

N° 54

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

## 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 1971, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**  
**(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 30

**Transports.**

**III. — MARINE MARCHANDE**

*Rapporteur spécial : M. Jean BARDOL.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mile Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jean Sauvage, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 33),  
1400 (tome XVIII) et in-8° 308. ;

Sénat : 53 (1970-1971).

---

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Pêches maritimes - Construction navale.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<i>Introduction</i> .....	3
 <b>PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits.</b>	
I. — Les dépenses ordinaires.....	7
II. — Les dépenses en capital.....	12
 <b>DEUXIÈME PARTIE. — Appréciations et propositions de votre commission.</b>	
I. — La construction navale.....	18
II. — L'armement au commerce.....	20
III. — Les pêches maritimes.....	27
IV. — La Société nationale de sauvetage en mer.....	30
V. — Toujours le problème des pensions.....	32
VI. — Une proposition.....	34
 <b>ANNEXES</b> .....	 35

---

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses ordinaires du projet de budget de la Marine marchande s'élèvent, pour 1971, à 694.438.123 F, en augmentation de 60.462.463 F sur celles de 1970, soit une progression de 9,5 %.

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

— autorisations de programme : 519.160.000 F contre 329 millions 520.000 F en 1970 (+ 57,5 %) ;

— crédits de paiement : 435.300.000 F contre 327.290.000 F (+ 33 %).

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 1970 et demandés pour 1971.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1970.	CREDITS PREVUS POUR 1971			DIFFERENCES entre 1970 et 1971.
		SERVICES votés.	MESURES nouvelles.	Total.	
			(En francs.)		
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité....	42.877.389	46.985.366	— 567.106	46.418.260	+ 3.540.871
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales .....	6.726.505	7.244.530	— 1.043	7.243.487	+ 516.982
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services....	8.332.217	8.224.593	+ 962.852	9.187.445	+ 855.228
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	781.290	781.290	»	781.290	»
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	9.481.386	10.090.164	+ 950.000	11.040.164	+ 1.558.778
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	939.160	939.160	+ 5.000	944.160	+ 5.000
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>69.137.947</b>	<b>74.265.103</b>	<b>+ 1.349.703</b>	<b>75.614.806</b>	<b>+ 6.476.859</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives..	61.000	61.000	»	61.000	»
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	8.670.977	8.670.977	+ 1.020.000	9.690.977	+ 1.020.000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions .....	4.494.000	4.494.000	— 580.000	3.914.000	— 580.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subvention aux entreprises d'intérêt national.....	137.000.000	137.000.000	— 23.500.000	113.500.000	— 23.500.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité....	424.396	424.396	+ 45.604	470.000	+ 45.604
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	414.187.340	430.687.340	+ 60.500.000	491.187.340	+ 77.000.000
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>564.837.713</b>	<b>581.337.713</b>	<b>+ 37.485.604</b>	<b>618.823.317</b>	<b>+ 53.985.604</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires.....</b>	<b>633.975.660</b>	<b>655.602.816</b>	<b>+ 38.835.307</b>	<b>694.438.123</b>	<b>+ 60.462.463</b>

**Dépenses en capital.**

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1970.	Prévues pour 1971.	Différence.	Votés pour 1970.	Prévus pour 1971.	Différence.
					(En francs.)		
	<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (études) .....	90.000	90.000	»	90.000	»	— 90.000
	<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement .....	1.990.000	2.310.000	+ 320.000	2.500.000	1.800.000	— 700.000
	<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers.</i>						
57-10	Equipement des services des affaires maritimes.	1.890.000	1.140.000	— 750.000	2.700.000	1.500.000	— 1.200.000
57-11	Etudes et prototypes d'aéroglesseurs marins...	1.350.000	»	— 1.350.000	1.000.000	350.000	— 650.000
57-12 (nou- veau)	Lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures.....	Mémoire.	500.000	+ 500.000	Mémoire.	500.000	+ 500.000
	Totaux pour la septième partie.....	3.240.000	1.640.000	— 1.600.000	3.700.000	2.350.000	— 1.350.000
	Totaux pour le titre V.....	5.320.000	4.040.000	— 1.280.000	6.290.000	4.150.000	— 2.140.000
	<b>TITRE VI. — Subventions d'investissements accordés par l'Etat.</b>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale.....	274.500.000	405.120.000	+ 130.620.000	280.000.000	355.150.000	+ 95.150.000
63-01	Prime de modernisation des cargos de ligne et plan de relance de l'armement maritime.	»	57.000.000	+ 57.000.000	18.000.000	25.000.000	+ 7.000.000
	Totaux pour la troisième partie.....	274.500.000	462.120.000	+ 187.620.000	278.000.000	380.150.000	+ 102.150.000

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1970.	Prévues pour 1971.	Différence.	Votés pour 1970.	Prévus pour 1971.	Différence.
		(En francs.)					
	Quatrième partie. — <i>Entreprises industrielles et commerciales.</i>						
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.....	12.350.000	18.350.000	+ 6.000.000	6.000.000	17.000.000	+ 11.000.000
64-01	Recherches scientifiques et techniques.....	Mémoire.	800.000	+ 800.000	Mémoire.	»	»
64-02	Dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte.....	36.000.000	32.000.000	— 4.000.000	36.000.000	32.000.000	— 4.000.000
	Totaux pour la quatrième partie.....	48.350.000	51.150.000	+ 2.800.000	42.000.000	49.000.000	+ 7.000.000
	Sixième partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
66-00	Subventions d'équipement à la société de sauvetage .....	1.350.000	1.850.000	+ 500.000	1.000.000	2.000.000	+ 1.000.000
66-01	Equipement des établissements de formation professionnelle maritime.....	Mémoire.	»	»	»	»	»
	Totaux pour la sixième partie.....	1.350.000	1.850.000	+ 500.000	1.000.000	2.000.000	+ 1.000.000
	Totaux pour le titre VI.....	324.200.000	515.120.000	+ 190.920.000	321.000.000	431.150.000	+ 110.150.000
	Totaux pour les titres V et VI	329.520.000	519.160.000	+ 189.640.000	327.290.000	435.300.000	+ 108.010.000
	TITRE VII. — <i>Réparation des dommages de guerre.</i>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche .....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour les dépenses en capital .....	329.520.000	519.160.000	+ 189.640.000	327.290.000	435.300.000	+ 108.010.000

## 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 à ce titre sont, pour 1971, de 11.723.840 F contre 10.287.587 F en 1970, soit une majoration de 1.436.253 F. Celle-ci provient, pour moitié environ, des diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1970 en faveur des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi qu'à la majoration des prestations sociales.

Les crédits supplémentaires demandés sont destinés également et pour un montant de 163.222 F à permettre la création et la transformation d'un certain nombre d'emplois. C'est ainsi qu'est proposée, d'une part, la création de deux postes d'ingénieurs de l'armement, compte tenu de la spécialisation croissante des techniques à mettre en œuvre en matière de navires de commerce et d'autre part la transformation d'un emploi d'ingénieur en chef de l'armement en emploi d'ingénieur général. (A noter que ces mesures sont compensées par la suppression au présent budget de trois emplois de professeur de l'enseignement maritime et au budget des armées par la transformation d'un emploi d'ingénieur général en un emploi d'ingénieur en chef.)

Enfin, une dotation de 500.000 F est inscrite à un nouveau chapitre 44-02 intitulé « Etudes et recherches économiques sur les

transports maritimes ». Elle se répartit de la façon suivante : 150.000 F pour la participation financière de l'administration française à l'Institut de recherche franco-allemand et 350.000 F pour financer des études et recherches économiques intéressant l'armement naval.

## 2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services, les crédits prévus pour 1971 s'élèvent à 43.206.728 F, en augmentation de 3.539.581 F par rapport à l'exercice précédent, mais dont 511.400 F seulement au titre de mesures nouvelles.

Ces dernières se traduisent par l'ouverture de crédits supplémentaires et par quelques réductions.

Les augmentations concernent essentiellement les crédits de matériel (+ 635.000 F) pour tenir compte en particulier :

— des conditions d'exercice des missions de surveillance des pêches et de sauvetage en mer (nouveau matériel de défense côtière, entrée en service de nouvelles vedettes légères et modernisation du matériel et des unités garde-pêche en service) ;

— de l'accroissement de l'activité des trois centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ;

— de l'application de la convention internationale sur la vie humaine en mer (études et lutte contre l'incendie à bord des navires).

Par ailleurs, la subvention à la Société nationale de sauvetage en mer est majorée de 45.604 F en raison de l'accroissement des charges de cet organisme (formation de jeunes sauveteurs, mise en place de nouvelles stations de sauvetage).

En outre, un crédit de 12.270 F est destiné à la transformation de 5 emplois de gardes maritimes en 5 emplois de syndics des gens de mer et à l'aménagement de la pyramide des grades de ce dernier corps.

Les réductions de crédits (— 181.474 F) proviennent d'une part de la suppression du poste de représentant de la marine marchande auprès du conseiller commercial à Washington et du disponible résultant de la transformation de certains emplois du personnel navigant.



Enfin, certaines mesures sont budgétairement équilibrées. C'est ainsi que la mise en service, à la fin de l'année 1971, du centre administratif des affaires maritimes à Saint-Servan pourra être assuré, sans accroissement du montant global des crédits inscrits pour cette opération sur le budget de 1970, grâce à une modification de leur affectation.

De même, dans le cadre de la réforme des services des affaires maritimes, la refonte du service de la sécurité de la navigation et de l'inspection du travail maritime sera réalisé, sans crédits supplémentaires, par l'arrêt des recrutements dans le corps des inspecteurs de la navigation et leur remplacement progressif par des personnels de divers niveaux techniques adaptés à la nouvelle structure du service. La création de 2 emplois d'administrateurs des affaires maritimes et de 4 emplois d'officiers d'administration des affaires maritimes sera gagée par la suppression de 8 emplois d'inspecteurs de la navigation. Des crédits dégagés par cette transformation d'emplois permettront également d'augmenter les moyens de mobilité des agents, exigée par la concentration géographique des services (achat de 3 voitures et attribution d'indemnités kilométriques) et le fonctionnement des centres de sécurité de la navigation.

### 3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Les crédits prévus au titre de l'enseignement maritime pour 1971 s'élèvent à 20.961.551 F, en augmentation de 1.557.851 F par rapport à l'année précédente.

Les mesures nouvelles consistent essentiellement en une majoration (+ 1 million de francs) de la subvention de fonctionnement à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime. Cet ajustement est destiné à couvrir les relèvements de salaires et de charges sociales ainsi que l'incidence financière du nouveau statut du personnel des écoles d'apprentissage maritime.

Le taux des bourses versées aux élèves des écoles de la Marine marchande est également majoré en fonction du prix de pension (+ 20.000 F) ainsi que la participation de l'Etat aux dépenses d'internat (+ 50.000 F) et les crédits de matériel des écoles (+ 35.000 F).

L'entrée en service, au cours de l'année 1971, d'un chalutier-école de 44 mètres nécessitera un crédit supplémentaire de 351.000 F pour le fonctionnement de cette unité, mais il est prévu, par ailleurs, de désarmer pendant la plus grande partie de l'année scolaire 1970-1971 un des navires-écoles affectés à la formation des officiers du commerce, ce qui doit se traduire par une économie de 493.000 F.

#### 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.

Ces deux chapitres subissent, dans le budget de 1971, une nouvelle compression.

Celle-ci est particulièrement sévère en ce qui concerne la contribution de l'Etat pour l'exploitation des lignes d'intérêt général des deux compagnies d'économie mixte qui passe de 121 à 98 millions (soit 19 % en moins).

Quant aux crédits d'aide à l'armement naval privé, la réduction est moins importante puisqu'elle est de 3 %, la dotation du chapitre se trouvant ainsi ramenée de 16 à 15,5 millions de francs.

#### 5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèvent pour 1971 à un peu plus de 13,8 millions de francs, se répartissant comme suit :

— subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : 10.444.664 F, en augmentation de 1.508.778 F par rapport au précédent budget, les mesures nouvelles tendant principalement au renforcement des effectifs (création de 9 emplois

de personnel titulaire et 10 emplois d'attachés de recherche contractuels) et à couvrir les frais d'armement des navires de recherche ;

— subventions aux pêches maritimes : 3.414.000 F, en diminution de 1.080.000 F par rapport à l'exercice précédent, et résultant de deux mesures de sens contraire. D'une part, est prévu l'ouverture d'un crédit de 40.000 F représentant la prise en charge des traitements des inspecteurs des sociétés de crédit maritime mutuel. D'autre part, les crédits d'aide en faveur de la pêche sont réduits de 1.120.000 F, soit, en moins, 650.000 F pour l'aide aux fonds régionaux d'organisation des marchés et 470.000 F pour l'aide au marché de la sardine et au poisson congelé à bord. Ces réductions se justifient, selon le Gouvernement, par le caractère temporaire et dégressif de ces subventions et, en outre, pour la première par l'amélioration de la situation financière des Fonds et la stabilisation relative des cours.

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

La subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine doit s'élever, en 1971, à 491.187.340 F, en augmentation de 77 millions de francs par rapport à l'année précédente, qui se décompose de la manière suivante :

— augmentation de la contribution légale de l'Etat pour tenir compte, d'une part, de l'extension en année pleine de la majoration de 8,2 % des salaires forfaitaires effectuée en 1970 (+ 14,3 millions de francs) et, d'autre part, de la détérioration du rapport pensionnés-cotisants (+ 2,2 millions de francs) ;

— contribution exceptionnelle de l'Etat (60,5 millions de francs).

## II. — Les dépenses en capital.

### 1° LES ÉTUDES

Trois chapitres concernent le financement d'études :

— le chapitre 53-00 relatif à la propulsion nucléaire d'un navire de commerce qui, doté en 1970 de 90.000 F en tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, ne comporte, pour 1971, qu'une autorisation de programme du même montant que l'an dernier. Cette dotation est affectée à des études et essais sur modèle d'un avant-projet de porte-conteneurs à propulsion nucléaire ;

— le chapitre 57-11 qui est destiné à financer les études et prototypes d'aéroglisteurs marins et pour lesquels avaient été prévus, en 1970, une autorisation de programme de 1.350.000 F et un crédit de paiement de 1 million de francs. Il ne comporte pas, pour 1971, d'autorisation nouvelle mais seulement des crédits de paiement au titre des services votés, pour un montant de 350.000 F ;

— le chapitre 64-01 intitulé « recherches scientifiques et techniques » qui n'avait reçu aucune dotation en 1970. Une autorisation de programme de 800.000 F est prévue pour 1971 en vue de recherches pour l'amélioration des moyens de transports maritimes.

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

Nous trouvons dans cette catégorie :

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes* (chapitre 57-10), pour lequel sont prévus une autorisation de programme de 1.140.000 F et des crédits de paiement de 1.500.000 F, dont 840.000 F destinés au lancement d'opérations nouvelles.

Ces dotations sont en diminution par rapport à celles de 1970, qui s'élevaient respectivement à 1.890.000 F, 2.700.000 F et 1.540.000 F.

Les opérations nouvelles prévues sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Travaux d'installation, d'aménagement et d'équipement des différents centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvegarde....	790.000	600.000
Construction de nouvelles stations secondaires..	250.000	140.000
Grosses réparations.....	100.000	100.000
<b>Totaux .....</b>	<b>1.140.000</b>	<b>840.000</b>

b) *Des crédits destinés à la lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures.* Une dotation de 500.000 F, tant en autorisation de programme qu'en crédits de paiement, est inscrite, pour 1971, au chapitre 57-12 qui n'était ouvert auparavant que pour mémoire. Elle doit permettre la création de stocks de première urgence sur les côtes, comprenant des barrages et des dispositifs élémentaires de pompage.

c) *L'équipement de l'enseignement maritime (chapitre 56-20).* Les autorisations de programme, pour 1970, s'élevaient à 1.990.000 F et les crédits de paiement à 2.500.000 F. Au présent budget, les chiffres correspondants sont de 2.310.000 F et 1.800.000 F, dont 1.233.000 F pour les opérations nouvelles. Celles-ci s'analysent de la façon suivante :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Construction d'équipement d'un chalutier-école..	868.000	518.000
Construction d'une E. A. M. à Sète (2 <sup>e</sup> tranche)..	800.000	333.000
Travaux à l'E. A. M. d'Audierne.....	4.000	4.000
Equipement du chalutier d'entraînement (chauffage) .....	36.000	36.000
Equipement de l'E. N. M. M. de Nantes.....	120.000	60.000
Equipement (chauffage) de l'E. A. M. Le Trieux.	32.000	32.000
Equipement (chauffage) de l'E. A. M. Etel.....	28.000	28.000
Equipement de l'E. A. M. de Nantes.....	19.000	19.000
Equipement de l'E. A. M. de Sète.....	200.000	>
Grosses réparations.....	203.000	203.000
<b>Totaux .....</b>	<b>2.310.000</b>	<b>1.233.000</b>

d) *L'équipement de la Société de sauvetage* (chapitre 66-00). — Il s'agit d'une subvention au titre de laquelle sont prévus 1.850.000 F en autorisations de programme (contre 1.350.000 F en 1970) et 2 millions de francs en crédits de paiement (contre 1 million l'an dernier). Elle est destinée à la réparation, l'entretien et la modernisation de canots existants.

### 3° LES PÊCHES MARITIMES

Pour faire face à la poursuite du programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, sont proposés, pour 1971, au chapitre 64-00 une autorisation de programme de 18.350.000 F et des crédits de paiement s'élevant à 17 millions de francs dont 9 millions 850.000 F en mesures nouvelles. Les dotations ouvertes en 1970 étaient respectivement de 12.350.000 F, 6 millions et 1,5 million de francs. Les opérations nouvelles sont les suivantes :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Renouvellement de la flotte de pêche industrielle, reconversion de la flotte de grande pêche, investissements à terre.....	16.500.000	9.850.000
Plan de relance (métropole, départements et territoires d'outre-mer).....	1.850.000	»
Totaux .....	18.350.000	9.850.000

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

Il s'agit là du poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande puisqu'il représente environ 80 % des dotations de 1971.

Les autorisations de programme prévues pour 1971 s'élèvent à 405.120.000 F contre 274,5 millions de francs en 1970, soit en augmentation de plus de 47 % et les crédits de paiement à 355 millions 150.000 F contre 260 millions de francs (+ 36 %).

Les crédits de paiement affectés aux opérations nouvelles s'élèvent à 217.922.000 F (133.699.000 F pour 1970). Le programme 1971 est prévu ainsi qu'il suit :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Grands navires (tranche 1971).....	224.622.000	44.924.000
Petits navires (tranche 1971).....	15.000.000	7.500.000
Revisions tranches 1968, 1969, 1970 et revisions petits navires 1969.....	165.498.000	165.498.000
Totaux .....	405.120.000	217.922.000

### 5° L'AIDE A L'ARMEMENT

Deux chapitres intéressent l'aide à l'armement :

— le chapitre 63-01 dont l'ancien intitulé « *Prime de modernisation des cargos de ligne* » a été complété, cette année, par les mots « *et plan de relance de l'armement maritime* ». Alors que l'année dernière aucune autorisation de programme n'était proposée, une dotation de 57 millions de francs est prévue pour 1971, la plus grande partie étant consacrée au nouveau plan. Des crédits de paiement d'un montant de 25 millions sont demandés contre 18 millions en 1970 (dont 375.000 F sont reportés sur le prochain exercice). La répartition des dotations de 1971 serait la suivante :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Primes de modernisation.....	7.000.000	375.000
Plan de relance de l'armement maritime.....	50.000.000	25.000.000
Totaux .....	57.000.000	25.375.000

— le chapitre 64-02 « *Dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte* ». Ce chapitre concerne l'aide que l'Etat a l'intention d'apporter 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 est doté, pour 1971, de 32 millions de francs, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, contre 36 millions de francs en 1970.



## DEUXIEME PARTIE

### APPRECIATIONS ET PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

Après avoir analysé le projet de budget pour 1971 de la Marine marchande, votre commission a entendu les appréciations et les propositions de son rapporteur.

La discussion, à laquelle ont particulièrement participé Mlle Rapuzzi, MM. Coudé du Foresto, Berthoin et Portmann, a porté sur l'ensemble de la politique maritime française.

Il a été débattu principalement des problèmes concernant la construction navale, l'armement au commerce et le plan de relance, les pêches maritimes, la situation de la Société nationale de sauvetage en mer, la dégradation des pensions.

La commission, unanime, souhaite qu'il soit attaché plus d'importance dans notre pays au « fait maritime », compte tenu des réalités actuelles et des perspectives d'un développement considérable mondial de toutes les activités touchant directement ou indirectement à la mer.

Le rapport qui vous est soumis traitera donc essentiellement de ces questions.

## I. — La construction navale.

L'aide à la construction navale constitue le poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande (80 % des dotations).

Au 1<sup>er</sup> janvier 1970, le carnet de commandes des chantiers français atteignait 5.020.148 tjb, contre 2.675.000 tjb au 1<sup>er</sup> janvier 1968. Il place la France au quatrième rang dans le monde, après le Japon en tête avec 35 % du carnet mondial, la Suède et la Grande-Bretagne (voir le tableau n° 1 joint en annexe).

Le plan de charge de nos chantiers est détaillé dans les tableaux n° 2 et 3 (joints en annexe). Son analyse permet de faire les constatations suivantes :

1° Les deux plus grands chantiers ne peuvent plus assurer de livraisons avant 1975, ce qui correspond au plein emploi jusqu'au deuxième semestre 1974. Pour deux autres, le plan de charge est complet jusqu'au début de 1974, c'est-à-dire que le plein emploi est assuré jusqu'au troisième trimestre de 1973. Le dernier grand chantier a un plan de charge garantissant le plein emploi jusqu'à la fin de 1972 ;

2° En ce qui concerne les deux moyens chantiers, le plein emploi est assuré jusqu'à la fin de 1971. Au niveau des petits chantiers, la situation est assez variable d'un établissement à un autre ;

3° Cette situation satisfaisante, surtout pour les grands chantiers, n'est pas propre à la France et reflète l'état actuel du marché. Le niveau de la demande demeure assez élevé. Le développement actuel et futur du commerce maritime mondial devrait pouvoir permettre d'utiliser au maximum la capacité de production de l'ensemble des chantiers français ;

4° Sur le total des commandes, 3.113.956 tjb intéressent l'armement français et 1.906.192 tjb l'armement étranger (donc 37,9 % à l'exportation).

Il faut remarquer que sur les 3.113.956 tjb commandés par les armements français, les pétroliers représentent 2.408.000 tjb, alors que les cargos, polythermes, porte-conteneurs ne représentent que 295.705 tjb et les navires de pêche 6.010 tjb seulement.

Nous reviendrons sur le tonnage concernant les cargos (dans le cadre du plan de relance). Pour la pêche, nous pouvons constater que nous devons avoir très largement recours à l'importation. Cette question devrait faire l'objet d'une étude sérieuse de la part du Gouvernement; car l'augmentation de la construction de navires de pêche pourrait aider à résoudre les difficultés de plusieurs petits chantiers.

## II. — L'armement au commerce.

Pour être valable l'étude de la situation de notre armement au commerce doit se placer dans un contexte plus large et tenir compte des besoins nationaux comme du marché mondial, analysés dans leur données actuelles et dans leur évolution future.

La Marine marchande, sur le plan mondial, n'est pas une industrie en stagnation ou sur le déclin, mais au contraire, en pleine expansion.

Cette expansion se poursuivra incontestablement, et à un rythme extrêmement rapide, car elle résulte du développement de l'industrialisation, de l'accroissement de la population mondiale qui doit doubler d'ici 30 à 35 ans, ce qui aura pour conséquence une augmentation continue des échanges mondiaux.

Alors que la flotte mondiale se développe à un rythme rapide, nous ne pouvons être satisfaits de la place de l'armement français, tant au point de vue du nombre des navires que du tonnage.

Notre flotte ne comptait plus que 547 navires au 1<sup>er</sup> octobre 1970 contre 585 au 1<sup>er</sup> octobre 1968 et 783 au 1<sup>er</sup> janvier 1962.

En tonnage (5.961.963 tjb) notre flotte ne représentait plus au 1<sup>er</sup> juillet 1969 que 2,8 % de la flotte mondiale contre 4,2 % en 1962. Notre flotte ne nous place qu'au dixième rang dans le monde alors que notre commerce extérieur nous place au cinquième (voir tableau n° 4 en annexe).

De ce fait, alors qu'une participation de 50 % du pavillon français dans nos propres échanges (ports français) est un objectif raisonnable, nous sommes très loin du compte.

Nous n'avons assuré en 1969, pour ce qui concerne notre propre trafic commercial, que 37 % à l'importation et 19 % à l'exportation (en 1966, les proportions étaient respectivement de 44,3 % et 24,9 %).

On comprend, dans ces conditions, que le déficit de la balance des paiements soit passé de 120 millions de dollars en 1966 à 148 en 1967 et à 203 en 1969.

Si l'on prend en considération le déficit de la balance des frets et passages, les chiffres sont plus probants encore, le solde débiteur passant de 810 millions de francs en 1967 à 1 milliard 218 millions en 1969.

Les conséquences pour l'emploi sont aussi graves.

Le nombre de postes de travail (marins embarqués) qui était de 40.460 au 1<sup>er</sup> janvier 1964 est tombé à 26.334 au 1<sup>er</sup> janvier 1970. Depuis, la situation s'est encore dégradée. Pendant le seul troisième trimestre de 1970, on a encore enregistré la perte de plus de 600 postes de travail (différence entre les suppressions et les additions).

### LE PLAN DE RELANCE

Depuis des années, notre commission a attiré l'attention des Pouvoirs publics et a réclamé avec insistance l'établissement d'un plan de relance.

Avec beaucoup de retard, le Gouvernement s'est décidé à le lancer.

Pour l'analyse, il faut tenir compte de la situation et des besoins actuels, et aussi des perspectives.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1970, notre flotte de commerce représente un tonnage de 5.955.122 tjb (rappelons que le V<sup>e</sup> Plan prévoyait un tonnage de 6.613.000 tonneaux).

L'objectif du V<sup>e</sup> Plan est réalisé en ce qui concerne le tonnage neuf et il est même largement dépassé pour ce qui concerne les pétroliers, mais ce fait s'accompagne d'un déclassement beaucoup plus rapide que prévu de navires en service, d'où le déficit dans la capacité totale de la flotte dont il faut également analyser la composition.

C'est dans les catégories : cargos de ligne, cargos porte-containers, caboteurs, que la situation est la plus critique et c'est cette insuffisance qui explique pour une très grande part le déficit de notre balance commerciale maritime et la perte d'emplois.

L'actuel tableau de commandes (dans les chantiers français) de notre armement ne nous permet pas de considérer que la tendance est renversée (consulter le tableau n° 3 en annexe).

C'est ainsi, par exemple, alors que nous ne comptons au 1<sup>er</sup> octobre 1970 que 49 caboteurs de moins de 500 tonneaux pour un tonnage global de 22.096 tjb, que nous avons dû dans ce domaine, en 1969, procéder à 4.113 affrètements de navires étrangers, nous n'avons actuellement en commande que trois caboteurs !

Le plan de relance doit tenir compte également de l'évolution de notre commerce extérieur, du marché mondial et du fait que nous sommes loin de faire valoir actuellement les droits qui nous ont été dévolus par les conférences extérieures.

A partir de ces données nous pouvons analyser le plan de relance, qui a paru objectif, pour la période de 1971-1975, de doubler la flotte pétrolière et d'augmenter de 50 % la capacité de la flotte sèche. Cela représente un investissement de 6 milliards de francs.

L'aide de l'Etat se manifesterait de trois façons :

— les crédits bancaires seraient plus larges avec une nouvelle répartition entre le moyen et long terme ;

— le régime actuel de bonifications d'intérêt (taux de 6,50 %) serait maintenu pour l'ensemble de l'investissement en navires neufs ;

— enfin, les primes d'équipement réservées pendant le V<sup>e</sup> Plan aux seuls cargos de lignes seraient étendues à l'ensemble de la construction navale, sauf aux pétroliers et méthaniers.

Si nous savons que le barème d'attribution de ces primes sera forfaitaire et sélectif, il ne nous a pas été possible de connaître les taux applicables aux différentes catégories de navires.

Si ce plan de relance atteint les objectifs fixés, quelle sera alors la situation ?

En 1975, notre commerce extérieur maritime sera de l'ordre de 225 millions de tonnes environ, et notre flotte sera capable d'en transporter de 150 à 155 millions.

On estime que le tonnage de notre flotte pétrolière permettra de porter à 84 % le taux de couverture de nos besoins de pétrole brut (pavillon français).

Par contre, la flotte sèche permettra une couverture d'environ 56 % de nos besoins de transport de pondéreux secs et de 47 % pour les marchandises diverses (soit des taux inférieurs à ceux de 1968 qui étaient respectivement de 60 et 50 %).

Donc, dans le meilleur des cas, il n'y aura pas diminution ou maintien du déficit de notre balance des frets, mais aggravation. Il est estimé que ce déficit atteindra 280 millions de dollars en 1975 (contre 160 millions en 1968), le déficit de la ligne « transports maritimes » de notre balance des paiements passant, lui, de 200 à 350 millions de dollars.

Encore faut-il que ce plan de relance soit réalisé. Pour qu'il en soit ainsi, un comité interministériel réuni en juin dernier avait estimé à 430 millions de francs le montant des primes d'équipement à accorder pendant la durée du VI<sup>e</sup> Plan. Or, M. le Ministre des Transports a annoncé à l'Assemblée Nationale que l'enveloppe globale affectée à ces primes serait de l'ordre de 400 millions. Il y a donc, dès le départ, un « décalage » de 30 millions qui peut remettre certains objectifs en cause.

C'est la première constatation, d'autant plus décevante que nous pensons qu'il faudrait suivre le Comité des transports maritimes dans ses conclusions, à savoir bloquer, au niveau de 1968, le déficit de notre balance des frets.

C'est pourquoi nous demandons une « rallonge » au plan de relance. Pour un investissement supplémentaire de l'ordre de 2 milliards et demi, l'Etat devrait consentir une majoration globale de l'ordre de 175 millions, soit une moyenne de 35 millions par an. La somme est modeste si on la compare au bénéfice financier, économique et social qu'en retirerait notre pays.

A ce point de l'analyse de votre commission, un autre problème très important se pose : celui des équipages, et il se pose d'ailleurs également pour la pêche. Le problème doit être abordé, non seulement dans le cadre des perspectives à court terme, mais dans celui des perspectives à moyen et long terme.

Ces dernières années, la situation dégradée de notre marine marchande a entraîné le « dégageant » d'un grand nombre d'officiers et de marins, et a tari les sources de recrutement.

Les aspects sociaux (conditions de vie, de travail, de rémunération, dégradation des pensions) n'ont fait qu'aggraver la situation.

Demain, il nous faudra plus d'hommes et une qualification plus grande sera nécessaire.

Or le recrutement actuel est déjà très insuffisant pour assurer le renouvellement de nos effectifs actuels.

Nous demandons au Gouvernement, car le problème est grave, d'en tirer les conclusions nécessaires, à savoir offrir aux marins et officiers la sécurité de l'emploi dans des conditions matérielles satisfaisantes, compte tenu des dures sujétions du métier, et aménager dans un sens positif le régime des pensions.

#### NOS COMPAGNIES D'ÉCONOMIE MIXTE

Il s'agit de la Compagnie générale transatlantique et des Messageries maritimes.

Rappelons qu'en 1948, une convention les liait à l'Etat qui détient 80 % des actions.

En fonction de cette convention, les deux sociétés ont dû assurer des services d'intérêt national, sur des lignes imposées, contractuelles. Ces services contractuels devant s'avérer déficitaires par la force des choses, des subventions de découvert étaient prévues.

Ces subventions, loin s'en faut, n'ont jamais couvert ledit déficit. De 1948 à 1968, pour les Messageries maritimes, par exemple, l'insuffisance des subventions était déjà évaluée à 217 millions.

De ce fait, les deux compagnies ont toujours dû éponger le complément de déficit par le bénéfice réalisé par ailleurs sur les lignes libres et les capitaux leur ont manqué pour reconvertir, renouveler et augmenter leur flotte. Bien plus, elles ont à faire face à un endettement très lourd.

Dans ces conditions, et c'était déjà bien tard, l'Etat avait admis l'octroi de dotations en capital (globales) de 40 millions de francs par an en 1969, 1970 et 1971.

Si la dotation a bien été accordée en 1969, la commission déplore vivement que le Gouvernement n'ait pas respecté les engagements pris et que la dotation soit tombée à 36 millions en 1970 et à 32 millions pour 1971.



Nous considérons qu'il faut donner à nos deux compagnies les moyens financiers nécessaires pour leur permettre de mener à bien leur plan de reconversion et d'investissements nouveaux et de faire valoir à plein, ce qui n'est pas le cas actuellement, les droits qui leur ont été dévolus par les conférences internationales.

M. le Ministre des Transports a annoncé à l'Assemblée Nationale que, dans le cadre du plan de relance, sur les 400 millions de primes d'équipement, le quart, soit 100 millions, serait alloué aux deux compagnies. Cela ne représente que 20 millions par an. Nous voulons penser que ces 20 millions ne se substitueront pas à l'actuelle dotation en capital, mais s'y ajouteront.

### UN PROBLÈME A RÉSOUDRE

Considérant que toutes les activités maritimes peuvent être rentables et qu'il nous faut conserver nos marins, nous avons eu la curiosité d'examiner la question des paquebots pratiquant une activité mixte (lignes régulières et croisières) ou uniquement la croisière.

Nous n'avons que trois paquebots pratiquant uniquement la croisière (*Ancerville, Renaissance, Jean-Mermoz*) et trois paquebots : *France, Antilles, Pasteur* pratiquant une activité mixte.

Nous vous donnons ci-dessous, pour les paquebots *France* et *Antilles*, pour les années 1968 et 1969, les comptes d'exploitation en millions de francs.

EXERCICES	RECETTES	DEPENSES directes.	RESULTAT brut.	CHARGES générales.	AMORTIS-SEMENT	RESULTAT net.	MONTANT maximum de la subvention.
<b>1968 :</b>							
<i>France</i> .....	99,1	87,0	+ 12,1	40,1	19,0	— 47,0	
<i>Antilles</i> .....	34,1	32,9	+ 1,2	8,1	5,0	— 11,9	
						— 58,9	60,5
<b>1969 :</b>							
<i>France</i> .....	130,8	100,1	+ 30,7	49,1	19,0	— 37,4	
<i>Antilles</i> .....	33,3	28,3	+ 5,0	8,8	3,5	— 7,3	
						— 44,7	55

Les résultats obtenus par ces deux paquebots, grâce à leur activité complémentaire de croisière, sont donc de plus en plus satisfaisants, d'autant plus que les charges générales qu'on leur impute ne relèvent pas de leur seule gestion.

Nous n'avons pas le compte d'exploitation du *Pasteur*, mais ce paquebot mis en service en 1966 seulement est une très belle unité de 17.500 tonnes.

Dans ces conditions, nous nous demandons si la décision qui consiste à vendre *Antilles* l'an prochain et *Pasteur* fin 1972 ou début 1973, n'est pas à réexaminer et à solutionner dans le cadre d'une utilisation plus grande des croisières.

L'attrait de la mer et du soleil ne fait et ne fera que grandir. De nombreux pays étrangers l'ont compris qui développent leur flotte de paquebots de croisière. La France doit prendre toute sa place dans cette activité maritime appelée à croître rapidement.

### III. — Les pêches maritimes.

Les objectifs du V<sup>e</sup> Plan sont loin d'avoir été atteints tant au point de vue de la production que du renouvellement et de l'augmentation de la flotte.

Alors que 5.500 tonneaux devaient être construits (par an) pour la pêche artisanale, la construction annuelle ressort à 3.000 tonneaux.

Pour la pêche industrielle et la grande pêche, alors que l'objectif était la construction de 20.000 tonneaux par an, on en a construit 10.000 en 1966, 6.000 en 1967, 4.700 en 1968, 2.500 en 1969 et 16.400 en 1970. La flotte a fortement vieilli et le nombre des bateaux a diminué.

De ce fait, le nombre d'emplois a régressé dans des proportions très importantes. De 50.278 en 1958, le nombre des marins-pêcheurs est tombé à 40.653 en 1967 et à 37.538 au 1<sup>er</sup> janvier de cette année.

Pendant le V<sup>e</sup> Plan, la production, à quelques tonnes près, est restée stationnaire alors qu'il était prévu qu'elle devait augmenter de 5 % par an. Le tonnage total des produits de mer était en 1969 du même niveau qu'en 1965, à savoir 613.000 tonnes.

Plus encore que le tonnage, c'est la valeur du poisson débarqué qui est à prendre en considération car elle détermine la rentabilité de l'armement et le salaire des marins.

Le prix moyen du kilogramme de poisson à la production a été de 1,56 F en 1966 ; 1,63 F en 1967 ; 1,78 F en 1968 et 1,80 F en 1969. Après un recul des prix nominaux, on a assisté à une légère progression.

Pour que la comparaison soit utile, il faut examiner l'évolution des prix en francs constants : on constate alors que le prix moyen du kilogramme de poisson était encore en 1969 (1,33 F) inférieur à celui de 1962 (1,38 F).

Il faut, par ailleurs, noter de profondes différences de valeur, de tonnage et de prix moyen selon les régions, les genres de pêche et les espèces.

Les difficultés de nos pêches maritimes ont été provoquées presque essentiellement par le développement des importations en provenance des pays tiers et surtout des pays de la C. E. E.

En 1969, nos importations se sont élevées à 204.197 tonnes tandis que nos exportations représentaient 39.134 tonnes.

Le déficit de la balance commerciale extérieure en ce domaine est passé de 120 millions à 678 millions en douze ans.

\*

\* \* \*

Si nous avons atteint le creux de la vague au cours de ces deux dernières années, il y a, aujourd'hui, des raisons d'espérer et la situation peut être redressée. En effet :

1° La consommation des produits de la mer se développe et ne cessera de se développer.

Les projections pour 1975 prévoient pour cette date une augmentation de la consommation individuelle de l'ordre de 6 % pour le poisson frais et fumé, de 12 % pour les conserves et de 54 % pour les produits surgelés.

En outre, le marché est susceptible d'être chargé encore par le fait d'une démographie et d'une urbanisation en plein développement, sans compter les possibilités de nous placer sur le marché extérieur ;

2° Le prix moyen du kilogramme de poisson à la production continue à remonter. On peut l'estimer à 2,08 F pour les huit premiers mois de 1970 ;

3° Le taux maximal de la prime à la construction des chalutiers de pêche industrielle a été porté de 15 à 25 % et les commandes ont repris ;

4° Les règlements poissonniers européens ont été adoptés et signés. Ils entreront en application le 1<sup>er</sup> février 1971. Ils concernent l'organisation des marchés et des structures.

Nous souhaitons qu'ils soient complétés par des mesures « d'harmonisation sociale » (conditions de travail, de vie, de repos, de retraites, etc.) en prenant les bases les plus élevées.

\*

\* \* \*

Ces différentes raisons ont rendu un peu d'espoir au monde maritime pêcheur.

On compte actuellement, 31 navires de type industriel (28 chalutiers et 3 thoniers) pour un tonnage total de 18.400 tjb environ, en commande ferme.

Se pose tout de suite un premier problème.

Les autorisations de programme (en augmentation de 6 millions) et les crédits de paiement (plus 11 millions) permettront de financer une moitié seulement des commandes. Comment sera faite la sélection ? Des espoirs ne risquent-ils pas d'être déçus ?

D'autre part, et c'est indispensable, les commandes vont se poursuivre. Pour le seul port de Boulogne-sur-Mer, il est raisonnable d'espérer la commande d'une trentaine de chalutiers en cinq ou six années.

Nous demandons des garanties pour l'avenir. C'est pourquoi nous insistons viement pour le dépôt rapide d'un projet de loi de programme s'étalant de 1971 à 1975, concernant les trois grands secteurs : pêche industrielle, grande pêche, pêche artisanale, déterminant la forme des aides et des incitations et fixant le montant financier global à y consacrer (enveloppe globale pluriannuelle comme pour l'armement au commerce).

Ce problème résolu, se pose, tout comme pour le commerce, celui des équipages.

Dans de très nombreux cas, les marins sont arrivés aux limites des possibilités humaines quant au rendement (400 heures effectives de travail pour 24 à 25 jours de mer par mois) pour un salaire qui n'a pas suivi l'augmentation du coût de la vie. Ceci explique, avec la faiblesse des retraites, la désaffection grandissante à l'égard du métier et les difficultés de recrutement dans plusieurs ports.

Si nous voulons avoir encore des équipages demain, il faut que soient améliorées radicalement les conditions de travail, de vie, de repos, de rémunération et de retraite des marins-pêcheurs.

#### IV. — La Société nationale de sauvetage en mer.

Dans ce domaine comme dans les précédents, il faut aussi avoir une vue claire des réalités actuelles et des perspectives et ne pas attendre que le problème soit devenu quasi insoluble. Il faut prendre dès maintenant les décisions qu'impose la situation.

En sept ans, de 1963 à 1970, les bâtiments dits de plaisance sont passés de 32.000 à 257.000. Combien seront-ils dans cinq ans, dans dix ans. Il ne faut donc plus penser les problèmes de sécurité, de sauvetage comme on les pensait hier et il faut donner à la Société nationale de sauvetage en mer (S. N. S. M.) les moyens de les résoudre au mieux (voir tableau n° 5 joint en annexe).

La S. N. S. M. doit pouvoir au plus vite :

- développer le réseau de sauvetage ;
- poursuivre la mise en place de structures nouvelles ;
- renouveler une grande partie d'un matériel naval vétuste ;
- maintenir en condition le potentiel existant ;
- former de nombreux jeunes sauveteurs ;
- faire face aux frais généraux croissant avec le développement du réseau de sauvetage et la progression du coût des charges diverses.

Elle doit également :

- apurer le reliquat du passif dont elle a hérité ;
- honorer les échéances normales des commandes passées, ce qu'elle ne peut faire sans une aide complémentaire de l'Etat.

Les crédits alloués par l'Etat, qui s'élevaient, en francs nominaux, à 1.539.000 F en 1960, sont tombés à 1.424.396 F en 1970.

Il a fallu le dévouement admirable des dirigeants et des membres de la Société pour pallier cette grave défaillance des Pouvoirs publics.

Mais le dévouement ne peut suffire.

Qu'on sache, par exemple, que la S. N. S. M. ne dispose d'aucun bâtiment en volant pour remplacer un bâtiment devenant fortuite-ment indisponible, que les trois canots « tous temps » de Granville, Bréhat, L'Aber-Wrac'h ont dû être condamnés et n'ont pu être remplacés.

Certes, la subvention d'équipement pour 1971 est passée à 470.000 F (contre 424.396 F en 1970) et les crédits de paiement (dépenses en capital) à 2 millions contre 1 million.

D'autre part, M. le Ministre des Transports a annoncé l'inscription d'un crédit de 500.000 F au collectif pour couvrir le déficit de 1970.

Mais cela reste largement insuffisant.

Il faudrait, d'abord et très vite, autoriser la S. N. S. M. à contracter un emprunt de 500.000 F, type F. D. E. S., pour régler les dettes anciennes, car les créanciers se font pressants.

Même si ce prêt est accordé, il faut savoir qu'en 1971, 991.000 F seulement pourront être consacrés à l'équipement neuf et qu'un seul canot « tous temps » coûte déjà 700.000 F !

Or, des études faites, il ressort que, d'ici 1975, il faudra au minimum rayer de la flotte 9 canots tous temps, 46 vedettes de types divers et les deux tiers des canots pneumatiques en service et les remplacer par du matériel neuf.

La S. N. S. M. a mis au point un plan quinquennal, modeste, minimum, qui nécessite un investissement de 10 millions. Pour que la Société puisse mener sa réalisation à bien, pour que son existence ne soit pas remise en cause chaque année, pour que la sécurité maritime soit efficace, pour que les opérations de sauvetage soient menées à bien, il faut, sous une forme ou sous une autre, prévoir cette dépense et que la S. N. S. M. sache pouvoir compter sur la recette correspondante.

## V. — Toujours le problème des pensions.

Nous terminons notre rapport par cette question de plus en plus grave, irritante. Nous aurions pu tout aussi bien commencer par elle. En effet, il s'agit d'un problème de justice sociale, mais comportant également un aspect « économique » important puisqu'il conditionne le recrutement actuel et futur des marins et donc l'avenir de notre marine marchande. La désaffection que l'on constate actuellement pour les « métiers de la mer » est due pour une grande part à la dégradation des pensions.

Alors que l'Etablissement national des invalides est la plus ancienne institution sociale de notre pays, les marins, surtout ceux des basses catégories, bénéficient de pensions presque toujours inférieures à celles des salariés des secteurs privé et public. Leur situation matérielle est d'autant plus difficile qu'aucun régime de retraite complémentaire ne vient l'améliorer. Les pensions des veuves, si nombreuses dans le milieu maritime, sont particulièrement faibles.

Cette dégradation des pensions est due au fait que l'article 55 de la loi du 12 avril 1941, modifié par l'article 14 de la loi du 22 septembre 1948 a été incorrectement appliqué.

Pour avoir une idée exacte du retard pris par les pensions, surtout celles des petites catégories, il suffit de savoir que déjà au 1<sup>er</sup> août 1966, pour la quatrième catégorie, il y avait un décalage de 60 % entre le salaire réel moyen et le salaire forfaitaire qui sert de base de calcul pour la pension.

Ce n'est pas avec 1 % de « rattrapage » par an depuis 1968 que la situation a pu se modifier.

Nous demandons donc en premier lieu qu'il soit procédé à une revision complète des salaires forfaitaires pour qu'ils soient le reflet le plus exact possible des gains des marins, qu'ils « serrent » au plus près les salaires réels.

En attendant que cette mesure soit prise, et il faudra bien la prendre, nous considérons que le « rattrapage » doit être porté, dès 1971, à 5 % pour les sept premières catégories et à 3 % pour la huitième. Cela ne coûterait que 7 millions à l'Etat. C'est peu



si l'on considère que cela intéresse des dizaines de milliers de pensionnés et veuves, et ce ne serait encore qu'une maigre atténuation à une injustice qu'il faut faire cesser.

Nous voulons revenir également sur l'application du décret n° 68-902 du 7 octobre 1968 qui a accordé la bonification d'une catégorie, après dix ans de navigation, aux marins des treize premières catégories et que le Gouvernement a refusé d'appliquer aux « déjà pensionnés », en invoquant le principe de la non-rétroactivité de la loi.

Nous ne pensons pas que ce principe soit valable dans le cas présent. La non-rétroactivité concerne surtout et avant tout la date de prise d'effet de la loi qui, en général, n'est pas antérieure à sa promulgation. Cela n'empêche pas certaines catégories d'être concernées.

Nous donnerons plusieurs exemples.

Quand une mesure fiscale concernant l'impôt sur le revenu est modifiée, elle joue pour les « déjà-assujettis ». Par exemple, dans la loi de finances pour 1971, à l'article 2, une nouvelle disposition a été prise en faveur des invalides : elle joue pour les « déjà-invalides ». Il en a été de même pour la loi de 1965 qui a accordé un avoir fiscal aux actionnaires de société : elle a joué pour les « déjà-actionnaires ».

Quand les institutions de retraites complémentaires ont été créées, elles ont accordé leurs avantages aux déjà-pensionnés.

Et pour les marins, l'article 12 de la loi du 22 septembre 1948 stipulait bien que :

« ... les pensions et allocations *déjà concédées* seront révisées sur la base des dispositions prévues ci-dessus pour les *nouvelles liquidations* ».

Et les « déjà-pensionnés » ont été soumis au nouveau régime de détermination du calcul des pensions.

Et c'est en fonction de cet article 12 que des marins « déjà-pensionnés » ont bénéficié de la loi de décembre 1956, du décret du 13 août 1957, etc.

C'est pourquoi votre commission demande à nouveau avec insistance l'application aux marins pensionnés, avant le 1<sup>er</sup> juin 1968, des dispositions arrêtées par le décret du 7 octobre 1968.

## VI. — Une proposition.

Dans ce rapport, votre commission a voulu et s'est efforcée de porter le débat au-delà de 1971, de le projeter sur l'avenir à moyen et même à long terme.

Une politique à courte vue risquerait de provoquer et d'accumuler un retard qui serait très difficile à combler.

Sait-on, par exemple, que depuis trente ans, la flotte mondiale de commerce a triplé et que le volume des marchandises transportées a quadruplé, pour atteindre respectivement aujourd'hui 210 millions de tonneaux et 2 milliards de tonnes. Sait-on que, d'après des études sérieuses, dans trente ans, ces chiffres seront décuplés pour donner une flotte de 2 milliards de tjb qui transportera plus de 20 milliards de tonnes de marchandises.

Cela nous donne la mesure de l'effort à accomplir pour que notre pays tienne toute la place que lui permet sa vocation maritime.

Parce que le « fait maritime » devient et deviendra chaque jour plus important, parce qu'une action coordonnée de toutes les activités maritimes est indispensable, parce qu'il faut doter l'administration des moyens nécessaires et suffisants, votre commission estime qu'il est temps de créer un grand département ministériel unique, un *Ministère des Affaires maritimes*.

\*

\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la Marine marchande pour 1971.

# ANNEXES



## TABLEAU N° 1

### CONSTRUCTION NAVALE

#### Classement des différents pays

(tonnage en tonnes de jauge brute en commande au 1<sup>er</sup> janvier 1970).

1. Japon .....	803 navires :	21.036.854
2. Suède .....	119 navires :	5.558.496
3. Grande-Bretagne .....	310 navires :	5.063.421
4. France .....	243 navires :	5.020.148
5. Allemagne fédérale .....	338 navires :	4.284.687
6. Espagne .....	314 navires :	3.141.466
7. Italie .....	121 navires :	2.398.431
8. Danemark .....	103 navires :	2.374.279
9. Norvège .....	184 navires :	2.304.425
10. Yougoslavie .....	75 navires :	2.017.234

N. B. — Source : statistiques du « Lloyd's Register », à l'exception du chiffre indiqué pour la France qui est celui des statistiques Marine marchande. Le rang de la France ne varie pas si on prend les chiffres du Lloyd's de 223 navires et 4.414.365 tonnes de jauge brute. La différence entre ces chiffres tient à ce qu'un certain nombre de commandes passées en fin de semestre, ne sont pas enregistrées assez vite par le Lloyd's Register.

TABLEAU N° 2

CONSTRUCTION NAVALE

Récapitulation du carnet de commandes au 1<sup>er</sup> janvier 1970.

I. — COMMANDES PAR CHANTIERS

	LIVRAISONS EN 1970		LIVRAISONS EN 1971		LIVRAISONS EN 1972		LIVRAISONS en 1973-1974.		TOTAL des livraisons.	
	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.
Atlantique .....	4	435.000	5	292.000	6	676.000	9	967.000	24	2.370.300
C. N. La Ciotat .....	8	290.300	10	415.200	11	368.600	11	551.600	40	1.615.700
A. C. D. B. Dunkerque .....	5	113.080	5	187.000	4	190.000	1	80.000	15	570.080
C. N. I. M. La Seyne .....	3	37.277	4	80.300	3	48.000	3	111.000	13	276.577
Dubigeon-Normandie .....	7	52.150	6	34.000	3	32.000	2	26.000	18	144.150
C. I. N. Bordeaux .....	1	1.680	>	>	>	>	>	>	1	1.680
Total grands chantiers ..	60	923.687	30	1.008.500	27	1.314.600	26	1.735.600	143	4.982.387
A. C. La Rochelle-Pallice .....	48	11.444	1	1.550	>	>	>	>	49	12.994
A. C. du Havre .....	4	3.997	3	11.500	>	>	>	>	7	15.497
C. M. de Normandie .....	2	500	3	>	1	>	>	>	6	500
C. N. Franco-Belges .....	6	>	>	>	>	>	>	>	6	>
A. C. de la Manche .....	17	3.216	2	1.400	>	>	>	>	19	4.616
S. I. C. C. N. A. .....	3	1.460	>	>	>	>	>	>	3	1.460
A. C. Ziegler .....	3	672	1	342	>	>	>	>	4	1.014
C. A. La Perrière .....	3	710	>	>	>	>	>	>	3	710
A. F. de L'Ouest .....	2	520	>	>	>	>	>	>	2	520
A. C. Auroux .....	1	450	>	>	>	>	>	>	1	450
Total petits chantiers ..	89	22.969	10	14.792	1	>	>	>	100	37.761
Total carnet de commandes .....	149	946.656	40	1.023.292	28	1.314.600	26	1.735.600	243	5.020.148

## TABLEAU N° 3

## CONSTRUCTION NAVALE

Récapitulation du carnet de commandes au 1<sup>er</sup> janvier 1970 (suite).

## II. — COMMANDES PAR ARMEMENT : FRANCE ET ÉTRANGER

CATEGORIES DE NAVIRES	LIVRAISONS EN 1970		LIVRAISONS EN 1971		LIVRAISONS EN 1972		LIVRAISONS en 1973-1974.		TOTAL des commandes.	
	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.	Nombre.	Tonnes de jauge brute.
<i>1° Commandes pour armements français.</i>										
Navires à passagers.....	»	»	1	10.000	»	»	»	»	1	10.000
Cargos, polythermes, porte-conteneurs .....	10	89.355	8	73.150	6	64.600	5	68.600	29	295.705
Minéraliers .....	»	»	2	148.000	1	80.000	»	»	3	228.000
Pétroliers .....	5	483.000	5	523.000	4	492.000	7	910.000	21	2.408.000
Transports de gaz.....	»	»	2	58.000	»	»	2	97.000	4	155.000
Pêche .....	8	4.268	3	1.742	»	»	»	»	11	6.010
Remorqueurs et divers.....	10	3.241	1	8.000	»	»	»	»	11	11.241
Guerre et Marine nationale.....	3	»	»	»	»	»	»	»	3	»
<b>Total France.....</b>	<b>36</b>	<b>579.864</b>	<b>22</b>	<b>821.892</b>	<b>11</b>	<b>636.600</b>	<b>14</b>	<b>1.075.600</b>	<b>83</b>	<b>3.113.956</b>
<i>2° Commandes pour armements étrangers.</i>										
Navires à passagers.....	»	»	3	21.000	1	6.000	»	»	4	27.000
Cargos, polythermes, porte-conteneurs .....	11	126.350	7	123.900	10	168.000	2	36.000	30	454.250
Minéraliers .....	»	»	»	»	1	80.000	1	80.000	2	160.000
Pétroliers .....	2	220.000	»	»	3	374.000	2	247.000	7	841.000
Transports de gaz.....	1	2.500	3	56.500	1	50.000	7	297.000	12	406.000
Pêche .....	89	11.632	»	»	»	»	»	»	89	11.632
Remorqueurs et divers.....	4	6.310	»	»	»	»	»	»	4	6.310
Navires de guerre.....	6	»	5	»	1	»	»	»	12	»
<b>Total étranger.....</b>	<b>113</b>	<b>366.792</b>	<b>18</b>	<b>201.400</b>	<b>17</b>	<b>678.000</b>	<b>12</b>	<b>660.000</b>	<b>160</b>	<b>1.906.192</b>
<b>Total carnet commandes .....</b>	<b>149</b>	<b>946.656</b>	<b>40</b>	<b>1.023.292</b>	<b>28</b>	<b>1.314.600</b>	<b>26</b>	<b>1.735.600</b>	<b>243</b>	<b>5.020.148</b>
Pourcentage exportation (1).....	»	38,7 %	»	19,6 %	»	51,5 %	»	38 %	»	37,9 %

(1) En valeur les pourcentages exportation sont les suivants : 1970 : 52 % ; 1971 : 40,9 % ; 1972 : 61,2 % ; 1973-1974 : 49,2 % ; total commandes : 50,6 %.

## TABLEAU N° 4

### TONNAGE TOTAL DE LA FLOTTE MONDIALE (PAR CATEGORIES) ET CLASSEMENT POUR LES DIX PREMIERS PAYS (AVEC LE TONNAGE POUR CHACUN)

#### A. — Tonnage de la flotte mondiale.

Pétroliers .....	69.213.950 tjb.
Autres navires .....	121.640.389 tjb.
	<hr/>
	190.854.339 tjb.

(Source : Lloyd's Register — tonnage au 30 juin 1969 [1]. Navires de plus de 100 tjb et plus.)

#### B. — Classement pour les dix premiers pays (en tjb).

1° Commonwealth britannique .....	33.158.251
Grande-Bretagne et Irlande du Nord .....	23.843.799
Commonwealth .....	9.314.452
2° Libéria .....	29.215.151
3° Japon .....	23.987.079
4° Norvège .....	19.679.094
5° Etats-Unis .....	19.550.394
6° U. R. S. S. ....	13.704.640
7° Grèce .....	8.580.753
8° Italie .....	7.037.846
9° Allemagne occidentale .....	7.027.384
10° France .....	5.961.963

---

(1) La publication des chiffres de la flotte mondiale au 30 juin 1970 n'a pas encore été effectuée par le Lloyd's, au moment de l'impression du rapport.

TABLEAU N° 5

COMPOSITION ET ACTIVITES DE LA FLOTTE DE SAUVETAGE  
de la Société nationale de sauvetage en mer et de ses devancières  
pendant la période 1962-1968.

	ANNEES						
	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<i>Composition de la flotte de sauvetage.</i>							
Canots tous temps.....	67	66	67	67	67	67	67
Vedettes rapides.....	23	26	49	63	72	80	80
Canots pneumatiques...	110	115	120	140	200	220	250
<i>Activités de la flotte de sauvetage.</i>							
Intervention des canots tous temps.....	255	240	260	280	245	220	260
Bâtiments assistés par les vedettes et canots.	700	1.000	1.500	1.500	2.200	2.600	2.800
Personnes « retirées de l'eau » par les vedettes et canots.....	380	400	600	380	450	660	800

NOTA :

1° Des tableaux ci-dessus il ressort que de 1962 à 1968 :

a) Le nombre des canots tous temps et de leurs interventions est resté sensiblement stable ;

b) Le nombre des moyens de sauvetage côtier a presque triplé ; celui de leurs interventions a quadruplé.

2° Pour mémoire, dans le même temps, la subvention d'équipement allouée par l'Etat est passée, en francs nominaux, de 1.400.000 à 1.200.000 F.

Si l'on admet que durant cette même période le pouvoir d'achat du franc a diminué de 40 %, la subvention réelle de l'Etat a diminué de moitié.