

N° 50

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

## 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 1980, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,  
Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 29

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE

*Rapporteur spécial* : M. Anicet LE PORS.

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 40), 1297 (tome XX) et in-8° 227.

Sénat : 49 (1979-1980).

---

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

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>Examen en commission</b> .....	3
<b>Introduction</b> .....	4
<b>Chapitre premier. — L'Administration générale</b> .....	5
<b>Chapitre II. — Les polices et la signalisation maritimes</b> .....	6
<b>Chapitre III. — La protection et l'aménagement du littoral</b> .....	9
<b>Conclusion des chapitres II et III : Moyens mis en œuvre pour la protection de l'environnement marin</b> .....	11
<b>Chapitre IV. — Les gens de mer</b> .....	14
<b>Chapitre V. — Les pêches maritimes et les cultures marines</b> .....	20
<b>Chapitre VI. — La flotte de commerce</b> .....	31
<b>Chapitre VII. — L'équipement naval</b> .....	41
<b>Conclusion</b> .....	47

## EXAMEN EN COMMISSION

La Commission des Finances a procédé le mardi 9 octobre 1979 à l'examen des crédits de la Marine marchande, sur le rapport de M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.

Celui-ci a signalé que si le budget pour 1980 est en progression de 14 % en valeur par rapport à celui de 1979, il ne permettra pas que soit rattrapé le retard pris au cours des exercices 1978 et 1979.

Il a ensuite procédé à l'analyse des crédits à partir des actions qui sont retenues par le Ministère dans la présentation fonctionnelle du budget. Notamment M. Le Pors a signalé l'insuffisance de la subvention de l'Etat à l'ENIM dont la part en valeur relative dans les recettes de l'établissement décroît. Il a également déploré que les crédits pour les pêches et surtout les cultures marines ne soient pas à la hauteur des besoins et regretté une nouvelle fois la faiblesse de la subvention à la Société nationale de sauvetage en mer.

En matière de protection de l'environnement marin, il a fait valoir qu'encore une fois les conclusions de la Commission d'enquête sénatoriale sur le naufrage de l'« Amoco Cadiz » ne seront pas suivies d'effet.

En conclusion, il a proposé à la Commission des Finances de rejeter les crédits de la Marine marchande.

La Commission a cependant décidé d'adopter ces crédits.

Toutefois, elle a fait siennes différentes observations faites par les commissaires en demandant qu'elles figurent au rapport.

Ainsi, la commission a marqué son accord avec les observations du rapporteur spécial sur l'insuffisance de la protection contre la pollution marine par les hydrocarbures.

Elle a indiqué sa préoccupation à l'égard des pavillons de complaisance dont le nombre ne cesse d'augmenter.

En matière de pêches, elle a relevé la situation très fragile de la France et déploré qu'elle n'ait pas une véritable politique de l'aquaculture, alors que notre pays possède le troisième domaine maritime du monde.

En ce qui concerne la flotte de commerce, elle a signalé la persistance d'un déficit de notre balance des transports maritimes et souhaité une révision de l'aide aux gros transporteurs.

## INTRODUCTION

Pour la première fois, le fascicule budgétaire pour 1980 tient compte de la réorganisation opérée au sein du Ministère des transports par le décret du 8 août 1978.

C'est ainsi que certains crédits d'administration générale de la Marine marchande (essentiellement l'informatique et la recherche scientifique et technique) sont inscrits dans la section commune du Ministère.

A l'inverse, figurent au titre de la section Marine marchande les crédits afférents aux ports maritimes.

De même, les crédits relatifs à la signalisation maritime y compris le service des phares et balises, ne sont plus compris avec ceux des ports maritimes.

Il s'ensuit que la comparaison des crédits d'une année sur l'autre n'est pas chose aisée et nécessite donc de raisonner à structure comparable.

Aussi bien le présent rapport n'examine-t-il que :

— les crédits de la section commune qui sont relatifs à la Marine marchande (71,9 millions),

— les crédits figurant dans la section Marine marchande, diminués des crédits relatifs aux ports maritimes (3.535,7 millions).

Dès lors, et à structure comparable, les dépenses prévues au titre du budget de la Marine marchande s'élèvent à 3.607,6 millions pour 1980 contre 3.180,8 millions pour l'exercice précédent, soit une croissance de l'ordre de 14,1 %.

Le total des crédits affectés aux dépenses ordinaires passera de 1.711,6 millions en 1979 à 2.025,3 millions, soit une progression de 18,3 %.

Les autorisations de programme s'élèveront à 2.013,1 millions en 1980 contre 1.636,7 millions en 1979, soit une augmentation de 23 %, les crédits de paiement augmentant de 9,1 %.

Deux domaines bénéficient de 93 % des autorisations de programme :

— **l'équipement naval** (1.706 millions),

— **les polices et la signalisation maritimes** (172 millions).

Quant aux dépenses ordinaires, 76,7 % d'entre elles sont constituées par la subvention à *l'Etablissement national des invalides de la Marine* d'un montant de 1.552,5 millions.

## CHAPITRE PREMIER

### L'ADMINISTRATION GENERALE

L'Administration générale disposera au total de 154 millions contre 138,8 millions, soit une augmentation de 11,3 %.

*Au titre des dépenses ordinaires* : 138,4 millions (+ 13,7 %). Les mesures nouvelles (12 millions) sont destinées pour 70 % à couvrir les besoins résultant d'une modification de l'activité des services, notamment création nette de 48 emplois, dont 15 pour les CROSS et 20 pour les centres de sécurité de la navigation (1).

Le solde des mesures nouvelles est constitué par une provision pour hausse de rémunérations.

*Au titre des dépenses en capital*, on doit noter une régression de 6 % des crédits de paiement (15,6 millions) qui affecte essentiellement la recherche scientifique et technique.

Enfin, en ce qui concerne les autorisations de programme en progression de 14,1 % (21,8 millions), l'essentiel est constitué par la subvention d'équipement à l'Institut scientifique des pêches et cultures marines qui n'augmente que de 8,8 % par rapport à l'exercice précédent.

---

(1) Ces créations d'emploi sont examinées dans le chapitre « Police et signalisation maritimes ».

## CHAPITRE II

### LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES

On a regroupé sous cette action, outre les polices maritimes, la signalisation maritime dont les crédits figurent, pour la première fois cette année, au titre du budget de la Marine marchande au sens strict et non plus à celui des ports.

Un tel regroupement s'avère, au demeurant, logique puisque ces actions concourent toutes deux à la sécurité et à la surveillance de la navigation maritime.

#### A. — Les polices maritimes.

1° *Les dépenses ordinaires* se monteront à 45,1 millions en 1980 contre 37,5 millions en 1979, soit une progression de 20,3 %.

Les mesures nouvelles (+ 7,12 millions) sont, pour l'essentiel, consécutives à une modification de l'activité ou de l'organisation des services.

Avant d'examiner les crédits afférents à cette action, il n'est pas inutile d'en rappeler les conditions d'exercice et de retracer les activités au cours de l'année 1978 :

a) L'un des moyens réside dans l'activité des CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage).

Au nombre de trois (un par façade maritime), complétés par des sous-CROSS permanents (Gris-Nez - Iroise et Soulac) et saisonnier (Cap d'Agde), ces centres ont pour mission d'assurer la coordination des moyens de différentes administrations, armées et services publics en matière de surveillance, de recherche et de sauvetage maritimes.

Par ailleurs, leurs missions se sont étendues aux trois domaines d'activités suivants :

- surveillance de la circulation,
- surveillance de la pollution marine,
- surveillance de la police des pêches maritimes.

Cela a nécessité la création dans le cadre des moyens mis à la disposition des CROSS, à partir de 1974, des « centres de surveillance et d'information de la navigation maritime ».

Trois centres devraient être en fonctions à la fin de l'année 1980 : le centre de Gris-Nez (Pas-de-Calais) a été créé dès 1974, ceux de Jobourg (Manche) et Ouessant (Finistère) ont été entrepris en 1979 et leur achèvement est prévu pour 1980.

Le seul bilan d'activité ne peut évidemment concerner que le centre de Gris-Nez pour l'année 1978. Il se présente ainsi :

*Service d'information :*

- nombre de bulletins émis : 22.052,
- communications avec les navires : 4.822.

*Service de surveillance :*

- infractions détectées : 6.663,
- navires contrevenants identifiés : 2.170,
- navires contrevenants suivis par le radar de Gris-Nez : 1.976.

Les personnels des CROSS, sous-CROSS et centres de surveillance de la circulation maritime possèdent pour la grande majorité le statut militaire.

Les *mesures nouvelles* inscrites au titre du budget de 1980 se montent à 2,578 millions et permettront la création nette de 38 emplois de personnels détachés de la Marine nationale et destinés à armer les CROSS et les centres de contrôles de la circulation maritime. Si l'on y ajoute les 35 emplois inscrits au titre de l'action « Administration générale », c'est au total 73 emplois nouveaux qui seront créés dans ces centres.

Il y a lieu également d'ajouter, au titre de cette action de surveillance, la création de 23 emplois d'agents embarqués pour l'armement des unités de surveillance des pêches maritimes (+ 1,977 million).

Dès lors, c'est donc 96 emplois nouveaux qui seront créés pour l'exercice des missions de surveillance.

En définitive, au titre des dépenses ordinaires les mesures nouvelles se montent à 7,12 millions, y compris un crédit de 857.500 F pour la mise en service de vedettes de surveillance des pêches maritimes, portant ainsi les crédits de fonctionnement affectés aux actions de surveillance de 47,9 millions en 1979 à 57,6 millions pour 1980 (soit + 15,8 %).

En revanche, au titre des dotations en capital, on ne peut que constater la **faible augmentation** des autorisations de programme (10 %) affectées à ces actions (102,2 millions pour 1980 contre 92,7 millions en 1979).

b) *La Société nationale de sauvetage en mer* voit la subvention d'équipement qui lui est allouée passer de 5,3 millions en 1979 à 5,8 millions pour 1980. Cette faible progression (+ 9 %) ne permet pas de rattraper le retard résultant notamment de la stagnation de la dotation de l'exercice précédent.

Ce retard est particulièrement regrettable car la société exerce une activité d'assistance et de sauvetage qui progresse chaque année sans que sa flotte et le renouvellement des matériels lui permettent d'y faire face.

Dans son précédent rapport, votre rapporteur avait déjà dénoncé l'insuffisance de l'effort consenti à l'égard d'activités exercées par un personnel bénévole. Il ne peut cette année encore, une nouvelle fois, que réaffirmer cette constatation.

#### B. — La signalisation maritime.

Pour la première fois donc, les crédits afférents à cette action figurent au budget de la Marine marchande. On ne peut que noter la **stagnation** des dotations :

— les dépenses ordinaires passent de 21,3 millions en 1979 à 21,7 millions en 1980, la différence de 0,3 million ayant seulement pour objet de permettre le règlement de la TVA sur les produits pétroliers à laquelle sont assujettis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1979 les bateaux du Service des phares et balises,

— les autorisations de programme sont fixées pour 1980 au même niveau qu'en 1979 soit 64 millions,

— les crédits de paiement des dépenses en capital passent de 56 millions à 57,5 millions.

Dès lors, l'activité du Service technique des phares et balises se bornera, pour 1980, au maintien du capital investi et notamment aux opérations de grosses réparations de la flotille de baliseurs et vedettes.



### CHAPITRE III

## LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL

Ce domaine ne se voit pas affecté de dotations de fonctionnement, 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 augmentation de 25,4 % pour les crédits de paiement (46,3 millions pour 1980 contre 36,9 millions en 1979) et de 16,8 % en ce qui concerne les autorisations de programme.

Cette progression est, en fait, essentiellement celle de la lutte contre l'érosion marine et les effets des tempêtes et, d'une manière générale, de la protection contre les eaux de la mer.

Les autorisations de programme et les crédits de paiements affectés à ces actions progressent en effet par rapport à l'exercice précédent respectivement de 57 % (21,2 millions en 1980 contre 13,5 millions en 1979) et de 55 % (15,8 millions en 1980 contre 10,25 millions en 1979).

En revanche, si les crédits affectés au groupe de programme « lutte contre les pollutions accidentelles des mers et du littoral par les hydrocarbures » représentent 60 % des autorisations de programme et 65 % des crédits de paiement du domaine, ils ne sont en progression par rapport à l'exercice précédent que de 0,3 % pour les autorisations de programme et de 14 % pour les crédits de paiement.

Votre rapporteur ne peut certes que se féliciter de la progression des crédits destinés à lutter contre l'érosion marine et les dégâts des eaux de la mer, progression rendue nécessaire à la suite des deux derniers hivers particulièrement rigoureux.

En revanche, il ne peut que déplorer la faible augmentation des moyens destinés à l'aménagement du sentier piétonnier, dit « sentier du douanier » le long du rivage marin, qui ne permettra pas de lutter de façon efficace contre la privatisation excessive du littoral.

Enfin, et surtout, il se doit de dénoncer à nouveau la faiblesse des moyens destinés à lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures.

Les dotations affectées à cette action ne sont pas à la hauteur des moyens demandés par la Commission d'enquête sur la catastrophe de l'« Amoco Cadiz ». Il est particulièrement révélateur par exemple,

que le stock de barrages flottants disponibles à la fin de l'année 1980, soit 30 kilomètres, ne sera supérieur que de 9 kilomètres par rapport à celui existant à la date de ladite catastrophe !

Les autres mesures prévues pour 1980 consisteront :

— en la création de deux centres de stockage de matériels de nettoyage du littoral à Brest et à Marseille. Ils stockeront les matériels acquis lors du plan « Polmar-Amoco Cadiz » ainsi que les matériels à acquérir,

— en l'organisation de stages de formation destinés aux personnels des départements littoraux pouvant être amenés à intervenir dans des opérations de nettoyage du littoral,

— en l'achèvement du navire de surveillance de la Marine marchande actuellement en cours de construction à Lorient et livrable en 1980. Il sera, par ailleurs, doté de moyens d'épandage de produits dispersants.

La catastrophe de l'« Amoco Cadiz » avait mis en lumière l'insuffisance des moyens en matière de remorquage.

Aussi, le Comité interministériel de la mer a-t-il décidé d'assurer une permanence de trois remorqueurs sur les façades maritimes. Dès lors, outre celui qui opérait déjà dans la zone d'Ouessant, il est prévu d'armer sous pavillon français, deux remorqueurs loués à l'étranger, faute de disposer en France de remorqueurs d'une puissance suffisante.

En revanche, l'armement des cinq avisos demandés par la Commission d'enquête n'a toujours pas été effectué.

## CONCLUSION DES CHAPITRES II ET III

### Moyens mis en œuvre pour la protection de l'environnement marin.

Comme l'année dernière, il a paru utile de recenser les crédits qui participent, d'une manière ou d'une autre, à la protection de l'environnement marin et qui figurent au budget de différents départements ministériels. Ils sont donnés dans le tableau ci-après :

DÉPARTEMENTS MINISTÉRIELS	CHAPITRE	DOTATION	PROPOSITION
		1979	POUR 1980
		F	F
Premier ministre. — Services généraux :			
Titre III. — Mission interministérielle de la mer.....	31-33-34	2.500.000	3.000.000
Intérieur :			
Dépenses de matériel (fonctionnement).....	34-90	200.000	200.000
Frais de déplacements.....	34-32	1.215.000	1.215.000
Dépenses de matériel (acquisition).....	34-92	3.585.000	3.585.000
Industrie :			
CNEXO .....	66-02	2.500.000	2.500.000
Marine marchande :			
1. Signalisation maritime :			
Fonctionnement .....	35-32 37-32	11.500.000	12.000.000
Investissement .....	53-32 Art. 70 et 80	56.000.000	57.500.000
2. Police maritime (CROSS et centres de surveillance) :			
Fonctionnement .....	31-91 33-90 33-91 34-30	16.864.990	23.359.517
Investissement .....	53-32	39.000.000	83.000.000
3. Lutte contre la pollution acciden- telle de la mer (achat de produits de barrages, études et essais sur matériels et produits de lutte)...	53-30	26.740.000	30.500.000
4. Relèvement des épaves.....	53-32-50	530.000	530.000
Défense :			
Location d'un remorqueur en 1979 (et de trois en 1980) (1).....	34-13	20.000.000	60.000.000
Environnement et cadre de vie :			
Fonds d'intervention.....	57-02	(2) Mémoire.	(2) Mémoire.
<b>Totaux.....</b>		<b>180.734.990</b>	<b>277.339.517</b>

(1) Par ailleurs, le Ministère de la Défense créera, en 1980, 20 postes de guetteurs sémaphoriques (+ 1.463.000 F).

(2) Alimenté en cours d'année selon les besoins : prévu 10 millions (comme en 1979).

Une nouvelle fois les dotations budgétaires ne permettront pas que soient assurés les objectifs qui avaient été fixés par la Commission d'enquête sénatoriale sur l'« Amoco Cadiz ».

On rappelle que celle-ci avait conclu à la nécessité d'un programme d'équipement de 5 milliards étalé sur trois ans, soit 1,667 milliard par an.

La dotation pour 1979 de l'ensemble des départements ministériels intéressés représentait 11,3 % de ce total annuel, la dotation pour 1980 en représentera 16,6 %. Le retard pris n'est ainsi pas comblé.

Et pourtant nos moyens demeurent insuffisants pour faire face de manière efficace à une nouvelle catastrophe.

Ainsi, pour la seule surveillance maritime, le nombre de bâtiments des Affaires maritimes affectés à cette tâche n'a pas progressé de 1978 à 1979 et reste fixé à 48. Aucune modification n'a été apportée au cours de ces deux années dans la composition de cette flottille qui comprend :

- neuf vedettes régionales (26 à 48 mètres),
- quatre vedettes de surveillance rapprochée (12 à 15 mètres),
- onze vedettes de surveillance littorale (5,50 à 7 mètres),
- vingt-quatre engins de quartiers (« Zodiac »).

Pour l'année 1980, il est prévu la mise en service :

- du navire de surveillance de 49 mètres en construction à Lorient,
- de quatre ou cinq vedettes de surveillance rapprochée, selon leur coût unitaire.

On doit constater la faiblesse des moyens dont dispose notre pays pour assurer efficacement les missions de surveillance. Les crédits prévus pour 1980, s'ils dénotent une certaine augmentation, ne sont pas encore à la hauteur de ce qu'ils devraient être, compte tenu de l'importance des côtes françaises et des risques d'accident qui peuvent s'y produire.

Aussi et pour seul exemple, les opérations de reconnaissance et de contrôle effectuées sur les navires étrangers exerçant une activité de pêche dans la zone économique française ont montré que 40 % des navires étaient en infraction.

Les 8.902 infractions à la loi relative à la circulation maritime du 2 janvier 1979 relevées pendant les neuf premiers mois de 1979 ont donné lieu à 95 condamnations à des peines variant de 500 F à 200.000 F d'amende et six mois d'emprisonnement avec sursis.

En ce qui concerne les infractions à la loi sur le rejet d'hydrocarbures, 19 ont été recensées au cours des neuf premiers mois de 1979. Un seul dossier a été transmis aux juridictions françaises, les autres rejets ayant été effectués en haute mer.

Il y a eu incontestablement une diminution des rejets puisque ceux constatés en 1978 et 1977 avaient été au nombre de 49 et 65 respectivement.

Cette diminution est évidemment à mettre au compte, non pas seulement de la répression, mais aussi d'une meilleure information des capitaines de bateaux.

Sur ce point d'ailleurs, on est conduit à se demander si les lois du 2 janvier 1979 tendant à renforcer les peines prévues en matière d'infractions à la navigation maritime et à la pollution par les hydrocarbures sont bien adaptées.

Il semble en effet qu'elles aient trop mis l'accent sur la responsabilité des capitaines et insuffisamment sur celle des armateurs. Or les premiers ne font qu'exécuter les directives des seconds, et pour des raisons de profit maximum étroitement liées à une réduction du temps de transport, se voient obligés, s'ils veulent respecter les normes qui leur ont été imposées — et voire dans certains cas garder leur emploi — de s'affranchir quelque peu des règles de navigation.

Il s'y ajoute également le problème des conditions de travail. Sur certains navires en effet, l'effectif de l'état-major est inférieur à l'effectif prévu par le Code du travail maritime et nécessaire pour assurer convenablement la sécurité du navire.

Comme le rappelait notre collègue Bernard Hugo lors du débat sur les lois du 2 janvier 1979, les capitaines peuvent être fautifs, mais il est nécessaire d'aller jusqu'aux vrais responsables, les compagnies pétrolières.

Il conviendrait donc que la procédure de l'arraisonnement du navire fautif et son blocage pendant un certain temps dans un port français soient des procédures plus fréquemment employées : ce sont en effet les seules qui peuvent constituer une sanction économique réellement dissuasive pour les armateurs.

Au minimum, il faudrait que ce soit ces derniers qui règlent les amendes infligées aux capitaines.

## CHAPITRE IV LES GENS DE MER

L'ensemble des crédits réservés à ce groupe de programmes est d'un montant de 1.619,2 millions, en progrès de 16 % par rapport à 1980.

A. — La majeure partie de cette somme représente la subvention à l'**Etablissement national des invalides de la Marine (ENIM)** qui atteindra 1.552,5 millions, en augmentation de 16,6 %.

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

### ENIM *Evolution des effectifs des cotisants actifs et pensionnés et des prestataires.*

ANNÉES	NOMBRE de marins actifs	NOMBRE de pensionnés	COTISANTS		AYANTS DROIT		ENSEMBLE des prestataires
			Actifs	Pensionnés	Actifs	Pensionnés	
1972 .....	81.500	99.258	81.500	84.273	151.590	52.997	370.060
1973 .....	83.900	83.455	83.900	84.983	156.051	46.721	371.658
1974 .....	83.900	98.659	83.900	84.835	156.100	55.910	380.745
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	104.974	78.878	90.878	146.735	59.331	375.822

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'ENIM.

Le rapport entre cotisants (actifs et pensionnés) et l'ensemble des prestataires s'est quelque peu amélioré. De 1 cotisant pour 2,23 prestataires en 1972, puis 2,25 prestataires en 1974, il est pour 1978 de 1 cotisant pour 1,10 prestataire.

*Dépenses.*

(En millions de F.)

NATURE	1975		1976		1977		1978	
	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage
Pensions de vieillesse.....	1.016,4	62	1.164,9	61,5	1.370,6	62,1	1.589,7	62,7
Pensions d'invalidité.....	117,1	7,2	140,9	7,3	161,4	7,3	186,3	7,3
Prestations maladie-maternité.....	439,6	26,7	507,3	28,5	573,5	26,1	646	25,1
Action sanitaire et sociale.....	4,1	0,2	5,2	0,3	6,8	0,3	8,3	0,3
Frais de personnel.....	24,8	1,5	30,9	1,6	33,6	1,7	40,2	1,5
Frais de matériel.....	9,7	0,6	10,9	0,6	17,1	0,8	13,4	0,5
Fonds spécial.....	7,2	0,4	7,6	0,4	7,9	0,3	8,6	0,3
Fonds national de solidarité.....	15,4	0,9	12,6	0,6	14	0,6	18,3	0,7
Dépenses diverses.....	8,5	0,5	15,2	0,9	16,4	0,8	22,1	0,8
Totaux.....	1.642,8	100	1.915,5	100	2.206,3	100	2.533,5	100

*Recettes.*

(En millions de F.)

NATURE	1975		1976		1977		1978	
	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage	Montant	Pourcentage
Contributions « Armateurs ».....	418,3	24,4	504,3	26,1	602,5	27,3	650,9	25,8
Cotisations « Marins ».....	215,9	12,6	269,6	14	330,5	15	369,3	14,6
Cotisations des pensionnés.....	26,5	1,5	30,7	1,6	34,9	1,6	40,4	1,6
Participation de la CNAM.....	66,9	4	127,4	8,7	134,5	6,1	142,8	5,6
Compensation démographique.....	42,5	2,5	4,7	0,1	20,8	0,9	34,2	1,3
Fonds national de solidarité.....	16,3	1	12,1	0,6	14	0,6	18,5	0,7
Recettes diverses.....	7,2	0,4	11,5	0,6	11,2	0,5	17,1	0,6
Subvention de l'Etat.....	917,3	53,6	971	50,3	1.057,9	50	1.243,7	49,4
Totaux.....	1.710,9	100	1.930,3	100	2.206,3	100	2.517,1	100

L'examen des budgets de l'établissement pour les exercices 1975, 1976, 1977 et 1978 (cf. tableau ci-dessus) montre au titre des dépenses le poids particulièrement important des pensions de vieillesse (plus de 62 %) dans le total des charges. Toutefois, le poids relatif de chacune des prestations demeure pratiquement constant.

La subvention de l'Etat représente 49,4 % des recettes contre 53,6 % trois ans auparavant. A contrario, la part des cotisations des actifs, marins et armateurs, s'est accrue. Cela n'a pas empêché l'année 1978 de se solder par un déficit de 16,4 millions. **On ne peut que s'inquiéter de la baisse en valeur relative de la subvention de l'Etat.**

En matière de retraites, l'un des problèmes est que les salaires forfaitaires qui servent de base de calcul des pensions sont toujours inférieurs aux salaires réels, bien qu'ils aient subi depuis 1963, plusieurs majorations.

L'ENIM avait demandé qu'il soit mis fin à cette discordance. Aussi, sur l'initiative du ministre, un groupe de travail préparé par M. Dufour, conseiller d'Etat, mis en place le 16 mai 1978, avait-il reçu pour mission d'examiner la correspondance entre les salaires forfaitaires et les salaires réels dans la Marine marchande et de rechercher des solutions pour établir un lien satisfaisant entre les pensions et les rémunérations.

Ce groupe de travail a remis son rapport au ministre mais **il n'a pas été possible à votre rapporteur d'en connaître les conclusions et encore moins de savoir si les propositions qu'il contient seront suivies d'effet.**

Par ailleurs, le régime spécial de sécurité sociale des marins a fait l'objet de plusieurs modifications :

1° Dans le domaine de l'assurance vieillesse la loi du 17 juillet 1978 a modifié le Code des pensions de retraite des marins en libéralisant les conditions d'octroi des pensions de réversion en cas de divorce ou de séparation de corps. Lorsque cette pension doit être partagée entre la veuve et la femme divorcée, la même loi a adopté le système de la proratisation en fonction de la durée de chaque union ;

2° Dans le domaine de l'assurance accident-maladie-invalidité, le décret n° 79-584 du 10 juillet 1979 modifiant le décret du 17 juin 1938 régissant la matière a apporté de nombreuses modifications dont les principales sont :

— possibilité pour les titulaires de pensions accident d'obtenir la révision de leur taux d'incapacité sans limitation dans le temps,

— extension des possibilités de cumul de « pensions accident » avec la pension de retraite ou de réversion,

— amélioration de la protection maladie des titulaires de pension de retraite concédées sans condition d'âge en raison d'une inaptitude à l'exercice de la profession de marin,

— amélioration de la situation du conjoint d'un marin titulaire d'une pension « invalidité-maladie », par institution d'un complé-



ment de pension, de même nature que celui déjà prévu en faveur du conjoint titulaire d'une pension « accident ».

Enfin, en matière d'emploi, avec la loi du 18 mai 1977 concernant la résiliation du contrat entre l'armateur et le marin et le décret d'application du 17 mars 1978, les personnels navigants des entreprises maritimes bénéficient d'une protection contre le licenciement, identique à celle qu'ont instituée, en faveur des salariés, les lois du 13 juillet 1973 et du 3 janvier 1975.

En effet, de nouveaux articles ont été intégrés au Code du travail maritime :

— qui définissent la notion de licenciement au sens du Code du travail maritime, compte tenu de la spécificité du contrat d'engagement maritime (art. 102-1), et adaptent les procédures prévues par le droit du travail pour les licenciements individuels ou collectifs (art. 102-2 et suivants),

— qui prévoient l'application aux personnels navigants des règles du Code du travail relatives aux licenciements économiques (art. 94).

La loi du 18 mai 1977 avait, de plus, institué des délégués de bord représentant les personnels navigants.

## 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 (AGEAM).

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

Depuis 1976, une priorité avait été donnée à la formation professionnelle afin de faire face aux besoins supplémentaires d'emplois qui résulteraient de l'exécution du plan de croissance de la flotte de commerce. Ce plan prévoyait la création nette de 1.500 à 2.000 emplois entre 1976 et 1980.

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

Une amélioration de la conjoncture générale des transports maritimes pourrait réduire ce taux, mais aucun développement de l'emploi ne paraît envisagé avant 1980-1981. Indépendamment de la conjoncture économique, la situation de l'emploi est affectée par le progrès technique et le développement de l'automatisation à bord des navires. Ce phénomène entraîne la suppression des emplois de faible qualification, modifie dans le personnel embarqué le rapport entre le nombre d'officiers et celui des personnels d'exécution, entre personnel « pont » et personnel « machine ».

Compte tenu de la situation de l'emploi et des perspectives d'embauche, les écoles nationales ont réduit le nombre de places mises en concours pour les sections officiers. Celles-ci, de 480 en 1977, sont passées à 405 en 1978 et 345 en 1979.

a) *L'enseignement maritime* est dispensé dans cinq écoles nationales de la Marine marchande et trois collèges d'enseignement technique maritime qui disposent d'une capacité d'accueil de plus de 2.050 places. Pour l'année 1976-1977, ces écoles ont accueilli 1.792 élèves, 1.761 en 1977-1978 et 1.785 en 1978-1979.

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

b) *L'apprentissage maritime* s'effectue dans un réseau d'établissements scolaires comportant seize écoles d'apprentissage maritime et un collège d'enseignement technique maritime spécialisé pour la préparation au brevet d'études professionnelles maritimes conchylicoles. Il offre une capacité d'accueil de 1.590 places : 1.242 élèves scolarisés pour l'année 1976-1977 ; 1.154 en 1977-1978 et 1.171 pour 1978-1979. De plus, une section conchylicole de douze élèves, préparatoire au BEPM conchylicole, a été mise en place en septembre 1976 au CET de Guérande (Loire-Atlantique).

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

Pour 1980, la subvention de fonctionnement s'élève à 23 millions (+ 8,2 %).

Au total, les crédits destinés à l'enseignement et l'apprentissage maritimes se monteront à 27 millions pour le fonctionnement et à 4,6 millions pour l'équipement en 1980 (soit 3 % de plus par rapport à 1979).

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

Pour remédier à celles-ci, le conseil d'administration avait adopté plusieurs mesures. Elles visaient aussi bien à augmenter les recettes — notamment par une participation plus importante demandée à la profession et aux collectivités locales — qu'à comprimer certains postes de dépenses, en particulier en regroupant des sections à effectif réduit. Il semble qu'elles aient atteint leur but mais que celui-ci soit très fragile comme l'indique le tableau suivant :

*Evolution des charges et recettes de l'AGEAM.*

En milliers de F.

	1974	1975	1976	1977	1978
<b>Dépenses.</b>					
Achats et charges élèves.....	3.774	4.105	4.696	4.779	4.779
Frais de personnel.....	14.050	16.710	19.974	23.316	25.104
Autres frais.....	4.993	3.125	3.230	3.256	3.548
<b>Totaux.....</b>	<b>22.817</b>	<b>23.940</b>	<b>27.900</b>	<b>31.347</b>	<b>33.431</b>
<b>Recettes.</b>					
Subvention de l'Etat.....	12.121	13.665	14.811	18.249	18.618
Subventions des collectivités et des professionnels .....	4.316	5.540	6.576	7.391	8.157
Participation des familles.....	2.320	3.280	3.293	3.449	3.514
Autres ressources.....	1.063	280	1.605	2.301	3.210
<b>Totaux.....</b>	<b>19.822</b>	<b>22.765</b>	<b>26.225</b>	<b>31.390</b>	<b>33.499</b>
<b>En plus ou en moins.....</b>	<b>- 2.995</b>	<b>- 1.175</b>	<b>- 1.675</b>	<b>+ 43</b>	<b>+ 68</b>

Le projet de budget établi par l'AGEAM pour l'année 1979 devait faire apparaître un léger excédent de 534.000 F. Pour 1980, les premières estimations tablent sur un simple équilibre financier.

## CHAPITRE V

### PECHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

#### A. — Les problèmes.

En ce qui concerne les pêches maritimes tout d'abord, on constate que ce secteur traverse depuis 1975 une crise grave.

Elle se traduit notamment :

— par une diminution du nombre de navires et du tonnage de la flotte de pêche française, comme l'atteste le tableau suivant :

*Evolution de la flotte de pêches françaises*  
(navires armés au 31 décembre de chaque année).

GENRE DE PÊCHE PRATIQUÉ	1974		1975		1976		1977		1978	
	NOMBRE	TJB	NOMBRE	TJB	NOMBRE	TJB	NOMBRE	TJB	NOMBRE	TJB
Pêche artisanale .....	12.794	109.171	12.494	107.979	12.309	109.172	12.133	109.370	11.926	109.622
Pêche hauturière .....	409	104.569	397	96.913	342	86.590	293	74.760	230	69.115
Pêche thonière .....	44	22.647	36	26.460	31	22.840	29	22.060	24	19.927
Grande pêche.....	21	34.080	22	36.690	17	29.000	16	27.780	14	23.137
<b>Totaux.....</b>	<b>13.268</b>	<b>270.467</b>	<b>12.949</b>	<b>268.042</b>	<b>12.699</b>	<b>247.602</b>	<b>12.471</b>	<b>233.970</b>	<b>12.193</b>	<b>221.811</b>

— par une diminution du nombre de marins employés. Le total des officiers et des personnels de maintenance et d'exécution qui était de 26.403 en 1974 est passé à 22.288 fin 1978, soit une diminution de près de 16 % en cinq ans,

— par le déficit de notre commerce extérieur en ce qui concerne les produits de la pêche maritime. Celui-ci, de 2.420,78 millions en 1977, est passé à 2.713,10 millions en 1978 ; le taux de couverture en valeur de nos importations par nos exportations sur la moyenne de ces deux années est de 23,2 %.

Ce déséquilibre est dû, outre à l'insuffisance de nos exportations, au fait que nous exportons des produits à valeur unitaire relativement faible (6,07 F par kilogramme en 1977 et 6,76 en 1978) alors que nous importons des produits dont la valeur unitaire est plus élevée (7,17 F par kilogramme en 1977 et 7,88 en 1978).

La valorisation de nos exportations apparaît donc comme une nécessité.

Enfin, les conditions nouvelles du droit de la mer et la compétence exclusive de la Communauté européenne dans le domaine de l'accès à la ressource ont sensiblement modifié le cadre dans lequel s'exerce l'activité des navires de pêche français.

Ainsi, en ce qui concerne la grande pêche, les obstacles aux activités s'accroissent chaque année tant au Canada qu'en Norvège ou aux Féroé où les quotas ont été sensiblement réduits en 1979 par rapport à l'année précédente. Les relations entre la France et le Canada sont marquées en effet depuis plusieurs mois par un durcissement de l'attitude canadienne. Il faut y voir, d'une part, une conséquence de la négociation engagée entre les deux pays sur la délimitation de notre zone économique autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, d'autre part, l'influence des provinces maritimes qui supportent de plus en plus mal la présence des navires français dans les eaux côtières ou intérieures.

Dans le domaine communautaire, aucun accord n'a pu être encore réalisé du fait des exigences irlandaises et britanniques (délimitation de la zone des 200 miles, fixation unilatérale du mailage à 65 millimètres au lieu des 70 millimètres retenus par la Communauté européenne, etc.).

## B. — Les moyens pour faire face à la crise.

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

L'aide apportée par les pouvoirs publics revêt diverses modalités selon qu'il s'agit de la pêche artisanale ou de la pêche industrielle.

#### a) Pêche artisanale.

En février 1978, un nouveau régime d'aides pour l'acquisition de navires neufs par des pêcheurs artisans a été mis en place. Ce dispositif plus complet et plus différencié que celui précédemment en vigueur comprend :

a 1) Une subvention de base égale à 6 % du coût du navire construit en conformité avec un prototype agréé par la Marine marchande.

Cette subvention peut être complétée par :

— une prime de 4 % (dite « prime de gestion groupée ») attribuée en cas d'adhésion du patron propriétaire à un groupement de gestion de bateaux de pêche artisanale agréé par la Direction générale de la Marine marchande,

— une prime de 5 % (dite « prime de jeune patron ») si le navire est acquis par un patron âgé de moins de 35 ans et accédant pour la première fois à la propriété d'un navire de pêche.

a 2) En outre, une subvention spécifique (dite « prime d'incitation à la diversification des activités ») peut être accordée, à concurrence de 5 % du coût de la construction pour les navires qui mesurent

plus de 16 mètres et jaugeant plus de 30 tonneaux, ces caractéristiques étant considérées comme des seuils à partir desquels les navires sont aptes à diversifier leurs activités.

a 3) Enfin, une subvention du même montant peut être attribuée pour les bateaux qui sont :

— construits *en série*,

— ou qui comportent des innovations techniques admises par la Commission consultative du Plan de relance des pêches maritimes.

Le montant total des aides de l'Etat en faveur du renouvellement de la flottille artisanale peut donc s'élever à 25 % du coût de l'investissement envisagé.

Par ailleurs, des mesures régionales, départementales ou locales peuvent s'ajouter à ce dispositif de caractère général, applicable sur l'ensemble des façades maritimes en 1978 et 1979.

#### b) *Pêche industrielle.*

##### b 1) *Aides à l'investissement.*

Pour aider les armements à financer la construction de navires neufs, la Marine marchande est susceptible de leur accorder, après avis des commissions interministérielles compétentes, trois types d'aides complémentaires :

— subventions en capital : leur taux varie entre 10 et 20 % du coût total de l'investissement selon le type de navire qu'il apparaît nécessaire de promouvoir, la région concernée, le métier pratiqué et la rentabilité prévisionnelle de l'opération,

— prêts à bonification spéciale (PBS) : accordés pour toute la durée d'un prêt à long terme couvrant 30 % de l'investissement, les PBS ont pour effet de réduire le taux d'intérêt bancaire de quatre points,

— bonifications « CIBIA » (Commission interministérielle de bonifications d'intérêt à l'armement) : ces bonifications ramènent le taux d'intérêt des emprunts à 7,25 %. Elles sont accordées par périodes de trois ans renouvelables.

##### b 2) *Aide au maintien en flotte.*

Afin de permettre aux armements les plus touchés par la crise de ne pas désarmer ou vendre à l'étranger leurs navires les plus récents (mis en service après le 1<sup>er</sup> janvier 1972), une aide exceptionnelle a été décidée en leur faveur en 1978. Cette aide, d'un montant global de 11.900.000 F, a facilité le maintien en exploitation de 89 unités récentes et permis, dans certains cas, de conforter la situation de trésorerie d'entreprises en difficulté.

##### b 3) *Compensation des limitations de capture instituées dans le cadre des plans de pêche en 1978.*

D'un montant total de 7 millions, cette subvention était destinée exclusivement aux armements les plus touchés par les restrictions de capture à Boulogne-sur-Mer et Lorient ;

2° Ces différents types d'aide ont permis à la pêche industrielle de mettre à profit le redressement relatif des conditions d'exploitation de certains secteurs d'activité pour réaliser des investissements, en nombre d'ailleurs encore trop limité.

Les opérations aidées ont bénéficié d'un montant de subvention de 14,2 millions en 1978. Il s'agit des investissements suivants :

1978 :

- équipement de deux navires de grande pêche pour campagnes crevette et merlu,
- équipement de deux chalutiers pour expérience de chalut pélagique en bœufs,
- construction de deux thoniers transocéaniques (69 m),
- construction d'un thonier transocéanique (54 m),
- construction d'un chalutier (24 m),
- construction d'un chalutier (20,60 m),
- modernisation d'un chalutier classique,
- complément de subvention pour construction d'un thonier (64 m),
- installation de filets de récif en Polynésie française.

Pour 1979, les subventions accordées se sont élevées à un total de 12,3 millions. Elles ont contribué à la réalisation des opérations suivantes :

- transformation d'un chalutier en semi-congélateur,
- construction d'un thonier transocéanique 69 mètres,
- construction d'un thonier transocéanique 54 mètres,
- construction de deux chalutiers de 39 mètres,
- construction d'un chalutier de 50 mètres.

Les résultats du plan de relance apparaissent dans le tableau suivant :

EXERCICE (SUIVANT LA DATE DE LA RÉUNION de la Commission du plan de relance)	NOMBRE D'UNITÉS PRIMÉES	TONNAGE (TJB)	PRIMES D'ÉQUIPEMENT accordées
			Millions de F.
1974 .....	61	2.270	5.760
1975 .....	59	1.870	5.350
1976 .....	44	1.540	7.207
1977 .....	42	1.513	7.640
1978 .....	(1) 154	3.450	22.893
1979 (premier semestre).....	(2) 87	2.144	14.814

(1) Dont 51 unités de faible tonnage dans les départements d'outre-mer (tonnage : 146 TJB ; primes : 1.700 millions).

(2) Dont 20 unités dans les départements d'outre-mer (tonnage : 129 TJB ; primes : 684 millions).

### Appréciation.

Pour 1980, la dotation en autorisations de programme pour l'aide aux investissements passera de 13 millions en 1979 à 41 millions.

Mais certaines modalités de ce plan de relance appellent des critiques. Ainsi, l'aide apportée à la pêche artisanale exige que l'autofinancement des marins qui souhaitent s'équiper soit de l'ordre de 14 % ou 9,5 % pour les jeunes patrons.

*Or un tel pourcentage est encore supérieur à ce que peuvent faire bien des jeunes.*

### 3° La commercialisation et la valorisation des produits de la pêche.

a) Le Fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture (FIOM).

Ce Fonds, créé par décret du 30 décembre 1975, a pour fonctions d'organiser et de régulariser le marché de la production maritime, de développer diverses actions en matière de consommation.

Ainsi, afin d'améliorer la balance commerciale des produits de la mer, le FIOM, après des études faites en collaboration avec le Centre français du commerce extérieur sur les marchés extérieurs les plus intéressants, a aidé les exportateurs à prospecter des marchés nouveaux.

En ce qui concerne l'organisation des marchés, il a mis au point en 1978 des mécanismes d'intervention : primes d'incitation à la conclusion de contrats d'approvisionnement entre producteurs et transformateurs, primes de soutien de prix d'objectifs, etc.

En matière de publicité, il s'est attaché à orienter la consommation sur les produits débarqués en abondance par les pêcheurs grâce à un système de radio-pêche.

Enfin, le Fonds s'est efforcé d'orienter la production pour protéger les ressources et respecter les quotas, mais aussi pour rechercher des espèces nouvelles. Dans ce cadre, trois types d'opérations ont été menées en 1978 : assistance à la pêche germonière, marées de prospection et marées expérimentales, plans de pêche.



L'état des recettes et dépenses du FIOM pour 1978, ainsi que celui pour 1979, est donné dans les tableaux suivants :

*FIOM - Exercice 1978.*

RECETTES			DÉPENSES		
	Prévisions	Réalisations		Prévisions	Réalisations
	F	F		F	F
I. — Taxes parafiscales :			I. — Dotation du fonds de garantie .....	»	»
Pêches maritimes .....	13.500.000	12.969.162	II. — Interventions .....	33.000.000	23.464.229
Conchyliculture .....		1.070.309	III. — Orientation .....	20.000.000	4.858.528
Total (taxes parafiscales) .....		14.039.471	IV. — Etudes, statistiques .....	1.600.000	1.383.031
II. — Subvention de l'Etat .....	20.000.000	16.300.000	V. — Fonctionnement .....	2.700.000	2.410.449
III. — Report de l'exercice 1977 .....	31.400.000	(1) 31.332.563	VI. — Section sociale .....	4.100.000	2.847.882
IV. — Recettes diverses .....	»	309.424	VII. — Provisions pour imprévus .....	3.500.000	»
V. — Profits sur exercices antérieurs .....	»	460.698	Total des dépenses .....	64.900.000	34.964.119
Total des recettes .....	64.900.000	62.442.156	Solde de l'exercice 1978 .....		27.478.037

*FIOM - Projet de budget 1979.*

RECETTES		DÉPENSES	
	F		F
I. — Taxes parafiscales .....	13.500.000	I. — Dotation au fonds de garantie .....	»
II. — Subvention de l'Etat .....	20.000.000	II. — Interventions .....	30.000.000
III. — Report de l'exercice 1978 .....	20.600.000	III. — Orientation .....	12.000.000
		IV. — Etudes et statistiques .....	3.100.000
		V. — Fonctionnement .....	2.900.000
		VI. — Section sociale .....	1.100.000
		VII. — Provisions pour imprévus .....	5.000.000
Total des recettes .....	54.100.000	Total des dépenses .....	54.100.000

Dans le projet de budget pour 1980, les crédits affectés à l'organisation des marchés et à l'industrialisation des produits de la mer sont les suivants :

	CRÉDITS VOTÉS en 1979	DOTATION 1980	DIFFÉRENCE
			%
Chap. 44-36, art. 10. — Soutien des organisations de pêcheurs et coopération maritime..	0,915	0,257	— 71,9
Art. 30. — Industrie et commercialisation des produits de la mer.....	25	36,600	+ 46
Chap. 64-36. — Organisation des marchés. — Industries et commercialisation des produits de la mer (CP).....	3,100	4,200	+ 35,4
Totaux.....	29,015	41,057	+ 41,5

b) L'Institut scientifique des techniques et pêches maritimes (ISTPM).

L'Institut a pour vocation l'étude et la recherche dans les domaines de la gestion des ressources naturelles, la valorisation et l'innovation dans les techniques de pêche, la lutte contre les nuisances.

En 1979, son action a porté sur les thèmes suivants :

1° *Service d'océanographie, des pêches et cultures marines.*

a) *Evaluation et gestion des ressources naturelles.*

La Marine marchande a demandé à l'ISTPM d'assurer une expertise technique au niveau des statistiques, activité qui prépare et permet la recherche.

L'objectif pour 1979 est de couvrir les ports suivants :

— secteur « Nord » : Dunkerque, Boulogne, Port-en-Besain, Cherbourg,

— secteur « central » : Concarneau, Douarnenez, Loctudy, Lorient,

— secteur « Ouest et Sud-Ouest » : les Sables-d'Olonne, La Rochelle, Hendaye.

Pour l'étude des stocks, l'accent est mis sur l'évaluation quantitative directe : étude du recrutement et inventaire des stocks de géniteurs adultes.

En ce qui concerne les espèces pélagiques, les travaux porteront sur le hareng et le maquereau, et pour les poissons de fond, sur les gadidées (morue, merlan, lieu noir, églefin, merlu), la langoustine et la coquille Saint-Jacques.

Pour les ressources nouvelles, deux campagnes notamment doivent permettre de faire l'inventaire des possibilités de pêche :

— campagne réalisée en liaison avec le Québec dans la mer de Baffin et la baie d'Ungava sur la crevette,

— campagne dans le nord-ouest de l'Atlantique (sud de Terre-Neuve) sur le germon et le listao.

b) *Valorisation, amélioration ou innovation des techniques de pêche.*

Les deux directions suivies dans ce domaine en 1979 sont :

— la conception d'engins nouveaux et l'amélioration des engins existants,

— l'évaluation du pouvoir de sélectivité des engins, les sonnes à thon.

c) *Aquaculture marine.*

Pour la production, l'une des grandes directions de recherche de l'ISTPM est la connaissance de la production de l'huître plate et de son adaptation aux possibilités nutritionnelles des différentes régions de production.

En ce qui concerne la valorisation des installations conchyliques actuelles, l'Institut développe son programme de valorisation des claires par une série d'essais de cultures : palourdes, clamps, huîtres de palétuviers, plates...

Dans le domaine de la *préservation et de l'amélioration du cheptel conchylicole*, l'accent est mis, à la demande des professionnels, sur les études relatives à l'évaluation des possibilités de cultures d'espèces nouvelles d'huîtres et à celle de la réintroduction de la portugaise.

Pour les algues, l'ISTPM désire pouvoir préciser les conditions dans lesquelles l'algue rouge « *Soleria Chordalis* » pourrait être cultivée.

Enfin, l'ISTPM poursuit une activité traditionnelle : les travaux sur le repeuplement en homards.

d) *Valorisation des produits de la mer.*

L'opération « merlan bleu » réalisée grâce au FIOM s'étant révélée être un succès, l'Institut s'attache à poursuivre les essais à terre et à préciser les conditions de conservation des divers produits préparés.

Par ailleurs, des travaux sont menés sur le chinchard et l'anchois.

2° *Nuisances : Service de technologie et de contrôle.*

L'action de l'ISTPM en 1979 porte plus particulièrement sur les points suivants :

— mise en place d'un réseau d'observations pour la détection de phénomènes d'eau rouge et la prévention des accidents qui pourraient survenir à cette occasion,

— programme de suivi des conséquences de l'accident de l'« Amoco Cadiz ». Un des axes de recherche sera la surveillance des nurseries en baie de Lannion.

Pour 1980, le programme de l'ISTPM est le suivant :

*Pêches* : étude des stocks pour permettre l'établissement d'un système rationnel de gestion des ressources et un aménagement de l'exploitation. En ce qui concerne les engins de pêche, un effort sera fait sur la conception d'engins nouveaux, l'amélioration des engins existants et les expériences de sélectivité.

*Cultures marines* : seront poursuivies les recherches sur la pathologie des mollusques, la sélection et la production de souches favorables pour l'élevage, l'acclimation d'espèces exotiques ou non et le contrôle des risques d'introduction de parasites ou d'épizooties liés aux importations.

*Utilisation des ressources* : la pêche souffre actuellement du manque de ressources traditionnelles, il est donc nécessaire d'étudier quelles espèces pourraient servir de produit de remplacement. Des problèmes technologiques se posent également en ce qui concerne : la congélation, l'amélioration des conditions de la manutention, un meilleur rendement des opérations de transformation.

*Environnement marin* : sa surveillance constitue une tâche prioritaire à la fois pour la protection du consommateur et des ressources. En conséquence, sont étudiées les nuisances (implantation de centrales nucléaires) et les conséquences des accidents par pollution (« Amoco Cadiz »).

Les actions entreprises par l'Institut sont donc essentielles et son activité participe à ce que devrait être une grande politique de l'exploitation des ressources maritimes de la France. Or, on ne peut être que frappé par la faible augmentation de la subvention accordée à l'Institut dans le projet de budget pour 1980.

Les autorisations de programme ne progressent que de 8,8 % en passant de 7,9 millions en 1979 à 8,6 millions pour 1980 et les crédits de paiement passent de 7,8 millions à 8,9 millions, soit une augmentation de 14 %.

L'insuffisance des crédits en matière de recherche dans le domaine maritime est d'ailleurs la conséquence du peu d'attention accordée à la recherche d'une manière générale dans le projet de budget pour 1980.

Le rapport publié en application de l'article 5 de la loi n° 67-7 du 3 janvier 1967 indique pourtant le retard pris par notre pays en matière de recherche. Alors qu'elle représentait 2,16 % du PIB en 1963, la dépense de recherche n'a cessé de diminuer d'année en année en proportion du PIB pour n'en représenter que 1,76 % en 1978, alors qu'elle se situe au minimum à 2 % aux Etats-Unis, en Allemagne, au Japon et au Royaume-Uni.

### C. — L'Aquaculture.

Notre pays accuse un retard en ce domaine. Alors que la production française des pêches maritimes est de l'ordre de 500.000 tonnes par an, celle de l'aquaculture est de quelques centaines de tonnes.

Cette action n'a, en effet, guère été privilégiée dans les budgets précédents jusqu'à maintenant. Le projet de budget pour 1980 porte pour la première fois la marque d'un certain effort puisque de 2,7 millions en 1979, les crédits consacrés à l'aquaculture passent à 8 millions dans le budget pour 1980. Mais, si elle traduit une progression importante, cette dotation restera tout de même insuffisante compte tenu des besoins et du fait de la faible progression de la subvention allouée à l'ISTPM dont l'action en matière de recherche aquacole est pourtant essentielle.

Les interventions effectuées en 1979 peuvent être regroupées en deux catégories :

1° Des interventions destinées à doter l'Administration d'instruments adaptés à cet objectif :

— des programmes régionaux de développement de l'aquaculture. L'ensemble de ces actions va se traduire à la fin 1979 et en 1980 par l'engagement d'un important volume de crédits pour le soutien des entreprises existantes et l'incitation à la création d'entreprises nouvelles,

— des interventions destinées à doter l'Administration d'instruments d'intervention en faveur du développement des cultures marines.

Le Groupe interministériel de développement de l'aquaculture et des productions biologiques du littoral, créé par le CIAT du 17 novembre 1977 et placé sous la présidence du directeur général de la Marine marchande, a mis en place au cours de cette année des délégations régionales au développement de l'aquaculture et élaboré une réforme des aides publiques consacrées à ces activités.

Quatre délégations régionales à l'aquaculture ont été créées et fonctionnent dans des conditions normales depuis quelques mois. Elles ont une mission d'animation, de coordination et de conseil en matière de cultures marines. Elles sont installées à Rennes (littoral Bretagne-Normandie), à La Rochelle (littoral Centre-Ouest Atlantique), à Montpellier (Languedoc-Roussillon) et à Arles (Camargue-Provence-Côte d'Azur).

Elles assurent, au niveau régional, l'application des mesures économiques et financières adoptées par le Gouvernement et contribuent à la définition de programmes régionaux.

2° Les programmes régionaux de développement de l'aquaculture.

L'élaboration de programmes régionaux répond au souci de donner à l'aquaculture l'environnement le plus favorable à son exercice tout en l'insérant au mieux dans les économies locales.

Ces plans sont actuellement au nombre de deux :

— le plan de restauration du littoral breton, établi à la suite du naufrage de l'« Amoco Cadiz »,

— outre les interventions qui ont immédiatement suivi la catastrophe, il prévoit une quinzaine d'actions associant des financements de la rénovation rurale et des aides du Ministère des transports.

Ces actions ont pour objet le développement d'élevages d'huîtres, de crustacés, de coquillages et de la culture des algues.

Au total, le budget de la Marine marchande, en ce qui concerne l'action « pêches maritimes et cultures marines », sera de 96,30 millions pour les dépenses ordinaires (+ 15,3 % par rapport à 1979) et de 146,74 millions (+ 28 % par rapport à 1979) pour les dépenses en capital (CP).

Il y a donc eu une augmentation, mais cette progression ne doit pas masquer que l'effort demeure cependant insuffisant pour combler le retard pris en ce domaine. Surtout, elle ne donne pas à la France les moyens à la hauteur des ambitions que notre pays peut légitimement se fixer, compte tenu de ses potentialités et de l'importance de son domaine maritime.

## CHAPITRE VI

### FLOTTE DE COMMERCE

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

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

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

Le tableau suivant résume l'évolution du tonnage de la flotte française du 1<sup>er</sup> janvier 1977 au 1<sup>er</sup> janvier 1979 :

	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1977		AU 1 <sup>er</sup> JUILLET 1977		AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1978		AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1979	
	Nombre	TJB	Nombre	TJB	Nombre	TJB	Nombre	TJB
Navires à passagers.....	27	224.292	27	217.735	27	206.919	28	208.526
Cargos .....	357	3.146.791	344	3.187.538	351	3.371.890	326	3.308.105
Pétroliers .....	120	7.771.744	119	7.772.025	124	8.281.065	116	8.112.615
<b>Totaux.....</b>	<b>504</b>	<b>11.142.827</b>	<b>490</b>	<b>11.177.298</b>	<b>502</b>	<b>11.859.874</b>	<b>470</b>	<b>11.659.248</b>

On note donc une diminution du nombre d'unités, mais en revanche le maintien à un niveau à peu près égal du tonnage.

Le nombre des cargos est passé de 357 à 326 mais le tonnage est plus important. Ce phénomène s'explique par la vente des navires ayant seize ans d'âge en moyenne et la mise en service de navires d'une plus grande capacité de transport et plus sophistiquée.

Par rapport à la flotte mondiale, la France se situait en 1978 au neuvième rang.

*Part des principaux pays dans la flotte mondiale*  
(pourcentage du tonnage mondial en 1978).

1. Liberia .....	19,8
2. Japon .....	9,7
3. Royaume-Uni .....	7,6
4. Grèce .....	8,4
5. Norvège .....	6,4
6. URSS .....	5,5
7. Panama .....	5,1
8. USA .....	4,0
9. France .....	3,0
10. Italie .....	2,8

Les postes de travail sur les navires de commerce français sont passés de 16.193 au 31 décembre 1975 à 13.645 au 31 décembre 1978, soit une diminution de près de 16 %.

Le déficit de la balance fret était de 2.160 millions en 1975 ; il est passé à 2.612 millions en 1976 sous l'effet de la reprise des importations pétrolières notamment, et s'est accru en 1977 où il a représenté 2.842 millions.

Le taux de couverture par le pavillon français était de 33 % en 1975, de 29,3 % en 1976 et s'est de nouveau réduit en 1977 où il a représenté 27,8 %. Si l'on ajoute le trafic réalisé sous pavillon français à partir de ports étrangers, les taux sont respectivement de 58,8 %, 54,6 % et 54,5 %. **Il faut noter la faible part de nos exportations transportée sous pavillon français : 23,3 %.**

## B. — Le plan de développement.

### 1. *Les objectifs et les moyens.*

Il s'agissait d'obtenir que le chiffre d'affaire total des armements français sur tous les trafics auxquels ils participent, donc la valeur du fret confié aux armements français, représente en valeur 50 % au moins du fret 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.

Pour en permettre la réalisation, des aides de l'Etat ont été décidées par le Gouvernement lors de deux conseils interministériels restreints tenus en septembre 1974 et février 1975.

a) *Les primes d'équipement*, d'un montant total de 1 milliard porté à 1,2 milliard par le conseil central de planification réuni en septembre 1975 sur la valorisation des façades maritimes, sont versées aux armateurs qui commandent des navires neufs à l'exception des navires à passagers et gros transporteurs d'hydrocarbures. Leur montant est déterminé par application d'un barème de taux, dans



la limite de 15 %, au prix contractuel initial du navire. Les taux des primes sont modulés en fonction des catégories de navires et de l'intérêt économique des commandes.

Les navires d'occasion commandés et livrés entre le 1<sup>er</sup> novembre 1974 et le 31 décembre 1975 ont pu bénéficier de cette aide à titre temporaire à des taux réduits de moitié.

b) *Des bonifications d'intérêts* peuvent être accordées pour faciliter le financement des navires neufs construits en France, ou d'occasion, s'il sont affectés au cabotage.

Ces bonifications sont destinées à ramener la charge d'intérêts supportée par les armements à un taux résiduel fixé actuellement à 7,75 %. Elles sont accordées pendant tout ou partie de la durée des emprunts, après avis d'une commission qui statue en fonction de l'intérêt des navires pour la flotte française et de la situation financière de l'investisseur.

Les navires achetés à l'étranger doivent être en principe financés à l'étranger et aucune nouvelle commande de navire pétrolier ne sera admise au plan de développement, sauf dérogation exceptionnelle.

## 2. *Leur adaptation.*

Les objectifs ont dû être partiellement adaptés pour tenir compte de la crise pétrolière et des possibilités des entreprises d'armement. Celles-ci ont été individuellement consultées et associées à la mise au point de tous ces programmes.

En matière de transport de marchandises sèches, la couverture à 50 % de notre commerce extérieur maritime par le pavillon français correspondrait à une logique et équitable répartition des frets entre les pays qui échangent des marchandises. Cependant, la confrontation de cette ambition avec les possibilités pratiques des entreprises, même soutenues par l'Etat, a montré que cet objectif ne pouvait être atteint en une seule étape et qu'il était raisonnable de s'arrêter pour 1980 à un niveau intermédiaire entre 40 % et 50 %, avec une répartition modulée selon les types de navires.

Même dans le cadre de cet objectif plus réduit, l'aggravation de la crise a conduit à une adaptation du dispositif. *Des mesures d'aide complémentaire* ont dû être prises sous deux formes :

— des compléments de prime d'équipement destinés à porter à 11,5 % le taux des primes seront versés aux propriétaires de navires transporteurs de vrac sec admis au plan de développement de la flotte de commerce,

— au titre des frais financiers afférents aux exercices 1979 et 1980, des bonifications d'intérêts complémentaires peuvent être attribuées aux entreprises d'armement maritime, par abaissement à 6 % du taux résiduel, après étude cas par cas par la Commission interministérielle des bonifications d'intérêts en faveur de l'armement. Cette dernière mesure est en principe réservée au secteur du vrac sec ; à titre exceptionnel, elle peut être accordée pour les financements de navires de lignes régulières.

En contrepartie, les armements doivent prendre des mesures concrètes permettant d'améliorer la situation des entreprises notamment sur les plans commercial et financier.

### 3. *Les réalisations du plan de développement.*

L'état de réalisation du plan de développement est donné dans le tableau suivant :

Il en ressort qu'au 31 décembre 1978 :

— pour les cargos de ligne, les réalisations sont proches des objectifs en ce qui concerne le tonnage, et les ont même dépassés tant pour le nombre des navires qu'en valeur,

— pour les transporteurs de vrac, les réalisations sont à un niveau très en deçà des objectifs (19 navires contre 53, 452.693 tonneaux de jauge brute contre 2.050.000 prévus, 1,273 milliard d'investissements contre 5,836 milliards prévus). A l'exception des navires petits et moyens, les armateurs n'ont pas suffisamment investi dans ce type de navires.

Enfin, on doit observer que la majeure partie des commandes du plan de développement a été passée antérieurement à la crise ou à ses débuts : pendant les années 1973, 1974 et 1975.

En revanche, depuis 1976, peu de commandes ont vu le jour et presque toutes ont porté sur des navires de ligne, perpétuant ainsi au cours du temps le retard par rapport aux objectifs des commandes de navires transporteurs de vrac.



Au total, les prévisions effectuées lors de l'élaboration du plan de développement ne seront réalisées qu'à 40 % en nombre de navires, 43 % en tonnage et 45 % en valeur.

On est dès lors conduit à se poser la question de savoir s'il ne convient pas de réviser ce plan de développement en ce qui concerne ses modalités. Notamment, il apparaît que l'effet incitatif des aides publiques n'a pas été aussi grand qu'on l'espérait, puisqu'une grande partie des commandes ont été passées *avant* la mise en place de ce plan. Il s'est passé, toutes proportions gardées, quelque chose d'analogue à ce qui a caractérisé l'aide fiscale à l'investissement instituée en 1975 au plan général de l'économie qui a eu pour effet que des investissements qui auraient été effectués de toute façon avaient été différés de quelque temps pour bénéficier de cette aide.

De même, un meilleur contrôle sur l'emploi des fonds publics par leurs bénéficiaires devrait être institué. L'insuffisance des investissements en ce qui concerne les transporteurs de vrac, et le fait que 36 % des commandes nouvelles conclues de 1975 à 1978 l'aient été à l'étranger, sont là pour l'en convaincre (1).

Enfin, on doit s'étonner que la dotation en autorisations de programme soit nulle pour 1980, alors même que le plan n'a été réalisé qu'à 45 % en valeur.

### C. — Le groupe maritime d'économie mixte.

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

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

— la *Compagnie générale maritime (CGM)*, qui regroupe la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, constitue une grande entreprise d'armement maritime de dimension internationale. Les conventions qui liaient l'Etat aux deux anciennes compagnies ont été résiliées en février dernier. Les activités maritimes traditionnelles de la nouvelle compagnie s'exerceront dans un cadre commercial concurrentiel,

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

---

(1) Ce pourcentage est en revanche nul pour 1979, ce qui est heureux. Il n'en demeure pas moins que dans la mesure où l'essentiel des commandes a été passé avant 1977, ce pourcentage est tout de même significatif.

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

*La situation financière du groupe.*

Au cours de l'année 1978, la situation financière de la CGMF et de ses filiales a connu une nouvelle dégradation.

Cette situation est la conséquence de la mauvaise conjoncture internationale qui affecte désormais tous les aspects du transport maritime et des rigidités propres à la compagnie nationale.

En matière de trafic de ligne, les perspectives restent peu satisfaisantes car l'entrée en flotte de nombreux navires porte-conteneurs et rouliers n'a pas été compensée par des retraits massifs de navires sous normes.

Cette surcapacité mondiale de navires de ligne est à l'origine d'une aggravation de la concurrence qui menace sérieusement le fonctionnement des conférences maritimes, cadre traditionnel au sein duquel s'est développé le trafic de ligne.

Les comptes 1978 de la CGMF se soldent par une perte nette de 468 millions, après constitution d'une provision de 370 millions au titre des résultats de la CGM.

1° La CGM a poursuivi en 1978 le rajeunissement de sa flotte par la mise en service des navires neufs qui lui sont donnés en location par la CGMF et la vente de quinze navires anciens.

Les résultats de la CGM se sont fortement dégradés en 1978 puisque son compte d'exploitation fait apparaître un déficit de 269 millions et le compte de pertes et profits une perte nette de 399 millions.

L'exercice 1977 avait eu une durée de dix mois et avait été clos avec un déficit du compte d'exploitation de 200 millions :

(En millions de F.)

CGM	1977 (sur 10 mois)	1978
Résultats d'exploitation .....	— 200	— 269
Perte nette .....	— 162	— 399

Pour permettre une comparaison entre ces deux exercices de durées différentes, un exercice 1977 de douze mois a été reconstitué, qui fait apparaître un déficit du compte d'exploitation de 241 millions.

Par rapport à cet exercice 1977 de douze mois, les recettes de 1978 sont en progression de 12,8 % alors que les dépenses augmentent de 12,7 %.

Les lignes d'Amérique du Nord ont enregistré des résultats moins bons que prévu alors que les recettes ont progressé de façon satisfaisante sur l'Extrême-Orient et le secteur Amérique latine-Caraïbes.

En revanche, une nouvelle dégradation a été enregistrée sur la ligne du Pacifique et sur l'Afrique du Sud.

Le compte de pertes et profits de la CGM s'est fortement dégradé en 1978 en raison des moins-values réalisées sur les ventes de navires et les provisions qu'il a fallu constituer à cause des résultats défavorables des filiales.

2° La SNCM a enregistré en 1978 une nouvelle progression de son chiffre d'affaires, liée à la poursuite de l'expansion du trafic des lignes de Corse.

Les recettes ont augmenté de 14,6 % alors que les charges ne progressaient que de 9,3 %.

Le résultat d'exploitation s'établit donc à 16 millions et le bénéfice net à 6,6 millions :

(En millions de F.)

SNCM	1977	1978
Résultat d'exploitation .....	7,6	16,1
Bénéfice net .....	6	6,6

*Le contrat d'entreprises.*

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

Le contrat prévoit le maintien du fonds de commerce mais avec une flotte plus réduite en même temps que ce fonds serait moins dispersé par une réduction du nombre de lignes.

En contrepartie, les pouvoirs publics accorderont à la Compagnie des aides financières importantes.

La CGM recevra des dotations en capital de 230 millions en 1979 et 200 millions en 1980.

Par ailleurs, l'Etat compensera les surcharges supportées au titre des retraites du personnel sédentaire régi par les anciens statuts et des accidents du travail (53 millions en 1979 et 59 millions en 1980).

Pour la réalisation de son objectif de redressement financier, la CGM bénéficiera de la même liberté que les autres armements français, notamment en matière de gestion de la flotte et de fixation des tarifs.

Enfin, un certain nombre de services seront transférés au Havre à partir de 1980. Parallèlement, la CGM devra opérer une certaine réduction de ses effectifs, en particulier de ceux de son personnel sédentaire qui devront être ramenés de 2.720 personnes à 2.500-2.550.

**On est en droit de s'interroger sur le bien-fondé de ce contrat d'entreprise. Il conduit en effet, sous un prétexte de rentabilité, à un démantèlement du groupe national. Outre la réduction des effectifs, il se traduira par la diminution de la flotte qui passera de 54 à 48 navires et par la fermeture de nombreuses lignes. Or ce n'est pas en abandonnant le marché que l'on réduira le déficit de notre balance des transports maritimes.**

#### D. — Dumping et pavillons de complaisance.

En 1978, le Libéria, la Grèce et Panama disposaient à eux trois de 33,3 % du tonnage mondial de la flotte, contre 32,7 % en 1977 et 30,6 % en 1976. *Loin de se réduire, la part du tonnage mondial transporté par les pavillons de complaisance a donc augmenté.*

Durant l'année 1979, les autorités maritimes françaises ont renforcé leur contrôle sur les pavillons de complaisance ; ces contrôles dans les ports français ont pu prendre appui sur des accords internationaux qui résultent pour une part des initiatives françaises dans les instances nationales. Les conventions les plus importantes en ce domaine sont :

— la convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

— la recommandation OMCI de novembre 1975 qui autorise à retenir les navires qui présentent des déficiences manifestes ou font l'objet de plaintes de la part des équipages,

— la convention OMCI de 1977 qui précise certaines normes de sécurité,

— la convention OIT de 1977 relative aux conditions de vie de l'équipage.

Lors de la V<sup>e</sup> CNUCED qui s'est déroulée à Manille en mai-juin 1979, une proposition des pays en voie de développement, relative aux activités du groupe spécialisé sur le lien réel entre le navire et le pavillon, a été adoptée par les pays développés. Ce groupe devra poursuivre les études sur les conséquences de l'élimination éventuelle des pavillons de complaisance et sur les mesures juridiques qui

permettraient d'aboutir à cette élimination ; cependant aucun accord n'a encore été possible sur la préparation de mesures concrètes visant les pavillons de complaisance.

Mais en même temps l'effort de la France doit se porter sur le plan intérieur. Ainsi, bien qu'il ne soit pas tenu de statistiques des transports effectués par des armateurs français avec des navires sous pavillon de complaisance appartenant à leurs filiales, on peut estimer que les tonnages transportés par ces navires doivent être de l'ordre de 2,5 millions de tonnes.

Au 1<sup>er</sup> avril 1979, ces navires, contrôlés par des armateurs français, étaient au nombre de 112 pour un tonnage total de 230.134 TJB soit : 2 % de la flotte française.



## CHAPITRE VII

### L'EQUIPEMENT NAVAL

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

L'industrie navale traverse actuellement une crise grave, dont les causes sont notamment une capacité mondiale de construction navale excédentaire par rapport à la demande ainsi que la concurrence en ce domaine des pays d'Extrême-Orient.

Depuis 1975, le volume de la demande mondiale de tonnage neuf se situe à un niveau nettement inférieur à celui de la capacité mondiale de construction navale. Avec 10,8 millions de TJBC (1), le volume des commandes nouvelles enregistrées en 1978 se situe au niveau le plus bas atteint depuis le début de la crise et ne représente plus que la moitié de la capacité de production effective des chantiers mondiaux.

Malgré la longueur du cycle de fabrication des navires, la contraction durable de la demande a influencé le niveau des livraisons qui ont diminué de près du quart entre 1977 et 1978, comme le montre le tableau suivant :

*Tonneaux de jauge brute.*

ANNÉES	LIVRAISONS	COMMANDES NOUVELLES
1975 .....	19.452	10.880,4
1976 .....	22.078,2	15.982,4
1977 .....	21.181,5	13.910,8
1978 .....	16.546,7	10.796,1
1979 (janvier, avril) .....	3.541,3	3.200

Par types de navires on note la persistance d'un très faible niveau de commandes de pétroliers. On peut constater, d'autre part, que la demande des transporteurs de vrac s'essouffle alors que celle des cargos spécialisés augmente en valeur absolue et en valeur relative au détriment de celle des cargos de marchandises générales. Il existe également en 1978 une demande importante de transbordeurs et de navires à passagers.

(1) TJBC : tonneaux de jauge brute compensée.

### 1. La construction navale française.

Comme pour la plupart des autres pays, la construction navale française a fortement été touchée en 1976 et 1977 par la crise de la demande de transport maritime. L'écart constaté entre l'offre et la demande de tonnage neuf apparaît de façon très prononcée : le niveau global des commandes nouvelles enregistrées entre le début de l'année 1975 et le 30 juin 1979 s'est élevé à moins de 30 % de la production livrée pendant la période correspondante.

Le tableau suivant représente les navires achevés par les chantiers français entre l'année 1975 et le premier semestre de l'année 1979. La baisse importante du niveau des navires achevés en 1978 est la conséquence de l'absence de commandes qui persiste depuis le début de l'année 1975 :

*Navires achevés par les chantiers français  
entre l'année 1975 et le premier semestre de l'année 1979.*

TYPES DE NAVIRES	1975		1976		1977		1978		PREMIER semestre 1979	
	Nombre	TJBC	Nombre	TJBC	Nombre	TJBC	Nombre	TJBC	Nombre	TJBC
Pétroliers .....	6	210.000	8	325.900	2	100.500	—	—	—	—
Transporteurs de produits chimiques .....	—	—	6	80.800	—	—	2	30.400	—	—
Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié .....	1	25.600	—	—	4	107.400	3	66.700	2	54.500
Transporteurs de gaz naturel liquéfié .....	6	242.900	3	146.700	4	193.200	—	—	—	—
Cargos .....	2	23.400	—	—	—	—	—	—	—	—
Navires rouliers .....	8	92.550	5	67.200	7	42.900	9	88.000	—	—
Navires porte-conteneurs .....	1	23.600	3	70.800	7	162.100	10	227.700	2	57.800
Transbordeurs et navires à passagers .....	3	50.400	1	23.300	1	11.100	—	—	1	17.000
Navires divers .....	24	38.420	14	14.390	23	13.440	12	17.600	10	10.100
<b>Totaux .....</b>	<b>51</b>	<b>706.870</b>	<b>40</b>	<b>729.090</b>	<b>48</b>	<b>635.640</b>	<b>36</b>	<b>430.400</b>	<b>16</b>	<b>190.400</b>

On constate en 1978, par rapport à 1975, une baisse de 29 % en ce qui concerne les unités et 39 % pour le tonnage. Mais à l'intérieur de cette évolution il y a lieu de noter l'augmentation de navires porte-conteneurs, dont le nombre passe de 1 à 10, traduisant bien ainsi la modification des conditions de transport du fret maritime. A l'inverse on constate le faible nombre des cargos dont les derniers construits en France l'ont été en 1975.

Le mouvement des commandes au cours des quatre dernières années et le premier semestre de 1979 s'établit comme suit :

*Chantiers français*  
(offre et demande de tonnage neuf).

(En milliers de tonnes.)

ANNÉES	NAVIRES ACHEVÉS	COMMANDES NOUVELLES
1975 .....	707	246
1976 .....	729	56
1977 .....	636	40
1978 .....	430	169
1979 (premier semestre) .....	190	268

2. Les moyens utilisés pour faire face à la crise.

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

b) *L'aide financière.*

Par ailleurs, les pouvoirs publics ont mis en œuvre une série d'actions tendant à faciliter la prise de commandes nouvelles, elles consistent :

— en une aide à la commande au niveau moyen de 15 % afin de permettre aux chantiers français de rapprocher leurs prix du prix moyen international,

— en une garantie contre le risque économique permettant de faire des propositions à prix ferme pour les navires destinés à l'exportation.

— en 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.

*Grands et moyens chantiers.*

Le taux de l'aide de base est compris entre 15 et 25 % selon les catégories de navires.

Les conditions de garantie de prix sont identiques à celles fixées par le régime général de la COFACE. La durée maximale de la garantie est de trois ans.

*Petits chantiers.*

Le taux de l'aide de base de 15 % en 1978, a été de 10 % en 1979 pour un volume annuel minimum de commande de 28.000 tonneaux de jauge brute.

Les conditions de garanties de prix sont comparables à celles des grands chantiers, mais compte tenu de la durée de construction plus faible que pour les grands navires, elles ne peuvent s'appliquer sur une durée supérieure à vingt-huit mois.

Le présent tableau récapitule le montant des aides en autorisations de programme et en crédits de paiement accordées au cours des cinq dernières années et pour le premier trimestre 1980.

(En milliers de F.)

ANNÉES	AUTORISATIONS de programme		CRÉDITS DE PAIEMENT			
	Dotations	Crédits consommés	Dotations	Reports	Crédits disponibles	Crédits consommés
1974 .....	800,221	800,215	855	—	70,816	784,184
1975 .....	1.050	1.049,85	1.105	70,816	1.175,816	1.124,316
1976 .....	961,66	954,084	1.019,66	51,5	1.071,16	1.071,16
1977 .....	1.306,8	1.305,425	1.084	—	1.084	964
1978 .....	1.832,3	1.308,82	1.182,3	120	1.302,3	1.041,965
1979 (premier semestre) .	1.355	751,317	1.051,5	260,335	1.311,835	539,132

Au total, les commandes prises au cours de l'année 1978 s'élèvent à 115.380 tonneaux de jauge brute et représentent 1,350 milliard de francs de contrats.

Les commandes prises du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 1979 s'élèvent à 198.750 tonneaux de jauge brute et représentent 1,837 milliard de francs de contrats.

**B. — La réparation navale.**

Elle est concentrée dans cinq grands chantiers :

MARSEILLE :

Trois entreprises y exercent leur activité employant au total 1.190 personnes.

Ces entreprises ont à subir la concurrence des chantiers de Gênes, Scaramango et Malte.

Après la liquidation de l'ancien groupe Terrin, les actifs du groupe ont été repris par les ACM et la société AMREP, les effectifs de la nouvelle société n'étant plus que de 500 personnes.

#### SAINT-NAZAIRE :

Alors que l'année 1978 et le premier trimestre de 1979 avaient été caractérisés par un niveau d'activité satisfaisant, l'automne 1979 s'est traduit par un dépassement des 400 heures de chômage partiel du fait de la désorganisation au printemps du plan de charge consécutive à plusieurs annulations et retards de navires qui devaient venir en réparation.

L'avenir de ce chantier semble passer par l'orientation vers la réparation des navires transporteurs de gaz liquéfié après l'ouverture du terminal méthanier de Donges.

#### BREST :

Ce chantier emploie 690 personnes.

La mise en service au début de 1980 de la forme de radoub de 550.000 tonnes devrait permettre aux AFO d'accroître leur activité en disposant d'une cale accessible aux plus grands navires.

#### LE HAVRE :

Cinq entreprises emploient au total 1.360 personnes.

La réparation havraise reste mal adaptée et se caractérise par une trop grande dispersion à la fois au niveau des entreprises, des ateliers et des cales sèches qui a été particulièrement mise en évidence au moment de l'affaire du « France ».

#### DUNKERQUE :

Trois entreprises, dont deux — Beliard Crighton et Flandres-Industries — sont étroitement associées, emploient au total 810 personnes.

Ces entreprises ont bénéficié de l'entrée en service au printemps 1978 de la forme de radoub n° 6, accessible aux navires de 170.000 tonnes, qui leur a permis d'accroître d'environ 30 % le niveau de leur activité.

\*\*

L'avenir de la construction et de la réparation navales passe par l'accroissement des investissements et la diversification des activités.

Contrairement à ce qu'affirme le ministère, des investissements, non seulement de modernisation, mais aussi de capacité, sont nécessaires dans les chantiers français.

Si l'on doit reconnaître que l'aide de base à la construction de navires a permis d'éviter que le niveau des activités de réparation et de construction ne s'abaisse encore plus, elle ne saurait être exclusive d'investissements.

Or aucun investissement de capacité n'a été effectué en 1979, et il n'en est pas prévu en 1980, à l'exception du chantier de France-Dunkerque qui a élaboré un plan d'investissements quinquennal 1979-1983. Les autres chantiers se sont limités en 1978 et 1979 aux renouvellements nécessaires des matériels et équipements nécessaires.

La distinction entre investissements de capacité et investissements de modernisation et le privilège accordé à ces derniers apparaît à votre rapporteur comme nocif. D'une part, elle rendra impossible que les chantiers français puissent faire face à une reprise de la demande, d'autre part, l'expérience montre que les quelques investissements de capacité décidés antérieurement à 1978 ont permis aux chantiers qui en ont bénéficié de maintenir, voire d'accroître, leur activité.

La construction de formes de radoub par exemple, d'une plus grande capacité, permet de suivre l'évolution vers un tonnage toujours plus grand des navires et par exemple des pétroliers. Or on rappelle que, depuis 1975, aucun pétrolier n'a été construit en France.

Mais l'avenir de la construction et de la réparation navales passe aussi par la *diversification*.

Diversification au niveau des structures. Ainsi, les entreprises de réparation et celles de construction sont en France trop séparées alors que leur intégration permettrait de faire face à une rupture des plans de charge. C'est notamment cette trop grande distinction qui est l'une des causes — à côté du refus — proprement scandaleux — des chantiers havrais d'engager du personnel supplémentaire — de ce que les réparations du *France*, devenu le *Norway*, n'aient pu être effectuées au Havre.

Diversification en ce qui concerne les activités également. Celle-ci s'est déjà engagée, il est vrai. Ainsi les chantiers de La Seyne se sont lancés dans la construction d'escaliers mécaniques, de même les activités dans le domaine de l'off-shore avec la construction d'une usine flottante pour une collectivité américaine, ou la sous-traitance aéronautique, notamment dans le cadre du programme Airbus, offrent-elles quelques exemples de cette diversification. Mais elle est encore trop lente et insuffisante.

Ainsi donc, l'aide des pouvoirs publics ne doit-elle pas se limiter à l'aide de base à la construction de navires mais tendre ainsi à faciliter l'adaptation des chantiers eux-mêmes aux nouvelles conditions de la production ainsi que la diversification.

## CONCLUSION

Ainsi, le budget de la Marine marchande se traduit par une progression des crédits de même ordre que celle du budget général, soit +14,1 %. On pourrait donc considérer à première vue qu'elle n'est ni défavorisée, ni privilégiée par rapport aux budgets d'autres départements ministériels.

Mais, au-delà de cette appréciation purement quantitative, l'analyse des crédits affectés à chacune des actions prises en charge par la Marine marchande montre que *ceux-ci sont souvent insuffisants au regard des objectifs affichés et quelquefois très discutables quant à l'usage qui en est fait.*

L'insuffisance est particulièrement évidente pour l'action « *polices et signalisations maritimes* » et d'une manière générale pour tout ce qui a trait à la protection de l'environnement marin.

En effet, si un certain effort a été fait en ce qui concerne les dépenses ordinaires, et notamment les crédits de fonctionnement des actions de surveillance, si des créations d'emplois sont inscrites au budget 1980, comment justifier la faible augmentation des dotations en capital qui ne progressent que de 10 % et la stagnation à leur niveau de 1979 des dotations en capital destinées à la signalisation maritime, ce qui traduit en fait, compte tenu de l'évolution générale des prix, par une régression en volume ?

De même, pourquoi cette année encore, la subvention à la Société nationale de sauvetage en mer est-elle augmentée dans une proportion inférieure à la hausse des prix, *alors que votre rapporteur avait déjà dénoncé l'année dernière, l'insuffisance de l'effort consenti à son égard ?*

Enfin, notre pays demeure insuffisamment armé pour faire face à une nouvelle catastrophe du type de celle de l'*Amoco Cadiz* : les crédits alloués à la protection de l'environnement marin ne représentent de 16,6 % des crédits demandés par la commission d'enquête territoriale pour cette catastrophe.

Insuffisants, les crédits alloués à l'action « *pêches maritimes et cultures marines* » le sont aussi.

Alors que nos importations en produits de la mer ne sont couvertes qu'à concurrence de 23,2 % par nos exportations, les crédits affectés à la valorisation des produits de la pêche et à la modernisation de ses techniques progressent insuffisamment. Ainsi la subvention à l'ISTPM, pièce maîtresse de cette politique, n'augmente que de 8,8 % par rapport à 1979.

Par ailleurs, et s'agissant de la flotte de commerce, on est frappé par le fait que les aides de l'Etat ne servent qu'à financer la différence entre le prix de revient de la construction des navires

et les prix pratiqués sur le marché mondial et donc finalement constituent une subvention au profit des armateurs, alors qu'on peut raisonnablement penser qu'ils seraient mieux employés à financer des investissements de capacité et de modernisation dans les chantiers navals français. En outre, n'est-il pas choquant que sur la période 1976-1978, ces aides aient servi — pour 36 % des commandes nouvelles totales — à soutenir l'activité des chantiers navals étrangers ? Un contrôle plus strict sur l'utilisation des fonds publics alloués à cette industrie apparaît nécessaire, et ce, d'autant plus qu'elle n'empêche pas le licenciement des personnels qui y sont employés.

*Telles sont quelques-unes des constatations qu'inspire à votre rapporteur l'examen des crédits de la Marine marchande et qui l'ont conduit à en proposer le rejet.*