

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1973.

## 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 1974, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 29

Transports.

IV. — MARINE MARCHANDE

*Rapporteur spécial* : M. Louis TALAMONI

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 33), 686 (tome XXII) et in-8° 52.

Sénat : 38 (1973-1974).

---

Lois de finances. — Transports - Marine marchande.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits.</b>	
I. — Les dépenses ordinaires .....	7
II. — Les dépenses en capital .....	15
<b>DEUXIÈME PARTIE. — Appréciations et propositions de votre commission.</b>	
I. — La construction navale .....	29
II. — La flotte de commerce .....	31
III. — Les pêches maritimes .....	33
IV. — Les problèmes sociaux .....	35
<b>Audition de M. Yves Guena, Ministre des Transports</b> .....	39
<b>ANNEXES</b> .....	41

---

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses ordinaires prévues au projet de budget de la Marine marchande s'élèvent pour 1974 à 851.063.260 F, en augmentation de 53.350.145 F sur celles de 1973, soit une progression de 6,7 %.

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

— autorisations de programme : 826.916.000 F contre 828.602.300 F (1) en 1973, soit — 0,20 % ;

— crédits de paiement : 822.100.000 F contre 729.398.000 F, soit + 12,70 %.

Les tableaux ci-après donnent, par titres et parties pour les dépenses ordinaires, et par chapitres pour les dépenses en capital, la comparaison des crédits ouverts en 1973 et demandés pour 1974.

---

(1) F. A. C. exclus.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1973.	CREDITS PREVUS POUR 1974			DIFFERENCE entre 1973 et 1974.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunération d'activité.....	53.995.997	59.483.775	+ 761.547	60.245.322	+ 6.249.325
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales .....	7.936.795	8.559.643	+ 112.407	8.672.050	+ 735.255
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services..	11.138.126	11.090.926	+ 1.840.470	12.931.396	+ 1.793.270
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	735.290	734.790	+ 32.000	766.790	+ 31.500
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	16.096.830	16.857.013	»	16.857.013	+ 760.183
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	937.060	962.060	+ 272.112	1.234.172	+ 297.112
<b>Totaux pour le Titre III.....</b>	<b>90.840.098</b>	<b>97.688.207</b>	<b>+ 3.018.536</b>	<b>100.706.743</b>	<b>+ 9.866.645</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives..	64.000	64.000	+ 10.000	74.000	+ 10.000
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	10.707.977	10.707.977	+ 930.000	11.637.977	+ 930.000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions .....	1.633.700	1.633.700	+ 338.500	1.972.200	+ 338.500
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	82.830.000	82.830.000	— 4.230.000	78.600.000	— 4.230.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité...	650.000	650.000	+ 450.000	1.100.000	+ 450.000
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	610.987.340	622.292.340	+ 34.680.000	656.972.340	+ 45.985.000
<b>Totaux pour le Titre IV.....</b>	<b>706.873.017</b>	<b>718.178.017</b>	<b>+ 32.178.500</b>	<b>750.356.517</b>	<b>+ 43.483.500</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires.....</b>	<b>797.713.115</b>	<b>815.866.224</b>	<b>+ 35.197.036</b>	<b>851.063.260</b>	<b>+ 53.350.145</b>

**Dépenses en capital.**

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votées pour 1973.	Prévues pour 1974.	Différence.	Votés pour 1973.	Prévus pour 1974.	Différence.
	(En francs.)					
<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i> .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social.</i> .....	2.697.500	2.900.000	+ 202.500	2.497.500	2.500.000	+ 2.500
<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers.</i>	8.278.000	8.865.000	+ 587.000	10.617.000	8.500.000	— 2.117.000
<b>Totaux pour le Titre V.</b> .....	<b>10.975.500</b>	<b>11.765.000</b>	<b>+ 789.500</b>	<b>13.114.500</b>	<b>11.000.000</b>	<b>— 2.114.500</b>
<b>TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.</b>						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i> .....	786.500.000	780.221.000	— 6.279.000	691.000.000	845.000.000	+154.000.000
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales</i> .....	28.376.800	31.180.000	+ 2.803.200	22.533.500	22.350.000	— 183.500
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social.</i> .....	2.750.000	3.750.000	+ 1.000.000	2.750.000	3.750.000	+ 1.000.000
<b>Totaux pour le Titre VI.</b> .....	<b>817.626.800</b>	<b>815.151.000</b>	<b>— 2.475.800</b>	<b>716.283.500</b>	<b>871.100.000</b>	<b>+154.816.500</b>
<b>Totaux pour les Titres V et VI.</b> .....	<b>828.602.300</b>	<b>826.916.000</b>	<b>— 1.686.300</b>	<b>729.398.000</b>	<b>882.100.000</b>	<b>+152.702.000</b>
<b>TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.</b>						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i> .....	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
<b>Totaux pour les dépenses en capital.</b> .....	<b>828.602.300</b>	<b>826.916.000</b>	<b>— 1.686.300</b>	<b>729.398.000</b>	<b>882.100.000</b>	<b>+152.702.000</b>

## PREMIERE PARTIE

### ANALYSE DES CREDITS

#### I. — Les dépenses ordinaires.

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

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

#### 1° LES SERVICES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les crédits prévus au Titre III sont, pour 1974, de 13.181.029 F, soit une majoration de 1.600.063 F sur 1973. Celle-ci provient, pour 994.620 F, des diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1973 en faveur des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi que de la majoration des prestations sociales.

Les crédits supplémentaires demandés au titre des mesures nouvelles (+ 605.443 F) sont, pour la plus grande part, affectés à la création d'un emploi de contractuel nécessaire aux services (+ 52.888 F), à l'amélioration du régime des œuvres sociales (+ 26.664 F), à l'ajustement de diverses dotations de matériel pour les besoins de l'Administration centrale (+ 221.500 F), à des études informatiques (+ 100.000 F) et à la recherche scientifique (+ 172.112 F).

## 2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services, les crédits prévus pour 1973 s'élèvent à 56.838.014 F, en augmentation de 6.969.152 F par rapport à l'exercice précédent, dont 1.913.178 F au titre de mesures nouvelles.

Parmi celles-ci, il faut noter la création ou la transformation de vingt-six emplois (+ 124.594 F), des ajustements relatifs à différents régimes indemnitaires et à l'action sociale (+ 244.584 F), l'augmentation des crédits de matériel (+ 1.394.000 F).

## 3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Les crédits prévus au titre de l'enseignement maritime pour 1974 s'élèvent à 26.095.664 F, en augmentation de 2.306.796 F par rapport à l'année précédente, dont 1.429.915 F en mesures nouvelles.

Les principales mesures nouvelles proposées sont les suivantes :

— d'une part, des ajustements de dotations pour salaires, indemnités et frais de fonctionnement dus notamment à la transformation, à la création au total de trois emplois et à l'augmentation générale des rémunérations (+ 499.915 F) ;

— d'autre part, la majoration de la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime (+ 900.000 F) et l'ajustement aux besoins de la dotation relative aux bourses d'études (+ 30.000 F).

Le personnel de l'A. G. E. A. M., suivant le type des fonctions exercées, est rémunéré par assimilation soit avec les navigants, soit avec le personnel de l'A. F. P. A. Il bénéficie donc des majorations prévues périodiquement pour ces catégories.

Le budget de l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime (A. G. E. A. M.) est alimenté au moyen de trois sources principales : subvention de l'Etat, contribution des familles (prix de pension) et produits de la taxe d'apprentissage. La subvention de l'Etat constitue la plus importante de ces sources de financement, sous forme d'une participation forfaitaire aux dépenses de l'apprentissage maritime.

Cette subvention, fixée à 10,3 millions de francs pour 1973, a été majorée en cours d'année par virement de 0,8 million de francs pour tenir compte des besoins réels de l'Association. La mesure nouvelle proposée d'un montant de 0,9 million n'autorise que la simple reconduction du crédit effectif accordé pour 1973. Vraisemblablement il sera nécessaire de procéder à une opération de virement en 1974 pour tenir compte de l'évolution réelle des conditions économiques.

#### 4° L'AIDE A L'ARMEMENT NAVAL

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

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

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

La contribution de l'Etat pour l'exploitation des navires maritimes d'intérêt général (chap. 45-01) passe de 67,5 millions de francs en 1973 à 62 millions de francs pour 1974. Ce chapitre subit dans le budget 1974 une nouvelle compression. Il convient de noter que depuis 1969 les subventions d'exploitation ne concernent plus que le réseau contractuel, c'est-à-dire l'essentiel du secteur « passages » des deux compagnies.

Depuis cette date la résorption progressive de ces réseaux a permis une réduction sensible du montant des subventions d'exploitation. Pour la première fois cette année, la Compagnie des Messageries maritimes ne percevra plus de subvention d'exploitation proprement dite.

Après le désarmement et la vente du paquebot *Pasteur*, la dernière ligne contractuelle de la Compagnie des Messageries maritimes a été fermée en septembre 1972. La subvention de 5,8 millions de francs attribuée en 1973 à cette compagnie avait pour seul objet de compenser une partie des charges générales affectées jusque-là au réseau contractuel et qui n'étaient résorbables que progressivement. La disparition de ces charges en 1974 justifie la suppression de toute subvention d'exploitation à la Compagnie des Messageries maritimes.

Depuis 1972 le réseau contractuel de la Compagnie générale transatlantique ne comporte plus que le paquebot *France*. La subvention relative à ce navire est fixée à 36,5 millions de francs pour 1974, en diminution de 2.030.000 F par rapport à 1973. Ce montant a été déterminé avec le double souci, d'une part, de tenir compte du déficit prévisionnel d'exploitation du paquebot, d'autre part, de ne pas dépasser de manière exagérée le coût pour l'Etat d'un retrait de service du navire. La subvention continuera cependant de procurer à la compagnie un soutien appréciable dans une période difficile sur le plan commercial en raison des perturbations monétaires.

En ce qui concerne les charges qui continuent de peser sur les deux compagnies du fait de leur passé contractuel, un accord est intervenu sur la fixation des compensations qui seront versées pour charges de retraite au cours des années à venir. En application de cet accord, 12,5 millions de francs sont inscrits au projet de budget pour 1974, répartis à concurrence de 4,6 millions de francs et 7,9 millions de francs entre la Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique. En outre, une somme de 1 million de francs (à concurrence de 300.000 F et 700.000 F) est prévue pour couvrir les charges résultant des licenciements qui continueront en 1974 d'imposer aux deux compagnies des obligations financières particulières.

En ce qui concerne les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval (chap. 45-03), elles bénéficient d'une augmentation de 1.300.000 F (16.600.000 F au lieu de 15.300.000 F pour 1973).

\*

\* \*

Les articles 79 et suivants du Code du travail maritime mettent à la charge de l'armateur le salaire, les frais de soins et traitement (et éventuellement le rapatriement et les frais de transport) payés au titre du marin blessé au service du navire ou atteint d'une maladie constatée après son débarquement. Les obligations de l'armateur cessent à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour du débarquement en France, le délai pouvant être prolongé jusqu'à la date du rapatriement, si le marin blessé ou malade a été débarqué hors de France.

Les obligations qui incombent ainsi aux armateurs constituent pour ceux-ci une charge assez lourde, puisqu'elles ont représenté pour l'année 1971 (dernière statistique connue) un effort financier de l'ordre de 27,6 millions de francs. Rapportées aux masses de rémunération brutes d'embarquement, ces dépenses représentent un pourcentage de l'ordre de 5,8 %. Cette charge est absolument particulière à la Marine marchande, et n'existe dans aucune autre profession (le régime social des marins est en effet totalement distinct du régime général) ; d'autre part, aucune Marine marchande étrangère n'est assujettie à cette obligation.

Comme les avantages sociaux ainsi accordés aux marins ne sauraient être remis en question, l'Etat s'est attaché à aider les armateurs au commerce à supporter cette charge exorbitante du droit commun social, et constituant par ailleurs une surcharge d'exploitation face à la concurrence d'armements étrangers.

La loi n° 65-997 du 29 novembre 1965, portant loi de finances pour 1966, a prévu le remboursement partiel aux armateurs des charges découlant pour eux des articles 79 et suivants du Code du travail maritime ; le pourcentage du remboursement qui s'élevait en 1966 à 60 % des dépenses, a oscillé de 1966 à 1970 entre 63 et 69 % ; par contre, la réduction du crédit budgétaire de 1971 a fait que le pourcentage de couverture pour cette année (dernière statistique connue) a été seulement de 55 % environ.

Sur la base de la statistique 1971, les charges à supporter par les armateurs au titre accidents-maladies en 1974 seront de l'ordre de 33,7 millions de francs. Le crédit inscrit au projet du budget (16,6 millions de francs) doit permettre d'assurer une couverture de ces dépenses à 50 % environ.

## 5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèveront pour 1974 à 17.698.500 F, soit + 6,3 % par rapport à l'année dernière. Elles se répartissent comme suit :

— subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : 16.230.013 F (chap. 36-01), en augmentation de 762.683 F par rapport au précédent budget. Cette dotation supplémentaire en mesures acquises est justifiée par l'extension en année pleine

des mesures de revalorisation des rémunérations et par l'application de textes statutaires. Le bilan d'activité de l'Institut est donné en annexe (Annexe I) ;

— subventions aux pêches maritimes (chap. 44-01) : 1.468.500 F, en augmentation de 288.500 F par rapport à l'exercice précédent.

En 1973, les crédits qui s'élevaient à 1.180.000 F ont été utilisés ainsi :

— frais de contrôle des sociétés de Crédit maritime mutuel et subventions pour bonification d'intérêt : 156.000 F.

A ce titre sont pris en charge les indemnités et frais de mission de l'inspecteur général et des inspecteurs régionaux du Crédit maritime mutuel, le versement de subventions aux Caisses régionales de Crédit maritime mutuel pour le service des bonifications d'intérêt sur les prêts consentis aux ostréiculteurs sinistrés (30.000 F environ) ;

— subventions aux sociétés d'assurances maritimes mutuelles contre les pertes de matériel de pêche : 24.000 F ;

— commercialisation des produits de la mer : 1 million de francs.

Cette somme, qui doit être affectée à la normalisation des tarifs de transports des produits de la mer en provenance de Bretagne, doit être utilisée, à concurrence de 500.000 F, au financement d'opérations de promotion des produits de la pêche bretonne, réalisées sous l'égide du « Groupement des pêches maritimes bretonnes (G. P. M. B.) », opérations étalées sur trois ans pour un montant global de crédits de 1.500.000 F.

Pour 1974, il faut noter au titre des mesures nouvelles :

— ouverture d'un crédit destiné au financement de la participation de l'Etat à la mise en place d'une organisation des marchés .....	175.000 F
— ouverture d'un crédit destiné au financement d'une action de soutien logistique aux pêcheurs.....	200.000
— augmentation des crédits relatifs aux récompenses aux gens de mer et aux dépenses diverses de propagande maritime .....	10.000
— ajustement aux besoins des crédits nécessaires au paiement des rémunérations et indemnités des inspecteurs des sociétés de crédit maritime mutuel et des coopératives maritimes.....	13.500

Les aides accordées par le F. E. O. G. A. en 1973 se sont élevées, dans le domaine des actions de soutien des marchés, à un montant de 2.780.000 F :

— les organisations de producteurs qui appliquent les prix de retrait communautaires se sont vu octroyer des compensations financières au titre des quantités de produits retirés du marché par leurs adhérents au-dessous de ce prix de retrait. Les sommes versées se sont élevées en 1973 à 2.300.000 F ;

— par ailleurs, des restitutions aux exportations de lieu noir et morue salés et séchés ont été octroyées aux sécheurs exportateurs et se sont élevées en 1973 à 480.000 F.

## 6° L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

La contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des Invalides de la Marine doit s'élever, en 1974, à 656.972.340 F, en augmentation de 45,9 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Pour 1973, le budget primitif de l'E. N. I. M. a été fixé au titre de la section de fonctionnement à 1.106,7 millions de francs en recettes et en dépenses.

Il est présenté en équilibre, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une avance du Trésor. Les ressources de l'Etablissement sont constituées du produit des cotisations des armateurs et des marins (381,8 millions de francs) d'un versement de la Caisse nationale d'assurance maladie au titre de la compensation des charges de prestations en nature de l'assurance maladie, maternité, invalidité (soins), service aux marins salariés (art. 73 de la loi de finances pour 1972) (83 millions de francs) et d'une subvention de l'Etat (610,98 millions de francs).

Par rapport à 1972, le budget de l'E. N. I. M. pour 1974 est en augmentation de 14 %.

En 1974, il est prévu que la subvention de l'Etat atteindra 656,97 millions de francs, la progression de 45,9 millions de francs par rapport à 1973 étant calculée sur une évolution moyenne de 10,2 % des salaires forfaitaires. Le versement de la C. N. A. M. a été évalué comme devant être de 89,2 millions de francs.

Par ailleurs, l'E. N. I. M., en raison de son déséquilibre démographique, bénéficiera de la compensation instituée entre les régimes de Sécurité sociale en matière d'assurance vieillesse (19 millions de francs).

En ce qui concerne le « rattrapage Forner », un premier bilan peut être établi ainsi :

Depuis 1963, le « rattrapage » a été de 12,70 % de la huitième à la vingtième catégorie, et de 18,35 % de la première à la septième catégorie, compte tenu de la majoration de 4 % intervenue le 1<sup>er</sup> octobre 1971 et financée uniquement par la profession, et de celle de 1 % comprise dans l'augmentation du 1<sup>er</sup> mai 1973. Par rapport aux estimations faites en 1963, la moyenne des rattrapages acquis est donc inférieure de deux points environ à la moyenne des écarts constatés à l'époque.

Le coût d'un point de rattrapage peut être calculé de la manière suivante au 1<sup>er</sup> mai 1973 (en millions de francs) :

- 1° 1 % de majoration des pensions sur la Caisse de retraites des marins et sur la Caisse générale de prévoyance entraînerait une dépense supplémentaire de ..... 7,22
- 2° L'augmentation de ressources provenant du relèvement de l'assiette des contributions des armateurs et des cotisations des marins serait de ..... 3,66
- 3° La différence entre les dépenses et les ressources propres à l'E. N. I. M. serait en conséquence de ..... 3,56

L'intention du Département est, en accord avec le Ministre de l'Economie et des Finances, de terminer cette opération du « rattrapage Forner » par deux augmentations des salaires forfaitaires de 1 % qui interviendraient en 1974 et 1975.

Par ailleurs un accord signé le 15 mai 1973, par le Comité central des armateurs de France et les Syndicats de marins, prévoit un plan quinquennal d'amélioration des pensions, à raison d'une majoration de 4 % par an. Son financement est assuré par la profession, mais le régime des exonérations aux propriétaires de navires embarqués a été maintenu intégralement et l'incidence en est compensée par une participation de l'Etat.

La réalisation de ce plan est commencée par une première majoration de 4 % qui doit prendre effet du 1<sup>er</sup> octobre 1973 ;

l'augmentation du taux des taxes nécessaires à cette opération est de 0,72 % pour la contribution des armateurs et de 0,24 % pour la cotisation des marins.

Il faut signaler en outre que la Marine nationale a fait connaître son accord de principe pour la mise à la disposition de l'Etablissement national des Invalides de la Marine (E. N. I. M.) d'un terrain à Saint-Mandrier en vue de la construction d'un ensemble d'au moins 90 logements-foyers pour les retraités de la Marine marchande. Deux documents s'y rapportant ont fait l'objet d'un accord entre la Marine nationale et l'E. N. I. M. : un protocole relatif aux conditions d'occupation des logements-foyers et une convention concernant les obligations de l'E. N. I. M. quant à la sécurité et la surveillance des installations. D'autre part, un bail a été préparé par la Marine pour la location du terrain à l'E. N. I. M. pour cinquante ans.

## II. — Les dépenses en capital.

### 1° LES ÉTUDES

Depuis 1972, les crédits nécessaires pour les études du Secrétariat général de la Marine marchande sont regroupés au sein d'un même chapitre (64-01) et notamment les crédits destinés aux recherches relatives à la propulsion nucléaire d'un navire de commerce et aux aéroglisseurs marins. Pour 1974, il est doté de 2 millions de francs en autorisations de programme et de 1,35 million de francs en crédits de paiement.

Dans une note jointe en annexe, il est donné un bilan sommaire des études entreprises (Annexe I).

### 2° LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, CULTURELS ET SOCIAUX

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes* (chap. 57-10), pour lequel il est prévu une autorisation de programme de 4,86 millions de francs et des crédits de paiement de 5,5 millions de francs dont 1,5 million de francs destinés au lancement d'opérations nouvelles.

Celles-ci s'analysent comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Affaires maritimes :</i>	
Extension D. A. M., Nantes .....	500.000
Grosses réparations et revalorisations .....	425.000
Affaires maritimes, Nouméa.....	275.000
Appareillage radio-électrique du service médical .....	165.000
 <i>Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage :</i>	
Équipement et aménagement immobiliers .....	200.000
Équipement radio du centre Gris-Nez .....	300.000
 <i>Recherche I. S. T. P. M. :</i>	
Équipement et aménagement immobiliers au siège central de Nantes et au Centre de recherche de La Rochelle .....	350.000
Réparation et équipement des navires de l'I. S. T. P. M. ....	2.000.000
Équipement des laboratoires .....	650.000
 Total .....	 4.865.000

En ce qui concerne l'équipement des services de surveillance et de sauvetage dont dispose le Secrétariat général de la Marine marchande, la mise en œuvre du programme de renouvellement des vedettes de haute mer est poursuivie. Deux unités polyvalentes (surveillance-sauvetage) de type *Garance* seront mises en service vers le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> juillet. En venant renforcer le dispositif de surveillance hauturière mis en place sur le littoral métropolitain, elles devraient par leurs caractéristiques et l'expérience entièrement concluante de la première *Garance* basée à Boulogne accroître sensiblement l'efficacité de la flottille. En contrepartie, une unité régionale ancienne (vingt-quatre ans d'âge) sera retirée du service.

Au 31 décembre 1974, le nombre d'unités Marine marchande de surveillance armées serait donc de :

- vedettes régionales : huit, dont trois vedettes G de hautes performances ;
- vedettes côtières : quatre ;
- vedettes de surveillance rapprochée et engins : vingt et un.

Le programme de mise en service de vedettes régionales de type *Garance* sera poursuivi.

Outre-mer, les affectations de vedettes de 20 mètres prévues par la Gendarmerie ne justifient pas, au regard de la coordination instituée par les services du Premier Ministre, la mise en œuvre d'un programme de constructions neuves Marine marchande. Par contre, le Secrétariat général envisage encore pour 1974 d'apporter une certaine forme de contribution financière — comme il l'a déjà fait ces dernières années — au fonctionnement de certaines unités s'y trouvant (Groupe Antilles-Guyane, Saint-Pierre et Miquelon, Nouméa) et assurant des missions de son ressort.

b) *La protection de l'environnement marin.* — Sous cette nouvelle dénomination sont inscrits les crédits prévus pour lutter contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures. Une dotation de 4 millions de francs en autorisations de programme est demandée, soit plus du double de celle accordée en 1973 (1,93 million de francs).

La lutte contre la pollution accidentelle des eaux de la mer par les hydrocarbures peut être menée soit dans le cadre du plan d'intervention « Polmar » si la menace est grave (l'intervention du plan « Polmar » fait alors l'objet d'une décision du Premier Ministre précisant les modalités de financement des dépenses à engager), soit en dehors de ce plan si la menace est limitée.

La mise en place de ces divers moyens, dont le coût total a été évalué à 35 millions de francs, a commencé en 1972 et se poursuit. Les crédits mis à la disposition du Secrétariat général de la Marine marchande pour atteindre les objectifs fixés se sont élevés, jusqu'à présent, à 12,3 millions de francs.

Sur les 4 millions de francs demandés au budget de 1974, 2 millions de francs seront utilisés pour renforcer les stocks existants en barrages, produits et matériels de pompage en mer. Par ailleurs, comme en 1973, une somme de 2 millions de francs est destinée à permettre, d'une part, le financement des opérations de lutte contre les pollutions de faible ou moyenne ampleur, qui ne nécessitent pas le déclenchement du plan Polmar et, d'autre part, de financer des recherches et des essais relatifs à la mise au point des matériels de lutte.

c) *L'équipement de l'enseignement maritime* (chap. 56-20). — Les autorisations de programme, pour 1973, s'élevaient à 2,69 millions de francs et les crédits de paiement à 2,49 millions de francs. Au

présent budget, les chiffres correspondants sont de 2,9 millions de francs et 2,5 millions de francs dont 1,04 million de francs pour les opérations nouvelles. Celles-ci s'analysent de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Équipement des E. N. M. M. :</i>	
Grosses réparations .....	340.000
<i>Équipement des E. A. M. :</i>	
Construction des E. A. M. : à Saint-Malo.....	2.000.000
Équipement des E. A. M. : Cherbourg.....	300.000
Grosses réparations .....	160.000
<i>Équipement des navires-écoles :</i>	
Grosses réparations .....	100.000
Total .....	2.900.000

Pour la construction et l'équipement de la nouvelle école d'apprentissage maritime de Saint-Malo il est prévu une autorisation de programme de 2 millions de francs. Cette somme représente la part de l'Etat, soit 50 % du montant de l'opération, le reste devant être financé par les collectivités locales par voie de fonds de concours. Cette école est destinée à remplacer un établissement logé dans des bâtiments vétustes et insuffisants, propriété de la ville de Saint-Malo qui entend les reprendre pour destruction ou pour réaffectation à d'autres usages.

Une autorisation de programme de 0,3 million de francs est réservée pour l'équipement de la nouvelle école d'apprentissage maritime de Cherbourg. Cette somme représente la part de l'Etat, soit 50 % du montant de l'opération, le reste devant être financé par les collectivités locales par voie de fonds de concours. La construction proprement dite de cette école doit être entreprise au début de 1974, les crédits correspondants ayant été attribués au titre du budget 1973.

d) *L'équipement des établissements de formation professionnelle.* — Comme en 1971, aucune dotation nouvelle ne figure à ce chapitre qui a reçu, en 1972, 130.000 francs en autorisations de programme destinés à des travaux immobiliers à l'E. N. M. N. du Havre.

e) *L'équipement de la Société de sauvetage* (chap. 66-00). — Il s'agit d'une subvention au titre de laquelle sont prévus 3,75 millions de francs en autorisations de programme (contre 2,75 millions de francs en 1973) et 3,75 millions de francs de crédits de paiement (contre 2,75 millions de francs l'an dernier).

Elle est destinée à permettre à la société de poursuivre l'exécution du plan de rénovation de la flottille.

\*  
\* \*

La subvention inscrite au projet de loi de finances représente la contribution de l'Etat à la réalisation du programme de modernisation de sa flottille engagé par la Société nationale de sauvetage (S. N. S. M.).

Après avoir définitivement apuré en 1971 le passif qui résultait des dettes des deux anciennes associations fusionnées (la Société centrale de sauvetage des naufragés et la Société des hospitaliers sauveteurs bretons), la Société nationale de sauvetage en mer a, en effet, entrepris la rénovation de sa flottille suivant les termes d'un plan quinquennal d'investissement (1971-1975), étudié en liaison avec les services du Secrétariat général de la Marine marchande.

L'évolution de la composition de la flotte de la société a été la suivante :

	AU 1 <sup>er</sup> JUIN 1972	AU 1 <sup>er</sup> JUIN 1973
Canots tous temps.....	53	52
Canots de deuxième classe et vedettes.....	95	96
Canots pneumatiques.....	284	318
Total des unités.....	432	466

Ces chiffres font apparaître une augmentation, de première nécessité, des moyens légers d'intervention ; les prévisions de commandes d'unités nouvelles en 1973 ont dû être modulées en fonction de cet impératif.

Les équipements nouveaux acquis en 1972 et 1973 ont été :

- 2 canots tous temps ;
- 9 vedettes ;
- 108 canots pneumatiques.

Ces unités nouvelles ont essentiellement assuré le remplacement d'unités condamnées, sauf en ce qui concerne les canots pneumatiques.

Dans le cadre du plan d'équipement, les canots de deuxième classe, d'un type désuet, seront remplacés soit par des vedettes, soit par des canots tous temps.

Les prévisions d'équipement pour 1974 sont les suivantes :

- 2 canots tous temps ;
- 6 vedettes ;
- 30 canots pneumatiques.

Il y a lieu de se demander si ces prévisions d'équipement sont suffisantes pour maintenir la flottille de S. N. S. M. dans un état satisfaisant, compte tenu de l'âge moyen élevé de l'ensemble de ses unités : vingt ans pour les grands canots et sept ans pour les engins pneumatiques.

Les dotations actuelles ne permettent pas de renouveler le matériel, à parc constant, que tous les dix ans pour les canots pneumatiques, seize ans pour les vedettes et vingt-six ans pour les grands canots. Dans la mesure où des besoins nouveaux doivent être satisfaits sur le même volume de crédits, le renouvellement ne peut être que plus lent.

Du point de vue financier en 1973, sur un budget total d'équipement de l'ordre de 4 millions de francs pour lequel la subvention de l'Etat s'est élevée à 2.750.000 francs, les dépenses afférentes à l'acquisition ou à la commande d'unités nouvelles doivent s'élever à 2.840.000 francs, le solde des ressources est consacré au paiement des dépenses de gros entretien.

Pour 1974, la subvention de l'Etat sera portée à 3.750.000 francs, les ressources de la S. N. S. M. affectées à l'équipement devraient donc s'élever à 5.600.000 francs au total compte tenu des subventions des collectivités locales. Avec des crédits affectés au paiement du solde du prix des unités commandées dès 1973, soit 700.000 francs, les dépenses d'équipement atteindront en 1974 le montant de 3.800.000 francs pour l'acquisition d'unités nouvelles.

### 3° LES PÊCHES MARITIMES

Les pêches maritimes ont bénéficié en 1973 d'une majoration substantielle de leurs crédits à la suite d'une seconde délibération intervenue en première lecture à l'Assemblée Nationale. Par rapport à l'année précédente, la progression des autorisations de programme était de l'ordre de 32,5 %.

Pour 1974, il n'en va pas de même. L'accroissement est plus modeste : 10,1 %.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME	
	1973	1974
	(En milliers de francs.)	
Pêche industrielle.....	21.000	22.500
Pêche artisanale.....	5.500	5.680
Conchyliculture .....	»	1.000
<b>Total.....</b>	<b>26.500</b>	<b>29.180</b>

Encore faut-il noter que sur ce total 1 million de francs est réservé à la conchyliculture.

En ce qui concerne *la pêche industrielle*, la dotation inscrite pour 1974, compte tenu de la hausse des prix, permettra de primer un tonnage comparable à celui de 1973 (20.000 tonnes) et en toute hypothèse supérieur à l'objectif annuel du Plan (14.000 tonnes).

Dès à présent, il est possible de dresser le bilan suivant : 9.000 tonnes ont été primés en 1971, 14.200 tonnes en 1972 ; ces résultats s'inscrivent dans une courbe régulièrement ascendante puisque les prévisions pour 1973 laissent apparaître un tonnage primé de 20.000 tonnes. En conclusion, 43.200 tonnes auront été réalisés au terme des trois premières années, alors que dans l'hypothèse d'une progression linéaire, il aurait fallu, pour respecter les objectifs du Plan, atteindre 42.000 tonnes.

En modulant ces résultats par secteur et en les comparant aux objectifs du VI<sup>e</sup> Plan, on peut observer après trois années d'exécution que le programme chalutier sera réalisé à 100 %

(compte tenu des bateaux non primés), le programme de grande pêche à 50 % et le programme thonier à 70 %. L'ensemble du programme sera donc accompli à 62 % en tonnage.

La *pêche artisanale* a reçu en 1973 des moyens supplémentaires. Si en 1974 cet effort est maintenu, le bilan est loin d'être satisfaisant compte tenu des objectifs fixés par le VI<sup>e</sup> Plan.

Le programme fixé par le VI<sup>e</sup> Plan retient le renouvellement de la flottille (14.700 navires, soit 107.000 tonneaux) en douze ans, au rythme de 9.000 tonneaux par an, représentant un taux de croissance de 8 % par an. Or le taux de construction n'a atteint que 3 % en 1971 et 4 % en 1972.

L'objectif visé ne tend pas à réaliser la construction d'un nombre équivalent de navires mais à moderniser et restructurer la flottille en la dotant d'éléments moins nombreux mais d'un tonnage plus élevé. C'est la raison pour laquelle l'effort des Pouvoirs publics porte exclusivement sur la tranche de tonnage comprise entre 15 et 100 tonneaux, laquelle, seule, a fait l'objet des études des Sociétés interprofessionnelles artisanales (S. I. A.) conduisant à la mise au point de prototypes agréés et primés par l'administration. Sept S. I. A. ont ainsi été créés depuis 1970 et leurs travaux subventionnés par l'Etat ont permis la définition de quinze navires-types dont la construction en série est encouragée par lesdites primes.

Le renouvellement de cette flottille conduit à construire 5.800 tonneaux par an. Or, au cours des années 1971, 1972, 1973 (prévisions) 4.800 tonneaux seulement auront été mis en service. Le retard pris au cours de ces trois années ne peut être rattrapé. Aussi est-il absolument nécessaire qu'un effort particulier soit accompli pour que les mises en service au cours des deux dernières années du VI<sup>e</sup> Plan atteignent au moins 8 à 10.000 tonneaux.

Dès à présent, il est intéressant de constater que l'action des sept S. I. A. s'intensifie. 4 navires ont été primés en 1971 dans le cadre de ces S. I. A., 36 en 1972 et la construction de 75 nouveaux navires-types est prévue pour 1973.

Il est permis d'espérer que le développement des actions S. I. A. joint à la mise en place d'une action communautaire pêche artisanale permettra, au moins à partir de 1975, d'améliorer le rythme de renouvellement de cette flottille.

Dès à présent, la Direction des pêches maritimes et les services du Ministère des Finances actualisent les études qui donneront la

possibilité de participer efficacement, le moment venu, à l'élaboration et à la mise en œuvre des actions communes concernant tant la pêche hauturière que la pêche artisanale.

A ces dotations budgétaires il y a lieu d'ajouter une dotation du F. D. E. S. de 45 millions de francs pour le financement de réalisations prioritaires dans les secteurs de la pêche artisanale et de la conchyliculture. Pour la pêche industrielle un système de bonifications d'intérêt doit être mis en place à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974 qui prendra le relais des prêts du F. D. E. S.

Les industriels de la pêche sont réservés quant à l'opportunité conjoncturelle d'une telle réforme. Le recours au marché financier leur paraît aléatoire, compte tenu de l'évolution des taux pratiqués sur ce marché, alors que la bonification offerte est fixée *a priori* à 4 %. Ils souhaiteraient dès à présent que la base de bonification soit supérieure au pourcentage actuellement retenu de 25 % du prix du navire.

Il faut cependant rappeler dès à présent qu'un certain nombre « *d'actions ponctuelles* » ont été réalisées grâce au concours du F. E. O. G. A.

La Commission de la Communauté économique européenne a attribué en 1972 des subventions en faveur de cinq projets qui lui avaient été adressés par la France, en 1971, dans le cadre des dispositions du règlement n° 17/64/C. E. E. du 5 février 1964. Ce programme portait sur la construction d'un chalutier de grande pêche, d'un thonier et de trois chalutiers de pêche hauturière, représentant un investissement global de 40,8 millions de francs.

La contribution financière du F. E. O. G. A. à ces réalisations, calculée sur la base d'un taux de 20 % du coût des investissements, s'est élevée à 8,2 millions de francs. Un sixième projet relatif à la construction d'un thonier sennear congélateur pour lequel un concours communautaire avait été également sollicité en 1971, a été reporté par la commission sur l'exercice 1972 en raison de l'insuffisance des crédits disponibles pour le financement de la politique agricole commune.

Les « actions communes » prévues au règlement portant établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche n'ayant pas encore été définies en 1972, la Marine marchande a pu adresser, cette même année, aux services de la C. E. E., quatre nouvelles demandes de concours du F. E. O. G. A. dans le

cadre du régime dit « des actions ponctuelles ». Les deux premières demandes portent respectivement sur la construction d'un chalutier de grande pêche et de six chalutiers de pêche hauturière.

Le Comité permanent des structures de la pêche, réuni le 10 avril 1973 à Bruxelles, a émis un avis favorable à l'attribution d'un concours communautaire à ces réalisations dans la limite de 20 % de leur coût. Il a également formulé un avis identique en ce qui concerne le thonier pour lequel une décision de report avait été prise l'année précédente.

Les deux dernières demandes portent sur des investissements terrestres. Elles n'ont pas encore été soumises, à ce jour, au Comité permanent des structures.

Les contributions du F. E. O. G. A.-Orientation à l'ensemble des opérations mentionnées ci-dessus comme approuvées atteignent le total de 18.361.000 F.

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

Il s'agit là du poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande puisqu'il représente près de 85 % des dotations de 1974.

Les autorisations de programme prévues pour 1974 s'élèvent à 700.221.000 F, contre 706.500.000 F en 1973, et les crédits de paiement à 755 millions de francs contre 622 millions de francs.

Les crédits de paiement affectés aux opérations nouvelles s'élèvent à 510 millions de francs (418 millions de francs pour 1973). Le programme 1974 est prévu ainsi qu'il suit :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
Grands navires (tranche 1974).....	215.100.000
Petits navires (tranche 1974).....	20.000.000
Revisions, tranches 1971, 1972, 1973.....	465.121.000
Totaux .....	700.221.000

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

— une aide spécifique, définie depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1968 en pourcentage du prix contractuel de la construction aidée ;

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

Le taux de l'aide de base est conforme aux dispositions de la directive du Conseil des Communautés économiques européennes en date du 20 juillet 1972 concernant les aides à la construction navale, qui prévoit en son article 3 la possibilité d'accorder une aide à la construction navale « dont l'incidence ne dépasse pas, sauf dérogation, 5 % du prix du contrat en 1972 et 4 % en 1973 ». Cette disposition est applicable jusqu'au 31 décembre 1973.

Des modifications dans le régime de la garantie sont intervenues, mais sans incidence sur le plan budgétaire : en 1973 un relèvement des franchises à la charge des constructeurs a été opéré ; il a été compensé par un retour à une couverture plus complète dans l'assiette de la garantie.

Le taux de l'aide de base accordée à la construction navale qui, en 1972, était compris entre 3 % et 0,75 % selon le délai de livraison, a accusé un nouvel abattement pour les commandes prises en 1973 et à mettre en construction en 1975 (taux de 0,5 %).

Depuis 1970, cette aide n'est plus accordée aux petits chantiers qu'au coup par coup (Annexe III).

Compte tenu de l'ensemble de ces paramètres, l'analyse des crédits inscrits au budget 1974 se présente ainsi :

I. — a) Les allocations de mise en construction de la tranche 1974 représentent environ 30 % de ce montant. Cette part est en diminution très sensible (de 37 %) par rapport aux allocations de mise en construction de la tranche précédente, notamment en raison de l'apparition sur la tranche 1974 de navires bénéficiant de conditions d'aide notablement réduites ;

b) En ce qui concerne les allocations destinées aux constructions effectuées par les petits et moyens chantiers en 1974 (petits navires), un montant de 20 millions de francs a été prévu, en augmentation de 10 % par rapport à 1973. Cette somme correspond

à l'aide de base et aux éventuelles garanties de prix qui pourront être accordées dans la limite des crédits disponibles aux navires de série en fonction de l'évolution de la conjoncture ;

c) Enfin, 66 % du montant total des crédits prévus pour l'aide en 1974 représentent le coût des garanties contre les hausses de prix des navires construits dans les grands chantiers et inscrits sur les tranches 1971, 1972 et 1973.

Ce volume de crédits, en augmentation importante en valeur absolue par rapport à la ligne correspondant aux revisions de prix du budget 1973, s'explique par les hausses très vives des coûts de production en 1969 et 1970, hausses qui jouent sur les navires commandés de 1968 à 1970 et inscrits sur les exercices 1971 à 1973.

L'automatisme de la garantie de prix accordée explique l'accroissement des engagements de l'Etat.

II. — *Les perspectives* pour les exercices 1975 et 1976, si elles sont encore difficilement chiffrables à l'heure actuelle — principalement du fait de l'incertitude sur l'évolution des indices futurs — permettent d'envisager de façon quasi-certaine une diminution du volume des crédits budgétaires affectés à l'aide à la construction navale.

L'objectif poursuivi de diminution du niveau de l'aide ne se manifestera de façon tangible que lors de la prise en charge budgétaire des navires auxquels de nouvelles conditions s'appliqueront, c'est-à-dire à tout le moins pour les exercices budgétaires postérieurs à 1974.

En annexe, est précisée comment l'aide à la construction navale pourra s'établir compte tenu des dispositions arrêtées par les autorités de la C. E. E. (Annexe IV).

## 5° L'AIDE A L'ARMEMENT

Deux chapitres intéressent l'aide à l'armement :

— le chapitre 63-01 intitulé « Prime de modernisation des cargos de ligne et plan de relance de l'armement maritime », qui comporte, pour 1974, 80 millions de francs en autorisations de programme et 90 millions de francs en crédits de paiement, contre 80 et 69 millions de francs en 1973. Rappelons que le plan de relance prévoit un effort budgétaire de 400 millions de francs pour la période 1971-1975, l'aide tenant compte des types de navires

et des trafics effectués et le montant des investissements correspondants dans le cadre des objectifs du VI<sup>e</sup> Plan est de 4,2 milliards de francs.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1973, l'exécution du VI<sup>e</sup> Plan dans le secteur justiciable du plan de relance avec prime était la suivante (en millions de francs) :

	PREVISIONS VI <sup>e</sup> Plan.	DEJA primés (Plan Morin).	COMMANDES fermes enregistrées (Plan de relance.	RESTE à commander (Plan de relance).
Cargos .....	2.788	121	2 103	564
Vracquiers .....	1.355	»	1.452	— 97
Caboteurs pétroliers ....	85	»	71	14
	4.228	121	3.626	481

Le montant total des primes correspondant aux commandes fermes passées et enregistrées au 6 décembre 1973 s'élève à 360,053 millions de francs, soit un taux moyen de subvention de 10,3 %.

Les mesures prises dans le domaine du crédit et des subventions sélectives d'équipement paraissent avoir été décisives dans l'effort de redressement de notre flotte de commerce. L'appel au crédit a atteint un niveau très élevé en 1971 et 1972 (2 milliards et un milliard respectivement). Les subventions sélectives du plan de relance applicables aux navires autres que les pétroliers au long cours et les navires à passagers doivent permettre la réalisation des objectifs fixés dans le VI<sup>e</sup> Plan. Le montant des commandes fermes conclues à la date du 31 décembre 1972 et livrables avant la fin de l'année 1975 permet de penser que les objectifs du plan seront atteints au moins à 98 % en tonnage et 87 % en valeur.

En fonction des résultats satisfaisants ainsi enregistrés, les Pouvoirs publics envisagent d'aller au-delà de l'aide qui a déjà été consentie.

En ce qui concerne le cabotage, le problème ne laisse d'être préoccupant. Un bilan sommaire de la situation est présenté en annexe à ce rapport (Annexe V).

— le chapitre 64-02 « Dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte ». Ce chapitre concerne l'aide que l'Etat apporte au programme d'investissement de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des Messageries maritimes, en vue de faciliter la reconversion des activités de ces deux sociétés d'économie mixte. Il ne reçoit aucune dotation particulière.

Toutefois, une dotation de 27 millions de francs est inscrite au budget des Charges communes au bénéfice de la Compagnie générale transatlantique.

Cette compagnie qui poursuit à un rythme régulier en 1973 et 1974 son programme de renouvellement de la flotte, doit engager à ce titre 110 millions de francs d'investissements supplémentaires en 1973 sans bénéficier, au cours de cet exercice, d'une aide en capital de l'Etat. Toutefois il est apparu nécessaire de consolider la situation financière de la compagnie afin de faciliter la réalisation des opérations qui sont inscrites à son propre programme ou qui, le cas échéant, sont prévues par les filiales mais nécessitent un concours de la société mère. En conséquence, il a été prévu une dotation en capital de 27 millions de francs au titre de l'exercice 1974.

Le développement à tenir du trafic sur la Corse, justifie la mise en service à moyen terme par la Compagnie générale trans-méditerranéenne, filiale de la Compagnie générale transatlantique, d'un nouveau paquebot transbordeur. Une aide de l'Etat sera apportée à cet effet à la compagnie et ses modalités d'application seront déterminées le moment venu.

Aucune dotation en capital n'avait été inscrite au budget de 1972 pour les Compagnies d'économie mixte. En 1973, la Compagnie des Messageries maritimes a bénéficié d'une dotation de 27 millions de francs destinée à procurer une aide en fonds propres au moment où la compagnie commandait un nouveau pétrolier de 260.000 tonnes et deux grands navires rouliers pour les lignes de charge du Pacifique. La pause observée maintenant par la compagnie dans son plan de reconversion, afin de maintenir son endettement à un niveau raisonnable, dans l'attente de l'entrée en service de ces unités, conduit à ne pas renouveler en 1974 l'octroi d'une dotation en capital.

Un examen plus complet du programme d'investissements des deux compagnies est présenté en annexe (Annexe VI).

## DEUXIEME PARTIE

### APPRECIATIONS ET PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

Après avoir analysé le projet de budget pour 1974 de la Marine marchande, votre rapporteur a présenté devant la commission ses appréciations et ses propositions qui font l'objet de cette deuxième partie.

La discussion à laquelle ont particulièrement participé M. le rapporteur général Coudé du Foresto et M. Prost a porté sur l'ensemble de la politique maritime française.

Il a été plus particulièrement débattu de la construction navale au titre de laquelle il est demandé le bénéfice de la garantie de prix pour les productions des petits et moyens chantiers. Dans le domaine de l'Armement, plusieurs commissaires ont tenu à souligner l'affaiblissement de la présence de notre pavillon dans les ports et sur les mers du globe.

Il a également été discuté de l'avenir des nouveaux équipements tels qu'aéroglisateurs et navires à propulsion nucléaire. Enfin, le rapporteur général a tenu à attirer l'attention de votre commission sur les dangers que présentaient, dans le domaine de la pollution, les pétroliers géants et les forages pétroliers en mer.

En conclusion, la Commission des Finances souhaite qu'il soit défini une véritable politique maritime qui tienne compte de nos possibilités et de nos besoins.

#### I. — La construction navale.

Dans la conjoncture actuelle, la situation de la construction navale est inquiétante à cours et moyen terme.

Les carnets de commandes, alors qu'ils étaient de 5.573.964 tonneaux de jauge brut au 1<sup>er</sup> janvier 1972 (la France occupant le quatrième rang), sont tombés à 4.367.723 au 1<sup>er</sup> janvier 1973, soit 5,1 % du carnet mondial ; notre pays perdant une place au profit

de l'Allemagne fédérale. Les commandes enregistrées au 1<sup>er</sup> juillet 1973 ne peuvent atténuer l'inquiétude de notre commission puisqu'il reste sensiblement le même, mais nous perdons encore une place au profit de la Grande-Bretagne, qui enregistrerait en six mois une augmentation de 50 % de ses commandes contre 3 % pour notre pays.

Si le plein emploi des capacités de production dans certains chantiers semble être assuré jusqu'à fin 1976, d'autres ne le sont que jusqu'au premier semestre 1975. Pour Dubigeon-Normandie la situation est très préoccupante, le plein emploi à ce jour n'étant assuré que jusqu'au troisième trimestre 1974.

Ce plan de charges est aussi préoccupant pour les petits et moyens chantiers.

L'industrie de la construction navale est en stagnation, voire en recul, alors qu'elle est en pleine expansion à l'échelle mondiale. Cette dernière se poursuivra pour des raisons objectives liées au développement de l'industrialisation, de l'augmentation continue des échanges mondiaux, de la nécessité d'industrialisation des pays sous-développés et de la poussée démographique mondiale.

Il est vrai que les chantiers français sont exposés à une concurrence de plus en plus forte, notamment de la part du Japon qui, au 1<sup>er</sup> juillet 1973, avait 55 % des commandes mondiales.

Nous avons aussi à faire face à la concurrence de l'Allemagne fédérale, de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et des pays socialistes qui construisent des cargos et navires de pêche. Bientôt nous subirons celle des pays sous-développés ou en voie de développement tels que l'Espagne qui, au 1<sup>er</sup> janvier 1973, enregistrerait des commandes supérieures de 1 million de tonnes de jauge brute à celles de nos chantiers.

Le Gouvernement doit envisager une véritable politique de la construction navale. Il doit prendre l'initiative d'une action concertée internationale pour sauvegarder la place de la construction navale française indispensable à notre économie.

## II. — La flotte de commerce.

La politique à suivre en ce qui concerne notre flotte de commerce est à déterminer en fonction de nos besoins nationaux et de leur évolution.

En comparant son tonnage avec celui des années précédentes et en évoquant sa moyenne d'âge, le Ministre a déclaré devant le Conseil supérieur de la Marine marchande que : « le Plan, tel qu'il avait été arrêté, a été accompli ».

Certes le plan de relance nous a permis une remontée en tonnage dans le rajeunissement de notre flotte de commerce. Mais cela est encore très loin de correspondre à nos besoins et à nos capacités véritables.

Les deux principaux objectifs du plan de relance étaient :

1° De consolider la place de la Marine marchande française dans le Monde ;

2° De stabiliser au niveau de 1968 voire de réduire dans l'intérêt de notre économie le déficit de notre commerce extérieur.

Or, aucun de ces deux objectifs n'a été atteint et pour l'un, comme pour l'autre, c'est une aggravation que malheureusement nous constatons.

Notre flotte marchande après avoir occupé de 1954 à 1966 le cinquième rang de la flotte mondiale est passée de 1966 à 1971 au dixième rang. Elle occupe maintenant le onzième rang depuis juillet 1972.

Nous continuons à progresser moins vite que de nombreux autres pays et notre flotte ne représente plus que 2 % de la flotte mondiale au lieu de 4 %. Alors que la part de notre commerce maritime est de 7 % du commerce maritime mondial, comment s'étonner dans ces conditions que le déficit de la balance des frets et des passages ne cesse de s'aggraver. Il était de 786 millions en 1968, en 1971 ce déficit s'est élevé à 2 milliards 423 millions. Il a donc triplé en trois ans, alors que l'objectif pour 1975 était de le stabiliser au niveau de 1968.

L'échéance fixée approche et si une politique maritime répondant à nos besoins ne se dégage vite, il est à craindre que ce déficit s'accroisse.

Nous manquons de cargos de ligne, de porte-conteneurs, le cabotage français a pratiquement disparu. C'est la constatation faite par notre Commission des Finances. Le Ministre lui-même a déclaré : « que la situation de la flotte de cabotage ne me donne pas satisfaction ». A ce jour, le nombre de caboteurs de moins de 500 tonneaux de jauge brut est de 60 unités et de 27.083 tonneaux de jauge brut au total.

Certes, une amélioration est intervenue depuis quatre ans tant en unité qu'en tonnage mais elle est loin de correspondre à nos besoins.

En 1972, nous avons été amenés à faire 2.149 demandes d'affrètements, ce qui a entraîné une dépense en devises de 106 millions de francs.

L'affrètement ne doit avoir qu'un caractère temporaire en fonction des trafics de pointe. Or, force nous est de constater que le nombre de navires affrétés chaque année est en constante augmentation. Il semble aussi que cela devient une politique constante et permanente. Elle favorise et nourrit les pavillons de complaisance. Le Gouvernement se doit d'examiner de près un tel état de chose, pour y mettre un terme.

Il est scandaleux de voir que des armements français vendent des navires à l'étranger pour les affréter ensuite. Outre les conséquences sur notre balance des frets, cela a de fâcheuses répercussions sur l'emploi. Le nombre de postes de marins subalternes et d'officiers ne cesse de diminuer. C'est une véritable hémorragie ; plus de 20.000 emplois en moins depuis une dizaine d'années. Il est nécessaire, il est temps de dégager une politique maritime et de se donner des moyens suffisants pour que notre flotte marchande soit en rapport avec nos besoins économiques et financiers.

Le plan de relance tel que le Gouvernement l'a défini et appliqué, apparaît insuffisant. C'est déjà l'avis de notre commission des finances ; avis partagé par notre Assemblée dès le départ et justifié aujourd'hui par la croissance de notre commerce extérieur et, malheureusement, la forte augmentation du déficit de notre balance des frets.

Il faut réexaminer les objectifs du plan de relance. Cela suppose : premièrement, une révision en augmentation des crédits prévus qui étaient fixés à 400 millions et que notre Assemblée avait jugés insuffisants ; deuxièmement, la prolongation du plan de relance. Il doit aller au-delà du VI<sup>e</sup> Plan.

A ce plan de relance il y a lieu d'ajouter un contrôle rigoureux sur l'appel fait à l'affrètement de navires étrangers et, en particulier, en ce qui concerne l'utilisation des navires sous pavillons de complaisance.

Nos deux Compagnies d'économie mixte auraient dû faire aussi l'objet de plus d'attention de la part du Gouvernement.

Ce que nous en savons quant à leur sort, c'est qu'il est envisagé le regroupement de ces deux compagnies sans en connaître les modalités.

Aucune information précise n'a pu nous être fournie à ce sujet. Le Ministre a refusé de communiquer à nos collègues de l'Assemblée Nationale un rapport de l'inspection des finances sur certains aspects de la situation des Compagnies d'économie mixte.

Dans ces conditions, il est très difficile de donner un avis sur l'avenir de ces deux sociétés nationales et votre rapporteur croit devoir faire les plus expresses réserves quant à leurs perspectives de développement dans l'intérêt des usagers et des personnels employés.

### III. — Les pêches maritimes.

Depuis des années notre commission manifeste son inquiétude en constatant la détérioration de notre industrie des pêches maritimes, tant artisanales qu'industrielles, et ce ne sont pas les crédits prévus en 1974 qui peuvent changer notre jugement, car il y a une simple reconduction.

Après trois années, le programme prévu au VI<sup>e</sup> Plan sera accompli à 62 % en ce qui concerne la pêche industrielle. En effet, 43.200 tonnes auront été réalisées alors que dans l'hypothèse d'une progression linéaire il aurait fallu, pour respecter les objectifs du Plan, atteindre 42.000 tonnes. Mais en ce qui concerne la pêche artisanale, le bilan est loin d'être satisfaisant, compte tenu des objectifs du VI<sup>e</sup> Plan qui fixait un taux de croissance de 8 % par an. Le taux de construction n'a atteint que 3 % en 1971 et 4 % en 1972.

L'ensemble de la production en 1972 par rapport à 1970 fait apparaître une augmentation de 16.000 tonnes. Mais si l'on tient compte que, pendant la même période, le tonnage des huîtres a

augmenté de plus de 34.000 tonnes, il y a donc diminution de la pêche au sens propre. A noter que le nombre de marins-pêcheurs a diminué de 5.000 ces quatre dernières années.

La valeur globale des produits débarqués est en augmentation. La consommation augmente régulièrement mais la production ne suit pas. En conséquence, le déficit de notre commerce extérieur des produits de mer, qui est déjà important, s'est aggravé de près de 40 % en deux ans, passant de 789 en 1970 à 1 milliard 100 millions en 1972 et risque d'atteindre 1 milliard et demi en 1973.

Le Marché commun n'est pas étranger à cette situation. Les pays membres de la C. E. E. accordent des aides substantielles à leurs industries de pêches maritimes.

L'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun dont la flotte de pêche bénéficie d'importantes subventions, tant pour sa modernisation que pour sa capacité, risque d'aggraver le déficit de notre commerce.

Il appartient au Gouvernement de tirer les conséquences d'une telle situation. Il faut examiner les crédits affectés aux pêches maritimes en fonction de nos besoins nationaux. Le VI<sup>e</sup> Plan prévoit un taux annuel de croissance de production pour une augmentation de la consommation de l'ordre de 3,5 %. Il faut donc, pour se faire, accélérer le renouvellement et l'augmentation de capacité de notre flotte de pêche tant industrielle qu'artisanale.

N'y a-t-il pas lieu de reviser en hausse la prime d'incitation, laquelle avait été fixée à 25 %, mais plafonnée à 18,5 % en 1971 et 14,5 % en 1972 et pour certaines unités elle a même été inférieure à 14,5 % ? Cette prime d'incitation a donc été en diminution alors qu'il y a une augmentation importante du coût de la construction. Est-ce que les objectifs mêmes du plan en ce qui concerne notre flotte de pêche ne risquent-ils pas d'être remis en cause ?

N'y a-t-il pas lieu de relever la subvention accordée à tous les navires d'un type retenu par les S. I. A. et agréé par vos services afin de rattraper le retard pris au cours de ces trois années ?

La dotation du F. D. E. S. de 45 millions pour le financement de réalisations prioritaires dans les secteurs des pêches artisanales et de la conchyliculture ne sont certes pas à négliger mais sont-ils suffisants par rapport aux besoins ?

Pour la pêche industrielle, un système de bonification d'intérêt prendra le relais des prêts du F. D. E. S. Les industriels de la pêche sont réservés sur l'opportunité de cette réforme.

L'avenir des pêches est conditionné également par une réglementation efficace afin d'éviter une exploitation sauvage des mers et la protection de « l'environnement marin » nouvelle dénomination budgétaire de la « lutte contre la pollution ».

Le crédit inscrit à cet effet dans le budget, 4 millions de francs, a doublé par rapport à celui de 1973, mais notre commission, compte tenu de l'ampleur et de l'acuité du problème, considère ce crédit comme insuffisant.

Cette pollution de la mer est sensible sur toutes les côtes; elle est plus particulièrement aiguë en Méditerranée qui est pratiquement une mer fermée.

Cette pollution rend de plus en plus aléatoire l'existence de nombreux pêcheurs et sans esprit partisan, ni par le fait que la Corse est mon pays d'origine, je partage l'anxiété de mes compatriotes. Je suis solidaire de leur manifestation de réprobation et d'exigence pour que l'on mette fin à l'affaire des « Boues rouges » qui non seulement a fait se dresser les insulaires corses mais a touché l'opinion publique française.

Dans le golfe de Fos n'a-t-on pas trouvé des traces de mercure ? Le Gouvernement mesure-t-il l'importance de travaux poursuivis dans ce domaine par l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ? Si oui, il est regrettable que les crédits tant en capital qu'en fonctionnement ne soient pas en rapport avec l'ampleur du problème de la pollution.

#### IV. — Les problèmes sociaux.

En ce qui concerne les problèmes sociaux, chaque année les différents rapporteurs dans leurs interventions tant à l'Assemblée Nationale que dans notre Assemblée, ne manquent pas de les invoquer après avoir rappelé les conditions de vie extrêmement dures que connaissent les marins-pêcheurs et le danger auquel ils sont exposés en permanence. Leurs exigences, afin d'obtenir des conditions de travail et d'existence décentes, sont pleinement justifiées.

Si dans le domaine des pensions des résultats ont été obtenus cette année, notamment en matière de rattrapage Forner par la signature d'une série d'accords entre les organisations de marins et celles des armateurs entraînant une amélioration de la situation à terme, il n'en est pas moins vrai que de graves injustices subsistent auxquelles il faudra mettre un terme.

Alors que l'Etablissement national des Invalides est la plus ancienne institution de notre pays, les marins et, en particulier, les basses catégories bénéficient des pensions inférieures à celles des salariés du secteur privé et public.

Comment ne pas comprendre l'amertume et l'irritation des intéressés par exemple lorsque l'on est amené à constater que pour les veuves de marin victime d'un accident professionnel leur taux de pension est de 30 % du salaire forfaitaire lorsqu'elles atteignent leur soixantième année ou qu'elles deviennent invalides alors que ce taux est de 50 % du salaire réel dans le régime de la Sécurité sociale. Il y a des veuves pensionnées qui perçoivent à peine 25.000 anciens francs par mois.

Les pensions des marins des petites catégories restent dérisoires. Il faut donc y porter remède.

De même il y a lieu de faire en sorte que disparaisse l'inégalité engendrée par le décret d'octobre 1968, lequel a certes un aspect positif en instituant un surclassement en catégorie permettant ainsi à un certain nombre de marins de gagner une catégorie.

Mais il ne s'applique qu'aux marins ayant leur retraite après cette date. Ceux qui avaient pris leur retraite antérieurement ne peuvent en bénéficier et s'estiment lésés.

Au cours du débat à l'Assemblée Nationale le Ministre fait état qu'un nouveau décret allait porter remède à cette situation. Mais cette mesure sera-t-elle confirmée devant notre Assemblée ?

Je voudrais m'arrêter un instant sur le douloureux drame du *Cap-de-La-Hague*, pour rendre hommage aux sauveteurs et assurer de notre sympathie les familles des victimes.

Il semble que toutes les mesures de sécurité n'aient pas été prises pour éviter un tel drame. Comment est-il possible que ce secteur de la Manche et de la Mer du Nord ne soit pas pourvu de tous les moyens de sauvetage ? Aussi a-t-il fallu faire appel à la Belgique et à l'Angleterre. Il faut tirer tous les enseignements qui s'imposent et dégager des moyens pour mieux assurer le sauvetage lorsque le besoin se présente.

Quant à l'enseignement maritime, la subvention qui était de 10,3 millions de francs pour 1973 a été majorée en cours d'année de 0,8 million de francs pour tenir compte des besoins réels de l'A. G. E. A. M. (Association pour la gérance d'écoles d'apprentissages maritimes). Or, la mesure nouvelle de 0,9 million de francs n'autorise que la simple reconduction du crédit accordé en 1973 (des mouvements de protestations sont intervenus dernièrement).

Ma conclusion sera très brève :

Elle rejoint le début de mon propos. Il faut définir une politique maritime d'ensemble en fonction de nos possibilités et de nos besoins. C'est cette absence de politique que depuis des années notre commission déplore.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la Marine marchande pour 1974.

## AUDITION DE M. YVES GUENA, MINISTRE DES TRANSPORTS

Votre Commission des Finances a entendu le 23 octobre 1973, M. Guena, Ministre des Transports.

En ce qui concerne plus particulièrement les crédits réservés à la Marine marchande dans le projet de budget pour 1974, M. Guena a déclaré notamment :

« Les crédits de la Marine marchande seront concentrés sur quatre objectifs. »

En premier lieu, la poursuite du plan de relance de l'armement représente, sous forme de primes sélectives et de bonifications d'intérêt, un effort total de 800 millions de francs pour la durée du Plan. Pour 1974, il est prévu à ce titre 80 millions de francs de primes et environ 120 millions de francs de bonifications. Il a souligné que le plan avait permis un renouvellement de la flotte française, dont la moyenne d'âge est de sept ans. Elle occupe la dixième place dans le monde et son volume aura doublé au cours de l'exécution du Plan.

Le Ministre a indiqué qu'à son avis un second plan de relance devrait être mis en œuvre à l'expiration du premier, l'effort devant être poursuivi pour trois motifs : sécurité d'approvisionnement, économie de devises, parallélisme du développement de la flotte et du commerce extérieur.

En second lieu, le budget comprend les aides à la construction navale dont le Ministre a rappelé les modalités en précisant que sur deux bateaux en construction, un était destiné à l'exportation. Les autorisations de programme se sont élevées à 650 millions de francs en 1972 à 700 millions de francs en 1973 et sont prévues pour 700 millions de francs en 1974. Cette action a eu pour effet d'assurer la garniture des carnets de commande des chantiers jusqu'à fin 1975 ou fin 1976 selon les cas.

En troisième lieu, l'aide pour la flotte de pêche comporte toujours des primes (21,5 millions de francs) et des bonifications d'intérêt en remplacement des prêts du F. D. E. S., et dont le Ministre considère que les avantages seront identiques si la part

bonifiée est égale à 35 %. Enfin, le Ministre a indiqué les conditions de financement de l'E. N. I. M. qui recevra une subvention de 676 millions de francs en 1974.

Le Ministre a ensuite répondu aux questions qui lui ont été posées par :

— Mlle Rapuzzi sur la relance de l'armement naval en Méditerranée notamment la construction de car-ferries et le développement du tourisme social de croisière ;

— M. de Montalembert, sur l'engagement des secours lors du naufrage d'un bateau-drague au large de Calais ;

— M. Pierre Brousse sur la situation du cabotage ;

— et M. Henneguelle sur les difficultés financières de la pêche industrielle à la suite de la suppression des interventions du F. D. E. S.

Le Ministre a indiqué que la construction de car-ferries devait être envisagée en particulier pour améliorer les liaisons avec la Corse. Sur le naufrage au large de Calais, une enquête a été ouverte mais il apparaît dès maintenant que tous les moyens possibles ont été mis en œuvre. Enfin, le système de financement substitué aux interventions du F. D. E. S. aboutit à des résultats analogues et sera vraisemblablement amélioré par un accroissement de la part de financement garantie.

# ANNEXES



## ANNEXE I

### INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES

#### Bilan d'activité.

L'Institut scientifique et technique des pêches maritimes est un établissement public d'Etat, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Il est placé sous la tutelle de la Marine marchande.

La tâche qui lui incombe, bien définie par la loi, est double :

1° Promouvoir et mener des recherches scientifiques et techniques qui concernent les pêches maritimes, les techniques de conservation et d'utilisation du poisson, ainsi que les cultures marines, conchyliculture notamment.

A ce titre, l'Institut joue vis-à-vis du Ministre des Transports le rôle fondamental de conseiller technique ;

2° Assurer le contrôle de la salubrité et de la qualité de certains produits, notamment coquillages et conserves.

Les principales missions de recherche de l'Institut sur l'océanographie des pêches, l'estimation qualitative et quantitative des ressources en poisson et autres produits marins comestibles, le devenir de ces ressources, la recherche de zones de pêche, l'étude et l'expérimentation des engins et techniques de pêche, la technologie des produits de la pêche dans le domaine du froid et de la conserve, la biologie et la technologie conchylicoles, l'acclimatation des espèces, toutes questions qui intéressent évidemment en premier lieu les services de la Direction des pêches maritimes à la Marine marchande.

L'Institut est donc l'auxiliaire direct et permanent de ces services qui sont représentés au sein du Conseil d'administration en la personne notamment du Directeur des pêches maritimes qui remplit les fonctions de Commissaire du Gouvernement (art. 1<sup>er</sup> du décret n° 70-560 du 22 juin 1970 portant organisation administrative et financière de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes).

Le Commissaire du Gouvernement assiste aux séances du Conseil d'administration et peut demander au conseil de délibérer à nouveau sur une affaire (art. 3 du décret susvisé). Enfin, l'article 5 précise que « le Directeur de l'Institut rend compte aussi souvent que possible au Commissaire du Gouvernement... des travaux et recherches en cours et, d'une manière générale, du fonctionnement de l'Institut ».

Dans le cadre de ces dispositions réglementaires et également dans les faits, les travaux de l'Institut sont décidés et menés en étroite coopération avec les services de la Marine marchande qui trouve en l'Institut le complément scientifique qui lui est absolument indispensable.

#### Activité de l'établissement en 1973.

##### I. — NAVIRES

1° La *Thalassa*. Au cours de ce premier semestre, ce navire a réalisé trois importantes campagnes :

— en mer du Nord pour l'étude comparative des stocks de merlan et de morue et des rendements obtenus en fonction des maillages : les informations recueillies

permettent à la France de présenter un dossier solide dans le délicat mais très important problème de la pêche des merlans au regard de la réglementation internationale des maillages ;

— dans le Nord-Ouest Atlantique, et notamment sur le banc Rockall, au Nord de l'Ecosse et au large des Féroé, pour la recherche de fonds chalutables nouveaux et l'exploitation d'un poisson actuellement recherché, la lingue bleue : les renseignements obtenus transmis immédiatement par radio, puis transcrits sur carte, se sont traduits par une augmentation sensible des gains des chalutiers opérant dans ce secteur ;

— dans le secteur Nord-Ouest africain pour l'étude des conditions actuelles de pêche et l'estimation des stocks : cette mission n'a pas encore d'incidence immédiate sur l'économie française, puisque nos navires ne pratiquent pas actuellement cette zone, mais elle en aura sans doute un dans un avenir proche, compte tenu de la réduction progressive des secteurs de pêche de l'Atlantique Nord.

2° *Le Cryos*. Il a réalisé sept campagnes depuis le début de l'année ; elles concernent l'étude du stock et des rendements en morue dans la partie Ouest et Sud de Terre-Neuve, ainsi qu'au Sud de la Nouvelle-Ecosse, la pêche du hareng dans le golfe du Saint-Laurent, la pêche des coquilles sur les bancs, la recherche et la pêche des encornets, l'étude des rendements en morue, crevettes et sébastes dans le Nord dans le golfe du Saint-Laurent (en liaison avec le service de la recherche pour les pêches du Québec).

Ces campagnes avaient pour but, d'une part, d'estimer le stock et les rendements actuels sur les principales espèces exploitées par les chalutiers de Saint-Pierre et par la Grande Pêche, d'autre part, de permettre d'obtenir une diversification des pêches.

La rentabilité de la pêche du hareng au chalut pélagique et la possibilité de capture de coquilles (pétoncles) ont été démontrées. Ceci permet de déclencher de nouvelles pêches de type commercial et de renseigner immédiatement les flotilles.

3° *La Pelagia* a déterminé les conditions hydrologiques et biologiques du golfe de Gascogne et détecté les bancs de sardines et d'anchois. Une opération conjointe a été menée avec six navires professionnels pendant le mois de mai.

Sans être exceptionnelles, les captures réalisées par les professionnels, sont en nette amélioration par rapport aux années précédentes, 1972 notamment.

Pour le thon, l'activité de la *Pelagia* s'est inscrite dans une opération de recherche continue et combinée avec la *Perle* et un avion muni d'un radiomètre. Les conditions hydrologiques, défavorables jusqu'à la fin du mois de mai, se sont rapidement améliorées au début de juin, permettant un bon début de campagne. Mais, en aucun cas, des conditions analogues à celles de 1972 n'ont été retrouvées aux Açores, ce qui a déterminé une mauvaise pêche en juillet. A la fin de ce mois, les conditions paraissent plus favorables dans le golfe.

4° *Le Roselys - Le Précurseur*. *Le Roselys*, déclaré inapte à la navigation, n'a pu travailler en 1973 ; il a été remplacé par le *Précurseur*, acheté fin juin. Ce dernier, après révision et équipement, se consacrera à la recherche sardinière en Sud Bretagne et en Vendée.

5° *L'Ichthys*. — En Méditerranée, *l'Ichthys* a réalisé une série d'observations sur l'état du stock de sardines et surtout sur son recrutement. Pour le chalutage, il a prospecté les fonds peu fréquentés par les navires locaux et étudié la sélectivité comparée de divers chaluts.

L'opération originale de l'année est la mise en place d'un système de collecteurs, en vingt-cinq points du littoral du golfe du Lion, pour estimer les possibilités de captage d'huitres plates en mer. Si elle réussit, cette opération peut donner à la conchyliculture méditerranéenne un aspect nouveau et original.

## II. — LABORATOIRES

### A. — Pêches maritimes et cultures marines.

a) Pêche à l'électricité. — Succès de la première phase expérimentale réalisée à Roscoff ;

b) Algues. — Fin des inventaires des champs d'algues sur le littoral Nord et début des travaux en Bretagne Sud ; conclusion sur l'étude d'exploitation possible d'une nouvelle laminaire et sur l'implantation de l'algue exotique *Macrocystis* ; essais de culture d'algues rouges en France métropolitaine et dans les Territoires des Afars et des Issas ;

c) Pêche Sud Bretagne. — Le laboratoire de Lorient, de création récente, a entrepris des travaux sur la pêche artisanale et les engins de pêche ; la construction d'un bassin d'essai pour les chaluts, complément indispensable de ce laboratoire, est en cours ;

d) Crustacés. — Le laboratoire de Roscoff a intensifié ses élevages expérimentaux de homard ; l'écloserie de l'île d'Yeu montée pour le compte des professionnels, fonctionne de manière satisfaisante ;

e) Conchyliculture. — L'effort essentiel a porté sur la reconstitution du stock décimé en 1970 et 1971 et sur la lutte contre les maladies qui affectent les huîtres plates, et leurs conséquences. L'acclimatation de l'huître japonaise est un succès complet cette année ; les travaux des laboratoires de l'I. S. T. P. M. ont permis de donner leur maximum d'efficacité aux captages qui s'annoncent excellents. Pour ce qui est de l'huître plate, la détermination de la nature et du cycle de l'organisme responsable des mortalités a évité des pertes considérables à la profession ;

f) Engins de pêche. — Les recherches faites par les laboratoires de Boulogne, de Lorient et de Saint-Pierre, ont apporté une aide directe et efficace à la profession. Ainsi, les mises au point faites à bord du *Croix de Lorraine* ont permis d'améliorer considérablement le rendement de ce navire ; quant aux démonstrations faites à bord de *La Pelagia* ou dans le bassin d'essai de Boulogne, elles ont eu un vif succès auprès des professionnels ;

g) Elevages. — Les expériences d'adaptation de truites à l'eau de mer faites au laboratoire de Sète ont permis à l'expérience de type commercial réalisée dans l'étang de Salses, de donner les meilleurs résultats ;

h) Outre-mer. — Les faits les plus saillants sont la réussite des expériences d'ostréiculture en Guyane (captage en rivière, élevage en mer) ; le démarrage d'une étude sur le stock des crevettes dans le même département ; l'étude de la pêche du thon dans le Nord de l'Océan Indien ; l'extension des expériences ostréicoles aux Antilles ; la réalisation de campagnes de recherches sur les pêches et la culture des algues dans le Territoire des Afars et des Issas.

### B. — TECHNOLOGIE ET CONTRÔLES

a) Pollutions. — Un effort considérable est fait pour la lutte contre les pollutions. Les études portent sur la toxicité des résidus d'oxyde de titane (boues rouges) qui complètent les nombreuses observations faites en mer en 1972 ; la toxicité des détergents, des pesticides ou des insecticides ; les recherches sur la pollution par métaux lourds : mercure et cadmium. A ce propos, une méthode originale de dosage du méthyl-mercure (le plus toxique des sels de mercure) permet de réaliser des dosages rapides, précis et fiables de cet élément.

En relation avec la conchyliculture, l'étude des zones témoins est poursuivie à Fos, Thau, Marennes ; elle débute dans le golfe du Morbihan ;

b) Conserves et semi-conserves. — Des méthodes biochimiques nouvelles permettent la recherche de fraudes sur l'appellation, par l'identification des chairs de poisson, après cuisson. Pour la recherche de la qualité, relevons la mise au point d'une méthode originale de dosage de l'histamine, des recherches bactériologiques sur les harengs fumés et des essais techniques sur les thons. La recherche et la mise au point de produits nouveaux a porté sur l'utilisation de produits difficilement commercialisables du fait de leur taille (huîtres, sardines) et la revalorisation par la conserve de produits courants comme les moules ;

c) Froid. — Après les essais commencés en 1972 sur la congélation à très basse température par l'azote liquide, des expériences de congélation par le fréon débutent ; les possibilités de conservation de certains produits marins par traitement avec les polyphosphates sont également examinées.

En résumé, l'I. S. T. P. M. a poursuivi son effort et accru son efficacité grâce à une plus grande continuité dans les travaux, une sélection des sujets de recherche et une collaboration plus étroite avec la profession ; l'incidence financière des résultats obtenus sur l'économie nationale est certainement très largement supérieure au montant de la subvention de l'Etat.

#### Programme des travaux pour 1974.

##### I. — NAVIRES

###### 1° *Thalassa.*

a) Campagnes saisonnières en Manche pour l'étude des stocks au cours desquelles les nuisances possibles de l'extraction de sables et graviers seront examinées par l'I. S. T. P. M. en programme conjoint avec le C. N. E. X. O. ;

b) Campagnes en Mer du Nord et dans le golfe de Gascogne pour l'étude de la morue, du lieu noir, des merlus et des dorades ;

c) Campagne de prospection (très attendue par les professionnels) en Mer de Barentz ;

d) Campagnes de recherche pour l'étude du maquereau en Mer Celtique et en Manche (action nouvelle) ;

e) Essais d'automatisation des manœuvres de pêche (en liaison avec l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées).

###### 2° *Cryos.*

Outre les campagnes faites en relation directe avec les professionnels et la Grande pêche pour la recherche de la morue, du hareng et des encornets, deux sujets nouveaux seront abordés, en liaison étroite avec les Canadiens :

a) Etude de l'évolution et de la productivité sur les bancs de Terre Neuve (deux campagnes) ;

b) Examen des ressources actuelles au Labrador.

###### 3° *La Pelagia et le Précurseur.*

Les campagnes seront synchronisées de manière à obtenir un maximum de continuité :

a) Campagnes saisonnières pour l'étude de la langouste sur les vasières bretonnes ;

b) Prospection continue pour le germon, de l'Europe aux Açores, de la mi-mai à octobre, avec traitement des données par l'informatique pour assurer de meilleures prévisions ;

c) Etude saisonnière hydrologique dans le golfe avec prospection et pêche des bancs de sardines, d'anchois et de sprats. Cette étude sera continue pendant la période estivale.

Les deux navires se consacreront, en outre, à des essais d'engins nouveaux mis au point par l'I. S. T. P. M.

#### 4° *Ichthys*.

a) Recherche du thon rouge en profondeur ;

b) Détection des bancs de sardines et d'anchois et inventaire des ressources chalutables.

## II. — LABORATOIRES

Outre la continuation des travaux déjà entrepris en 1973, les opérations suivantes seront menées :

a) Conchyliculture. — Mise en valeur de nouvelles zones conchylicoles de la baie du Mont Saint-Michel et de Basse-Normandie, et des marais vendéens ; mise en route d'un laboratoire central pluridisciplinaire pour l'étude des maladies des mollusques ; captage et élevage des moules, en mer, en Méditerranée ;

b) Algues. — Cartographie des champs de laminaires en Bretagne Sud et essais de culture d'algues rouges ;

c) Technologie des pêches. — Démarrage du bassin d'essai à Lorient et recherches sur les sennes à thon ; expériences en mer de pêche électrique ;

d) Technologie. — Premières recherches sur la lyophilisation ;

e) Pollutions. — L'accent sera mis sur l'effet des pollutions thermiques et l'étude de zones-témoins ; la recherche du cadmium, du zinc et de l'arsenic ;

f) Outre-mer. — La réorganisation des services Guyane-Antilles permettra une concentration des efforts. L'ostréiculture sera portée à sa phase d'exploitation tandis que les stocks de jeunes crevettes seront inventoriés, et que l'estimation des ressources sera poursuivie.

Dans l'Océan Indien, l'action essentielle sera la recherche thonière.

A Saint-Pierre et Miquelon, les travaux à terre porteront sur la technologie des engins de pêche et sur la technologie des produits de la mer.

## III. — GESTION DU N/O *Cryos*

Le C. N. E. X. O. a fait savoir qu'il entendait, comme lui en donne le droit la convention qui le lie à l'I. S. T. P. M. à ce sujet, reprendre la gestion du *Cryos*. Le Ministère des Transports ainsi que le Ministère des Départements et Territoires d'Outre-Mer, estimant que cette opération constituerait une gêne sérieuse pour l'activité de l'I. S. T. P. M. et celle des professionnels dans l'important secteur de pêche qu'est Saint-Pierre et Miquelon, souhaitent que ce navire reste affecté à Saint-Pierre, sous la gestion de l'I. S. T. P. M.

Des discussions sont en cours à ce sujet entre les Ministères de tutelle intéressés.

## ANNEXE II

### BILAN DES ETUDES ENTREPRISES

L'exécution de travaux de recherches scientifiques et techniques sous contrat est un des aspects d'une politique générale de la construction navale et des transports maritimes, politique qui a délibérément opté en faveur d'un recours au progrès technique et à la spécialisation des navires qui permettent à la flotte française de maintenir son rang sur le plan international.

Ainsi les crédits ouverts sur ce chapitre regroupent les crédits de l'enveloppe recherche directement gérés par la Marine marchande destinés à inciter les professionnels à accroître leurs efforts de recherche et de développement. La politique est de favoriser la constitution d'équipes spécialisées et la coopération entre fournisseur et utilisateur.

Un premier résultat significatif vient d'être obtenu avec la réforme de l'Institut de recherche de la construction navale. Les cinq grands chantiers français ont en effet pris la décision de réaliser en commun l'essentiel de leur programme de recherche. Cette décision constitue un premier pas vers la réalisation d'un organisme capable d'assurer une réelle mission de coordination et de promotion au sein des professions concernées : chantiers, armateurs, fournisseurs d'équipement marin.

Un deuxième pôle est en cours de constitution qui devrait regrouper deux chantiers de construction et une société d'ingénierie spécialisée en technique nucléaire pour l'étude des navires à propulsion nucléaire.

Les autorisations de programme demandées restent au même niveau que celles obtenues pour l'année 1973. Elles sont destinées, d'une part, à poursuivre les opérations en cours, d'autre part, à engager deux opérations nouvelles.

#### I. 1. — PROPULSION NUCLÉAIRE

Les études relatives à la propulsion nucléaire d'un navire de commerce, menées en liaison avec le C.E.A. et l'industrie, ont conclu à la faisabilité technique d'un porte-conteneurs rapide de 90.000 CV, avec les moyens français. Sur le plan économique, le bilan d'exploitation d'un tel navire pourrait être équilibré dans la mesure où le coût des combustibles fossiles croît plus vite que celui du combustible nucléaire.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que plusieurs pays envisagent actuellement d'accélérer les études sur la propulsion des navires de commerce. C'est le cas notamment des Etats-Unis, du Japon, de la République fédérale d'Allemagne, et plus récemment du Royaume-Uni.

La propulsion nucléaire entraîne une augmentation du coût de construction des navires compensée par une diminution des dépenses d'exploitation d'autant plus sensible que la puissance propulsive est plus élevée. Le seuil de rentabilité se situe actuellement aux environs de 80.000 CV. Les navires envisageables sont en conséquence soit des gros porte-conteneurs rapides, soit des pétroliers géants.

Le coût élevé des études et développements rend très souhaitable une coopération internationale en la matière. En France, un groupement d'intérêt économique est en voie de constitution entre deux chantiers de construction navale et un constructeur de chaudière nucléaire, en vue de réaliser les études d'avant-projet qui sont nécessaires pour permettre soit la conclusion d'accords de coopération, soit la réponse à des appels d'offres d'armateurs.

## I. 2. — TECHNIQUE DES COUSSINS D'AIR

Avec le développement du programme d'aéroglisseur marin de 200 tonnes de poids total en charge effectuant des voyages internationaux, va se poser le problème de la mise au point d'un tableau de critères permettant d'apprécier le niveau de sécurité de ce type d'appareil, sans contestation possible au niveau international. En 1974 doivent être entreprises des recherches concernant le domaine de vol en sécurité, et l'enregistrement des efforts supportés en vol.

## I. 3. — AUTRE ÉTUDE

Les études plus classiques visant à l'amélioration des transports maritimes seront poursuivies en mettant un accent tout particulier sur les calculs de structure. La généralisation du langage informatique en matière de construction navale permet en effet le développement d'un ensemble de programme de calculs susceptible de prendre en compte, dès le stade du projet, et d'une manière détaillée, les conditions spécifiques d'exploitation du futur navire. Les autres grands thèmes de recherche sont : propulsion des navires modernes ; techniques de production et de réparation ; manoeuvrabilité des navires ; conduite et gestion du navire. Dans la perspective de télécommunications maritimes par satellite, ce dernier thème est appelé à prendre une importance grandissante.

## ANNEXE III

---

### AIDE PUBLIQUE AUX PETITS ET MOYENS CHANTIERS

Conformément à la loi d'aide à la construction navale, l'Etat peut octroyer chaque année aux petits et aux moyens chantiers une aide constituée, d'une part, d'une allocation de base, pourcentage du prix du contrat et, d'autre part, d'une garantie contre les hausses de prix tout à fait comparable à la garantie C.O.F.A.C.E. pour les exportations.

Pour les petits chantiers cependant, cette garantie de prix n'est pas systématique et n'est plus accordée depuis 1970 qu'à quelques unités (navires construits en série ou navires spéciaux).

Plusieurs raisons justifient que les conditions d'aide consenties pour les petits chantiers soient différentes de celles accordées aux grands chantiers : la durée de construction des navires est beaucoup plus faible pour les petits chantiers, les conditions de concurrence internationale ne sont pas comparables, ne serait-ce que du fait du poids des chantiers japonais pour les grands navires. Les grands chantiers qui ont signé un contrat professionnel avec les pouvoirs publics sont soumis à diverses obligations en matière d'effectif, de niveau de production, d'investissements.

Abordant le problème de l'aide aux petits chantiers sous un angle plus large, le Ministre des Transports a décidé la constitution d'un groupe de travail administratif chargé de l'analyse de la situation de cette branche de l'industrie et de la définition d'un régime d'intervention plus adapté aux besoins réels des petits chantiers.

## ANNEXE IV

---

### AIDE A LA CONSTRUCTION NAVALE

I. — Les conditions de l'aide applicable aux commandes qui seront prises en 1974 et ultérieurement ne sont pas encore définies à l'heure actuelle ; elles concernent des navires qui seront mis en construction à partir de 1975 mais qui — pour les plus lointains et compte tenu du carnet de commandes actuel — pourront être livrables en 1978 et au-delà.

L'incidence budgétaire des conditions d'aide applicables en 1974 se répercutera sur les exercices 1975 à 1980, alors que les budgets actuels (1974, par exemple) sont la conséquence des allocations accordées depuis 1968.

II. — Les conditions de l'aide à la construction navale doivent respecter les contraintes fixées par les autorités de la C.E.E.

Une proposition de nouvelle directive couvrant la période du 1<sup>er</sup> janvier 1974 au 31 décembre 1977 vient d'être transmise par la Commission de Bruxelles au Conseil des Communautés européennes.

Selon cette proposition, l'aide à la construction navale autorisée ne devrait pas avoir une incidence supérieure à 5 % du prix contractuel des navires en 1974 et 4 % en 1975. Il n'est pas encore prévu de plafond pour les années 1976 et 1977, afin de ne pas mettre en cause l'arrangement général de l'O.C.D.E. prévoyant l'abolition totale des aides directes fin 1975 et pour réserver une possibilité d'accroissement du niveau des aides si la concurrence des pays tiers menaçait plus gravement la construction navale européenne.

Dans la proposition qui a été transmise au conseil, le mécanisme de garantie de prix devrait respecter le plafond d'incidence autorisé (5 %).

Par ailleurs, les aides aux investissements seraient autorisées et non soumises à un plafond. Les projets d'investissements assorti d'une aide seraient néanmoins soumis à un examen *a priori* par la commission, et leur réalisation serait subordonnée à son accord préalable.

Sur le plan budgétaire, le plafonnement ou la disparition du régime de garantie de prix n'aurait une incidence qu'à partir du budget 1976 et n'aurait son plein effet que sur les budgets 1977, 1978 et 1979.

## ANNEXE V

---

### BILAN DU CABOTAGE

Au 1<sup>er</sup> octobre 1973 le nombre de caboteurs de moins de 500 tonneaux en service était de 60 pour un port en lourd total de 55.859 tonnes dont :

— 57 navires secs pour un tonnage total de 25.584 t.j.b. et un port en lourd de 52.660 t.d.w. ;

— 3 caboteurs pétroliers pour un tonnage total de 1.499 t.j.b. et en port en lourd de 3.199 t.d.w.

Ainsi, par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 1970 la flotte de caboteurs en service s'est accrue de 16 unités soit une augmentation de 38,4 % et t.j.b. et 53,5 % en port en lourd.

Les lignes régulières ont accentué la modernisation de leur matériel naval, en mettant en service des unités routières adaptées au trafic en cause. Certains de ces navires sont spécialement adaptés au transport d'ensembles industriels complets ou de lots importants de véhicules.

Le tramping par contre doit faire face à une concurrence étrangère sévère. C'est pourquoi de nouvelles formules sont mises au point. Un mouvement se dessine depuis 1972 pour l'utilisation de navires de 3.000 t.p.l. — au lieu et place des navires de 2.000 t.p.l. précédemment utilisés.

## ANNEXE VI

### COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION

#### Programme d'investissements.

##### 1. COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

L'année 1973 est la première au cours de laquelle l'activité maritime de la compagnie aura été exclusivement consacrée au transport de marchandises. Le retrait du *Calédonien* en mars 1972 et du *Pasteur* en septembre 1972 a en effet marqué le terme de la politique de dégagement des paquebots entreprise en 1969 et menée à bien dans des conditions satisfaisantes.

La relève de cette activité qui, depuis ses origines avait fait la renommée de la compagnie, a été préparée de longue date et la flotte de la compagnie s'adapte, selon les orientations retenues, aux nécessités de nouveaux trafics. En 1972, un cargo et un navire ravitailleur pour les Terres australes et antarctiques françaises ont été mis en service, cinq cargos ont reçu une capacité accrue par allongement d'une cale supplémentaire.

L'année 1973 sera marquée par l'achèvement de deux unités qui permettront à la compagnie d'intervenir dans le secteur des transports de pétrole et de gaz : le premier minéralier-pétrolier de 260.000 tonnes, *Licorne Atlantique* et le méthanier *Tellier*. En outre un second pétrolier de 260.000 tonnes, *Licorne Pacifique* est en commande, et un pétrolier de 283.000 tonnes doit être pris en affrètement coque-nue. Enfin deux grands cargos rouliers modernes ont été commandés à un chantier naval français.

Depuis le début de 1973 quatre cargos anciens ont été vendus. Le deuxième porte-conteneurs de la compagnie le *Korrigan* a été intégré au consortium Scandutch qu'en juillet 1973 ; ceci implique le retrait de la plupart des navires conventionnels de la compagnie sur la ligne d'Extrême-Orient, et leur affectation sur d'autres lignes, en remplacement de navires affrétés.

L'activité des filiales et des sociétés dans lesquelles la compagnie détient des participations, s'est poursuivie de manière satisfaisante au cours des mois écoulés.

##### 2. — LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

La composition de la flotte de la compagnie et de ses filiales a été modifiée en 1972 par la vente de neuf navires anciens dont les caractéristiques ne correspondaient plus aux nécessités actuelles de l'exploitation. Par ailleurs quatre navires modernes entraient en service, deux destinés à la ligne du Canada (dont l'un, le *Mont Laurier* a dû être délaissé aux assureurs après sa destruction par un incendie) deux

destinés au secteur en forte expansion de la Mer du Nord et de la Baltique. La commande prévue d'un minéralier-pétrolier de 120.000 tonnes a été passée au Japon dans des conditions particulièrement avantageuses, au plus bas de la courbe des prix de la construction navale mondiale avant que celle-ci n'opère un redressement spectaculaire.

Depuis le début de l'année 1973, deux mises en services ont été effectuées sur les lignes de Corse, celle d'un cargo-roulier et celle d'un navire transbordeur acheté sur le marché; un cargo-roulier polytherme-polyvalent a été également mis en service sur les lignes des Antilles. Cette année sera principalement marquée par le retrait du paquebot *De Grasse*.