

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1976.

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 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. René MONORY,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 32

Transports.

IV. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Roger GAUDON.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; René Monory, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscardy-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, André Fosset, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 39), 1921 (tome XX) et in-8° 360.

Sénat : 61 (1975-1976).

Loi de finances. — Transports - Marine marchande.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	4
Analyse des crédits	7
I. — L'administration générale	7
II. — Les polices maritimes	8
III. — Les gens de mer	8
IV. — Pêches maritimes et cultures marines	11
V. — Flotte de commerce	17
VI. — Equipement naval	26
VII. — Protection de l'environnement marin	29
Observations sur l'ensemble des crédits	31
Annexes	35

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses prévues au titre du budget de la Marine marchande s'élèvent à 2 416,3 millions de francs pour 1976 contre 1 955,3 millions de francs pour l'exercice précédent, soit une croissance de l'ordre de 23,6 %.

Toutefois, cette présentation ne serait pas complète s'il n'était pas rappelé que le budget pour 1975 a été abondé de 565,6 millions de francs par la troisième loi de finances rectificative pour 1975. Ces crédits supplémentaires seront, pour une large part, effectivement dépensés au cours du premier semestre 1976. Par rapport au budget initial 1975, le budget de 1976 augmenté des crédits du troisième collectif 1975 permettra d'engager dans la prochaine année un volume de dépenses *de 52 % supérieur*.

Lors de l'examen détaillé des crédits, nous préciserons quelles actions sont privilégiées par le projet de budget pour 1976 et compte tenu des dotations complémentaires pour 1975.

Le total des crédits affectés aux dépenses ordinaires passera de 977 millions de francs en 1975 à 1 142 millions de francs en 1976, soit une progression de 16,8 % ; le troisième collectif a abondé de 195 millions de francs la subvention à l'E. N. M.

Les autorisations de programme passeront de 940 millions de francs en 1975 à 1 262 millions de francs en 1976, soit une augmentation de 34,4 % ; le troisième collectif a engagé 472,6 millions de francs d'autorisations de programme supplémentaires.

*

* *

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 1975 et demandés pour 1976.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1975.	CREDITS PREVUS POUR 1976			DIFFERENCE entre 1975 et 1976.		
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.			
(En francs.)							
TITRE III. — Moyens des services.							
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunération d'activité.....	70 118 187	83 676 200	+	897 097	84 573 297	+	14 455 110
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	9 646 975	10 923 934	+	112 621	11 036 555	+	1 389 580
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services.	15 049 583	15 115 785	+	1 347 497	16 463 282	+	1 413 699
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	21 779 180	23 452 337	—	1 920 699	21 531 638	—	247 542
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	228 760	260 600	+	16 012	276 612	+	47 852
Totaux pour le Titre III.....	116 822 685	133 428 856	+	452 528	133 881 384	+	17 058 699
TITRE IV. — Interventions publiques.							
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives.	67 000	67 000	+	8 690	75 690	+	8 690
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	13 067 026	13 067 026	+	2 172 322	15 239 348	+	2 172 322
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	1 893 500	1 793 500	+	24 585 545	26 379 045	+	24 485 545
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	103 900 000	103 900 000	+	16 300 000	120 200 000	+	16 300 000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité.	19 185 000	19 185 000	—	3 906 550	15 278 450	—	3 906 550
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	722 217 000	722 217 000	+	108 783 000	831 000 000	+	108 783 000
Totaux pour le Titre IV.....	860 329 526	860 229 526	+	147 943 007	1 008 172 533	+	147 843 007
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	977 152 211	993 658 382	+	148 395 535	1 142 053 917	+	164 901 706

Dépenses en capital.

NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votés pour 1975.	Prévues pour 1976.	Différence.	Votés pour 1975.	Prévues pour 1976.	Différence.
	(En francs.)					
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales</i>	4 500 000	3 641 000	— 859 000	2 500 000	4 211 000	+ 1 711 000
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social</i>	3 500 000	4 000 000	+ 500 000	3 000 000	3 000 000	»
<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers</i>	11 343 000	9 673 000	— 1 670 000	8 000 000	10 550 500	+ 2 550 500
Totaux pour le Titre V	19 343 000	17 314 000	— 2 029 000	13 500 000	17 761 500	+ 4 261 500
TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	81 802 000	200 000 000	+ 118 198 000	80 000 000	164 277 000	+ 84 277 000
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales</i>	833 700 000	1 033 940 000	+ 200 240 000	880 000 000	1 081 040 000	+ 201 040 000
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social</i>	4 700 000	11 700 000	+ 7 000 000	4 700 000	11 200 000	+ 6 500 000
Totaux pour le Titre VI	920 202 000	1 245 640 000	+ 345 438 000	964 700 000	1 256 517 000	+ 291 817 000
Totaux pour les dépenses en capital	939 545 000	1 262 954 000	+ 323 409 000	978 200 000	1 274 278 500	+ 296 078 500

ANALYSE DES CREDITS

Pour 1976, une nouvelle nomenclature budgétaire a été mise en place qui invite à faire une analyse du budget par grandes fonctions en distinguant certes pour chacune d'elles dépenses ordinaires et dépenses en capital. Cette présentation offre l'avantage de mieux apprécier l'effort global envisagé dans chacun des grands secteurs de la Marine marchande qui attirent traditionnellement l'attention de votre Haute Assemblée.

Nous examinerons donc successivement les principales dotations et mesures nouvelles concernant :

- l'Administration générale ;
- les polices maritimes ;
- les gens de mer ;
- les pêches maritimes et cultures marines ;
- la flotte de commerce ;
- l'équipement naval ;
- la protection de l'environnement marin.

I. — L'Administration générale.

L'Administration générale disposera de 76,97 millions de francs pour les dépenses ordinaires (+ 17,4 % par rapport à 1975) dont 1,50 million de francs pour les mesures nouvelles.

La majoration de crédits est essentiellement constituée de par un volume important de *mesures acquises* représentant l'extension en année pleine des charges afférentes aux rémunérations, indemnités et prestations obligatoires.

Au titre des *mesures nouvelles*, nous relevons :

- 13 transformations d'emplois à partir de corps en voie d'extinction afin d'améliorer la structure actuelle des effectifs et permettre des recrutements nouveaux ;

— création de 4 emplois pour permettre l'installation d'un quartier des affaires maritimes à Bastia dans le cadre de la bidépartementalisation de la Corse, ainsi que trois emplois de contractuels rémunérés sur fonds de concours d'aide à la construction navale.

Les *dépenses en capital* s'élèvent à 1,67 million de francs en autorisations de programme destinées à des constructions pour le service des affaires maritimes à La Rochelle, Dakar et Toulon ainsi que de grosses réparations (chap. 57-00, art. 10).

II. — Les polices maritimes.

Les dépenses ordinaires se monteront à 12,69 millions de francs en 1976, en progression de 8,8 % par rapport à 1975.

Les *mesures nouvelles* (+ 0,5 million de francs) concernent des ajustements aux besoins en dépense de matériel du service et permettent d'abonder la participation de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer (0,1 million de francs).

Les *dépenses en capital* s'élèvent à 7,25 millions de francs en autorisations de programme destinées :

— pour 2,25 millions de francs à développer les moyens de surveillance et de sauvetage. En 1976, une dotation de 10,8 millions de francs sera consacrée à la construction d'une vedette moyenne de 12 mètres ;

— pour 5 millions de francs, à fournir une subvention d'équipement à la Société nationale de sauvetage en mer.

III. — Les gens de mer.

L'ensemble des crédits réservés à ce groupe de programmes atteint un montant de 884 millions de francs, en progrès de 14,8 % sur l'année précédente.

1° La majeure partie de cette somme est représentée par la subvention à l'E. N. I. M. qui atteindra 831 millions, en augmentation de 108,7 millions de francs par rapport à 1975, soit + 15,1 %.

Cette majoration est justifiée par la poursuite d'objectifs précis :

— maintenir la parité entre les rémunérations réelles et les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions ;

— continuer l'application de l'accord conclu le 15 mai 1973 entre le Comité central des armateurs de France et les syndicats de marins.

Pour 1976, la subvention du budget de l'Etat représentera 52 % des recettes totales de l'établissement. En outre, au titre de la compensation démographique, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés accorde un concours égal à 4,61 % des recettes ; de même, pour le régime vieillesse, la compensation instituée par l'article 28 de la loi de finances pour 1974 représente 1,63 % des recettes.

Le montant de cette subvention est susceptible d'être révisé en cours d'année. Pour 1975, le troisième collectif a permis d'abonder la subvention initiale (722,2 millions de francs) d'une dotation complémentaire de 195 millions de francs. Elle est destinée à couvrir le déficit prévisible pour le troisième trimestre 1975.

2° En 1976, une priorité a été donnée à la formation professionnelle afin de faire face aux besoins supplémentaires d'emplois qui résulteront de l'exécution du plan de croissance de la flotte de commerce. (Ce plan devrait assurer la création nette de 1 500 à 2 000 emplois entre 1976 et 1980.

Les mesures proposées à ce titre permettent :

— d'une part, des ajustements de dotation pour salaires, indemnités et frais de fonctionnement, + 12,6 % (chap. 36-31) ;

— d'autre part, la majoration de la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime (subvention à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime : A. G. E. A. M.) + 2,14 millions de francs, soit + 16,8 %, et l'ajustement aux besoins de la dotation relative aux bourses d'études (+ 7 %).

Depuis de nombreuses années, l'Association rencontre de graves difficultés pour équilibrer son budget. Fin 1975, le déficit cumulé depuis 1971 dépassera 3,6 millions de francs. La mesure proposée pour 1976 doit correspondre aux besoins de l'exercice,

mais des mesures complémentaires sont impérativement nécessaires pour assainir sa situation financière grevée par une augmentation des dépenses plus rapide que celle de la subvention de l'Etat ;

— enfin, au titre des dépenses en capital, il est prévu pour l'équipement des écoles nationales de la Marine marchande et des écoles d'apprentissage maritime une dotation de 4 millions de francs en autorisations de programme, soit + 14,2 % par rapport à la loi de finances initiale.

Mais le troisième collectif pour 1975 a abondé ce chapitre d'une dotation de 5,88 millions de francs en autorisations de programme. Ce complément est destiné à financer :

— le remplacement d'un chalutier-école à l'usage de l'apprentissage maritime (1,8 million de francs) ;

— des travaux d'aménagement des écoles et le renouvellement du matériel d'enseignement ancien (3,6 millions de francs) ;

— des travaux d'entretien (étanchéité des toitures, peinture) dans les écoles nationales et écoles d'apprentissage (0,48 million de francs).

L'équipement des établissements scolaires maritimes aura donc reçu pour les années 1975 : 9,38 millions de francs et 1976 : 4 millions de francs, soit au total 13,38 millions de francs.

Il semble donc qu'il ait été tenu compte enfin du degré de vétusté qui affectait les établissements d'enseignement maritime. Toutefois les moyens prévus pour assurer le financement des dépenses de fonctionnement ne paraissent pas devoir être suffisants, d'une part, pour combler le retard accumulé ces dernières années et, d'autre part, pour assurer la formation des techniciens modernes qu'exige la mise en œuvre des unités navales modernes.

3° Les articles 79 et suivants du Code du travail maritime mettent à la charge de l'armateur le salaire, les frais de soins et traitement (et, éventuellement, le rapatriement et les frais de transport) payés au titre du marin blessé au service du navire ou atteint d'une maladie constatée après son débarquement. Les obligations de l'armateur cessent à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour du débarquement en France, le délai pouvant être prolongé jusqu'à la date du rapatriement, si le marin blessé ou malade a été débarqué hors de France.

Afin de réduire la surcharge importante d'exploitation qu'avaient à supporter les armements français par rapport à leurs concurrents étrangers, essentiellement en raison de la disparité entre le régime français des charges sociales et les régimes étrangers, il a été prévu, dans le cadre de l'aide à l'armement naval au commerce, instituée par l'article 73 de la loi de finances pour 1962, de rembourser partiellement aux armateurs les charges leur incombant au titre des articles susvisés du Code du travail maritime.

Compte tenu des priorités budgétaires, le crédit affecté à la compensation de cette charge est ramené de 17,85 millions de francs à 13,85 millions de francs, soit — 22,4 %, et ne permettra un allègement qu'à hauteur de 30 % de la charge supportée.

IV. — Pêches maritimes et cultures marines.

Dans ce domaine, plusieurs actions importantes sont poursuivies :

1° Compte tenu de la crise à laquelle les pêches maritimes se trouvent confrontées en 1975, le budget prévoit des moyens nouveaux destinés à poursuivre la modernisation de l'outil de production et à assurer une meilleure protection des revenus de la pêche par une politique d'organisation du marché des produits de la mer.

a) Un crédit de 535 000 F est destiné à permettre le règlement à la S. N. C. F. et au Comité national routier des correctifs tarifaires dont le paiement incombe à la Marine marchande ;

b) Mais, surtout, il est prévu la création d'un *Fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture*. Il disposera d'une subvention de 24,46 millions de francs pour 1976.

Ce fonds sera doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière et à son action seront étroitement associées l'organisation professionnelle des pêches maritimes issue de l'ordonnance du 14 août 1945 et celles des producteurs. Il sera administré par un conseil de gestion composé de représentants de l'administration et de l'ensemble des familles professionnelles intéressées par la pêche maritime, la conchyliculture et la commer-

cialisation des produits de la mer. Sa mise en place, dès le début de 1976, devrait permettre de disposer d'un instrument efficace de prévision et d'intervention économique qui faisait jusqu'à présent défaut dans ce secteur. Il sera notamment chargé de contribuer à la mise en œuvre des actions :

— de développement de l'information et des prévisions sur l'évolution des apports et de la consommation, des stocks nationaux et mondiaux, des mouvements d'importation et d'exportation ;

— d'orientation et de régulation de la production et du marché ;

— de modernisation de la production de la commercialisation et de la transformation ;

— de promotion de la consommation nationale et des exportations.

Il sera en outre chargé d'intervenir :

— en qualité de correspondant financier du F. E. O. G. A. pour le règlement des indemnités versées par cet organisme en application de la réglementation communautaire d'organisation du marché des produits de la pêche ;

— dans toutes actions de nature à favoriser la mise en œuvre par les producteurs de *régimes d'assurances spécifiques*, notamment contre les intempéries. Dans ce cadre, il est expressément prévu une section particulière du Fonds qui aura pour mission de répartir en tant que de besoin entre les diverses caisses locales de chômage-intempéries en cours de constitution, les aides de l'Etat dans ce domaine.

Pour l'année 1976, la subvention de l'Etat dont l'inscription est demandée au budget sera de 24 460 000 F (19 679 000 F pour la section économique et 4 781 000 F pour la section assurance chômage-intempéries).

Pour amener la participation de la profession à un niveau en rapport avec la contribution de l'Etat, il est envisagé de doubler le montant de la part des taxes parafiscales, qui est actuellement affectée à la propagande en faveur de la consommation du poisson et qui sera attribuée, à partir de 1976, au Fonds d'intervention. Le doublement de cette part permettra de dégager en 1976 des ressources à hauteur de 8 millions de francs qui seront affectées au Fonds d'intervention.

Lors de l'examen des crédits de ce budget devant l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a déposé un amendement afin d'allouer aux entreprises artisanales et industrielles de pêche maritime une

subvention exceptionnelle de 23 millions de francs qui sera répartie entre les différents bénéficiaires en tenant compte de la part du carburant dans les charges d'exploitation de chaque entreprise.

Pour répondre à des difficultés de même ordre, le projet de quatrième loi de finances rectificative prévoit un crédit supplémentaire de 48 millions de francs.

Enfin, l'aide du F. E. O. G. A. pour le soutien des marchés s'établit comme suit :

	1974	1975 Estimation.	1976 Prévision.
(En millions de francs.)			
Compensation financière pour les quantités retirées du marché.....	1,557	2,200	3,500
Restitutions à l'exportation (filets de cabillaud et de lieu noir).....	0,189	0,800	0,500
Aides en stockage privé (thon, cabillaud et lieu noir).....	»	5,600	»
Total.....	1,746	8,600	4

c) La subvention accordée par l'Etat pour compenser partiellement les dépenses exposées par les professionnels pour l'affrètement d'un navire destiné à assurer l'assistance logistique et médicale indispensable à la flottille germonière française dans le golfe de Gascogne et au large des Açores passe de 240 000 F à 256 800 F.

En raison des graves difficultés que traverse depuis plusieurs mois le marché du thon et des charges d'exploitation élevées que supportent les navires germoniers, les Pouvoirs publics ont été amenés à envisager l'augmentation pour 1975 de la subvention de l'Etat à concurrence de 75 % des frais d'assistance exposés, dans la limite d'un plafond de 1 million de francs. L'inscription d'un complément de 760 000 F au collectif de fin d'année est donc demandé.

La mesure nouvelle pour 1976 portant sur une augmentation de 16 800 F du crédit initial de 240 000 F se justifie par l'accroissement du coût de l'assistance, notamment en raison des hausses du prix du carburant.

2° Dans le domaine de la recherche, l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (I. S. T. P. M.) bénéficiera de la création de douze emplois nouveaux et d'une subvention d'équipement importante de 6,7 millions de francs.

3° En ce qui concerne la modernisation de la flotte de pêche, le bilan suivant peut être dressé.

a) Il a été prévu de renouveler en dix ans la *flotte hauturière* et de construire durant le VI^e Plan (cinq premières années) 85 000 tonneaux de jauge brute. A la fin de 1975, 75 000 tonneaux de jauge brute auront été effectivement construits, soit 88 % de l'objectif.

Le régime d'aides aux *navires de pêche industrielle* comprend actuellement *trois modes* d'intervention de l'Etat :

— l'attribution de subventions, proportionnelles au montant de l'investissement, mais dont le taux varie d'une année à l'autre. Ce taux était de 15 % en 1975. Le montant des subventions a atteint 29,2 millions en 1974 et a intéressé vingt-trois navires pour un tonnage de 13 530 tonneaux de jauge brute et un investissement global de 234,87 millions de francs. Le taux de 15 % est ramené à 5 % pour les dossiers éligibles aux concours du F. E. O. G. A. ;

— l'attribution d'une bonification d'intérêt de quatre points sur les prêts à long terme (douze ans) contractés auprès des banques ou établissements financiers, à concurrence de 30 % du montant de l'investissement. Ce régime, inauguré en 1974, a remplacé celui des prêts à long terme accordés jusqu'en 1973 par le F. D. E. S. Les prêts bonifiés se sont élevés à un montant total de 52,5 millions de francs ;

— l'octroi de bonification d'intérêts pour les prêts complémentaires obtenus par les armements pour le financement de leurs constructions. Cette bonification (régime C. I. B. I. A.) a pour effet de compenser la différence existant entre le taux moyen du marché et un taux minimum fixé actuellement à 7,25 %. Les sommes versées à ce titre en 1975 s'élèveront à environ 8 millions de francs, en augmentation par rapport aux années précédentes (1 665 000 F en 1973 et 3,5 millions de francs en 1974).

A compter du 1^{er} janvier prochain, une nouvelle procédure doit être mise en place pour l'octroi de ces aides. Un programme prévisionnel de construction doit être établi après concertation avec les sociétés interprofessionnelles et à la suite duquel seront annoncées les modalités des aides applicables au cours de l'exercice.

Il serait envisagé de moduler le niveau des aides par type de pêche, en fonction des objectifs généraux poursuivis par les Pouvoirs publics. Pour 1976, l'effort de renouvellement entrepris en faveur de la flotte hauturière qui marque un certain retard par rapport aux objectifs de construction du VI^e Plan (90 bateaux

construits au lieu de 116 prévus) serait poursuivi en faisant plus particulièrement porter l'incitation sur les unités de faible et de moyen tonnage productrices d'espèces nobles et diversifiées demandées par le marché. Par contre, la modernisation de la flotte de grande pêche (9 construits contre 10 prévus pour le VI^e Plan) et de la flotte thonière (25 thoniers réalisés contre 20 prévus) semblerait maintenant acquise et ces secteurs de pêche ne recevraient pas de nouvelles enveloppes financières en 1976.

Des demandes de concours du F. E. O. G. A. auraient été adressées aux services de la Commission à Bruxelles pour trois thoniers sennieurs congélateurs. Ces unités qui représentent un tonnage total de 2 850 tonneaux de jauge brute et un investissement global de près de 60 millions de francs constituent la troisième et dernière tranche du programme d'investissement présenté par la France dans le cadre de l'action commune relative à la reconversion de la flotte de pêche morutière. L'aide demandée au F. E. O. G. A. s'élève à 25 % du prix de construction, la contribution nationale étant limitée à 5 % (cf. ci-dessus).

En 1976, seuls seraient transmis au F. E. O. G. A., dans le cadre des opérations dites « ponctuelles », les projets intervenant dans les secteurs jugés prioritaires.

Enfin en 1976 devraient aboutir les discussions engagées au sein du Comité permanent des structures de la pêche sur la proposition de règlement (C. E. E.) du Conseil tendant à fixer les conditions d'octroi des aides nationales dans le cadre de la politique commune des structures dans le secteur des pêches maritimes.

b) Pour la pêche artisanale, l'aide de l'Etat ne porte que sur les unités comprises entre 10 et 150 tonneaux de jauge brute. Le tonnage à construire avait été estimé à 5 800 tonneaux de jauge brute par an. Or, le tonnage global mis en service au terme des quatre premières années du plan ne représente que 8 000 tonneaux de jauge brute.

La *pêche artisanale* bénéficie des aides suivantes :

— prime de 6 % du coût de la construction accordée aux patrons pêcheurs artisans construisant des navires répondant aux critères des navires types retenus par les sociétés interprofessionnelles artisanales et agréés par l'administration ;

— prime complémentaire de 4 % du coût de la construction lorsque le pêcheur adhère à un groupement de gestion ;

— les pêcheurs bénéficient par ailleurs de prêts à long terme (10-12 ans) sur dotation F. D. E. S., à taux d'intérêt réduit (5,50 %) alloués soit sous forme de prêt principal consenti par les caisses régionales de Crédit maritime mutuel, soit sous forme de prêts complémentaires accordés par la Caisse centrale de Crédit coopératif. Sur une même opération, le cumul de ces deux types de prêts ne peut excéder 75 % de son montant diminué de la subvention, voire 85 % en cas d'adhésion à un groupement de gestion ; l'apport personnel se trouve alors limité à moins de 15 % du prix du navire.

En 1975, sur un programme de 2 500 tonneaux de jauge brute, sont déjà en chantier 50 unités représentant un tonnage global de 1 600 tonneaux de jauge brute, soit un investissement global de 37 millions de francs qui a bénéficié de 3,4 millions de francs de prime et 7,4 millions de francs de prêts complémentaires sur fonds du F. D. E. S.

En 1976, une autorisation de programme de 6,5 millions de francs devrait permettre de primer la réalisation de 3 000 tonneaux de jauge brute.

Les possibilités de mieux adapter ce système d'aides pour pallier notamment les inconvénients qui résultent de la hausse importante du coût des bateaux seraient à l'étude. De plus, une rationalisation plus poussée des incitations devrait être effectuée : à partir d'une enquête approfondie qui va être lancée, des programmes régionaux d'investissement seront établis, indiquant la nature et le volume de la flotte à construire et tenant compte des besoins du marché et des ressources halieutiques, pour éviter d'encourager les investissements dans un secteur où les possibilités de pêche ou d'écoulement des produits seraient compromis.

Au plan de la Communauté économique européenne, aucune opération n'a justifié, compte tenu de son envergure, de demande de concours financier du Fonds d'orientation et de garantie agricole. Dès le début de 1976 devraient commencer les discussions sur le projet de règlement portant action commune « pêche artisanale » qui viendra conforter les efforts faits au niveau national dans le sens d'une meilleure rationalisation des investissements à la pêche artisanale.

Enfin il faut noter que le ralentissement observé dans l'action de rénovation de flotte hauturière notamment est pour partie lié à l'incertitude qui pèse sur le droit de la mer (cf. annexe n° 1).

Cette nouvelle orientation a permis de gager partiellement la subvention exceptionnelle de 23 millions accordée aux entreprises de pêche en réduisant de 8 millions de francs les crédits affectés à la modernisation de la flotte hauturière et de grande pêche qui sont ramenés à 15,5 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement.

V. — Flotte de commerce.

L'aide à l'armement naval se manifeste sous deux formes :

1° AIDE AUX COMPAGNIES D'ÉCONOMIE MIXTE

120,2 millions de francs contre 103,9 en 1975, soit + 15,7 %.

A ces crédits s'ajoute une dotation en capital de 85 millions de francs (inscrite aux Charges communes).

Dans le tableau ci-après est retracé l'ensemble des dotations qu'auront reçues en 1974 et 1975 et qu'il est prévu d'accorder en 1976 aux compagnies d'économie mixte de navigation soit sous forme de subvention, soit sous forme de dotation en capital.

	LOI de finances 1974.	LOI de finances 1975.	PROJET de loi de finances 1976.
(En millions de francs.)			
<i>Chapitre 45-50.</i>			
Subvention Compagnie générale maritime (charges générales).....	52,25	} 60	23,7
Réduction des effectifs.....	66,25		
Charges de retraite.....	13,5	14,4	15,3
Déficit des lignes de Corse.....	29	29,5	76,2
Total du chapitre.....	161	103,9	120,2
<i>Chapitre 54-90 (Charges communes).</i>			
Compagnie générale maritime.....	77	90	85
Total général.....	238	193,9	205,2

La subvention allouée à la Compagnie générale maritime au titre de la réduction des effectifs est en diminution sensible. Le programme de réduction de personnel est déjà réalisé pour une part substantielle et les efforts de nationalisation entrepris depuis

deux ans permettent d'envisager une nouvelle amélioration des résultats qui autorise à diminuer d'autant l'aide forfaitaire consacrée à la résorption des charges générales.

La couverture partielle du déficit des caisses de retraite autonomes du personnel reste du même ordre de grandeur.

Le déficit des lignes de Corse a pris une nouvelle ampleur du fait des décisions arrêtées récemment par le Gouvernement pour réaliser « la continuité territoriale ». La dotation de 76,2 millions de francs a un caractère provisionnel, la dépense totale pour 1976 étant évaluée actuellement à 127 millions de francs.

Enfin une dotation en capital de 85 millions de francs doit permettre au groupe de la Compagnie générale de poursuivre son plan de développement.

LA COMPAGNIE GENERALE MARITIME

L'exercice 1975 présente des résultats assez contrastés en ce qui concerne les compagnies composant le groupe maritime national. Le contexte international est en effet caractérisé par une tendance générale au ralentissement des échanges, mais qui n'affecte ni au même moment ni avec la même intensité toutes les lignes exploitées par le groupe.

a) Le réseau desservi par la Compagnie générale transatlantique a connu en 1974 une activité très importante, accompagnée, dès le début de l'année, de relèvements tarifaires qui ont permis d'amortir l'effet de la hausse des prix du combustible. Les résultats de la Compagnie ont donc été très satisfaisants en 1974.

La physionomie de l'exercice 1975 est moins favorable. Toutes les lignes au long cours de la Compagnie subissent un fléchissement notable du trafic, à l'exception de la ligne de l'Amérique du Sud (côte Ouest). Les lignes de cabotage (Europe du Nord et Maghreb) enregistrent également des résultats moyens. En particulier, l'activité de la Compagnie sur l'Algérie, très soutenue pendant les premiers mois de l'année, est maintenant sensiblement ralentie.

Au total, les résultats de 1975 devraient être assez nettement inférieurs à ceux de 1974.

b) Le réseau desservi par la Compagnie des Messageries maritimes a été en 1974 nettement moins favorisé que celui de la Compagnie générale transatlantique. L'accélération des échanges a été plus lente, les hausses tarifaires plus tardives. En outre, la Compagnie a été victime du boycott de ses navires dans les ports australiens et néozélandais, à la suite des expériences nucléaires françaises dans le Pacifique.

Les perspectives pour l'exercice 1975 sont meilleures. L'activité s'est maintenue jusqu'à présent à un niveau élevé conduisant à des résultats d'exploitation très satisfaisants. En outre, le boycott de l'an dernier n'a pas été renouvelé. Le ralentissement des échanges commence actuellement à toucher le réseau des Messageries maritimes mais de nouvelles hausses tarifaires doivent intervenir avant la fin de l'année et permettre de compenser partiellement sur le plan financier les conséquences de ce fléchissement du trafic.

Au total, les résultats pour 1975 devaient être meilleurs que l'année précédente, sans être pour autant bénéficiaires.

La Compagnie générale maritime établit actuellement le projet de budget du groupe maritime national pour 1976. Ce projet retient des perspectives très prudentes pour la croissance du trafic, tout en envisageant une nouvelle amélioration des résultats grâce à la poursuite des efforts de rationalisation entrepris depuis deux ans.

Le groupe poursuivra néanmoins la mise en œuvre de son programme d'expansion. Une dotation en capital est prévue (85 millions de francs) pour accompagner le redressement de sa capacité d'autofinancement, à laquelle s'ajoutera le produit des ressources collectées sur le marché financier.

En 1974, la dotation en capital s'élevait à 77 millions de francs complétée par un emprunt de 300 millions de francs auprès de la Caisse des Dépôts. En 1975, le groupe recevait 90 millions de francs en dotation plus 5 millions de francs provenant du F. I. A. T. au titre du financement du paquebot *Napoléon* destiné à la desserte de la Corse, ainsi que le produit d'un emprunt de 500 millions de francs lancé en juin dernier sur le marché financier.

L'ensemble de ces moyens doit permettre le financement d'un programme de commandes d'un montant total de 2 360 millions de francs (cf. annexe 2).

LE PAQUEBOT « FRANCE »

La maintenance du paquebot désarmé nécessite l'emploi d'équipes de sécurité fortes de 18 hommes. En hiver, cet effectif est porté à 43 hommes en raison de la mise en fonctionnement d'une chaudière nécessaire au chauffage du paquebot. Le coût du désarmement s'est élevé à 10,1 millions de francs, dont 6,4 millions de francs de frais de personnel, pour 1975. Pour le prochain exercice, le coût estimé serait de 12 millions de francs.

A cette somme, s'ajoute la charge financière nouvelle correspondant à l'immobilisation du navire (amortissement et frais financiers), qui s'établit à 22,75 millions de francs.

Plusieurs projets seraient actuellement à l'étude quant à l'avenir du paquebot : utilisation en paquebot de croisières, transformation en hôtel flottant et vente en multi-propriété. Ces projets feraient l'objet de discussions très approfondies entre les promoteurs et la Compagnie. Aucun accord n'a pu être encore établi sur un prix de cession satisfaisant pour la Compagnie. En fait, il semble que le problème n'ait guère progressé depuis l'année dernière.

LA LIAISON MARITIME AVEC LA CORSE

Le coût prévisible de l'exploitation des lignes maritimes entre le continent et la Corse peut être estimé de la manière suivante pour l'exercice 1976.

1. — *Transport des passagers et des véhicules accompagnés.*

Au cours de l'exercice 1976, l'Etat devra compenser l'incidence des mesures prises depuis 1974 en faveur du transport des passagers et des véhicules accompagnés.

Avant 1974, les seules réductions appliquées sur les lignes de Corse étaient les réductions de caractère social identiques à celles appliquées par la S. N. C. F. Le coût de ces réductions peut être évalué à 10 millions de francs en 1976.

Au cours de l'année 1974, le Gouvernement a abaissé les tarifs de transport des voyageurs en dehors des mois d'été au niveau des tarifs S. N. C. F., tout en maintenant à leur niveau antérieur

le tarif des voyageurs pendant la période de pointe et celui de transport des véhicules accompagnés. Par ailleurs, le droit au tarif réduit a été accordé pendant toute l'année aux insulaires qui ont en outre bénéficié d'un tarif pour les voitures aligné sur celui de la S. N. C. F. Enfin, les installations à bord des paquebots transbordeurs ont été modifiées afin de mettre un plus grand nombre de couchettes S. N. C. F. à la disposition des passagers. L'incidence de ces mesures sur l'exercice 1976 peut être évaluée à environ 23 millions de francs.

En 1975, le Gouvernement a limité la hausse des tarifs au même niveau que ceux de la S. N. C. F., soit 8,5 %. L'insuffisance des recettes résultant de cette limitation du relèvement tarifaire peut être estimée à environ 13 millions de francs en 1976, à moins qu'un rattrapage ne puisse être effectué au cours de cet exercice.

Enfin le Gouvernement vient de décider de supprimer le tarif de haute saison pour les voyageurs et d'appliquer le tarif S. N. C. F. au transport de tous les véhicules accompagnés. Le coût de ces mesures sera d'environ 35 millions de francs en 1976.

Au total, la subvention qui devra être versée en 1976 par l'Etat pour le transport des voyageurs et des véhicules accompagnés sur la ligne de Corse sera approximativement de 81 millions de francs.

2. — *Transport des marchandises.*

Le Gouvernement a décidé d'appliquer, à partir de la fin mars 1976, la tarification S. N. C. F. pour le transport des marchandises sur les lignes de Corse. Les modalités de mise en œuvre de cette décision ne sont pas encore définitivement arrêtées. Le coût qui en résultera pour l'Etat ne peut donc pas encore être évalué avec une précision satisfaisante. Néanmoins les estimations qui ont été faites s'échelonnent entre des coûts de 30 et 55 millions de francs en année pleine. Il paraît raisonnable de retenir un coût de 40 millions de francs pour les neuf mois pendant lesquels le nouveau tarif sera appliqué en 1976.

Pour les trois premiers mois de l'année, le régime transitoire mis en place en avril dernier continuera de s'appliquer. Les dépenses qui devront être engagées à ce titre peuvent être évaluées à environ 6 millions de francs.

Au total, le coût prévisible pour l'Etat sera d'environ 46 millions de francs en 1976.

3. — *Aménagements portuaires.*

En avril dernier, le Gouvernement avait saisi les assemblées régionales corses d'un projet de mise en place d'une tarification sélective sur les transports des marchandises. Un crédit de 19 millions de francs devait, à cet effet, être mis à la disposition de la région. Toutefois, le conseil général a refusé de se prononcer sur l'utilisation de cette enveloppe, dans l'attente de la création d'un service public. A la suite des nouvelles propositions présentées à ce sujet par le Gouvernement, les assemblées corses se sont prononcées le mois dernier sur l'utilisation de cette somme de 19 millions de francs. Six millions de francs serviront à pratiquer des abaissements tarifaires sur le transport d'un certain nombre de produits pendant la période comprise entre le 15 novembre 1975 et le 30 mars 1976. La part correspondant en 1976 à ces réductions tarifaires peut être évaluée à environ 2,5 millions de francs compris dans les six millions de francs prévus en 1976 au titre des mesures transitoires.

Le reliquat de 13 millions de francs sera utilisé en 1976 pour la réalisation d'aménagements portuaires en Corse permettant une amélioration directe de la qualité des liaisons maritimes avec le continent.

4. — *Affectation budgétaire.*

Les crédits nécessités par les mesures relatives au transport des passagers et des marchandises seront imputés sur le chapitre 45-50 (ancien chapitre 45-10) du budget de la Marine marchande ; ces crédits représentent un total d'environ 127 millions de francs. Une provision de 76,2 millions de francs figure dans le projet de loi de finances initial pour 1976.

Les crédits correspondant au financement des aménagements portuaires seront inscrits au budget du Ministère de l'Équipement, après transfert du solde restant disponible en 1975 sur le chapitre 45-01 du budget de la Marine marchande.

2° AIDE A L'ARMEMENT PRIVÉ

200 millions de francs d'autorisations de programme contre 81,8 millions de francs en 1975. Mais il faut rappeler que le troisième collectif de 1975 avait déjà prévu une dotation de 200 mil-

lions de francs au même titre. Donc en 1976, le plan de développement de la flotte va recevoir, en fait, 400 millions de francs, soit 40 % d'une enveloppe de 1 milliard de francs que l'Etat s'était initialement engagé à affecter à ce programme de 1976 à 1980.

Ajoutons que les bonifications d'intérêt, qui accompagnent les primes dont nous venons d'examiner le montant, s'élevaient à 229 millions de francs en 1974, à 400 millions de francs en 1975 et atteindront un montant au moins égal en 1976.

Quel est l'objectif ?

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

Les objectifs retenus sont les suivants :

1° Taux de couverture nominal de nos échanges (en tonnage) par le pavillon français :

— produits pétroliers :

Taux actuel	65 %
Taux au 1 ^{er} janvier 1981	80 %

— marchandises sèches :

Taux actuel	36 %
Taux au 1 ^{er} janvier 1981	50 %

2° Part de la dépense nationale de transport maritime couverte par le pavillon français :

— produits pétroliers :

Part actuelle	68 %
Part au 1 ^{er} janvier 1981	90 %

— marchandises sèches :

Part actuelle	38 %
Part au 1 ^{er} janvier 1981	Plus de 50 %

3° Déficit de la ligne Frets et passages de la balance des paiements :

- déficit actuel : 2,5 milliards de francs ;
- déficit au 1^{er} janvier 1981 : 1 milliard de francs.

4° Gains ou économies en devises :

- sur la durée de vie des navires : 76 milliards de francs ;
- pendant la seule durée du Plan (1975-1980) : 7 milliards de francs.

5° Renforcement de la position du pavillon français face à ses concurrents :

Les primes d'équipement sont accordées sous condition de coordination entre armements français dans les secteurs où une concurrence anarchique affaiblirait notre pavillon.

Pour atteindre ces objectifs, la composition de la flotte devrait évoluer de la façon suivante (tonnage en T. U. B.) :

	SITUATION au 1 ^{er} janvier 1976.		SITUATION au 1 ^{er} janvier 1981.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Navires secs	403	3 422 000	434	5 520 000
Pétroliers + gaziers	133	7 190 000	113	10 750 000
Ensemble de la flotte ..	536	10 612 000	547	16 270 000

Ces prévisions impliquent les mises en service suivantes :

Navires de marchandises diverses (lignes régulières)	71 (970 000 t. j. b.)
Navires de marchandises pondéreuses...	53 (2 050 000 t. j. b.)
Pétroliers longs courriers.....	30 (4 200 000 t. j. b.)
Transporteurs de gaz.....	12 (525 000 t. j. b.)

Soit au total..... 166 (7 845 000 t. j. b.)

*

* *

Quelques problèmes particuliers n'ont pas trouvé encore de solutions satisfaisantes : les pavillons de complaisance (cf. annexe n° 3), les détournements de trafic par ports étrangers, les relations maritimes entre les D. O. M., les T. O. M. et la Métropole.

En ce qui concerne les détournements de trafic, certains ont des causes géographiques qui les rendent inéluctables (par exemple les potasses d'Alsace qui s'exportent via le Rhin par Rotterdam). Les plus nombreux ont cependant des causes portuaires ; les ports de l'Europe du Nord offrirait généralement, à prix égal, des prestations de services plus sûres et voire d'une qualité supérieure à celles des ports français.

Un deuxième facteur de détournement serait dû à la fréquence des touchées dans les ports étrangers en cause. Ceci résulterait d'un volume de trafic plus important que celui des ports nationaux concurrents.

Il faut enfin noter le rôle essentiel des moyens d'acheminement pour développer les ports nationaux. L'amélioration des dessertes routières, ferroviaires et fluviales des ports français devrait permettre une limitation des détournements. Nous retrouvons là les grands problèmes d'aménagement examinés par ailleurs.

En ce qui concerne les liaisons maritimes avec les D. O. M. et les T. O. M., il faut signaler que sous l'impulsion d'un groupe de travail mis en place entre les deux administrations compétentes pour la Marine marchande et les D. O. M.-T. O. M., les conférences maritimes assurant la desserte des D. O. M.-T. O. M. ont modulé les hausses tarifaires nécessaires à l'équilibre de leur gestion. Ces modulations auraient permis une minoration très sensible des hausses sur les produits de première nécessité ou indispensables au développement économique de ces départements ou territoires. De nouvelles mesures seraient à l'étude en ce qui concerne l'amélioration de ces modulations et leur harmonisation avec celles de l'octroi de mer. De plus, un système de compensation des coûts d'acheminement serait prochainement mis en place en ce qui concerne les produits bruts ou semi-finis qui reçoivent dans les territoires en cause une valeur ajoutée et qui, de ce fait, sont générateurs de développements industriels et création d'emplois.

En ce qui concerne les relations maritimes entre les D. O. M. (les seules qui font l'objet d'un monopole de pavillon), une desserte expérimentale de neuf mois de la Guyane à partir des Antilles a

été mise en place. Si ces résultats en sont concluants, elle sera poursuivie. En tout état de cause des instructions auraient été données aux services compétents pour que les dérogations nécessaires soient accordées à des navires étrangers pour opérer sur les trafics en cause, dans les cas où, pour des raisons techniques ou commerciales, l'armement français ne pourrait les assurer.

VI. — Equipement naval.

La dotation prévue au titre de l'aide de l'Etat à l'industrie française de la construction navale progressera de 25 % par rapport à 1975 : 1 milliard de francs contre 800 millions de francs. Le troisième collectif pour 1975 avait déjà accordé 200 millions de francs supplémentaires au titre de la couverture des révisions de prix. Soit, au total, une augmentation de 50 % d'une année sur l'autre *mais dont les trois cinquièmes sont consacrés aux révisions de prix.*

Le programme de 1976 serait arrêté ainsi qu'il suit :

	Autorisations de programme.
	(En francs.)
Grands navires (tranche 1976)	280 000 000
Petits navires (tranche 1976)	33 000 000
Révisions des tranches (1973, 1974, 1975).....	687 000 000
	<hr/>
	1 000 000 000

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 COFACE et dont bénéficient les exportateurs de biens d'équipement.

A. — LE RÉGIME D'AIDE POUR LES GRANDS CHANTIERS

Conformément aux termes du contrat professionnel, des modifications sont apportées au régime de l'aide pour les grands chantiers pour les commandes prises en 1975. Toutefois, leurs modalités n'étant pas définitivement arrêtées, elles sont données à titre *indicatif*.

Aide de base.

Alors que pour les commandes prises en 1973 les taux étaient de 1,5 % pour les navires mis sur cale en 1974, 0,75 % en 1975 et 0,5 % en 1976, pour celles enregistrées en 1974, ce taux a été réduit uniformément à 0,5 %. Ce dernier est conservé pour les commandes arrêtées en 1975.

Garantie de prix.

Les *durées garanties* ont été progressivement diminuées. Si pour les commandes prises en 1974 elles étaient de vingt-huit mois pour les petits navires et de quarante mois pour les grands navires, pour celles effectuées en 1975 elles deviennent respectivement vingt-deux mois et trente-quatre mois.

Les seuils de la franchise en deçà de laquelle les hausses de prix intervenues au cours de la durée garantie ne sont pas prises en considération par l'Etat seront vraisemblablement portés au taux uniforme de 7,5 % l'an, alors que pour les commandes enregistrées en 1974, ce seuil s'élevait à 5 % pour les deux premières années et respectivement à 5,5 % et 6,5 % pour les années suivantes.

B. — LE RÉGIME D'AIDE POUR LES MOYENS ET PETITS CHANTIERS

1. *Le moyen chantier : les ateliers et chantiers du Havre et de La Rochelle-Pallice.*

Le régime est progressivement aligné sur celui des grands chantiers.

2. *Les petits chantiers.*

Des modifications très importantes du régime d'aide aux petits chantiers interviennent en 1974 et surtout en 1975, à la suite de

la remise du rapport du groupe de travail interministériel sur les petits chantiers qui avait été mis en place en juillet 1973. Ce rapport insiste notamment sur la concurrence internationale particulièrement sévère qui règne sur ces marchés (navires de pêche, off-shore,...) lesquels présentent toutes les caractéristiques des marchés à l'exportation et requièrent de ce fait, au même titre que les marchés des exportations de biens d'équipement, le bénéfice d'une assurance contre les hausses imprévisibles de prix.

Le régime adopté pour les commandes prises en 1974 consistait à n'accorder la garantie de prix qu'aux navires de série à partir du quatrième. Désormais, les petits chantiers qui accepteront certaines contreparties (limitation de production, contrôle des effectifs, action de renforcement des structures et de coordination des efforts commerciaux de recherche, industriels,...) pourront bénéficier pour leurs exportations et pour la partie de la production destinée à des armateurs français soumise à une vive concurrence internationale de la garantie de prix Marine marchande. Les autres chantiers bénéficieront pour leurs seules exportations et à l'exclusion de toute autre aide nationale de l'assurance contre le risque économique dans les conditions de droit commun de cette procédure.

Cette politique d'aide aux chantiers navals s'inscrit dans le cadre d'une *politique de restructuration* qui doit permettre d'améliorer à terme la compétitivité de la construction navale française et lui permettre de résister aux difficultés futures que risque de rencontrer cette industrie (cf. annexe n° 7) et de répondre aux exigences restrictives de la C. E. E.

Sur ce dernier point, les dispositions de la troisième directive sur les aides à la construction navale ont été arrêtées par le Conseil des Ministres de la Communauté économique européenne lors de sa réunion du 10 juillet 1975.

Cette troisième directive prévoit la suppression au 31 décembre 1975 de toutes aides et interventions en faveur de la construction navale, à l'exception des aides et interventions accordées :

- en Irlande ;
- en Italie ;
- « en France sous forme d'une garantie de prix en vertu du régime spécifique d'interventions en faveur de la construction

navale fondé sur la loi du 24 mai 1951, pour autant que les conditions afférentes à ce régime soient progressivement rendues plus restrictives ».

D'autre part, les Etats membres communiquent à la Commission leurs décisions d'octroyer des aides à des investissements si le montant de ceux-ci est supérieur à 5 millions d'unités de compte.

La directive est applicable jusqu'au 31 décembre 1977.

Cette directive ne donne pas satisfaction à la France qui pour sa part estime qu'une véritable politique communautaire en matière de construction navale ne peut se réduire au seul objectif de dégressivité des aides spécifiques à cette industrie. Cette dégressivité ne peut en effet permettre de préserver la position des constructeurs européens dans la production mondiale eu égard à la crise profonde qui, du fait de l'évolution prévisible des marchés maritimes, menace cette industrie et dont les premières manifestations se sont déjà fait sentir dans de nombreux pays au sein et en dehors de la Communauté.

En conséquence, elle a tenu à joindre au procès-verbal de la réunion du Conseil qui a approuvé cette troisième directive, une déclaration par laquelle elle demandait à la Commission d'une part de rechercher la coordination des politiques nationales, notamment en matière d'investissements et de mesures conservatoires de sauvegarde, d'autre part de proposer aux Etats membres les mesures de sauvegarde nécessaires à la construction navale européenne pour faire face au durcissement de la compétition sur le marché mondial qui risque de s'exercer au détriment de la construction navale européenne en raison, en particulier, du niveau élevé de protection accordé par certains pays tiers à leurs chantiers navals.

VII. — Protection de l'environnement marin.

Une dotation identique à celle de l'année dernière est demandée : 5,5 millions de francs. Elle doit permettre de poursuivre la réalisation des objectifs de lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures :

— constitution de stocks de produits permettant de traiter 30 000 tonnes d'hydrocarbures ;

— trois systèmes de récupération des nappes d'hydrocarbures en mer,
enfin, une nouvelle action va être lancée : la récupération d'épaves particulièrement dangereuses.

Il faut rappeler que dans le troisième collectif pour 1975, une autorisation de programme de 7,7 millions de francs devait permettre l'achat de 11 kilomètres de barrages flottants.

OBSERVATIONS SUR L'ENSEMBLE DES CREDITS DE LA MARINE MARCHANDE

Les gens de mer.

La majoration de la subvention à l'E. N. I. M. a pour but, en particulier, de maintenir la parité entre les rémunérations réelles et les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions.

D'une part, nous devons admettre qu'il existe toujours un décalage entre les salaires réels et les salaires forfaitaires.

D'autre part, qu'il y a lieu de faire une distinction entre les rémunérations réelles et celles découlant des conventions collectives.

Enfin, si l'on admet l'hypothèse d'une accélération de l'inflation, il est à craindre que l'augmentation des crédits ne puisse permettre d'atteindre les objectifs proposés.

Les pêches maritimes.

Votre commission avait déjà manifesté son inquiétude devant la détérioration de notre industrie des pêches maritimes tant artisanales qu'industrielles. Notre inquiétude demeure.

Le VI^e Plan prévoyait une augmentation de la production de 5 % par an, or nous enregistrons un retard de 18 % sur les prévisions. Cette aggravation de la production s'est accompagnée d'une baisse sensible des prix de vente, ce qui crée des difficultés, en particulier à la pêche artisanale.

Si le budget prévoit des moyens nouveaux destinés à poursuivre la modernisation de l'outil de production, il serait nécessaire d'accroître les moyens pour l'extension de notre flotte de pêche.

La crise actuelle de la pêche maritime a une double origine :

- l'augmentation massive des importations en provenance des pays de la C. E. E., et surtout des pays tiers, provoquant un déficit annuel de notre balance commerciale évalué à 1 350 millions de francs ;

- les prix de retrait communautaires sont bien trop bas.

Il conviendrait dont d'intervenir dans le cadre de la C. E. E. pour une égalisation des conditions de concurrence et une prévision en hausse des prix de référence.

La subvention de 24,46 millions de francs accordée au fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la mer sera-t-elle suffisante si l'on considère que le rôle du fonds sera aussi d'intervenir lorsque les cours s'effondrent comme c'est le cas présentement ?

Flotte de commerce.

L'année dernière votre rapporteur avait noté l'erreur que représentait la politique poursuivie de recours à l'affrètement de bateaux étrangers au lieu de développer notre construction navale. Il est à craindre que cette politique se poursuive. Notre flotte est en effet insuffisante, notre pavillon n'assure que 26 % des importations et exportations en quantité et 38 % en valeur ce qui cause le déficit de notre balance commerciale.

Un plus grand effort doté de moyens sera alors à accomplir pour que notre flotte puisse assurer son véritable rôle.

Construction navale.

Il convient de souligner l'effort budgétaire en faveur des petits chantiers.

La construction navale française a relativement bien résisté à la crise qui affecte la construction dans le Monde. Mais à terme, ne risque-t-on pas de connaître des difficultés en raison de la hausse des prix à la construction et de la concurrence étrangère ?

Actuellement, la moitié des commandes de l'armement français est encore effectuée à l'étranger.

Le plan envisagé de « restructuration » de chantier ne va-t-il pas accélérer cette tendance si la perspective est la constitution de deux grands groupes, ce qui, entre autres, aura comme incidence la disparition de chantiers et un risque pour l'emploi.

*

* *

Après avoir entendu votre rapporteur, la Commission des Finances a présenté plusieurs observations.

M. Bonnefous, président, a tenu à souligner le rôle très important de ce budget. Il a attiré tout particulièrement l'attention des commissaires sur la concurrence déloyale soutenue par les flottes sous pavillons de complaisance et de ses conséquences économiques et sociales, sans compter les difficultés rencontrées pour la mise en jeu de la responsabilité des armateurs propriétaires de ces bateaux en cas de sinistre. Il a déploré le retard pris par la France dans le développement des cultures marines et l'insuffisance des crédits accordés pour ce faire au C. N. E. X. O. De même il a observé que la protection de l'environnement marin ne recevait pas des moyens suffisants pour satisfaire aux objectifs de protection qui ont été fixés. Enfin il a regretté qu'aucune solution acceptable n'ait été apportée au problème du paquebot *France*.

Soutenant le point de vue du président sur les pavillons de complaisance, M. Schumann a précisé que des intérêts très puissants étaient en jeu et qu'une solution acceptable serait difficile à obtenir.

M. Yvon, rapporteur pour avis de la Commission des Affaires économiques, a fait part de son inquiétude sur l'avenir de la construction navale à moyen terme bien que le plan de charge soit éventuellement satisfaisant. Il a rappelé l'insuffisance d'organisation dont souffraient les marchés des produits de la pêche. Enfin il a attiré l'attention de ses collègues sur l'incidence de l'exploitation des fonds marins sur l'écologie marine.

Sous le bénéfice de ces observations, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le projet de budget de la Marine marchande.

ANNEXES



ANNEXE I

DROIT DE LA MER

La troisième Conférence sur le droit de la mer s'est tenue à Genève du 17 mars au 10 mai 1975. Les tendances révélées à Caracas en matière de pêche maritime n'ont fait que se préciser à Genève. Les représentants des Etats ont réaffirmé les positions déjà prises sans que le rapprochement entre les différentes tendances ait pu seulement être envisagé. Il apparaît de plus en plus que la zone dite « économique » devient « territoriale » dans l'esprit des participants et que les Etats côtiers, et notamment les pays en voie de développement, durcissent leurs positions en se prononçant en faveur de solutions qui n'offrent aucune garantie pour la pêche traditionnelle et les droits historiques. En effet, l'Etat côtier fixerait lui-même le niveau des captures correspondant au rendement maximum souhaitable et déterminerait également sa propre capacité de pêche. Les autres Etats seraient donc, en fait, sans recours quant à leur possibilité d'avoir accès aux prises résiduelles, celles-ci pouvant, si l'Etat côtier en décidait ainsi être nulles. En outre, à supposer qu'il y ait possibilité de prises résiduelles, les Etats autorisés à pêcher pourraient être contraints de débarquer ces prises dans les ports de l'Etat côtier.

La délégation française s'est efforcée, dans le cadre communautaire de mettre au point avec ses partenaires un projet tenant davantage compte des intérêts de la pêche traditionnelle, de la nécessité de maintenir un certain rôle aux organisations internationales et de la possibilité pour les Etats voisins de négocier entre eux des accords sur l'accès aux ressources (ce qui permettrait à la Communauté de négocier avec des Etats tels que la Norvège et l'Islande). Ce projet qui a reçu l'accord des huit pays de la Communauté (le Royaume Uni s'y étant opposé) a été remis au président de la commission « Pêche ». Il avait également le mérite de constituer une variante opportune au texte « Evensen » (1), projet qu'appuyaient certains pays côtiers plus influents politiquement qu'importants numériquement, dont on craignait qu'il n'inspire trop le texte unique de négociation que le président de la commission « Pêche » devait présenter conformément aux directives du président de la conférence.

Finalement aucune majorité d'opinion n'a pu se dégager, le groupe des soixante-dix-sept qui représente les pays en voie de développement n'étant pas parvenu à un accord en raison de problèmes particuliers soulevés par les pays enclavés et géographiquement désavantagés.

Malgré de nombreuses réserves, dont celles de la délégation française un texte unique a été cependant élaboré.

Défavorable aux intérêts des Etats ayant une pêche traditionnelle, ce document sera certainement considéré par les pays en voie de développement comme le point de départ de nouvelles concessions de la part des pays industrialisés.

(1) Le groupe « Evensen » est un groupe de négociation de caractère informel, fondé par le Ministre norvégien chargé des pêches qui a réuni des représentants, siégeant à titre personnel, des pays favorables à des compétences très étendues réservées aux Etats côtiers. La délégation française a participé à ces travaux malgré l'isolement dont elle était l'objet.

On peut penser toutefois que ce texte fera l'objet de la part de chacune des tendances de vives critiques. Celles que les Etats membres de la C. E. E. ne manqueront pas de lui apporter auront plus de chance d'être prises en considération si l'unanimité des neuf qui a manqué à Caracas et à Genève, du fait de la Grande-Bretagne, se trouvait réalisée. Des réunions d'ici le printemps auront lieu à Bruxelles dans le but d'adopter entre les neuf une attitude commune face au texte de négociation.

Compte tenu de ces perspectives, les orientations fixées par les Pouvoirs publics en ce qui concerne la modernisation de la flotte de pêche industrielle prévoient une diminution du rythme d'investissement dans les secteurs de la pêche thonière et de la grande pêche qui ont d'ailleurs déjà dans une large mesure opéré leur renouvellement au cours de la période récente (vingt-cinq thoniers construits contre vingt inscrits au VI^e Plan, neuf chalutiers de grande pêche réalisés contre dix prévus).

Par contre, un effort particulier sera réalisé au cours des prochaines années en faveur de la flotte des navires de faible et de moyen tonnage qui pêchent à proximité de nos côtes des espèces fines et diversifiées pour lesquelles existent un marché important. Une nouvelle procédure d'attribution des aides de l'Etat permettra dès 1976 de moduler le taux des incitations financières par type de pêche.

Les concours publics pourront ainsi être ajustés en fonction des contraintes que font peser sur chaque secteur de pêche, l'évolution du droit de la mer, le niveau des ressources halieutiques disponibles et la situation du marché.

ANNEXE II

COMPAGNIE GENERALE MARITIME

Programme de commandes.

NOM OU TYPE	ENTREE en flotte.	PORT en lourd (tonnes).	CHANTIERS
<i>Napoléon</i> , paquebot transbordeur à passagers	31 mai 1976	2 200	Dubigeon-Normandie.
Minéralier/pétrolier	28 février 1977	121 200	Cotaverken/Suède.
<i>Rodin</i> , cargo roulier	30 septembre 1975	21 987	France-Dunkerque.
<i>Rostand</i> , cargo roulier	31 mars 1976	21 987	France-Dunkerque.
<i>Rousseau</i> , cargo roulier	15 décembre 1976	21 987	France-Dunkerque.
Porte-conteneur <i>Carol</i>	31 octobre 1977	23 400	Centromor/Pologne.
Porte-conteneur	31 mars 1978	23 400	Centromor/Pologne.
Porte-conteneur Afrique du Sud <i>Quirat</i> ..	15 décembre 1978	41 000	La Ciotat.
Porte-conteneur Côte Ouest U.S.A. n° 1 ..	28 février 1978	20 940	France-Dunkerque.
Porte-conteneur Côte Ouest U.S.A. n° 2 ..	31 août 1978	20 940	France-Dunkerque.
Porte-conteneur roulier-polyvalent n° 1 ...	15 juin 1977	14 200	Atlantique.
Porte-conteneur roulier-polyvalent n° 2 ...	30 juin 1977	14 200	Atlantique.
Porte-conteneur roulier-polyvalent n° 3 ...	31 juillet 1977	14 200	La Ciotat.
Porte-conteneur roulier-polyvalent n° 4 ...	30 septembre 1977	14 200	La Ciotat.
Porte-conteneur roulier-polyvalent n° 5 ...	30 novembre 1977	14 200	Atlantique.
Porte-conteneur roulier-polyvalent n° 6 ...	31 décembre 1977	14 200	La Ciotat.

ANNEXE III

PROBLEME DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

L'activité sous pavillon de complaisance entraîne une distorsion de concurrence fondée sur la sous-rémunération du facteur travail ainsi que sur les économies externes réalisées par le transfert du coût des responsabilités vis-à-vis des tiers. Plusieurs indices laissent à penser qu'une mutation profonde se dessine. En effet, l'utilisation des pavillons de complaisance pourrait servir de cadre à la naissance de mécanismes économiques, non plus retardataires, mais très efficaces sur le plan financier. Par son développement, le phénomène de la complaisance devient donc de plus en plus nuisible et dangereux pour des pays comme la France dont le choix a été inverse.

Le Gouvernement français joue un rôle de premier plan dans la lutte contre les pavillons de complaisance ; il a été à l'origine de la constitution d'un groupe *ad hoc* au sein de l'O. C. D. E. qui vient récemment d'être reconduit avec extension de son mandat à la formulation de propositions d'action.

Certes, au niveau national, la France doit agir de concert avec les Etats voisins. Il n'est pas possible, en effet, d'interdire l'accès des ports français aux navires battant pavillon de complaisance, sous peine de détournement de trafic. De plus, comme la plupart des flottes de complaisance se livrent au transport des hydrocarbures, une interdiction d'accès aux ports français perturberait l'activité des ports pétroliers du pays ainsi que son approvisionnement énergétique.

Au niveau national, la seule action possible concerne la sécurité dans les ports et les eaux territoriales ainsi que la protection contre les sinistres qui pourraient résulter du mauvais état des navires.

Des instructions ont été données dans ce sens aux Directions régionales des affaires maritimes précisant, en particulier, qu'une attention particulière doit être portée à l'état des navires sous pavillon de complaisance touchant les ports français avant que l'autorisation de prendre la mer ne leur soit donnée, conformément aux Conventions internationales en vigueur.

C'est au plan international que l'action de la France apparaît devoir être plus efficace à terme.

C. E. E. — Au niveau de la C. E. E., le Gouvernement français compte saisir ses partenaires de propositions d'action tendant à ce qu'une politique commune des Neuf soit mise en œuvre dans ce domaine.

O. C. D. E. — Le groupe *ad hoc* de l'O. C. D. E. se propose d'entreprendre de nouvelles études consacrées aux incidences financières et fiscales de l'activité de complaisance dans les pays membres, aux régimes d'assurances et aux mesures prises par les Gouvernements pour s'opposer à l'évasion de leurs navires sous pavillon de complaisance et enfin à l'utilisation par les pavillons de complaisance d'équipages formés dans les pays développés.

La France a obtenu que soit donné suite aux propositions d'action résultant des études déjà faites, notamment au sujet de la sécurité et de l'environnement.

Pour donner plus d'impact à l'action entreprise sur sa demande, la délégation française a obtenu que des contracts soient pris dans le cadre plus large des Nations unies à travers deux organismes, l'O. M. C. I. et l'O. I. T., particulièrement concernés en matière de sécurité maritime, de qualification des équipages et de conditions sociales du travail.

C. N. U. C. E. D. — Enfin, la délégation française à la Commission des transports maritimes de la C. N. U. C. E. D. a systématiquement insisté, avec un résultat positif, dès la conférence de la C. N. U. C. E. D. à Santiago-du-Chili, pour qu'une distinction soit faite dans tous les textes concernant l'aide au développement en matière maritime, entre les pays en voie de développement en général et ceux d'entre eux accueillant des flottes de complaisance.

L'accent mis avec insistance sur la singularité de certains pays en voie de développement a rendu possible en 1974 à la VI^e session de la Commission des transports maritimes de la C. N. U. C. E. D. l'adoption d'une résolution concernant le lien réel et l'état du pavillon.

Le résultat de cette étude devrait permettre ultérieurement à la délégation française à la C. N. U. C. E. D. de demander que soient envisagées au niveau de cette enceinte internationale les mesures propres à obliger les Etats concernés à prendre réellement leurs responsabilités, en particulier dans le domaine de l'application des conventions internationales par les navires battant leur pavillon.

L'action de la France dans les organisations internationales a été déterminante pour la prise de conscience d'un problème que de nombreux Etats préfèrent ne pas soulever. Dans sa phase actuelle, cette action s'oriente vers la recherche et l'adoption, au niveau mondial, de mesures concrètes. Il est certain qu'il serait irréaliste d'attendre des résultats immédiats en la matière, alors que les flottes sous pavillon de complaisance, soutenues par les intérêts financiers de grands pays développés, tiennent la tête du tonnage mondial.

Mais il est également certain que l'action ainsi entreprise a déjà largement porté ses fruits en amenant les principaux d'entre les pays pratiquant le pavillon de complaisance à améliorer notablement les critères de sécurité et de qualification des équipages des navires utilisant leurs pavillons.

ANNEXE IV

POLITIQUE DE RESTRUCTURATION DES CHANTIERS NAVALS

I. — Fondements de la politique de restructuration.

L'adaptation des structures de l'industrie de la construction navale aux conditions de son environnement est un des objectifs permanents de la politique suivie à l'égard de ce secteur par les Pouvoirs publics depuis une vingtaine d'années.

Un premier effort de restructuration avait conduit à diminuer le nombre de points de production. De quatorze en 1960, les grands et moyens établissements de construction navale n'étaient plus que sept en 1971, après la fermeture du chantier du Trait en Basse-Normandie.

Depuis cette date, la seule mesure allant dans le sens de la concentration a consisté en l'intégration au sein d'une société holding commune des Ateliers et chantiers du Havre, d'une part, et des Ateliers et chantiers de La Rochelle-Pallice, d'autre part.

Les structures de production des neuf petits chantiers dispersés le long du littoral maritime n'ont pas varié depuis 1960.

La détérioration profonde du marché des transports maritimes en 1975 et la raréfaction certaine de la demande de navires neufs au cours des prochaines années donnent à penser que l'industrie de la construction navale va devoir affronter une crise d'une gravité sans précédent.

Les chantiers navals français disposent de sérieux atouts : un plan de charge encore satisfaisant dans l'immédiat, une spécialisation dans les productions à forte valeur ajoutée et la possibilité de commandes dans le cadre du plan de développement de la flotte de commerce française. Cela ne saurait cependant les dispenser d'un nouvel effort en vue de réduire leurs prix de revient, afin d'être en mesure de traverser la crise dans les meilleures conditions.

L'objectif fondamental de la politique industrielle dans ce domaine est de rechercher un abaissement du coût de la construction navale française, une meilleure capacité de résistance aux incidents du marché (en particulier les conséquences d'annulations de commandes et la nécessité de pouvoir les remplacer par la commande d'autres navires dans des conditions de rapidité et de spécialité suffisantes) : ces deux éléments sont indispensables pour permettre aux chantiers d'affronter une concurrence étrangère de plus en plus vive, dans des conditions satisfaisantes, c'est-à-dire avec maintien de l'emploi et sans que cela nécessite un effort supplémentaire du budget de l'Etat dont l'intervention est déjà considérable.

II. — Les axes de la politique de restructuration.

La politique de restructuration doit conduire à :

— assurer la complémentarité des créneaux de production des chantiers français et éviter une concurrence néfaste entre eux, dont seuls profiteraient leurs concurrents communs des autres pays ;

— réorienter l'activité des chantiers français vers d'autres activités (fabrication de matériels navals ou terrestres par exemple).

Les axes de cette politique se situent sur plusieurs plans :

Sur le plan technique et industriel :

Seule une spécialisation très étroite de chaque établissement dans un nombre très limité de types de navires peut permettre une réduction sensible du prix de revient des navires, mais une telle spécialisation n'est concevable que dans le cas de groupes intégrés. Elle implique des possibilités de sous-traitance réciproque dans le cas de diminution de la demande sur certains marchés spécialisés, donc la mise en commun du potentiel technique.

Sur le plan de la politique commerciale :

Une politique unifiée entraîne des économies appréciables et augmente sensiblement la force de pénétration sur le marché international.

Sur le plan de la recherche :

L'intérêt d'une mise en commun du potentiel de recherche des chantiers est très apparent. Elle doit permettre le maintien de l'avance technique de la construction navale française et sa présence sur les marchés les plus intéressants.

Sur le plan de la politique d'achat :

Le regroupement renforcerait considérablement la position des chantiers français vis-à-vis de leurs fournisseurs.

Sur le plan des structures financières :

Le renforcement des structures financières est indispensable pour supporter les privations de recettes qui pourront résulter d'annulations de commandes et faire face aux investissements que peut nécessiter une reconversion plus ou moins profonde.

III. — Modalités.

Il est demandé aux grands chantiers, dans le cadre de l'avenant pour 1975 au contrat professionnel, de poursuivre les études amorcées en 1974 sur les diverses formules et les moyens à mettre en œuvre pour établir les coopérations et les associations souhaitables entre les établissements ou avec des entreprises d'autres secteurs et parvenir ainsi à ces objectifs dans les plus brefs délais. Des propositions concrètes devraient être élaborées avant le début de 1976.

Aux petits chantiers, il est demandé, dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle procédure d'aide (cf. réponse à la question n° 22) de poursuivre les opérations de restructuration déjà amorcées par la constitution de deux groupements.

Cependant, conscient que cette restructuration ne peut procéder d'un schéma découlant d'une décision autoritaire, le Gouvernement a demandé à la profession d'étudier elle-même cette restructuration : diverses solutions peuvent en effet être envisagées, n'impliquant les unes et les autres aucune suppression de crédit ni aucune réduction d'emploi. C'est donc par des initiatives émanant de la profession — qui assumera ainsi pleinement ses responsabilités — que la construction navale française doit assurer sa compétitivité complétant par là l'important effort (1 milliard de francs en 1976, comme en 1975) fait par le budget de l'Etat pour accompagner celui fait par la profession.

En définitive, l'objectif fondamental de la politique de restructuration est de permettre à la construction navale française de traverser la crise sans amputation de ses capacités de production et avec le maintien de l'emploi à son niveau actuel.