

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

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 1973, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 31

Transports.

IV. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Jean BARDOL.

(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, André Dulin, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 36), 2590 (tome XIX et in-8° 685).

Sénat : 65 (1972-1973).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
 PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits.	
I. — Les dépenses ordinaires	7
II. — Les dépenses en capital	13
 DEUXIÈME PARTIE. — Appréciations et propositions de votre commission.	
I. — La construction navale	24
II. — L'armement au commerce	27
III. — Les pêches maritimes	30
IV. — Le régime spécial des gens de mer et le problème des pensions..	35
 ANNEXES	 37

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses ordinaires prévues au projet de budget de la Marine marchande s'élèvent pour 1973 à 797.713.115 F, en augmentation de 49.091.424 F sur celles de 1972, soit une progression de 6,5 %.

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

- autorisations de programme : 828.800.000 F contre 660.842.400 F en 1972, soit + 25,4 % et + 59,7 % en deux ans ;
- crédits de paiement : 729.600.000 F contre 576.420.300 F, soit + 26,6 % et 67,6 % en deux ans.

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 1972 et demandés pour 1973. Il est tenu compte des modifications apportées en première lecture devant l'Assemblée Nationale.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1972.	CREDITS PREVUS POUR 1973			DIFFERENCE entre 1972 et 1973.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunération d'activité	48.936.236	53.427.038	+ 568.959	53.995.997	+ 5.059.761
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	7.567.922	7.855.092	+ 81.703	7.936.795	+ 368.873
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services ...	10.143.154	10.159.154	+ 978.972	11.138.126	+ 994.972
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien	729.290	729.290	+ 6.000	735.290	+ 6.000
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement	12.367.912	13.084.830	+ 3.012.000	16.096.830	+ 3.728.918
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses	917.060	917.060	+ 20.000	937.060	+ 20.000
Totaux pour le titre III	80.661.574	86.172.464	+ 4.667.634	90.840.098	+ 10.178.524
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives.	64.000	64.000	»	64.000	»
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle	10.097.977	10.097.977	+ 610.000	10.707.977	+ 610.000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	1.067.700	1.067.700	+ 566.000	1.633.700	+ 566.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national	98.943.100	98.943.100	— 16.113.100	82.830.000	— 16.113.100
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité	600.000	600.000	+ 50.000	650.000	+ 50.000
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance	557.187.340	558.797.340	+ 52.190.000	610.987.340	+ 53.800.000
Totaux pour le titre IV	667.960.117	669.570.117	+ 37.302.900	706.873.017	+ 38.912.900
Totaux pour les dépenses ordinaires	748.621.691	755.742.581	+ 41.970.534	797.713.115	+ 49.091.424

Dépenses en capital.

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votées pour 1972.	Prévues pour 1973.	Différence.	Votés pour 1972.	Prévus pour 1973.	Différence.
	(En francs.)					
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social</i>	2.107.400	2.700.000	+ 592.600	1.927.400	2.500.000	+ 572.600
<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers.</i>	10.455.000	8.450.000	— 2.005.000	4.394.700	10.800.000	+ 6.405.300
Totaux pour le titre V	12.562.400	11.150.000	— 1.412.400	6.322.100	13.300.000	+ 6.977.900
TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	624.200.000	786.500.000	+ 162.300.000	550.000.000	691.000.000	+ 141.000.000
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales</i>	21.450.000	28.400.000	+ 6.950.000	17.578.200	22.550.000	+ 4.971.800
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social</i>	2.630.000	2.750.000	+ 120.000	2.520.000	2.750.000	+ 230.000
Totaux pour le titre VI	648.280.000	817.650.000	+ 169.370.000	570.098.200	716.300.000	+ 146.201.800
Totaux pour les titres V et VI	660.842.400	828.800.000	+ 167.957.600	576.420.300	729.600.000	+ 153.179.700
TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
Totaux pour les dépenses en capital	660.842.400	828.800.000	+ 167.957.600	576.420.300	729.600.000	+ 153.179.700

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 1973, de 12.423.015 F, soit une majoration de 971.688 F en 1972. Celle-ci provient, pour 829.017 F, des diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1972 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 sont, pour la plus grande part, affectés à la création de deux emplois de contractuels nécessaires aux services (+ 67.221 F), à l'amélioration du régime des œuvres sociales (+ 20.823 F), enfin à l'ajustement de diverses dotations de matériel pour les besoins de l'Administration centrale (+ 42.000 F).

2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services, les crédits prévus pour 1973 s'élèvent à 49.868.862 F, en augmentation de 4.475.308 F par rapport à l'exercice précédent, dont 1.297.862 F au titre de mesures nouvelles.

Celles-ci ne sont constituées que par des ajustements de salaires, traitements, indemnités et primes de différentes catégories de personnel. On peut relever la transformation de trente-deux emplois dont onze pour la mise en place du grade d'agent d'administration principal, ce qui représente au total une dépense supplémentaire de l'ordre de 83.000 F. De même, il est prévu un ajustement aux besoins des soldes et indemnités diverses des personnels militaires servant dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (+ 161.301 F). Enfin un ajustement nécessaire aux remboursements dus pour prestations de services à l'administration des P. et T. (+ 400.000 F).

3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Les crédits prévus au titre de l'enseignement maritime pour 1973 s'élèvent à 23.788.868 F, en augmentation de 1.624.613 F par rapport à l'année précédente, dont 837.101 F en mesures nouvelles.

Les principales mesures nouvelles proposées sont les suivantes :

— majoration de la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime (+ 600.000 F) ;

Cette mesure est destinée à couvrir les dépenses supplémentaires liées à l'augmentation des soldes et salaires ainsi que des charges sociales correspondantes.

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.

Rappelons que 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 ;

— deux transformations de postes dans le personnel enseignant et des ajustements de crédits pour indemnités (+ 180.101 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.

La contribution de l'Etat pour l'exploitation des navires maritimes d'intérêt général (chap. 45-01) passe de 84,2 millions de francs en 1972 à 67,5 millions de francs pour 1973. Ce chapitre subit dans le budget 1973 une nouvelle compression. A ce propos, 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.

A la fin de 1972, la totalité du réseau contractuel de la Compagnie des Messageries maritimes sera supprimée, dès la fermeture de la ligne de l'Amérique du Sud et la vente du *Pasteur*. Dans ces conditions, la subvention de l'année 1973 a pour seul objet de compenser à la Compagnie une partie des charges générales affectées jusque-là au réseau contractuel et qui ne sont résorbables que progressivement. L'accord intervenu entre la Compagnie et l'Administration fixe forfaitairement le niveau de ces charges à 5,8 millions de francs pour l'année 1973, ce qui correspond à près de 60 % des charges générales imputées aux lignes contractuelles en 1972. A partir de 1974, la Compagnie, libérée de toute obligation contractuelle, ne percevra plus de subvention d'exploitation.

Le réseau contractuel de la Compagnie générale transatlantique ne comporte plus que le paquebot *France*. La subvention relative à ce navire, fixée à 38,53 millions de francs pour 1973, est en diminution importante depuis 1969 (55 millions de francs). L'amélioration des résultats du navire explique, dans une certaine mesure, cette diminution de la contribution de l'Etat : augmentation des recettes (croisière autour du monde) et diminution de certaines charges.

La résorption des réseaux contractuels des deux Compagnies et des subventions afférentes n'entraîne pas pour autant la suppression de toutes les charges de ces réseaux. L'Etat a donc admis de compenser aux compagnies les charges inéluctables issues du passé contractuel, c'est-à-dire essentiellement l'excédent des charges de pension par rapport aux armements privés ainsi que les indemnités de licenciements consécutives aux fermetures de lignes contractuelles. C'est pour cette raison que 12 millions de francs ont été, en accord avec les Compagnies, prévues en 1973.

En ce qui concerne les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval (chap. 45-03), elles bénéficient d'une augmentation de 556.900 F (15.300.000 F au lieu de 14.743.100 F pour 1972).

En 1971 et 1972, il avait paru possible d'inscrire au budget des crédits légèrement réduits par rapport à celui des années précédentes, pour tenir compte des réductions d'effectifs prévues ; mais une forte poussée des charges a fait que le pourcentage de contribution de l'Etat aux dépenses de l'espèce s'est abaissé à 55 % pour l'année 1971. Si l'accroissement des charges doit se maintenir au même rythme, le pourcentage de couverture devrait se situer pour 1972 aux alentours de 50 %, contre 63 à 69 % de 1966 à 1970.

Afin d'éviter une nouvelle baisse de la part contributive de l'Etat, il a été jugé opportun de rétablir pour 1973 le crédit alloué en 1971, soit 15.300.000 F, ce qui devrait en principe permettre de maintenir une couverture des dépenses des armateurs qui ne soit pas trop inférieure au pourcentage atteint en 1971 *sans cependant retrouver le niveau atteint au début de l'application de la procédure.*

En 1966, a été instauré un système d'allocations compensatrices des charges consécutives aux accidents et aux maladies survenus aux marins pendant le service du navire. Ces charges, qui sont

supportées pendant quatre mois par les armateurs, en application des articles 79 et suivants du Code maritime, sont remboursées partiellement par l'Etat.

5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèveront pour 1973 à 16.647.330 F, soit + 24,5 % par rapport à l'année dernière. Elles se répartissent comme suit :

— subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : 15.467.330 F (chap. 36-01), en augmentation de 3.716.918 F par rapport au précédent budget. Les mesures nouvelles (3.000.000 F) permettent un renforcement des effectifs nécessaires au développement de l'activité de l'établissement (1.299.007 F) et l'ajustement des crédits destinés à couvrir les frais d'armement des navires de recherche (1.700.993 F) ;

— subventions aux pêches maritimes (chap. 44-01) : 1.180.000 F, en augmentation de 546.000 F par rapport à l'exercice précédent.

En 1972, les crédits qui s'élevaient à 634.000 F ont été utilisés ainsi :

— 110.000 F étaient destinés aux frais d'administration et de contrôle des sociétés de Crédit maritime mutuel. Outre les indemnités et frais de mission des inspecteurs régionaux et général du Crédit maritime mutuel, il a également été prévu la prise en charge des subventions aux caisses régionales de Crédit maritime mutuel pour le service des bonifications d'intérêt sur les prêts consentis aux ostréiculteurs sinistrés ;

— 24.000 F ont été répartis entre les différentes sociétés d'assurances maritimes mutuelles établies sur le littoral ;

— enfin 500.000 F ont été réservés à la commercialisation des produits de la mer.

La mise en place de l'organisation commune des marchés dans le secteur des pêches maritimes à la date du 1^{er} février a exclu la poursuite du système d'aides nationales tel qu'il fonctionnait antérieurement. C'est ainsi que, sur la dotation accordée pour 1971, il est resté un reliquat de crédits s'élevant à 2.510.000 F. Il a été convenu, en accord avec la Direction du budget, qu'une partie de ces crédits serait versée au Comité central des pêches maritimes, désigné comme organisme de relais entre le F. E. O. G. A. et les organisations de producteurs.

1.300.000 F ont été ainsi octroyés à cet organisme interprofessionnel dont 500.000 F destinés à assurer le paiement d'avances de trésorerie aux organisations de producteurs pour leurs actions de soutien du marché et 800.000 F devant permettre le versement pendant trois ans d'aides de fonctionnement à ces organisations, proportionnelles à leurs frais de gestion et dégressives dans le temps.

Il est apparu dans la pratique que les remboursements du F. E. O. G. A., au titre des produits retirés du marché, étaient quasi immédiats, ce qui rendait inutile le versement d'avances de trésorerie aux organisations.

En conséquence, le Comité central a reversé 500.000 F au Trésor, ne conservant que les 800.000 F visés ci-dessus.

Pour 1972, aucun crédit n'a été affecté au soutien des marchés selon les anciennes modalités.

Toutefois, les 500.000 F affectés à ce titre au chapitre 44-01 ont été entièrement consacrés au remboursement des réductions tarifaires appliquées aux transports (ferroviaires et routiers) de produits de la mer en provenance des départements bretons (correctifs tarifaires), en application d'une décision prise le 8 septembre 1970 par le Premier Ministre.

6° L'ÉTABLISSEMENT 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 1973, à 610.987.340 F, en augmentation de 53,8 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Rappelons que la subvention, versée par l'Etat à l'Etablissement national des Invalides de la Marine, a pour base la subvention de 1953 (année de référence, indice 100) indexée des différentes majorations de salaires forfaitaires intervenues depuis cette époque. De même, elle est affectée par la fluctuation du coefficient démographique. La subvention pour 1973 a été établie en prévoyant une évolution moyenne de 6 % des salaires forfaitaires et une incidence démographique majorant les dépenses de pensions de 1 %.

En outre, au titre du « rattrapage Forner », une provision est inscrite pour permettre une nouvelle mesure de 1%. A noter que la dépense supplémentaire en année pleine pour 1 % de majoration des salaires forfaitaires sur la base de leur valeur au 1^{er} octobre 1972 s'élève à 6,75 millions de francs dont la moitié seulement à la charge de l'Etat.

Il faut observer que le budget de l'Établissement, au titre de la section fonctionnement, est alimenté concurremment par l'État, le produit des cotisations des armateurs et des marins, enfin par une participation de la Caisse nationale d'assurance maladie (C. N. A. M.) qui s'élèvera pour 1973 à 83 millions de francs. Cette dernière contribution est allouée par application de l'article 73 de la loi de finances pour 1972, qui a institué une compensation financière entre le régime général d'assurance-maladie et certains régimes spéciaux, justifiée notamment par la situation démographique de ces derniers.

II. — Les dépenses en capital.

1° LES ÉTUDES

A partir de 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 1973, il est doté de 1,9 million de francs en autorisations de programme et de 0,37 million de francs en crédits de paiement.

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

2° LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, CULTURELS ET SOCIAUX

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes* (chap. 57-10), pour lequel il était prévu initialement une autorisation de programme de 7,4 millions de francs et des crédits de paiement de 9 millions de francs dont 2.659.700 F destinés au lancement d'opérations nouvelles.

Lors de l'examen de ce projet de loi de finances devant l'Assemblée Nationale, au cours de la seconde délibération, il a été prévu de gager partiellement les moyens supplémentaires destinés à l'adaptation de l'industrie des pêches maritimes (chap. 64-00) par un abattement de 1 million de francs en autorisations de programme et 200.000 F en crédits de paiement sur le chapitre 57-10.

Dans ces conditions, la dotation au chapitre 57-10 serait ramenée à 6,4 millions de francs en autorisations de programme contre

10.455.000 F en 1972, soit une diminution de 38,4 % et les crédits de paiement portés à 8,8 millions de francs contre 4.394.000 F pour l'exercice précédent.

Sous réserve des choix qui devront être pratiqués à la suite de cette réduction de crédits, les opérations initialement prévues sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
<i>Affaires maritimes.</i>		
Acquisition et aménagement d'un logement de fonctions à Lorient	350.000	350.000
Construction et aménagement des affaires maritimes à Nouméa	150.000	150.000
Grosses réparations	170.000	170.000
Aménagement du service des affaires maritimes à Brest	150.000	150.000
Equipement des services en matériel mécanographique	100.000	»
Equipement des services en matériel radio-électrique	80.000	45.000
Totaux	1.000.000	865.000
<i>Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.</i>		
Construction et aménagement du poste de commandement du C. R. O. S. S. Méditerranée	»	»
Equipement de l'antenne du C. R. O. S. S. Manche (Gris-Nez)	300.000	300.000
Totaux	300.000	300.000
<i>Recherche I. S. T. P. M. (Métropole).</i>		
Equipement du navire devant remplacer le <i>Roselys</i>	200.000	»
Equipement en matériels électroniques de calcul	100.000	»
Equipement des laboratoires	300.000	»
Totaux	600.000	»

Navires de surveillance et de sauvetage. — Le crédit de 5.550.000 F demandé doit permettre la construction d'une nouvelle vedette rapide de surveillance et de sauvetage à grand rayon d'action du type *Garance* ; on rappellera que le budget de 1972 a permis également la commande d'une autre unité de ce type

qui entrera en service en 1973. Le Secrétariat général de la Marine marchande disposera donc, fin 1974, de trois navires polyvalents d'un modèle qui a fait ses preuves et sera encore l'objet d'améliorations techniques ; il est prévu de poursuivre ainsi dans les années ultérieures le renouvellement du parc de vedettes régionales, selon les possibilités budgétaires.

La mise en service de ces nouvelles unités répond en effet à la nécessité d'assurer une meilleure protection des ressources halieutiques grâce au respect de la réglementation nationale et internationale, protection rendue plus indispensable ces dernières années en raison de la concurrence accrue sur les lieux de pêche, de l'équipement de certains fonds et de l'extension à 12 milles des eaux territoriales françaises.

En second lieu, ces unités, conformément à leur double vocation, accroîtront les moyens de sauvetage dont dispose la Marine marchande et qui sont mis en œuvre de façon coordonnée avec ceux des autres administrations compétentes, notamment par l'intermédiaire des C. R. O. S. S. (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage).

A ce titre, les crédits de paiement s'élèvent à 1.497.700 F.

b) *La lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures.* — Une dotation de 2 millions de francs en autorisations de programme est inscrite au budget de 1973. En 1972, ce chapitre n'avait reçu aucune dotation, mais pour mettre en place plus rapidement les crédits dont devait disposer le Ministère des Transports, la dotation prévue (10 millions de francs) avait été inscrite dans la loi de finances rectificative pour 1971.

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.

Les crédits accordés jusqu'à présent ont permis d'approvisionner une partie des moyens qui doivent être immédiatement disponibles en cas de fonctionnement du plan « Polmar ». Rien, par contre, n'avait été prévu pour les menaces de caractère plus limité contre lesquelles, depuis plusieurs années, l'action des divers Ministères a été sollicitée.

Les autorisations de programme et les crédits de paiement prévus en 1973 devraient permettre de combler cette lacune (environ 1,5 million de francs sont envisagés pour les interventions courantes hors plan « Polmar ») tout en rendant possible le financement (environ 0,5 million de francs) d'études sur les nouveaux produits et sur les nouveaux matériels (dispositifs d'épandage des produits, barrages flottants, systèmes de pompage des hydrocarbures en mer).

Les crédits de paiement s'élèvent à 2 millions de francs mais le chapitre dispose d'importants crédits de report.

c) *L'équipement de l'enseignement maritime* (chap. 56-20). — Les autorisations de programme, pour 1972, s'élevaient à 2,1 millions de francs et les crédits de paiement à 1,9 million de francs. Au présent budget, les chiffres correspondants sont de 2,7 millions de francs et 2,5 millions de francs dont 1,2 million de francs pour les opérations nouvelles. Celles-ci s'analysent de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Enseignement maritime :		
E. N. M. M. Navires. — Acquisition moteur de démonstration	50.000	50.000
Grosses réparations	80.000	60.000
Total	130.000	110.000
Ecoles d'apprentissage maritime :		
E. A. M. Cherbourg. — Constructions	1.700.000	800.000
E. A. M. Le Trieux. — Terrain sports	35.000	»
E. A. M. Le Guilvinec. — Chauffage ateliers.	25.000	25.000
E. A. M. Boulogne. — Equipement C. F. O. T.	50.000	»
E. A. M. Lorient. — Equipement C. F. O. T.	50.000	»
E. A. M. La Rochelle. — Aménagements divers	34.000	34.000
E. A. M. Saint-Jean-de-Luz. — Aménagements divers	50.000	»
E. A. M. Sète. — Revision prix construction.	150.000	150.000
E. A. M. Bastia. — Aménagements divers...	50.000	»
Grosses réparations	316.000	74.000
Total	2.460.000	1.083.000
Navires d'entraînement :		
Grosses réparations	110.000	50.000
Total général	2.700.000	1.243.000

La construction de l'École d'apprentissage maritime de Cherbourg constitue la seule opération nouvelle proprement dite.

L'école actuelle est installée dans les locaux appartenant à diverses collectivités locales ; ces immeubles sont vétustes et ne répondent pas aux besoins de leur affectation. Ils vont être repris dans un proche avenir par la ville de Cherbourg, pour être démolis, dans le cadre de la rénovation de l'îlot où ils sont situés.

La décision a donc été prise de construire une école neuve ; le financement en sera assuré par moitié environ par l'Etat, qui sera maître d'ouvrage, et pour moitié par les collectivités locales. Cette opération a été inscrite au contrat de plan établi par le Préfet de la Manche entre l'Etat et la Communauté urbaine de Cherbourg, et la dotation demandée au budget de 1973 correspond aux engagements pris à cette occasion.

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 F en autorisations de programme destinés à des travaux immobiliers à l'E. N. M. M. 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 2.750.000 F en autorisations de programme (contre 2.500.000 F en 1972) et 2.750.000 F de crédits de paiement (contre 2.500.000 F l'an dernier).

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

Après avoir reçu quatre nouvelles vedettes en 1971, la composition de la flottille de la société était la suivante au 1^{er} janvier 1972 :

— grands canots.....	52
— vedettes	90
— canots pneumatiques et divers.....	286

soit, au total, 428 unités disséminées dans 274 stations.

En 1973, un canot et une vedette doivent entrer en service et quatre nouvelles vedettes seront commandées.

*
* *

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.

La flottille compte au total 429 unités dont l'âge moyen est élevé : vingt ans pour les grands canots, en nombre le 1/8 de la flottille, sept à huit ans pour les vedettes, en nombre le 1/5 de la flottille, et sept ans pour les engins pneumatiques.

Pour mener à bien la réalisation de son programme, la Société nationale de sauvetage en mer, qui n'a d'autres ressources propres que les libéralités de personnes ou collectivités sous forme de dons ou de legs et le produit de collectes, fait appel aux subventions budgétaires et à l'emprunt.

3° LES PÊCHES MARITIMES

Si des résultats encourageants mais insuffisants ont été observés, il semble que le plan de relance des pêches maritimes n'a pu être financé de façon satisfaisante en 1972 : dans le secteur de la pêche industrielle des demandes de subventions présentées par les armements n'ont pu être satisfaites faute de crédits suffisants.

Pour 1973, le projet de loi de finances déposé par le Gouvernement prévoyait une augmentation des autorisations de programme inscrites au chapitre 64-00. Elles passaient d'un montant total de 20 millions de francs en 1972 à 22,5 en 1973, se répartissant ainsi qu'il suit :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME	
	1972	1973
	(En francs.)	
Pêche industrielle	17.500.000	18.000.000
Pêche artisanale	2.500.000	4.500.000
Total	20.000.000	22.500.000

Mais au cours d'une seconde délibération faite à l'issue de la première lecture du projet de loi de finances effectuée à l'Assemblée Nationale, ces crédits ont été majorés d'un montant de 4 millions de francs qui se répartissent ainsi :

Pêche industrielle	3.000.000 F.
Pêche artisanale	1.000.000
Total	<hr/> 4.000.000 F.

Au total, le programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes recevra 26,5 millions de francs en 1973 soit un accroissement de 32,5 % par rapport à 1972.

Cette dotation devrait permettre, en maintenant le niveau actuel de subvention, de primer la construction d'au moins 20.000 tonneaux et ainsi de faire face aux demandes d'aides exprimées pour 1973 et à celles présentées au titre des exercices antérieurs et qui n'avaient pu être retenues.

Ainsi, les objectifs du VI^e Plan (14.000 tonneaux par an) pourraient être réalisés pour les trois premières années (1971-1972-1973) puisque le total des constructions atteindra : 9.000 tonneaux + 14.000 tonneaux + 20.000 tonneaux = 43.000 tonneaux, soit 14.300 tonneaux par an.

L'action entreprise depuis 1970 en faveur de la pêche artisanale commence à porter ses fruits. Les moyens supplémentaires, dont elle dispose en 1973, devraient permettre de faire un effort particulier pour le renouvellement et la modernisation de la flottille artisanale.

Les dotations en crédits de paiement suivent une évolution comparable à celle des autorisations de programme. Elles s'élèvent à 21,2 millions dont 1,2 million de francs adoptés lors de la seconde délibération devant l'Assemblée Nationale.

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 plus de 85 % des dotations de 1973.

Les autorisations de programme prévues pour 1973 s'élèvent à 706.500.000 F contre 514.200.000 F en 1972 et les crédits de paiement à 622 millions de francs contre 470 millions de francs.

Les crédits de paiement affectés aux opérations nouvelles s'élèvent à 418.129.000 F (313.007.000 F pour 1972). Le programme 1973 est prévu ainsi qu'il suit :

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Grands navires (tranche 1973)	342.000.000	68.400.000
Petits navires (tranche 1973)	18.000.000	9.000.000
Revisions, tranches 1970, 1971, 1972	346.500.000	340.729.000
Totaux	706.500.000	418.129.000

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

— une aide spécifique, définie depuis le 1^{er} 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.

Si l'aide de base demeure pratiquement constante pour les grands navires, 150 millions de francs environ, celle consentie aux petits chantiers sera en augmentation au cours du prochain exercice compte tenu de la faiblesse des commandes et de la concurrence étrangère. Cette aide sera poursuivie pour ces chantiers en 1974 et 1975 si la conjoncture demeurerait aussi défavorable.

L'application du régime de couverture des hausses de prix, compte tenu de la dérive exceptionnelle des prix de la construction navale, exige une augmentation substantielle des crédits nécessaires à assurer le service.

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 1973, 80 millions de francs en autorisations de programme et 69 millions de francs en crédits de paiement, contre 110 et 80 millions de francs en 1972. 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^e Plan est de 4,1 milliards de francs.

Au 15 juin 1972, l'exécution du VI^e Plan dans le secteur justiciable du plan de relance avec primes était la suivante (en millions de francs) :

	PREVISIONS VI ^e Plan.	DEJA PRIMES (Plan Morin).	COMMANDES fermes enregistrées (Plan de relance).	RESTE à commander (Plan de relance).
Cargos	2.800	121	1.972	707
Vracquiers	1.300	»	902	398
Caboteurs pétroliers....	100	»	68	32
	4.200	121	2.942	1.137

Le montant total des primes correspondant aux commandes fermes passées et enregistrées au 15 juin 1972 s'élève à 321,958 millions de francs, soit un taux moyen de subvention de 10,2 %.

— 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.

Aucune dotation en capital n'avait été inscrite au budget de 1972 pour les Compagnies d'économie mixte. En effet, les programmes d'investissement des Compagnies n'étaient pas suffisamment mûrs au moment de la discussion budgétaire pour que des décisions quant aux modalités de leur financement puissent être arrêtées.

En mars 1972, le programme d'investissement proposé par la Compagnie des Messageries maritimes a été, en grande partie approuvé par le comité spécialisé du F. D. E. S. Sur la période 1972-1975, le F. D. E. S. a émis un avis favorable à la commande par la Compagnie d'un nouveau pétrolier de 260.000 tonnes et de deux grands navires rouliers pour les lignes de charge du Pacifique. Il est évident que le financement de ces nouveaux investissements entraînera une aggravation de l'endettement de la Compagnie. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Etat actionnaire a décidé de consolider la situation financière de la Compagnie en lui octroyant en 1973 une dotation en capital de 27 millions de francs, dont le montant certes modeste par rapport au niveau des investissements supplémentaires (450 millions de francs) constitue néanmoins une aide en fonds propres appréciable. Elle est inscrite au budget des Charges communes.

Quant à la Compagnie générale transatlantique, son programme d'investissement supplémentaire, présenté en 1972, ne comporte qu'un montant d'engagements relativement modeste, environ 150 millions de francs. Il n'a pas été jugé indispensable d'accompagner ce programme d'une aide particulière en capital. Néanmoins, les projets de la Compagnie non encore définitivement fixés comportent des investissements importants en 1974 et 1975 pour la modernisation de certaines lignes de charge essentielles.

Pour 1973, comme pour 1972, le chapitre 64-02 ne reçoit donc aucune dotation particulière (cf. Annexe VI).

DEUXIEME PARTIE

APPRECIATIONS ET PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

Après avoir analysé le projet de budget pour 1973 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 président Bonnefous et M. le rapporteur général Coudé du Foresto a porté sur l'ensemble de la politique maritime française.

Il a été débattu principalement de la construction navale et des problèmes qu'elle pose à court terme, du déficit de notre commerce extérieur maritime et de notre balance commerciale en ce qui concerne les produits de mer, des remèdes à apporter à cette situation.

Il a également été discuté de la dégradation des pensions, des moyens indispensables à mettre à la disposition de la Société nationale de sauvetage en mer, des mesures nationales et internationales à prendre pour lutter efficacement contre la pollution (ce dernier problème sera traité dans mon rapport oral).

En conclusion, la Commission des Finances souhaite qu'il soit attaché plus d'importance dans notre pays au « fait maritime ».

I. — La construction navale.

L'aide à la construction navale constitue de loin le poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande.

Au 1^{er} janvier 1972, le carnet de commandes des chantiers français atteignait 5.152.647 t.j.b. contre 2.675.000 au 1^{er} janvier 1968. Il place la France au quatrième rang dans le monde après le Japon, la Suède et l'Espagne (voir le tableau n° I joint en annexe).

Le plan de charge de nos chantiers est détaillé dans les tableaux n° II et III joints en annexe. Son analyse permet de faire un certain nombre de constatations.

A. — LES GRANDS CHANTIERS

L'année 1971 et les neuf premiers mois de 1972 ont été marqués par un ralentissement des échanges, par une baisse des frets et par une contraction corrélative de la demande de navires neufs.

Les grands chantiers français ont traversé cette période de dépression sans incident majeur, grâce à un carnet de commandes plus allongé que celui de leurs principaux concurrents et assurant un plan de charge en moyenne satisfaisant, sauf le cas préoccupant de Dubigeon-Normandie.

Certes, le ralentissement du volume des commandes ainsi que le montant très élevé des livraisons a eu pour effet de réduire l'étalement dans le temps du plan de charge des grands chantiers français, à l'exception du chantier de l'Atlantique.

Le plein emploi des capacités de production des grands chantiers français est néanmoins assuré :

— Aux chantiers de l'Atlantique, jusqu'à fin 1976 (dernier navire livrable en janvier 1977) ;

— Aux chantiers navals de La Ciotat, jusqu'à fin 1974 (dernier navire livrable en mars 1976) ;

— Au chantier de France-Dunkerque, jusqu'à juillet 1975 (dernier navire livrable en septembre 1976) ;

— Aux constructions navales et industrielles de la Méditerranée, jusqu'à fin 1974 (dernier navire livrable en octobre 1976) ;

— Pour Dubigeon-Normandie, le carnet de commandes assure une charge de travail acceptable, jusqu'au printemps 1973, partielle jusqu'au début de 1974.

Le chantier éprouve actuellement les plus grandes difficultés pour regarnir son carnet de commandes, qui comprend neuf navires à livrer au cours des trois prochaines années (un au deuxième semestre 1972, six en 1973, deux en 1974). Mais compte tenu du fait que ces deux derniers navires, commandés en 1971, seront livrés au second semestre 1973, des disponibilités de personnel risquent d'apparaître dans le cadre du plan de charge actuel dès la fin de 1972 dans les activités autres que l'armement (dessinateurs, tôliers-soudeurs...).

B. — LES MOYENS ET PETITS CHANTIERS

Le plan de charge des petits et moyens chantiers français est traditionnellement plus court que celui des grands chantiers. Cela tient d'une part aux délais de fabrication, qui sont plus brefs dans le cas de petites unités, et d'autre part au fait que la demande est irrégulière et correspond rarement à des plans d'investissement dont la réalisation s'étalerait de façon homogène sur plusieurs années.

Travaillant ainsi sur un marché à court terme très fluctuant par nature, et face à des concurrents dont les conditions de production sont souvent plus favorables, les petits chantiers ne peuvent généralement pas assurer le plein emploi de leurs effectifs au-delà d'une ou de deux années.

La situation actuelle varie sensiblement selon les chantiers. Trois entreprises de la façade atlantique — l'une à Bordeaux, la seconde à Saint-Nazaire et la troisième à Arcachon — ont un plan de charge insuffisant qui n'assure plus le plein emploi des capacités de production à partir du début de l'année prochaine. Les autres établissements ont des perspectives d'emploi satisfaisantes, allant jusqu'au milieu de l'année prochaine pour la plupart et jusqu'à la fin de 1974 pour l'un d'entre eux.

Le moyen chantier, issu de la fusion des ateliers et chantiers du Havre et de ceux de la Rochelle-Pallice, a enregistré au cours de l'année 1971 et des neuf premiers mois de 1972 plusieurs commandes. Mais son plan de charge n'en demeure pas moins assez réduit. Le plein emploi est assuré jusqu'au début de 1973 pour l'établissement du Havre et jusqu'à mi-1973 pour celui de la Rochelle.

Une période de dépression.

La construction navale a toujours été une activité « cyclique » dépendante de nombreux facteurs politiques et économiques.

Elle traverse actuellement une période de dépression.

En effet, la baisse de la croissance économique dans plusieurs pays industrialisés a entraîné une baisse importante du marché des frets et, corrélativement, une baisse des commandes de navires neufs.

C'est ainsi que dans notre pays, pour la première fois en dix ans, d'octobre 1971 à ce jour, les commandes enregistrées par les constructeurs ont été inférieures aux livraisons et le carnet total des commandes pour tous nos chantiers n'était plus que de 4.945.750 t. j. b. au 1^{er} juillet 1972 contre 5.573.964 t. j. b. au 1^{er} janvier 1971.

D'autre part, les chantiers français sont soumis, et vont l'être de plus en plus, à une vive concurrence mondiale, surtout de la part du Japon.

Ce pays a enregistré en 1971 près des deux tiers des commandes nouvelles. Les moyens d'investissement mis en œuvre lui permettront d'acquérir 70 % du marché mondial en 1975. La création confirmée de cinq nouveaux grands chantiers portera, dans trois ans, la capacité de construction japonaise à un niveau dépassant de 80 % celui de la production mondiale de 1971.

Dans ces conditions, la construction navale, est, à court terme, menacée de surcapacité.

Nous avons aussi à faire face à la concurrence des Etats-Unis due au retour des constructeurs américains sur le marché (particulièrement en ce qui concerne les méthaniens), des pays socialistes (cargos et navires de pêche) et bientôt à celle des pays en voie de développement.

Il appartient à notre pays de prendre l'initiative d'une action concertée internationale pour sauvegarder la place de la construction navale française dans les années à venir, d'autant plus qu'elle sera indispensable à notre économie à moyen et long terme.

En effet, la construction navale demeure et demeurera une industrie en expansion puisque les transports maritimes ne font et ne feront que se développer du fait de l'augmentation de la population mondiale, de l'industrialisation des pays sous-développés, de l'accroissement du volume des échanges par mer toujours plus rapide lui-même que celui des économies.

II. — L'armement au commerce.

Pour être valable, l'étude de la situation de notre armement doit se placer dans un contexte plus large et tenir compte des besoins nationaux comme du marché mondial analysés dans leurs 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 (même si elle est ralentie à un moment donné par une conjoncture internationale défavorable comme c'est le cas ces derniers mois) et à un rythme très rapide car elle résulte de l'accroissement de la population mondiale qui doit doubler d'ici trente ou trente-cinq ans, du développement économique, ce qui aura pour conséquence une augmentation continue des échanges mondiaux.

C'est dans ce « cadre » qu'il faut étudier la situation et l'évolution de notre flotte de commerce. Certes, l'application du « plan de relance » a permis une certaine remontée du creux de la vague dans quelques secteurs, une augmentation du tonnage et un certain rajeunissement de la flotte, mais cela est loin de correspondre à nos besoins et à nos possibilités.

Le plan de relance avait en particulier le double objectif de consolider la place de la Marine française dans le monde et de stabiliser le déficit de notre commerce extérieur au niveau qu'il avait atteint en 1968.

Or, la place de la Marine française est loin de s'être améliorée et notre déficit augmente considérablement.

Notre flotte marchande qui, depuis 1966, occupait la dixième place au classement mondial, après avoir été cinquième jusqu'en 1954, vient de régresser au onzième rang au 1^{er} juillet 1972, alors que notre commerce extérieur nous place au cinquième (voir Tableau IV en annexe). C'est que nous continuons à progresser

moins vite que de nombreux autres pays, et en tonnage, malgré le plan de relance, notre flotte ne représente plus que 2,7 % de la flotte mondiale contre 2,8 % l'an passé et 4,2 % en 1962.

Alors qu'en 1971, le commerce français par voie maritime s'est élevé à 170 millions de tonnes, nos navires n'en ont transporté que 50 millions. Comment s'étonner, dans ces conditions, que le déficit de la balance des paiements soit passé de 120 millions de dollars en 1966 à 148 en 1967, 159 en 1968, 203 en 1969 et à 253 en 1970 ! Il a plus que doublé en cinq ans. Il faut rappeler que l'objectif pour 1975 était de stabiliser le déficit au niveau de 1968. A ce rythme, il sera plus de trois fois supérieur !

Si l'on prend en considération le déficit de la balance des frets et passages, les chiffres sont plus probants encore, le solde débiteur doublant presque de 1968 à 1970 (1.407 millions de francs contre 786).

C'est dans les catégories : cargos de ligne, 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.

Par exemple, nous ne comptons au 1^{er} octobre 1972 que 62 caboteurs de moins de 500 tonneaux (et deux seulement en commande !) et nous avons dû procéder dans ce domaine, en 1971, à 3.461 affrètements de navires étrangers.

L'affrètement de navires étrangers devient d'ailleurs un véritable système (en 1971, 871 affrètements au long cours et 641 pour les pétroliers).

Une telle politique favorise et nourrit les pavillons de complaisance qui bafouent le droit international de la mer et le droit tout court.

N'est-il pas scandaleux de constater que des armements français vendent des navires à l'étranger et les affrètent ensuite.

Jamais les « sorties » de navires n'ont été aussi nombreuses. Pendant le seul troisième trimestre de cette année, il a été comptabilisé vingt sorties pour dix entrées. Il en résulte une suppression d'emplois de 146 postes d'officiers et 386 postes de personnel d'exécution.

Cela explique, qu'au 1^{er} octobre 1972, le nombre de postes de travail (marins embarqués) n'était plus que de 19.000 contre 26.334 au 1^{er} janvier 1970 et 40.460 au 1^{er} janvier 1964.

Dans ces conditions, votre Commission des Finances, soucieuse du présent et de l'avenir et animée de la volonté de voir notre pays doté de la flotte marchande dont son économie et ses finances ont besoin, demande au Gouvernement de s'orienter très rapidement vers les solutions suivantes :

D'abord :

1° Réexaminer les objectifs du « plan de relance » et accorder une « rallonge » de crédits pour donner à notre pays la flotte sèche dont il a besoin et pour faire renaître le cabotage français ;

2° Donner à nos deux compagnies d'économie mixte, sans plus attendre, les subventions en capital nécessaires pour qu'elles deviennent réellement le fer de lance de notre Marine marchande ;

3° Lutter efficacement contre les pavillons de complaisance.

III. — Les pêches maritimes.

Depuis de longues années, votre Commission des Finances renouvelle son appel pour qu'on en finisse avec la détérioration de notre industrie des pêches maritimes.

Les résultats obtenus en 1971 viennent confirmer cette détérioration.

L'ensemble de la production des pêches maritimes en 1971 a diminué par rapport à 1970 (627.688 tonnes contre 655.565), soit une régression de 4,4 % en pourcentage.

Par contre, la valeur globale des produits débarqués a augmenté de 1,85 %. Cependant, en francs constants, le prix moyen du kilogramme de poisson à la production en 1971 était encore inférieur à celui de 1962.

De 50.278 en 1958, le nombre des marins-pêcheurs est tombé à 40.653 en 1967 et à 36.214 en 1971.

La consommation augmentant régulièrement et notre production stagnant ou progressant insuffisamment, le déficit de notre commerce extérieur des produits de la mer s'est très sérieusement aggravé, passant de 789 millions de francs en 1970 au chiffre record de 921 millions de francs en 1971.

Les résultats du premier semestre 1972 prouvent qu'il dépassera cette année le milliard de francs lourds. De 1958 à 1971, en monnaie constante, ce déficit est passé de 120 à 562 millions de francs.

C'est le Marché commun qui est la cause essentielle de nos difficultés. Alors que les autres pays membres de la C. E. E. accordaient des aides substantielles à leur industrie des pêches maritimes, ce n'était point le cas pour la France qui fut incapable de faire face à une concurrence née de la suppression des droits de douane et de la libération des échanges, aggravée encore par certaines facilités accordées aux pays tiers.

L'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun va encore développer cette concurrence. Or, la flottille de pêche britannique a bénéficié de 1953 à 1971 de plus de 32 millions de livres de subventions. Naturellement, cette flotte modernisée produit à un prix de revient très inférieur au nôtre.

Cela doit dicter l'attitude du Gouvernement français. Comme le souligne le Comité central des pêches maritimes : « l'harmonisation des conditions de concurrence ne saurait se concevoir simplement comme une égalisation dans le futur du niveau des aides publiques aux investissements ; elle doit obligatoirement tenir compte des aides passées qui continueront pendant plusieurs années à produire des distorsions de concurrence ».

Il faut examiner les crédits affectés à nos pêches maritimes en fonction de nos besoins nationaux et des objectifs du VI^e Plan.

Le VI^e Plan prévoit un taux annuel de croissance de la production de 5 % pour une augmentation de la consommation de produits de mer de l'ordre de 3,5 %. Il est donc indispensable d'accélérer le renouvellement de notre flotte de pêche et de construire, sans parler de notre flotte artisanale, 116 chalutiers, 10 congélateurs pour la grande pêche et 20 thonnières-senneurs-congélateurs.

Cela représente un investissement de 800 millions de francs dont 600 millions pourraient être fournis par l'autofinancement et l'emprunt. Les Pouvoirs publics devraient donc consentir une aide de 200 millions de francs, soit 40 millions de francs par an pendant cinq ans. Nous sommes loin du compte, même si les crédits prévus au budget de 1973 ont été majorés au cours de la discussion à l'Assemblée Nationale.

La dotation « rectifiée » permettra, nous dit-on, de primer la construction d'environ 20.000 tonneaux, ce qui permettrait d'atteindre 43.000 tonneaux au total pour les années 1971, 1972 et 1973.

Nous le souhaitons vivement, mais nous devons rappeler que la « prime d'incitation » fixée à 25 % a été plafonnée à 18,5 % dès 1971 et à 14,5 % en 1972. Nous ne pouvons être d'accord avec cette diminution sensible d'autant plus qu'elle s'accompagne d'une augmentation importante du coût de la construction navale et nous craignons justement d'assister à un net ralentissement des commandes en 1973, 1974 et 1975, ce qui pourrait remettre en cause les objectifs du Plan.

C'est pourquoi nous demandons que le taux de la prime soit révisé en « hausse » et se rapproche au maximum du taux prévu au départ.

Nous insistons également à nouveau pour que l'aide consentie ne soit pas « enfermée » dans le cadre trop étroit d'un seul exercice budgétaire, mais qu'elle s'inscrive dans une loi de programme, un plan pluriannuel. La modernisation et le développement indispensables de notre flotte de pêche impliquent une continuité et ne peuvent être soumis à des aléas budgétaires.

Pour la pêche artisanale, la situation doit également être revue car elle ne se renouvelle qu'à un taux de l'ordre de 3 % par an, fort éloigné de celui de 8,5 % prévu par le Comité des pêches du VI^e Plan.

Le taux de la subvention doit être relevé et accordé à tous les navires d'un type retenu par les S. I. A. et agréé par la Marine marchande. Il n'est pas normal non plus que le montant des prêts consentis par le Crédit maritime mutuel reste plafonné à 250.000 F depuis plus de dix ans, alors qu'un chalutier de pêche artisanale représente maintenant un investissement de plus de 600.000 F.

L'avance du F. D. E. S. au Crédit maritime mutuel passe de 28 millions de francs en 1972 à 40 millions de francs en 1973. L'augmentation est importante mais elle ne répond pas encore aux besoins qui sont estimés à au moins 50 millions de francs, d'autant plus, que de la dotation, il faut déduire le remboursement toujours plus important des avances contractées les années précédentes, ce qui réduit à due concurrence le disponible.

Sur les 40 millions de francs d'avance du F. D. E. S., il en restera en fait 27 ou 28 disponibles, alors que les besoins exprimés par les caisses régionales étaient de l'ordre de 100 millions de francs en 1972 et seront plus élevés en 1973.

De ce fait, les caisses régionales contraintes de trouver des ressources sur le marché financier sont dans l'obligation de majorer leur taux d'intérêt.

Les mesures indispensables doivent donc être prises pour que notre pêche artisanale puisse se renouveler rapidement.

*
* * *

L'avenir des pêches est conditionné par le règlement de deux problèmes qui sont d'ailleurs liés : la conservation des espèces et la liberté de la pêche en haute mer.

Contrairement à une croyance répandue dans le public, les ressources des mers en poissons ne sont pas inépuisables. On constate déjà une diminution inquiétante de la production de nombreuses espèces.

Plus de 90 % de la production mondiale provenant du « plateau continental », on conçoit aisément que les états riverains situés au voisinage de ce plateau soient préoccupés de voir diminuer, sinon anéantir, les ressources marines au large de leurs côtes.

Surexploitation de certains fonds, destruction de frayères, pêche intensive d'immatures expliquent, pour une bonne part, l'extension des eaux territoriales pratiquée par des pays de plus en plus nombreux.

Donc une réglementation efficace de la pêche est indispensable pour éviter une exploitation sauvage des mers qui ne pourrait que fournir des prétextes à certains Etats riverains pour étendre de façon abusive la limite de leurs eaux réservées.

Nous faisons nôtre l'appréciation du Comité central des pêches maritimes qui considère que : « Entre ceux qui prétendent que les eaux réservées en matière de pêche doivent être réduites à leur plus simple expression afin de permettre l'exploitation des océans par les flotilles industrielles mieux équipées et les Nations qui prétendent s'attribuer l'exercice exclusif de la pêche au large de leurs côtes, ou tout simplement s'arroger le droit de percevoir des redevances sur les navires de pêche étrangers, il est nécessaire de trouver des solutions conformes à la raison, à la justice et à nos connaissances en matière de ressources biologiques des océans ».

Nous considérons que c'est la position que doit défendre notre pays à la prochaine conférence sur le Droit de la mer qui se tiendra en 1974, sous l'égide de l'O. N. U.

*
* *

On n'insistera jamais assez sur les très dures conditions de vie des marins-pêcheurs : le danger, un travail extrêmement pénible et ce, par tous les temps, parfois 400 heures effectives de travail pour 24 à 25 jours de mer par mois, la séparation de la famille, etc., pour une rémunération très moyenne et « mouvante » et plus tard une pension insuffisante.

Les Pouvoirs publics doivent donc y porter une attention soutenue.

A ce sujet, nous voulons soulever deux problèmes.

Depuis de longs mois, comme cela a été fait et appliqué à la navigation au commerce, les marins attendent la sortie du texte relatif au classement en catégories d'un certain nombre de fonctions à la pêche... mais, comme sœur Anne, ils ne voient rien venir malgré les promesses officielles répétées mais non encore tenues.

Votre Commission des Finances insiste pour que le décret soit signé et publié dans les plus brefs délais.

D'autre part, suite à un accord conclu entre le Comité central des armateurs et les fédérations syndicales, les marins du commerce pris en charge par la Caisse de prévoyance pour maladie, accident ou invalidité percevront désormais une allocation différentielle leur assurant une ressource totale brute égale à 75 % de leur rémunération brute en période de congé.

Certes, il s'agit d'un accord paritaire, mais le Gouvernement ne manque pas de moyens pour inciter les armateurs à la pêche à imiter leurs confrères du commerce pour que la mesure soit étendue aux marins de la pêche industrialisée.

IV. — Le régime spécial des gens de mer et le problème des pensions.

Alors que l'Etablissement national des Invalides est la plus ancienne Institution de notre pays, les marins, surtout ceux des basses catégories, bénéficient de pensions inférieures à celles des salariés des secteurs privé et public.

Pour en avoir une idée exacte, il suffit de savoir qu'un marin pensionné de quatrième catégorie, avec trente-cinq annuités, marié, perçoit une retraite annuelle inférieure au plafond de ressources (9.000 F) donnant droit à l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité. Et que dire de la situation des veuves, si nombreuses dans le milieu maritime.

Dans ces conditions, l'on comprend l'amertume et l'irritation des intéressés.

Les mesures partielles prises depuis 1968 n'ont pas réglé le problème et nous demandons avec force au Gouvernement d'effectuer le véritable « tournant » réclamé par les actifs et les pensionnés.

La clause essentielle de la dégradation des pensions étant le décalage qui existe entre les salaires forfaitaires et les rémunérations d'activité (il est de 40 à 45 % au commerce et plus encore parfois à la pêche), nous demandons qu'il soit procédé à une révision complète des salaires forfaitaires pour qu'ils « serrent » au plus près les salaires réels.

En attendant qu'on y parvienne, il serait opportun de procéder, dès le début de 1973, à un rattrapage exceptionnel d'au moins 5 %, au lieu du point prévu.

Des mesures spéciales devraient être prises en faveur des veuves et des basses catégories.

A ce sujet, nous voulons revenir sur le décret n° 68-902 du 7 octobre 1968 qui a institué un surclassement en catégorie pour ancienneté, un surclassement qui permet aux marins de la base de gagner deux catégories. C'est une bonne chose car elle entraînera dans l'avenir la disparition des pensions de troisième et de qua-

trième catégorie, mais le problème n'est pas réglé pour les pensionnés et les veuves d'avant 1968 qui continuent et qui continueront à percevoir des pensions dérisoires.

Nous demandons donc à nouveau avec insistance que tous les pensionnés puissent bénéficier des dispositions du décret de 1968, ce qui réparerait une grande injustice.

D'autres anomalies doivent disparaître. Nous considérons, par exemple, qu'il faut supprimer la preuve pour circonstances indépendantes de la volonté pour les marins pensionnés entre 1948 et 1959 et prendre en compte, au-delà des vingt-cinq annuités, les bonifications des services de guerre pour ceux ayant demandé la liquidation de leur pension entre cinquante et cinquante-cinq ans.

Nous demandons également que le décret portant de 30 à 50 % le taux de la pension de la veuve de marin, victime d'un accident professionnel lorsque celle-ci atteint son soixantième anniversaire ou devient invalide, soit publié le plus rapidement possible.

Enfin, lorsqu'il y a revision des salaires forfaitaires, il faut accélérer le paiement des arrérages découlant de ces revisions. Il n'apparaît pas, en effet, que pour l'application de l'article 42, le remplacement du décret jusqu'alors nécessaire par un simple arrêté ministériel ait accéléré les choses puisque les arrérages majorés à compter du 1^{er} octobre ne seront payés aux intéressés qu'avec l'échéance de janvier.

*

* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la Marine marchande pour 1973.

ANNEXES



TABLEAU I

CONSTRUCTION NAVALE

Classement des différents pays.

(Tonnage en tonnes de jauge brute en commande au 1^{er} janvier 1972.)

1 Japon	34.052.681
2 Suède	5.914.986
3 Espagne	5.584.679
4 France	5.152.647
5 Grande-Bretagne	4.922.673
6 Allemagne fédérale	4.654.233
7 Norvège	3.973.947
8 Danemark	3.781.935
9 Italie	2.739.813
10 Pays-Bas	2.419.563
11 U. S. A.	2.065.438
12 Yougoslavie	1.929.285
13 Pologne	1.416.492
14 Brésil	1.036.555

N. B. — Source : statistiques du « Lloyd's Register of Shipping ». Le montant du carnet de commandes calculé par le Secrétariat général de la Marine marchande est de 5.573.000 tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1972. La différence importante entre ces deux chiffres provient d'une part du fait que la commande aux chantiers de l'Atlantique de deux pétroliers de 540.000 tonnes en port lourd, qui représente environ 520.000 tonneaux de jauge brute est intégrée dans les chiffres du S. G. M. M. au 1^{er} janvier 1972 alors que cette commande, encore optionnelle au 14 janvier 1972, n'a pas été prise en compte par le Lloyd's Register ; d'autre part, en sens inverse, les livraisons effectuées par les chantiers — et qui viennent en déduction du carnet de commandes — sont souvent enregistrées avec retard par le Lloyd's Register.

TABLEAU II

CONSTRUCTION NAVALE

Navires en commande et en construction au 1^{er} janvier 1972.

GRANDS CHANTIERS

CHANTIERS	LIVRAISONS EN 1972		LIVRAISONS EN 1973		LIVRAISONS EN 1974	
	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.
Atlantique	5	535.300	5	484.700	6	724.900
C. N. La Ciotat.....	10	356.800	9	281.800	7	421.000
France-Dunkerque	5	230.500	3	214.400	2	101.000
C. N. I. M.	3	58.500	2	64.000	2	56.500
Dubigeon-Normandie	6	44.000	6	65.000	2	20.600
Total	29	1.225.100	25	1.109.900	19	1.324.000

CHANTIERS	LIVRAISONS EN 1975		LIVRAISONS EN 1976		TOTAL LIVRAISONS	
	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.
Atlantique	5	545.000	3	689.600	24	2.979.500
C. N. La Ciotat.....	3	311.400	»	»	29	1.371.000
France-Dunkerque	3	128.000	1	70.000	14	743.900
C. N. I. M.	3	128.500	»	»	10	307.500
Dubigeon-Normandie	»	»	»	»	14	129.600
Total	14	1.112.900	4	759.600	91	5.531.500

TABLEAU III

CONSTRUCTION NAVALE

Navires en commande et en construction au 1^{er} janvier 1972.

MOYENS ET PETITS CHANTIERS

CHANTIERS	LIVRAISONS EN 1972		LIVRAISONS EN 1973		LIVRAISONS 1974 et suivantes.		TOTAL des livraisons.	
	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.	Nom- bre.	Tonneaux jauges brutes.
A. C. du Havre	4	10.500	2	6.000	»	»	6	16.500
A. C. R. P.	3	5.100	1	3.000	»	»	4	8.100
C. M. de Normandie	6	2.274	4	1.152	20	5.280	30	8.706
S. I. C. C. Na	7	2.250	4	2.000	»	»	11	4.250
A. C. de la Manche	4	1.640	1	650	»	»	5	2.290
Société française de C. N. ...	1	»	3	»	»	»	4	»
Ziegler	4	646	»	»	»	»	4	646
La Perrière	8	1.250	1	240	»	»	9	1.490
A. F. de l'Ouest	1	282	»	»	»	»	1	282
Chantiers Auroux	2	200	»	»	»	»	2	200
Total moyens et petits chantiers.	40	24.142	16	13.042	20	5.280	76	42.464

TABLEAU IV

TONNAGE TOTAL DE LA FLOTTE MONDIALE ET CLASSEMENT POUR LES ONZE PREMIERS PAYS (AVEC LE TONNAGE POUR CHACUN)

Au 1^{er} juillet 1972.

A. — Tonnage de la flotte mondiale.

Tonnage : 268.340.145 t. j. b. ; nombre de navires (plus de 100 t. j. b.) : 57.391.

B. — Classement pour les onze premiers pays (en t. j. b.).

1. Liberia	44.400
2. Japon	34.900
3. Grande-Bretagne	28.600
4. Norvège	23.500
5. U. R. S. S.	16.700
6. Grèce	15.300
7. U. S. A.	15.000
8. Allemagne fédérale	8.500
9. Italie	8.200
10. Panama	7.800
11. France	7.400

ANNEXE V

ETUDES ENTREPRISES POUR LE COMPTE DU SECRETARIAT GENERAL A LA MARINE MARCHANDE

Les crédits ouverts sur le chapitre 64-01 font partie de l'enveloppe-recherche. Les études menées sont conformes aux orientations données par le Comité de la construction navale et le Comité des transports maritimes pour la préparation du VI^e Plan. Elles sont regroupées en deux programmes majeurs :

- I. — Développement de nouveaux systèmes de transport ;
- II. — Amélioration de la compétitivité des moyens de transports existants.

I. — DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX SYSTÈMES DE TRANSPORT

En 1973, les études financées sur ce chapitre et relatives au développement de nouveaux systèmes de transport seront probablement consacrées uniquement au système de transport par barges océaniques, dans la mesure où les études relatives aux aéroglisseurs marins sont à présent financées sur le chapitre 53-10 (Etudes générales des transports) de la section commune du Ministère des Transports et dans la mesure où il ne semble pas que des études coûteuses devront être financées par le Secrétariat général de la Marine marchande en 1973 à propos de la propulsion nucléaire d'un navire de commerce.

1. *Système de transport par barges océaniques.*

Les études relatives à un système de transport par barges océaniques poussées ont montré la faisabilité technique et l'intérêt économique d'un tel système. Un premier ensemble barge-pousseur a été commandé et doit entrer en exploitation commerciale au début de l'année 1973. Des études complémentaires sont nécessaires pour améliorer la liaison barge-pousseur et assurer en particulier une réelle interchangeabilité des barges.

2. *Aéroglisseurs marins (financement sur le chapitre 53-10).*

En France, les études menées à propos des aéroglisseurs marins ont été poursuivies activement depuis 1965, date à laquelle la Société Bertin et Compagnie a fait apport de ses brevets en la matière à une société créée à cet effet, la Société d'étude et de développement des aéroglisseurs marins (S. E. D. A. M.). Jusqu'à maintenant, les études de la S. E. D. A. M. ont porté sur trois types de naviplanes, les N. 300, appareils de 30 tonnes et 80 passagers, puis les N. 102, appareils plus petits de 4 tonnes et 12 passagers et enfin les N. 500, appareils de plus grandes dimensions (160 tonnes, 250 passagers et 35 voitures). Deux naviplanes N. 300 ont été construits à ce jour et ont fait l'objet d'une expérimentation commerciale depuis 1969. L'endurance du matériel, jupes et moteur en particulier, a été satisfaisante.

Une présérie de N. 102 a été lancée en 1969. Le huitième appareil a été terminé en juillet 1971. Chaque appareil a été mis au point compte tenu des résultats obtenus sur les précédents. C'est ainsi que le système de sustentation a été notablement amélioré et permet d'obtenir des qualités de pilotage et de sécurité à la mer qui paraissent supérieures à celles des appareils britanniques analogues.

Le programme N. 500 destiné à permettre la réalisation d'appareils capables de traversées maritimes internationales a reçu un commencement d'exécution. Une étude de marché réalisée en 1970 a conclu à l'existence d'un marché mondial important. Une étude de définition de l'appareil a également été effectuée. Un premier rapport établi en juin 1971 a fait l'objet d'un examen approfondi de la part d'experts techniques. Des options techniques ont été revues et un programme précis des études et recherches complémentaires a été défini.

On indiquera également que les études préparatoires à la réalisation d'un aéro-glisser de fort tonnage (1.000 à 2.000 tonnes) dans le cadre de la Communauté européenne ont conclu à la faisabilité technique d'un tel appareil qu'il soit amphibie ou à propulsion marine. Les informations disponibles sur les perspectives commerciales sont moins favorables et devraient faire l'objet d'une étude complémentaire. Une décision sur le lancement de ce programme d'étude devrait intervenir au début de l'année 1973.

3. 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, avec les moyens français. Sur le plan économique, sous réserve que les hypothèses faites sur le niveau des prix des divers combustibles se vérifient, le bilan d'exploitation d'un tel navire pourrait être équilibré. Compte tenu des résultats positifs de cette première phase technique, l'administration poursuit l'examen du dossier plus particulièrement sous le triple aspect juridique, commercial et industriel. Le principal problème à résoudre apparaît d'ordre commercial. Un tel navire devrait s'insérer dans une exploitation de ligne régulière et être exploité conjointement avec d'autres unités classiques. Le choix de la ligne et la date de mise en service font l'objet de discussions avec une compagnie d'économie mixte. Il semble actuellement que le projet aboutira d'autant plus rapidement qu'une coopération internationale pourra être envisagée au niveau des armateurs. Dans la mesure où des crédits d'étude seraient nécessaires de la part du Secrétariat général de la Marine marchande, ils seraient prélevés en premier lieu sur le chapitre 53-00 avant d'être complétés, le cas échéant, par des crédits du chapitre 64-01 qui dorénavant est appelé à assurer le financement de ces études sur la propulsion nucléaire des navires de commerce.

II. — AMÉLIORATION DE LA COMPÉTITIVITÉ DES MOYENS DE TRANSPORT EXISTANTS

Ce programme a fait l'objet de nombreuses actions élémentaires. Les plus marquantes ont été :

— une étude sur les possibilités d'utilisation des satellites pour la navigation et les communications maritimes a montré le réel intérêt d'un système de satellites géostationnaires à couverture mondiale. Cette action se prolongera en 1973, d'une part, par la réalisation dans un cadre européen d'une expérience de simulation de liaisons radio-électriques par satellites entre la terre et un navire, en utilisant un ballon captif, d'autre part, par une participation importante aux efforts pour la mise en place d'un organisme international responsable de la mise en place et de la gestion du système, organisme représentatif des intérêts des pays maritimes ;

— une étude sur les causes de vibration des charpentes arrières de navire dans le cas d'un transport de méthane a permis de prendre conscience de l'importance et de la généralité du problème, et suscité une coopération fructueuse entre les chantiers français constructeurs. Elle sera poursuivie en 1973 et élargie au cas des grands pétroliers ;

— le programme d'études relatif à l'adaptation des turbines à gaz pour la propulsion des navires de commerce a été poursuivi dans le cas d'un car-ferry. Il se confirme que les problèmes techniques à résoudre avant la généralisation de ce mode de propulsion concernent, d'une part, l'endurance et le rendement en atmosphère marine, d'autre part, l'adaptation à des combustibles de qualité courante ;

— les études relatives à l'équipement des navires modernes ont porté sur les équipements d'aide à la navigation. Elles se poursuivront en 1973 à propos des équipements et procédures à mettre au point pour améliorer la sécurité de la navigation dans les zones encombrées et en particulier dans le Pas-de-Calais.

ANNEXE VI

COMPAGNIES NATIONALES DE NAVIGATION

Reconversion et investissements nouveaux.

Compagnie des Messageries maritimes.

Il convient d'abord de rappeler qu'en 1971 la Compagnie a poursuivi la politique de dégage­ment de ses lignes de paquebots décidé en 1969. La ligne du Pacifique a été fermée fin 1971. Seul demeure en service pour l'année 1972 le paquebot *Pasteur*. Du fait de la politique menée par la Compagnie, le dégage­ment de sept paquebots en deux ans correspondant à la perte de plus de 1.500 emplois a été mené dans des conditions satisfaisantes et sans les répercussions sociales que l'on aurait pu redouter.

La Compagnie a poursuivi, en matière d'investissement, sa politique de diversifi­cation dans le secteur des transports de pondéreux. C'est ainsi qu'elle a acheté un deuxième pétrolier de 260.000 tonnes de jauge brute au Japon pour livraison en 1975, navire frété pour huit ans à Elf et qu'elle a affrété coque nue pour quinze ans un autre pétrolier de 280.000 tonnes de jauge brute. Parallèlement, la Compagnie a poursuivi la modernisation de ses lignes de charge en mettant en service au début de 1971 le grand porte-conteneurs *Kangourou* sur la ligne conte­neurisée de l'Australie, et en commandant deux grands navires rouliers destinés à remplacer les navires classiques des lignes du Pacifique. Enfin, la Compagnie a essayé de développer son activité dans les opérations qui suivent ou précèdent le transport maritime de façon en particulier à pouvoir fournir à sa clientèle des prestations de transport de porte à porte dans le cadre du développement de la « conteneurisation ». Cette politique s'effectue par l'intermédiaire de filiales spécia­lisées essentiellement la S. C. T. C., mais également la Société Limouzy et la Compagnie française de distribution physique.

La Compagnie générale transatlantique.

Les années 1971 et 1972 ne sont pas marquées à la Compagnie générale trans­atlantique par des investissements importants. Mise à part l'entrée en service fin 1971 du paquebot de croisière *De Grasse*, il n'y a pas dans la Compagnie elle-même d'entrée en service notable ni de commandes importantes. Il est vraisemblable néanmoins que d'ici la fin de 1972, la Compagnie générale transatlantique passera commande d'un minéralier pétrolier, qui confortera sa position au sein du consortium de transport de pondéreux C. E. T. R. A. G. P. A. En outre, la Compagnie en vendant six à sept cargos anciens d'exploitation onéreuse a amélioré la production de la flotte de charge.

En fait, la Compagnie a mis particulièrement l'accent de sa politique sur la réorganisation de ses lignes régulières par l'association avec des partenaires étrangers :

~~— création du consortium Euro-Pacifc pour la ligne de la côte W du Pacifique avec la Hapag Lloyd et la Holland America Line ;~~

— développement de l'association Euro Caribe sur Colombie—Venezuela avec la Hapag Lloyd ;

— insertion au sein de la C. A. S. Line pour la desserte du centre Amérique ;

— création avec trois armements suédois de la Care Line desservant Québec et Montréal, ce qui a amené la Compagnie à créer une filiale spécialisée, la C. A. M. (Compagnie atlantique maritime) qui a acheté deux navires rouliers modernes en cours de construction.

Enfin la Compagnie générale transbaltique, filiale de la Compagnie générale transatlantique voit avec l'entrée en service en 1971 du *Borodine* et en 1972 du *Grieg* et du *Sibélius*, cargos rouliers particulièrement modernes, son activité se développer considérablement en Mer du Nord et en Baltique.

La Compagnie a par ailleurs poursuivi ses efforts de restructuration, qui ont pour objectif de rentabiliser les diverses activités annexes qui s'étaient développées au Havre principalement du fait des paquebots : blanchisserie, avitaillement, manutention, etc.