'agissant de la *pêche industrielle*.

Les conditions générales d'octroi des subventions inchangées, mais le taux de la prime est ramenée à 12 % et son attribution est subordonnée à la réalisation de progrès suffisants en matière d'économie de carburant et de personnel.

Le nouveau régime a institué diverses aides exceptionnelles :

- une aide à l'investissement à la mer par octroi d'une prime d'équipement dont le taux est compris entre 12 et 20 %,
- une aide à la diversification d'activité par la participation - contractuelle - à des marées expérimentales,
- l'octroi de prêts participatifs du Trésor pour les implantations à l'étranger et la restructuration des bilans.

Ces aides sont accordées en contrepartie d'engagements pris par les armements et établis en fonction de leur situation propre et de leurs projets pour 1980, 1981 et 1982 et portant sur les points suivants :

- structure de la flotte et niveau de son activité (exprimé en temps d'armement),
- amélioration de la rentabilité des navires,
- amélioration de la structure du bilan,
- diversification d'activité.

Enfin, les armements dont la flotte comprend des chalutiers de pêche fraîche de 1 500 CV et plus peuvent bénéficier d'une aide spécifique calculée sur la base des charges financières supportées au titre des unités mises en services entre le 1^{er} janvier 1972 et le 31 décembre 1979. Cette aide peut être accordée pour une durée maximum de trois ans (1980, 1981 et 1982) mais dans cette hypothèse elle est dégressive.

Au 31 juillet 1980, le montant des crédits alloués dans le cadre du nouveau régime s'élevait à 82,980 millions de francs ainsi répartis :

- construction de 4 chalutiers de 33 et 34 m (Concarneau)	(31 300 000 F)
- construction d'un chalutier de 50 m (Boulogne) ..	(18 000 000 F)
- construction d'un chalutier de 24 m (Fécamp) ...	(28 000 000 F)
- transformation des moteurs de trois thoniers congélateurs	(1 580 000 F)
- installation d'un enrouleur de chalut sur un chalutier (Boulogne)	(300 000 F)

Quant à l'aide à l'exploitation, au 30 septembre 1980, le montant des aides allouées dans le cadre du dispositif arrêté par le Gouvernement le 2 avril 1980 s'élève à 14,3 millions de francs sur l'enveloppe globale de 30 millions de francs. L'instance ad hoc aura procédé avant le 15 octobre 1980 à un examen ou à un réexamen de l'ensemble des dossiers présentés par les entreprises.

Appréciation.

Le trait dominant du nouveau régime est que désormais l'aide est subordonnée, plus qu'antérieurement, au respect de certaines normes techniques.

Mais en même temps, cela risque d'introduire une rigidité plus grande qui n'est sans doute pas souhaitable.

Ensuite, on doit déplorer qu'en 1980 l'aide au carburant a été de même montant qu'en 1979, soit 53 millions de francs. **Il n'a ainsi pas été tenu compte de l'inflation et de la hausse du prix des carburants. On touche ici l'une des raisons qui explique le mécontentement des marins-pêcheurs qui s'est exprimé l'été dernier. Il est en effet impérativement nécessaire de porter l'aide, qui est actuellement de 10 centimes par litre, à 45 centimes par litre.**

Enfin, comme il l'avait déjà fait l'an dernier, votre Rapporteur relève la part trop importante de l'effort d'autofinancement - 14% que doivent fournir au préalable les marins en matière de pêche artisanale pour bénéficier des subventions. Ce taux est supérieur aux possibilités de bien des jeunes. Or, sur ce point, le régime institué en 1980 n'apporte aucune amélioration.

2° La valorisation et la commercialisation des produits de la mer.

C'est une nécessité. D'une part en effet comme on l'a vu, la production nationale est caractérisée par des espèces qui sont en général de plus faible valeur marchande que celle des pays qui sont nos principaux concurrents en même temps que nos industries de transformation sont très en retard pour la transformation des produits. D'autre part, la commercialisation souffre de graves défauts comme l'ont d'ailleurs rappelé les pêcheurs cet été (organisation inadaptée des ventes à la criée, existence de marchés parallèles alimentés par des non professionnels etc.) Ainsi, un kilo de poisson payé 2F aux marins est revendu 10 à 12F dans le port ou à Paris.

Or, paradoxalement, on constate que les dotations en capital inscrites au chapitre 64-36 article 30 et affectées à la valorisation et à la commercialisation des produits de la mer régressent tant en ce qui concerne les autorisations de programme (- 85 %) que les crédits de paiement (- 82 %). En effet les premières passent de 4,9 millions de francs, en 1980 à 0,720 millions en 1981 et les seconds régressent de 4,2 millions de francs à 0,750 millions de francs !

La même régression se remarque en ce qui concerne les subventions d'équipement allouées aux entreprises industrielles et commerciales pour les études en matière de pêches maritimes et de cultures marines. Les autorisations de programme régressent de 2,200 millions de francs à 1,600 million de francs (- 27,2 %).

Aussi, dans son ensemble, le budget de 1981 dément-il les déclarations du Gouvernement sur la nécessité de relancer l'effort en matière de valorisation et de commercialisation des produits de la mer.

Et pourtant le F.I.O.M. a déployé en 1980 une activité qui mérite que des crédits supplémentaires lui soient alloués. Il a en effet amélioré, en 1980, ses mécanismes d'intervention afin d'inciter les organisations de producteurs à stabiliser les excédents en les congelant ou en les transformant en filets salés, plutôt que de les détruire. Le F.I.O.M. étudie en outre, actuellement la possibilité de livrer, après transformation, certains produits n'ayant pas trouvé acquéreur à la première vente dans le cadre de l'aide alimentaire aux pays démunis, comme cela se pratique pour d'autres produits agricoles.

Le F.I.O.M. a, par ailleurs, intensifié ses actions de publicité collective en faveur de la consommation de poisson, notamment des messages radio-phoniques répétés au moment des forts apports.

Afin d'améliorer la connaissance des marchés des produits de la mer, le F.I.O.M. a fait réaliser des études portant sur les sujets suivants : marché des produits nouveaux, connaissance des apports, rendement des diverses méthodes de transformation du poisson, redéploiement des navires de pêche fraîche, possibilité de captures dans les mers australes. La connaissance de la consommation française a été améliorée grâce au financement par le F.I.O.M. d'études, concernant la consommation des ménagères et celle des collectivités. Des études ont été réalisées en liaison avec le C.F.C.E. sur certains marchés extérieurs (Allemagne, Espagne) et se poursuivront en 1980 sur d'autres pays (Grande Bretagne, Italie, Japon, Nigéria, pays de la Méditerranée orientale).

Afin de favoriser le développement de la flotte française frappée par les restrictions d'accès à la ressource dans les eaux des pays tiers, le F.I.O.M. a consacré une partie importante de ses crédits (10 millions de francs) pour financer des campagnes de prospection dans des zones maritimes inexploitées placées sous juridiction française (Kerguelen-Guyane) ou sous juridiction de pays avec lesquels il est possible de négocier des accords de pêche (Mauritanie). Une action de grande envergure, programmée sur 3 ans, sera poursuivie pour la mise en valeur des eaux des îles Kerguelen, qui doivent pouvoir offrir à notre flotte de chalutiers-congélateurs des zones d'activités économiquement rentables.

Un tel effort doit être poursuivi, notamment en matière de commercialisation qui souffre de graves distorsions. Son organisation est actuellement la suivante :

La procédure la plus courante de vente des produits de la pêche fraîche à leur débarquement est la vente aux enchères dans les halles à marée ou criées. Certaines espèces saisonnières destinées à l'industrie de la transformation (sardines, anchois, maquereaux, thons...) font cependant l'objet d'accords de vente à prix ferme, assortis d'engagements d'absorption de certains tonnages, qui sont établis par les organisations de producteurs. Ce système de contrats, qui rencontre la faveur des Pouvoirs Publics car ils garantissent une meilleure régularité de l'approvisionnement des usines de transformation et régularisent les prix en évitant les fluctuations de cours tend à se développer.

Les principaux acheteurs en halle à marée sont les mareyeurs-expéditeurs dont la fonction est d'allotir et de conditionner le poisson (triage, filetage, glaçage, emballage) puis d'en assurer l'expédition vers les consommateurs, soit directement aux poissonniers-détaillants ou au collectivités, soit par l'intermédiaire des grossistes installés sur les marchés d'intérêt national ou dans les grandes agglomérations. L'accès des halles à marée est également ouvert, sous certaines conditions de tonnage minimum d'achat afin de respecter le caractère de marché de gros de ces halles, à d'autres acheteurs. L'organisme gestionnaire de la halle à marée assure la facturation des transactions et le recouvrement des créances.

Il y a lieu de signaler la part importante que Boulogne-sur-Mer et le M.I.N. de Rungis, véritables plaques tournantes du négoce du poisson de production nationale et d'importance occupent sur le marché français.

Dans les petits ports où il n'existe pas de halles à marée, le pêcheur vend sa production de gré à gré soit à un mareyeur, soit à des poissonniers-détaillants, soit à des restaurateurs, soit directement aux consommateurs.

Le thon congelé et les produits congelés de la grande pêche sont vendus à des prix négociés entre armateurs et transformateurs qui font l'objet d'une révision périodique en fonction du marché. La quasi-totalité des armateurs de thoniers-congélateurs sont regroupés en une société de vente du thon congelé (SOVETCO) qui commercialise leur production auprès de conserveries françaises et à l'exportation.

Le prix du poisson commercialisé à l'état frais croit d'une manière importante entre le débarquement et la mise à l'étal du détaillant.

Cette augmentation résulte de l'application dans les circuits de commercialisation par chaque intermédiaire de marges anormales excédant la couverture des frais généraux, à l'amortissement du matériel et des installations, le versement de salaires et la rémunération de services rendus.

S'il est difficile de « suivre le poisson », sous toutes ses formes, toutes ses espèces et ses tailles, du producteur au consommateur final, on peut cependant indiquer de façon générale qu'entre la criée et le commerce de détail, le prix du poisson est multiplié par un coefficient compris entre 3 et 4,5. Entre la criée et le commerce de gros, le coefficient est compris entre 1,4 et 2,2. Entre le commerce de gros et celui de détail, il se situe entre 1,5 et 2,1.

Le premier maillon de la chaîne de distribution est donc le mareyeur-expéditeur. Il achète à la criée 80 % du poisson destiné à la vente en frais. Les transactions en criée se font en ferme et le cours est défini par des enchères montantes ou descendantes après mise à prix par le crieur. Le mareyeur procède au triage, à l'allotissement et à l'expédition de la plus large gamme possible d'espèces.

L'achat du poisson représente 75 à 80 % des charges d'exploitation de cette activité. Le coût du mareyage proprement dit varie suivant le mode de commercialisation adopté – importance des frais de transport pour les ventes à la commission ou du travail d'assortiment et d'emballage pour les ventes directes aux détaillants et aux collectivités.

On peut estimer que pour couvrir leurs charges d'exploitation sans réaliser de bénéfice, les mareyeurs doivent vendre le poisson acheté entre 1,2 et 1,4 fois le prix d'achat. Le taux de marque qui est la marge brute ramenée au prix de vente se situe entre 20 et 25 %. Quant à la marge nette, elle est d'environ 3 %.

Les mareyeurs confient leurs expéditions soit à la SNCF, soit à des entreprises de transport routier. En fait, 60% des poissons sont transportés par la route.

Le coût du transport représente environ 10% des coûts totaux de distribution. Les tarifs longue distance varient entre 0,40 F/Kg et 2,00 F/Kg, les tarifs de livraison entre 0,20 F/Kg et 1,30 F/Kg.

Le commerce de gros fait l'objet de l'activité d'intervenants multiples : commissionnaires, négociants, grossistes, mandataires.

Les uns achètent en ferme, d'autres achètent à la commission et tous revendent ferme. Les grossistes exercent leurs activités notamment sur les marchés d'intérêt national, environ 60.000 tonnes de poissons frais transitent chaque année au M.I.N. de Paris Rungis, dont le 1/3 provient de l'importation.

Mareyeurs ou grossistes importent pour faire face à la demande d'une clientèle que la réduction de la production nationale empêche de satisfaire aussi bien en quantité qu'en variété d'espèces. Peu d'informations sont disponibles sur les coûts et les marges du commerce de gros. En outre, la fonction du grossiste est très variable – sur un marché d'importance, le grossiste cherche l'assortiment nécessaire à sa clientèle met en concurrence des produits d'origines diverses, fractionne des envois importants – mais d'autres ont une activité beaucoup plus proche de la vente au détail et se contentant de regrouper les envois, prélèvent une marge plus faible.

Les charges d'exploitation du commerce de détail sont constituées pour 70% par les achats de poisson. Hors achat, les frais de personnel représentent les charges les plus lourdes encore qu'elles aient crû notablement moins vite que les autres charges.

Le taux de marque est difficile à établir avec précision. Pour les détaillants, il ne saurait être inférieur à 30%. Il se situerait en moyenne autour de 36%. La marge nette, pour les commerces imposés au bénéfice réel est de 6,92%.

Les relevés de prix qui sont faits au niveau de la halle à marée du marché d'intérêt national et du détaillant font apparaître des variations importantes.

- au niveau de la criée, les variations de prix sont à la fois fortes et soudaines, d'un jour sur l'autre sous la même halle, ou d'un port à l'autre le même jour,

- les prix de gros (chiffres INSEE) évoluent en général dans le même sens que les prix en criée. Les différences de prix entre les stades de débarquement et le stade de gros recouvrent à la fois la marge du mareyeur et celle du grossiste,

- les prix de détail semblent évoluer de manière plus autonome par rapport aux prix de gros.

L'explication des écarts entre les séries de prix doit être recherchée dans les conditions du marché et les réactions des négociants.

Le marché du poisson est toujours soit en situation d'excédent soit en situation de pénurie. La réaction des prix face aux fluctuations des quantités débarquées est un premier facteur d'explication. Une autre contrainte sur les prix provient des possibilités de substitution, aussi bien à l'intérieur de l'ensemble des produits de la mer que dans l'ensemble des produits alimentaires. Pèsent enfin sur le niveau des prix les importations. Face à ces contraintes de marché, les négociants n'ont pas de politique de marge fixe. la somme qu'ils prélèvent est variable dans le temps et aussi suivant les espèces ou les circuits de distribution.

On constate que dans l'ensemble une telle organisation laisse aux agents qui sont en fin de la chaîne de distribution une somme, à l'unité de poisson traité, plus importante qu'aux agents qui sont au début.

Une réorganisation est donc nécessaire. Le F.I.O.M. a commencé de s'y employer par des actions tendant à créer une plus grande transparence des marchés (actions publicitaires, informatisation des criées, information des poissonniers détaillants sur les apports dans les ports). **Mais encore faut-il qu'il en ait les moyens.**

C. L'AQUACULTURE

Le retard de notre pays dans ce domaine est important, la production du secteur aquacole n'excédant pas quelques centaines de tonnes par an.

Le budget de 1981 semble enfin marquer, un certain effort en ce sens, la subvention à l'I.S.T.P.M. passant de 35,1 millions de francs en 1980 à 47,03 millions de francs en 1981. Mais les besoins, amplifiés par le retard pris lors des exercices précédents, demeurent importants.

946 000 francs en 1979 et 1 220 450 francs au cours du 1^{er} semestre 1980 ont été accordés pour la création de 11 entreprises et l'extension de 5 autres.

En 1981, il est prévu d'aider à la création de 30 entreprises essentiellement orientées vers le grossissement du loup de mer et des salmonidés.

Le secteur de l'ostréiculture a souffert en 1980 de la baisse des cours de l'huître. Un vigoureux effort de soutien de ce secteur devra être entrepris en 1981 et l'on peut se demander si les 3 millions de francs qu'il est prévu d'affecter à cette fin en 1981 seront à la hauteur des besoins. La nécessité de modernisation de nombre de parcs à huîtres, le repeuplement en espèces affectées par les deversements d'hydrocarbures (huître plate en baie de Morlaix notamment) justifie des moyens financiers suffisants.

L'activité de l'I.S.T.P.M. en matières de cultures marines a essentiellement porté en 1980 sur l'aménagement des ressources conchylicoles, l'exploitation et la culture des algues indigènes, l'acclimatation d'espèces non indigènes, la valorisation des milieux littoraux et lagunaires (repeuplement en crustacés, salmoniculture à Saint-Pierre et Miquelon).

En 1981, il est prévu de poursuivre ces actions, notamment sur les palourdes ainsi que l'expérimentation de l'élevage de la tortue de mer à Saint-Pierre et Miquelon.

Par ailleurs, il se pose le problème de la compatibilité entre la pêche et l'aquaculture. Cette dernière occupant un espace plus restreint et ne dépendant pas comme la pêche en ce qui concerne l'accès au marché, des variations de la production peut dans certaines situations concourir à la dégradation du pouvoir d'achat des marins pêcheurs.

Il y a là un risque à prendre en considération.



De l'ensemble de l'examen des problèmes qui affectent le secteur des pêches maritimes et cultures marines, il ressort que **notre pays n'exploite pas autant qu'il le pourrait son potentiel maritime**. L'insuffisance de l'aide apportée à la flotte de pêche, malgré l'augmentation des crédits que l'on peut enfin déceler dans le projet de budget pour 1981, la faiblesse des moyens accordés à la valorisation et à la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture ne permettent pas d'espérer une amélioration à bref délai de la condition des personnels qui vivent de la production de ce secteur.

Le Gouvernement doit faire preuve d'une volonté réelle et concrétisée dans les faits, notamment au niveau des orientations budgétaires, de développer ce secteur. A cet égard, les pseudo-contraintes qui résulteraient de notre insertion dans la Communauté Européenne ne sauraient être des arguments. Une volonté politique, lorsque'elle est affirmée, triomphe de ces obstacles.

CHAPITRE VI

FLOTTE DE COMMERCE

A. BILAN DE L'ARMEMENT NAVAL FRANCAIS

La croissance de la flotte est une donnée majeure de notre stratégie de développement économique. En effet, elle doit jouer son rôle dans le 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^{er} janvier 1977 au 1^{er} juillet 1980.

	Au 1-1-1977		Au 1-1-1978		Au 1-1-1979		Au 1-1-1980		Au 1-7-1980	
	Nbre	TJB								
Navires à passagers	27	224 292	27	206 919	28	208 528	28	154 563	28	158 580
Cargos	257	3 146 791	351	3 371 890	323	3 360 383	284	3 122 869	290	3 155 669
Pétroliers	120	7 771 744	124	8 281 065	114	8 056 977	112	8 303 295	109	8 075 109
Totaux	504	11 142 827	502	11 589 874	465	11 625 888	424	11 580 687	427	11 389 358

Ce tableau appelle les remarques suivantes :

Si le nombre total des bâtiments a diminué de 77 unités depuis 1977, en revanche le tonnage est resté pratiquement de même ordre, cela est dû notamment à l'augmentation du tonnage moyen des cargos. Celui-ci qui était de 8 814 TJB en 1977 est actuellement de l'ordre de 8 840 TJB.

On constate donc la modernisation et l'augmentation de la capacité de transport des cargos.

Mais l'augmentation de la capacité de transport par cargo, ne saurait masquer le fait que l'ensemble de la capacité de transport de notre flotte a moins vite augmenté que celle de l'ensemble de la flotte mondiale.

Alors que la capacité de la flotte mondiale a progressé de 4,8 % en

passant de 393.810 milliers de TJB au 1^{er} juillet 1977 à 413.021 milliers de TJB au 1^{er} juillet 1979, la flotte française a régressé pour la même période de 2,77 % en passant de 11 790 milliers de TJB à 11 464 milliers de TJB.

Ainsi notre part dans la flotte mondiale qui était de 3 % en 1978 est descendu à 2,9 % en 1979, et notre flotte demeure la 9^e flotte mondiale.

Notre taux de participation au transport par mer du commerce extérieur de la France s'établit à 60,8 % en tonnage, mais à 34,4 % seulement en valeur (35,4 % pour les importations, 33,3 % pour les exportations).

Cette différence entre le taux en volume et le taux en valeur s'éclaire à la lecture des tableaux suivants :

CATEGORIES DE MARCHANDISES	TAUX APPARENT (1)		TAUX NOMINAL (1)	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur
Hydrocarbures	34,8	39,2	71,7	78,7
Charbon	40,8	41,0	46,7	45,8
Céréales	10,0	13,8	21,4	26,3
Autres pondéreux	12,9	14,0	24,8	25,8
Diverses	23,2 *	30,0	34,9 ±	47,3
Total sec	22,6	28,3	33,3 *	39,6
Total général	29,7	30,9	55,2	49,2
Total vrac sec	22,2	21,9	32,1	31,6

* Exportation de navires exclue.

(1) Le taux apparent est calculé en rapportant au total du commerce extérieur français, le seul trafic effectué par le pavillon français dans les ports français.

Le taux nominal prend également en compte le trafic réalisé par le pavillon français entre pays tiers. Il donne une mesure plus complète de l'activité du pavillon français.

Evolution en volume et en valeur de commerce extérieur français par voie de mer :

Valeur
(en milliers de francs)

Années	Importations		Exportations		TOTAL (import. + export.)	
	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur
1975	161.758.925	89.273.641	27.854.387	68.819.506	189.613.312	158.098.147
1976	188.039.247	120.923.541	30.410.954	89.996.731	218.510.211	210.920.338
1977	183.908.704	135.150.539	34.767.176	107.800.232	218.675.880	243.956.771
1978	167.848.100	137.656.126	39.435.666	116.494.406	227.283.846	254.190.537

On constate ainsi que malgré un redressement à partir de 1977, le coefficient valeur/tonnage reste fixé à 1,118. Nous transportons encore trop de marchandises de faible valeur marchande, ce qui explique par ailleurs outre le déficit du solde des utilisations de service en cette matière, de notre balance des paiements le solde déficitaire des échanges maritimes.

La balance des frêts et passages qui traduisait déjà un déficit de 2,6 milliards de francs en 1976, s'est conclue en 1978 par un déficit de 2,82 milliards de francs.

Enfin, cette crise s'est traduite également par une diminution du nombre des postes de travail sur les navires de commerce français. Celui-ci a en effet régressé de 16,5 % de 1977 à 1979 en passant de 15 221 postes à 12 702 postes.

Le chômage qui sévit dans ce secteur également, comme dans bien d'autres, nécessite un vigoureux effort de développement de la flotte de commerce française, et ce d'autant plus que l'on constate au plan mondial une reprise de la demande de transport. Celle-ci s'est en effet accrue de 5,1 % de 1979 à 1978, alors que l'offre n'a progressé pour la même période que de 1,7 %.

Les débouchés existent donc.

B. LE PLAN DE DEVELOPPEMENT.

Pour faire face à cette crise, les Pouvoirs Publics ont élaboré en 1974, un plan de relance et de modernisation de la flotte française. L'objectif poursuivi était notamment que le chiffre d'affaires total des armements français, sur tous les trafics auxquels ils participent, représente en valeur au moins 50 % du frêt associé au commerce extérieur français et que cet équilibre soit atteint, autant que possible, par chacune des grandes catégories de trafic : pétrole, vrac sec, marchandises diverses

1° Le dispositif.

L'aide des Pouvoirs Publics a pris essentiellement deux formes. Il s'agit tout d'abord de primes d'équipement, versées aux armateurs qui commandent des navires neufs, à l'exception des navires à passagers et des gros transporteurs d'hydrocarbures, et dont le montant dépend de la catégorie des navires et de leur intérêt économique étant précisé qu'il ne peut cependant excéder 15 % du prix initial du navire. Il s'agit ensuite de bonifications d'intérêts accordées pour faciliter le financement de navires neufs construits en France, ou d'occasion s'ils sont affectés au cabotage.

En outre, les propriétaires de navires transporteurs de vrac sec admis au plan de développement de la flotte de commerce ont reçu des compléments de prime d'équipement, destinés à porter à 11,5% leur taux de prime.

Des bonifications d'intérêts complémentaires ont été attribuées aux entreprises d'armement au titre des frais financiers afférents aux exercices 1979 et 1980, par abaissement du taux résiduel à 6%.

2° Réalisation et engagements financiers du plan.

L'état de réalisation du plan de développement au 31 décembre 1980 est donné par le tableau ci-dessous. Les chiffres qui y figurent dans les colonnes « valeur » reprennent les prix contractuels initiaux des navires, donc les valeurs primables.

**Plan de développement de la flotte de commerce
prévisions, réalisations et répartitions des commandes
entre France et étranger**

Décembre 1979

(valeur en milliers de F)

CATEGORIE DE NAVIRES	PREVISIONS			REALISATIONS			COMMANDES EN FRANCE (Navires neufs)			COMMANDES EN FRANCE (Navires neufs)		
	nb	TJB	VALEUR	nb	TJB	VALEUR	nb	TJB	VALEUR	nb	TJB	VALEUR
CARGOS DE LIGNES	71	970.000	5.484.000	74	850.694	6.725.520	48	496.325	4.716.673	26	354.369	2.008.247
Navires neufs				10	40.709	245.740	(64,8%)	(58,3%)		(35,2%)	(41,6%)	
occasion												
TOTAL	71	970.000	5.484.000	84	891.403	6.971.260						
				118%	92%	127%						
TRANSPORTEURS DE VRAC	53	2.050.000	5.836.000	18	452.090	1.343.823	1	4.080	44.031	17	448.090	1.299.722
Navires neufs				3	6.413	26.502	(10%)	(1%)		(90%)	(99%)	
occasion												
TOTAL	53	2.050.000	5.836.000	21	458.503	1.370.323						
				39,6%	22,3%	23,4%						
NAVIRES A PASSAGERS				2	12.430	289.000	2	12.430	289.000			
							100%	(100%)	(100%)			
GPL / GNL	12	625.000	1.600.000	3	123.218	843.900	2	110.000	714.900	1	13.218	129.000
				25%	19,7%	18,3%	(66,6%)	(89,2%)	(85%)	(33,4%)	(10,8%)	(15%)
PETROLIERS	30	4.200.000	7.000.000	13	2.093.806	5.804.170	6	1.386.636	2.737.170	7	707.170	1.077.000
				43,3%	49,8%		(46%)	(66,2%)	(72%)	(44%)	(33,8%)	(28%)
TOTAL	166	7.845.000	23.020.000	123	3.579.360	13.278.655	59	2.009.471	8.501.774	51	1.523.370	4.443.897
				74%	45,6%	57,6%	(68%)	(56%)	(64%)	(52%)	(44%)	(36%)

Il ressort de ce tableau qu'au 31 décembre 1979, les réalisations sont proches des objectifs pour la catégorie des cargos de ligne neufs, en tonnage (87,5 % de réalisation) et les ont déjà dépassés tant en nombre de navires (74 contre 71) qu'en valeur (6 725 520 contre 5 484 000 000 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, comme des porte-conteneurs et des rouliers.

Les objectifs sont atteints à 50 % en ce qui concerne le secteur pétrolier en raison principalement du plafonnement de nos importations de pétrole brut.

Les résultats obtenus dans le secteur du vrac sec sont très en deçà des objectifs (23 % des objectifs en tonnage). Cela s'explique par la crise extrêmement sévère qu'a connu ce secteur à cause des difficultés économiques traversées par les principaux pays développés. En effet, du fait de la crise, les taux de fret du marché furent particulièrement déprimés.

A la fin de 1979, les primes d'équipement engagées représentaient la quasi-totalité de l'enveloppe de 1,2 milliard en raison du nombre important de commandes passées en 1973, 1974 au moment où les prix des navires étaient élevés.

Le montant des bonifications versées à la fin 1979 s'élève à 1,6 milliard de francs.

Appréciation.

On doit certes se féliciter de la bonne exécution du plan en ce qui concerne les cargos de ligne.

En revanche, la réalisation à 50 % seulement des objectifs, du plan en ce qui concerne les pétroliers et surtout à 23 % seulement en ce qui concerne les transporteurs de vrac sec ne laisse pas d'être inquiétant.

En effet, c'est précisément dans le secteur du vrac sec que notre commerce extérieur maritime enregistre le déficit le plus important.

En outre, on doit dénoncer le fait que le plan de développement ait lui-même prévu qu'un peu plus de la moitié des commandes seraient passées à l'étranger et donc de privilégier pour la moitié des commandes, les chantiers navals étrangers au détriment des navires français.

**

Il a été prévu de parachever ce plan au cours des années suivantes par

la voie d'une aide temporaire à l'investissement qui bénéficiera aux armateurs qui commandent des navires en 1980, 1981 et 1982.

L'aide est accordée sous forme de subventions d'équipement sur la base d'un taux appliqué au prix contractuel initial du navire, plafonné à 15 % pour un navire neuf et 10 % pour un navire d'occasion, sans pouvoir excéder la somme de 25 MF.

L'aide n'est accordée qu'aux entreprises qui, au préalable, s'engagent à augmenter leurs fonds propres d'un montant égal à celui de l'aide à l'Etat.

Les apports en fonds propres peuvent prendre une ou plusieurs des formes suivantes :

- augmentation du capital social,
- émission d'obligations convertibles en actions,
- prêts participatifs accordés par une personne morale autre que l'Etat,
- avances d'associés en compte bloqué rémunérées à 8 %.

L'octroi de l'aide est subordonné à un agrément du Ministre des Transports qui précise les conditions de réalisation des apports en fonds propres.

L'aide ne peut être accordée pour l'achat d'un navire d'occasion que si cette acquisition est faite par une entreprise de cabotage et que le navire, mis en service depuis moins de dix ans, possède une capacité de transport qui n'excède pas certaines limites.

Enfin, si le navire est vendu ou perdu avant 8 ans à compter de sa date de livraison dans le cas d'un navire neuf et avant 6 ans à compter de son acquisition dans le cas d'un navire d'occasion, l'aide perçue par l'entreprise est reversée au Trésor, sous déduction d'un abattement calculé au prorata temporis.

Il reste à espérer que la prolongation de l'aide permettra de rattraper le retard pris en matière de transport de vrac sec.

D'une manière générale d'ailleurs, votre Rapporteur, sans bien évidemment contester la nécessité d'une aide, s'interroge à nouveau comme il l'avait déjà fait dans son précédent rapport, sur les modalités de celle-ci.

Il apparait en effet que l'effet incitatif des aides n'a pas été aussi grand qu'on le pensait puisque la majorité des commandes ont été passées avant la mise en oeuvre du plan, et qu'elles ont néanmoins bénéficié des subventions.

Ainsi, un meilleur contrôle de l'emploi des fonds publics devraient être institué. Le fait que 36 % des commandes nouvelles conclues de 1975 à 1978 aient été passées à l'étranger est là pour s'en convaincre.

C. LE GROUPE MARITIME D'ECONOMIE MIXTE

L'an dernier, votre Rapporteur avait exprimé ses doutes quant au bien-fondé du contrat d'entreprise conclu avec la Compagnie générale maritime. Il craignait en effet que sous couvert de « restructuration », l'on en vienne en fait à un démantèlement du groupe national, à l'abandon de certaines lignes et portant à une réduction des effectifs employés.

Les craintes s'avèrent hélas fondées.

Mais il convient de rappeler auparavant brièvement les grandes lignes de ce contrat d'entreprise.

C'est en février 1977 qu'a été constitué le groupe maritime d'économie mixte. Une société holding, la *compagnie générale maritime et financière (C.G.M.F.)* dont l'Etat possède 99,9 % du capital assure par l'intermédiaire de trois filiales spécialisées les diverses missions qui étaient confiées antérieurement à différentes compagnies d'économie mixte.

- la *compagnie générale maritime (C.G.M.)*,
- la *société nationale maritime Corse-Méditerranée (S.N.C.M.)*,
- la *société financière et maritime de participations (S.F.M.P.)*.

Cette dernière société a reçu l'ensemble des participations, placements et investissements non directement liés à l'activité maritime des autres filiales du groupe, et en assure la gestion.

Devant la dégradation de la situation financière du groupe (perte nette de 468 millions) un contrat d'entreprise a été conclu entre le holding et l'Etat.

Conclu pour 1979 et 1980, ce contrat donnait pour objectif à l'armement national d'améliorer la gestion dans tous les domaines et d'augmenter la productivité, tandis que l'Etat devait lui apporter une aide financière importante notamment sous forme de dotations en capital.

1° Les engagements de la Compagnie.

a) L'amélioration du compte d'exploitation.

La C.G.M.F. s'est engagée à améliorer de 110 millions de francs en 1979 et de 180 millions de francs en 1980 son résultat d'exploitation par rapport au résultat constaté en 1978 (soit un déficit de 387 millions de francs).

b) *La réduction de la flotte.*

La flotte du groupe C.G.M.F. doit passer de 66 navires au 1^{er} janvier 1979 à 48 navires à la fin de 1980. Mais la possibilité reste ouverte de maintenir la flotte à 54 navires à cette date en conservant, s'ils se révèlent « rentables », certains navires.

c) *La politique salariale et l'évolution des effectifs.*

Bien que la politique salariale ne soit pas affichée explicitement dans le contrat, la compagnie s'est engagée à y apporter des limites très strictes, afin de réduire progressivement le « surcoût » d'équipage de la C.G.M.

Le contrat prévoit également que la Compagnie devra améliorer sa productivité en adaptant ses effectifs au niveau de son activité selon des normes comparables à celles de ses principaux concurrents.

d) *Les économies de gestion.*

Des objectifs chiffrés ont été assignés à la Compagnie : réduction des frais généraux de 10 % par rapport à 1977 ; stabilité en francs constants de certains postes de charges ; diminution de 12 % en 1979 et de 33 % à la fin de 1980 par rapport à 1977 des dépenses d'armement en francs courants.

e) *Mesures de redressement des lignes déficitaires.*

Le contrat prévoit que pour ses lignes existantes la C.G.M.F. devra prendre les mesures permettant de redresser l'exploitation, ou mettre fin à leur exploitation si la marge se révèle sur ces lignes structurellement déficitaire.

2° Engagements de l'Etat.

L'aide qu'apporte l'Etat au groupe, en contrepartie de la réalisation par la C.G.M.F. des objectifs du contrat est constituée :

- *de subventions de « normalisation des charges ».*

Ces subventions, estimées à 53 millions de francs en 1979 et 59 millions de francs pour 1980, ont pour objet de compenser les charges spécifiques du régime de retraite C.G.M.

- *d'aides à la reconversion des personnels.*

L'Etat s'est engagé à contribuer à la charge financière des départs anticipés des personnels navigants et sédentaires ; le coût estimé étant pour l'Etat de 18 millions de francs en 1979 et 25 millions de francs en 1980.

- de dotations en capital, d'un montant de 230 millions de francs en 1979 et 200 millions de francs en 1980.

3° Le bilan d'exécution du premier exercice couvert par le contrat d'entreprise (année 1979).

a) La réduction de la flotte a été conforme à la prévision.

Au cours de l'exercice 1979, la flotte a été ramenée de 66 à 60 navires, le tonnage disponible diminuant ainsi de 2,4 %.

b) Les dépenses de gestion ont été comprimées conformément aux dispositions du contrat.

Il s'agit notamment des dépenses de nature immobilière (abandon d'un étage de l'immeuble de la Défense) et des dépenses courantes de gestion (téléphone, télex...).

c) Les résultats d'exploitation de certaines lignes ont été légèrement améliorés.

C'est ainsi que le déficit du secteur « Sud Asie » a été ramené de 45 à 40 millions de francs en 1979 tandis que le déficit du secteur Pacifique était ramené de 33 à 18,9 millions de francs par suite d'une diminution du nombre des navires mis en ligne. Il en est de même pour la ligne Madagascar Océan Indien (déficit de 10,6 millions de francs en 1979 contre 14 millions de francs en 1978).

d) Ces différents efforts n'ont toutefois pas permis d'atteindre les objectifs d'amélioration du compte d'exploitation.

L'écart s'élève à 154 millions de francs par rapport à l'objectif. Ce résultat est essentiellement dû au maintien de la basse conjoncture du secteur maritime et de la hausse du coût des soutes qui ont augmenté de 62 % en 1979.

Les perspectives pour 1980 ne sont pas très favorables et il est probable que les objectifs financiers d'exploitation fixés par le contrat d'entreprise ne pourront pas être atteints.

*

**

Ainsi donc dans son ensemble, mis à part une faible amélioration des résultats d'exploitation sur quelques lignes, ce bilan s'avère négatif. La puissance publique aura ainsi dépensé 485 millions de francs pour réduire le nombre des lignes exploitées, diminuer celui des navires, et augmenter le chômage dans ce secteur du fait de la réduction des effectifs, et tout cela pour qu'encore une fois les résultats du groupe se traduisent par une perte sans qu'on puisse escompter une amélioration à bref délai !

Face à un tel constat, votre Rapporteur ne peut que réaffirmer avec force que la solution des problèmes de l'armement national ne saurait passer par une politique malthusienne et d'abandon, mais qu'elle nécessite au contraire une politique d'investissement, notamment de modernisation, et de présence sur l'ensemble des lignes maritimes.

On est d'autant plus fortifié dans cette opinion que l'on constate que dans le secteur privé, les entreprises de transport maritime recherchent actuellement une diversification de leurs fonds de commerce en utilisant le cas échéant d'autres pavillons. Des opérations conjointes avec des pays en développement, en particulier les pays francophones, conduisent déjà à employer des officiers français sur des navires étrangers armés par des marins étrangers.

Or, le Gouvernement par sa passivité, encourage l'utilisation de pavillons de complaisance. La réponse faite par le Ministère des Transports à une question relative à ce problème est à cet égard éclairante. Il écrit en effet : « Il n'existe aucune réglementation qui prohibe l'usage par l'armement français de tel ou tel pavillon. Mais les armateurs français connaissent parfaitement les positions du gouvernement sur les pavillons de complaisance et ne manquent pas d'en tenir compte ».

On peut avoir quelques doutes quant à l'étendue de la « prise en compte » par les armateurs des « positions » du Gouvernement.

Il faudrait d'ailleurs qu'elles soient exprimées de manière plus nette et se traduisent de façon concrète !

CHAPITRE VII

L'EQUIPEMENT NAVAL

Cette action voit les dotations en capital qui lui sont affectées régresser de 13,8 % en crédits de paiement et de 8 % en autorisations de programme. Celles-ci passent en effet de 1 706 millions en 1980 à 1 568,4 millions pour 1981.

On ne peut que s'étonner d'une telle réduction compte-tenu de la situation actuelle de l'armement et des chantiers navals français.

I. - LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE.

1° Parmi la construction mondiale.

Comme la plupart des autres pays, la construction navale française a été fortement touchée en 1976 et 1977 par la crise de la demande de transport maritime.

Mais ainsi qu'on la vu dans le chapitre précédent consacré à la flotte de commerce, on a constaté récemment en revanche un accroissement de cette demande, encore timide, mais néanmoins réel.

Les travaux menés par les experts internationaux (en particulier ceux de l'O.C.D.E.) laissent penser que la production pourrait recommencer à croître à partir de 1982, même si elle n'atteint pas les niveaux de production - records par ailleurs - atteints en 1975 et qu'elle risque d'être retardée de quelques mois par rapport à ce qu'il prévoyait ces experts par la récession que traversent l'ensemble des pays industrialisés.

Les tableaux suivants donnent la répartition géographique et par types de navires des commandes nouvelles effectuées depuis 1978.

Répartition géographique

CONSTRUCTEURS	1 9 7 8		1 9 7 9		1er trimestre 1980	
	TJBC(1)	%	1.000 TJBC	%	1.000 TJBC	%
C.E.E.	2.013	18,6	2.555	18,0	640	15,6
Autres pays de l'Union	1.367	12,7	2.150	15,3	609	16,9
Japon	4.334	40,1	5.904	41,6	2.059	50,2
Autres pays	3.052	28,6	3.569	25,1	791	19,3
TOTAL	10.796	100,0	14.208	100,0	4.099	100,0

Répartition par types de navires

TYPES DE NAVIRES	1 9 7 8		1 9 7 9		1er trimestre 1980	
	TJBC(1)	%	1.000 TJBC	%	1.000 TJBC	%
Pétroliers	978	9,0	2.432	17,1	468	11,4
Tr. de produits pétroliers	207	1,9	934	6,6	642	15,7
Tr. de vrac et navires combinés	535	5,0	2.744	19,3	1.007	24,6
Cargos	2.141	19,8	1.945	13,7	462	11,3
Cargos spécialisés	3.892	36,1	2.314	16,3	480	11,7
Tr. de gaz et de produits chimiques	131	1,2	891	6,3	439	10,7
Transbordeurs et navires à passagers	715	6,6	1.375	9,6	153	3,7
Autres navires	2.197	20,4	1.573	11,1	448	10,9
TOTAL	10.796	100,0	14.208	100,0	4.099	100,0

(1) T.J.B.C. : Tonneaux de jauge brute compensée.

On constate ainsi :

- une augmentation de la part des commandes prises par le Japon ;
- une diminution de celle des pays du « Reste du Monde » et de la C.E.E.

Par types de navires, on note surtout pour les commandes du 1^{er} trimestre 1980 :

- une forte augmentation des commandes de transporteurs de produits pétroliers (avec 52 % du tonnage compensé conclu au Japon pendant le 1^{er} trimestre 1980 contre 38 % en 1979) ;

- une augmentation des commandes de transporteurs de produits chimiques (20 % au Japon pour le 1^{er} trimestre 1980 et 12 % en 1979) ;

- le maintien de la demande des transporteurs de vrac sur la base du

niveau de la fin de l'année 1979 (75 % au Japon pendant le 1^{er} trimestre 1980 et 52 % en 1979).

Le carnet de commandes mondial qui était de 23 419 000 TJBC à la fin de l'année 1978 est passé à 23 569 000 TJBC à la fin de 1979 et à 24 695 000 TJBC au 31 mars 1980. Le redressement du carnet des chantiers japonais s'est poursuivi et a été particulièrement sensible pendant le 1^{er} trimestre 1980 (+ 14%) après avoir enregistré une augmentation de 6,9% pendant l'année 1979.

Ainsi donc, la reprise de la demande est indéniable, et notre pays doit être en mesure d'y répondre, plutôt de laisser le Japon accroître ses parts de marché.

2° La situation au plan français.

a) L'offre et la demande de tonnage neuf s'établissent comme suit depuis 1978.

(en milliers de T.J.B.C.)

Années	Navires achevés	Commandes nouvelles
1978	430	169
1979	397	353
Janvier-Juillet 1980	216	223

On constate ainsi une amélioration des commandes prises à partir de 1979 (et plus précisément à partir du 3^e trimestre 1978).

L'écart constaté entre l'offre et la demande de tonnage neuf s'est ainsi très nettement réduit depuis 1979. Pendant les sept premiers mois de l'année 1980, le volume des commandes s'est même situé au niveau de celui des livraisons.

Ces chiffres confirment ainsi le bien fondé de l'analyse de votre Rapporteur qui attirait dans son précédent rapport l'attention sur la nécessité de donner aux chantiers navals français les moyens de faire face à la reprise de la demande lorsqu'elle se produirait.

b) L'état actuel de la production des chantiers navals français.

Son évolution est donnée par le tableau suivant :

Types de navires	1975		1976		1977		1978		1979		Janv.-Juil. 1980	
	Nbre	TJBC	Nbre	TJBC								
Pétroliers	6	210 000	8	325 900	2	100 500			1	62 000		
Transporteurs de produits chimiques			6	80 800			2	30 400	1	15 200	1	11 000
Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié	1	25 600			4	107 400	3	66 700	5	132 300	1	27 000
Transporteurs de gaz naturel liquéfié	6	242 900	3	146 700	4	198 200			1	51 000	1	50 000
Cargos	2	23 400										
Navires rouliers	8	92 550	5	67 200	7	42 900	9	88 000	3	39 250	4	62 000
Navires porte-conteneurs	1	23 600	3	70 800	7	162 100	10	227 700	2	57 800	1	25 000
Transbordeurs et navires à passagers	3	50 400	1	23 300	1	11 100			1	17 000	1	21 000
Navires divers	24	38 420	14	14 390	23	13 440	12	17 600	17	21 490	9	13 650
Totaux	51	706 870	40	729 090	48	635 640	36	430 400	31	396 040	18	209 650

Il ressort de ce tableau que si la production française a régulièrement baissé tant en nombre d'unités qu'en tonnage depuis 1975, le premier semestre de l'année 1980 a été caractérisé par une nette reprise.

Dès lors la poursuite de l'aide des pouvoirs publics s'avère une nécessité.

II. - L'AIDE A LA CONSTRUCTION NAVALE.

1° La politique de restructuration.

Un processus de regroupement a été accompli depuis 1950, 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).

2° L'aide financière.

Elle prend essentiellement trois formes :

- une aide à la commande afin de permettre aux chantiers français de rapprocher leurs prix du prix moyen international,
- une garantie contre le risque économique permettant de faire des propositions à prix ferme pour les navires destinés à l'exportation,
- une accélération sur le plan national des commandes des organismes publics.

Les modalités des aides de l'Etat varient selon qu'il s'agit de grands et moyens chantiers ou au contraire de petits chantiers.

A. GRANDS CHANTIERS ET MOYENS CHANTIERS (Ateliers et Chantiers du Havre et de la Rochelle Pallice).

a) L'aide de base à la construction navale a été rétablie en juillet 1977 ; depuis cette date, cette aide est restée comprise, entre 15 % et 25 % selon les catégories de navires.

Toutefois, dans des cas exceptionnels où la concurrence était particulièrement vive et lorsqu'un problème de charge immédiat se posait une aide complémentaire a pu être accordée (cf. commande polonaise par exemple).

Le volume des commandes susceptibles de bénéficier de l'aide a été limité à 350 000 TJBC.

b) Les conditions de garantie de prix qui s'appliquent aux navires destinés au Pavillon français comme aux autres pavillons sont identiques à celles du régime général de l'assurance contre le risque économique géré par la COFACE en ce qui concerne les seuils de franchise, la durée maximum de la garantie de prix est de 3 ans.

B. PETITS CHANTIERS.

a) Le taux moyen de l'aide de base est en 1980 de 10% pour un volume annuel de commandes de 28 000 TJBC.

Cependant, compte tenu des incertitudes pesant sur l'état du marché il a été maintenu comme en 1978 la possibilité de recours dans des cas exceptionnels à un taux supérieur dans la limite d'un maximum de 20 % lorsque la vigueur de la concurrence internationale le justifie et pour éviter de graves problèmes d'emploi

b) Les conditions de garantie de prix sont comparables à celles des grands chantiers mais compte tenu de la durée de construction plus faible que pour les grands navires ne peuvent s'appliquer sur une durée supérieure à 28 mois.

III. - MODALITES D'AIDE PREVUES POUR 1981.

Pour les commandes susceptibles d'être enregistrées en 1981, les modalités resteront vraisemblablement comparables à celles de 1980 ; elles seront ajustées en fonction des possibilités de commandes des armements français et étrangers et du handicap au niveau des investissements entre les chantiers étrangers et les chantiers français. Aucune modification n'est toutefois prévue pour l'instant. Le montant total des aides en autorisations de programme et en crédits de paiement accordées en 1979 et au cours du 1^{er} semestre de 1980 s'établit comme suit :

AUTORISATIONS DE PROGRAMME		
ANNEES	DOTATIONS	CREDITS CONSOMMES
1 9 7 9	1 725,3	1 374,753
1980	1 706,00	459,005

DOTATIONS	CREDITS DE PAIEMENT		CREDITS CONSOMMES
	REPORTS	CREDITS DISPONIBLES	
1 351,500	260,335	1 611,835	1 552 677
1 064 210	49,158	1 108,368	659,856

Cette aide doit être poursuivie et amplifiée. La capacité de nos entreprises à faire face à la reprise constatée de la demande, le maintien de l'emploi sont à ce prix.

En effet, les grands et moyens chantiers ont connu en 1979 une nouvelle diminution de leur production par rapport à 1978, et l'amélioration constatée au cours du 1^{er} semestre 1980 est encore fragile.

Parallèlement leurs effectifs ont diminué en passant de 23 500 à fin 1978 à 21 300 en mars 1980. Au surplus il convient de signaler que cette réduction d'effectifs a été délibérément voulue par les pouvoirs publics puisqu'elle fait partie du plan de redressement élaboré par lui.

On doit dénoncer un tel malthusianisme au moment où les carnets de commandes étaient fin juillet 1980 en augmentation par rapport à celui de fin 1979, sans compter les emplois qui devraient être préservés par la politique de diversification entreprise.

On ne saurait admettre que l'aide dispensée sur les fonds publics aboutisse, ici encore sous prétexte de « restructuration » à aggraver la situation de l'emploi dans ce secteur.

Pour les petits chantiers, le volume annuel de production ou de commandes est de 55 000 TJBC volume assez stable d'une année sur l'autre : navires de pêche (40 %), navires caboteurs pétroliers, dragues, remorqueurs (20 %) et navires militaires (40 %).

IV. - LA REPARATION NAVALE.

L'année 1979 et le premier semestre 1980 ont connu une amélioration modérée de la situation dans le secteur de la réparation navale. Contrairement à l'exercice précédent, la plupart des entreprises ont enregistré en 1979 des résultats proches de l'équilibre ou légèrement bénéficiaires. Toutefois, après trois années de crise, elles se trouvent affaiblies en fonds propres.

Par ailleurs, si les effectifs ont quelque peu remonté en 1979 par rapport à 1978, ils demeurent notablement inférieurs à ce qu'ils étaient il y a quatre ans.

1° Les conditions du marché en 1979 et au 1^{er} semestre 1980.

Simultanément à la reprise des taux de frêt, le milieu de l'année 1979 a vu s'amorcer au niveau international une certaine réanimation de la demande de réparation. Toutefois, une partie de cette reprise doit être attribuée aux travaux de remise en service d'un important tonnage de navires désarmés et au report de travaux d'entretien pour les armateurs au cours de la période précédente.

D'une manière générale, la quantité des travaux effectués reste en moyenne sensiblement inférieure à ce qui était pratiqué en 1974-75, et les niveaux de prix demeurent bas, en particulier pour les affaires importantes qui suscitent toujours une concurrence internationale sévère : les adjudicataires des pays à main-d'œuvre sous-payée, tel le Japon se sont multipliées depuis 1975 et améliorent régulièrement la qualité de leurs services. Pour leur part les principaux pays européens ont mis en place des mécanismes d'aide à la réparation navale. Dans ces conditions, le marché international reste caractérisé par l'existence de prix aberrants sur de nombreuses affaires.

Statistiques réparation navale

	Effectif réparation navale des entreprises			Chiffre d'affaires réparation navale et part de ce C.A. réalisé sur navires étrangers						Résultats des entreprises	
	Fin 1975	Fin 1978	Fin 1979	1975		1978		1979		1978	1979
Béliard Crighton (Dunkerque)	526	500	475	49 MF	38 %	65 MF	55 %	81 MF	41 %	- 0,4 MF	+ 0,3 MF
Flandres Industries (Dunkerque)	255	155	160	25 MF	19 %	11 MF	31 %	23 MF	42 %	- 0,7 MF	- 0,3 MF
Caillard (Le Havre)	750	400	330	50 MF	53 %	45 MF	9 %	52 MF	52 %	- 9,7 MF (1)	+ 0,3 MF (1)
Coger (Le Havre)	730	845	495	41 MF	1 %	35 MF	5 %	57 MF	19 %	- 2,8 MF	- 1,5 MF
Société Nouvelle des Ateliers et Chantiers du Havre	365	255	220	34 MF	26 %	36 MF	71 %	37 MF	20 %	+ 0,3 MF (1)	
Ateliers Français de l'Ouest Etablissements : Brest et Sair-Nazaire	1 535			168 MF	47 %						
Chantiers de Normandie (Le Havre)	465	1 840	1 855	59 MF	51 %	231 MF	41 %	292 MF	50 %	- 3,4 MF	- 1 MF
Ziegler (Dunkerque)	170			16 MF	60 %						
Compagnie Marseillaise de Réparation	490	570	570	89 MF	30 %	84 MF	31 %	120 MF	46 %	- 0,8 MF	+ 0,6 MF
Ateliers Paoli (Marseille)	170	135	160	18 MF	13 %	16 MF	11 %	47 MF	5 %	- 1,4 MF	+ 1,6 MF
E.S.I.M. (Marseille)	70	40	220	7 MF (2)	60 %	8 MF (2) NL		24 MF (2)	80 %	- 0,7 MF (2)	+ 0,7 MF (2)
TERRIN	2 010	-	-	426 MF	70 %	-	-	-	-	-	-
TOTAL	7 530	4 440	4 485	987 MF	51 %	531 MF	40 %	733 MF	45 %		
2 170											

(1) Résultats analytiques du département réparation de l'entreprise.
 (2) Les exercices de l'E.S.I.M. s'achèvent fin septembre de chaque année.

2° L'activité des principaux centres de réparation.

Marseille.

Après une période d'inactivité de vingt mois, la partie réparation navale de l'ex-groupe Terrin a redémarqué dans le courant du mois d'avril 1980. La nouvelle société, Ateliers et Chantiers de Marseille Provence, doit embaucher 500 personnes au cours des douze premiers mois d'exploitation. Son activité sera centrée sur la réparation navale, mais elle sera également en mesure de développer des activités de mécanique et de chaudronnerie terrestres destinées à étaler les irrégularités de plan de charge.

Par ailleurs, les problèmes de conditions de travail et de rémunération dans les entreprises de réparation marseillaises, qui avaient été soulignés à l'automne 1978 par la dénonciation du statut en vigueur à la suite des luttes des travailleurs concernés, n'ont pu être résolus en début d'année avec la signature de deux accords d'entreprise identiques à la Compagnie Marseillaise de Réparation et aux Etablissement Paoli comme en témoignent les événements récemment survenus dans ce groupe.

La levée des diverses hypothèques qui pesaient sur la réparation navale marseillaise devrait ainsi avoir des effets favorables sur le plan de l'activité et de l'emploi, et les navires retrouvent maintenant le chemin des formes de radoub marseillaises.

Brest et Saint-Nazaire.

Au sein du groupe Ateliers Français de l'Ouest, les établissements de Brest et Saint-Nazaire sont spécialisés dans la réparation des gros navires. La mise en service effective en février 1980, de la grande forme de radoub de Brest doit avoir des effets favorables sur l'activité dans les deux sites : l'orientation de Brest vers la réparation des très grosses unités pourra entraîner le report sur Saint-Nazaire de certaines réparations de navires de taille moyenne.

Au plan social, des accords d'entreprise identiques ont été signés dans les deux établissements, avec en particulier le renoncement par l'entreprise aux créances nées des avances faites au personnel pendant les nombreuses périodes de chômage partiel des années les plus difficiles de la crise de la réparation navale.

Au niveau de l'emploi, les AFO ont engagé au début de l'année 1980 un programme triennal de 250 créations d'emplois à brest, dont un tiers a d'ores et déjà été réalisé.

Le Havre.

La livraison par les chantiers de l'Atlantique du nouveau dock flottant accessible aux navires de 170 000 TPL est prévue pour le milieu de l'année 1981. La mise en place de cet engin accroîtra la souplesse et la capacité des infrastructures de réparation actuellement peu adaptées aux dimensions moyennes des navires qui fréquentent le port.

Le redressement du trafic commercial du Havre a permis aux réparateurs de connaître des niveaux d'activités suffisants en 1979, malgré la dispersion des entreprises et des ateliers.

Dunkerque.

Les problèmes financiers de la société d'économie mixte SUCOTER, responsable de la gestion des engins de radoub, et dans laquelle sont engagés les réparateurs dunkerquois, ont été résolus.

Au plan social des accords d'entreprise identiques ont été signés chez les trois réparateurs.

Au total, la bonne adaptation des moyens publics de réparation et le dynamisme commercial des entreprises ont permis en 1979 et pendant la première moitié de l'année 1980 un niveau d'activité relativement satisfaisant.

3° Bilan des restructurations du secteur.

Les évolutions intervenues depuis deux ans devraient conduire, à la fin de l'année 1980 à une profession fortement restructurée (passage de 8 entreprises ou groupes principaux à 4 groupe : AFO, Baillard-Béliard, ACH, CMR).

La profession bénéficiera d'infrastructures publiques adaptées (nouvelles formes de Brest, Dunkerque, et en 1981 le Havre) et d'équipements industriels récents (en particulier ateliers hérités de la SPAT, et investissements en cours à Brest). Dans ces conditions, une montée en puissance satisfaisante de la nouvelle société A.C.M.P à Marseille, et une bonne promotion de la nouvelle forme de Brest, devraient permettre à la profession de retrouver à l'exportation ses performances de 1975 (plus de la moitié du chiffre d'affaire sur navires étrangers).

4° Les perspectives.

Les perspectives immédiates sont assombries par la récession économique que connaissent actuellement les pays industrialisés.

Les taux de fret des transports de marchandises diverses et les taux de fret pétroliers demeurent déprimés ; de ce fait les armateurs sont tout particulièrement exigeants en matière de prix de la réparation navale.

Il est ainsi probable qu'en matière de réparation navale les prix demeureront déprimés et que la concurrence restera très vive au cours des prochains mois.