

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

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 1969, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N^o 27

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Jean BARDOL.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 31), 360 (tome XII) et in-8^o 42.

Sénat : 39 (1968-1969).

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

SOMMAIRE

	Pages.
PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits.	
I. — Dépenses ordinaires	8
II. — Dépenses en capital	10
DEUXIÈME PARTIE. — Appréciations et propositions de votre commission.	
I. — Les affaires maritimes.....	15
II. — L'enseignement maritime	16
III. — La construction navale.....	18
IV. — L'armement au commerce.....	19
V. — La situation des Messageries maritimes.....	24
VI. — Les pêches maritimes.....	31
VII. — Le problème des pensions.....	37
Dispositions spéciales	40

Mesdames, Messieurs,

Alors que la part des activités maritimes dans notre revenu national brut oscille entre 1,2 et 1,5 %, le projet de budget de la Marine marchande pour 1969 ne représente que 0,0065 du budget total de l'Etat.

Les dépenses ordinaires s'élèvent à 668 millions de francs, en augmentation de 74 millions, soit + 12,5 % sur le budget de 1968.

Pour les dépenses en capital, les dotations sont :

— autorisations de programme : 302 millions de francs contre 308 millions de francs en 1968, soit — 1,9 % ;

— crédits de paiement : 352 millions de francs contre 285 millions de francs, soit + 23,5 %.

Le tableau ci-après donne, par titres et parties pour les dépenses ordinaires, et par chapitres pour les dépenses en capital, la comparaison des crédits ouverts en 1968 et demandés pour 1969.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1968.	CREDITS PREVUS POUR 1969			DIFFERENCES entre 1968 et 1969.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)			
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	34.764.183	36.353.064	+ 1.207.471	37.560.535	+ 2.796.352
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	5.708.791	6.183.590	+ 143.728	6.327.318	+ 618.527
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services...	6.160.469	5.984.196	+ 866.087	6.850.283	+ 689.814
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	790.300	798.800	+ 50.000	848.800	+ 58.500
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	7.437.762	7.814.709	+ 500.000	8.314.709	+ 876.947
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	1.322.160	1.322.160	+ 50.000	1.372.160	+ 50.000
Totaux pour le titre III.....	56.183.665	58.456.519	+ 2.817.286	61.273.805	+ 5.090.140
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Première partie.</i> — Interventions publiques et administratives..	61.000	61.000	»	61.000	»
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	7.177.177	7.824.177	+ 346.800	8.170.977	+ 993.800
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	6.854.000	6.854.000	— 56.000	6.798.000	— 56.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	172.500.000	172.500.000	+ 14.750.000	187.250.000	+ 14.750.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité....	424.396	424.396	»	424.396	»
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	351.172.662	397.687.340	+ 7.090.000	404.687.340	+ 53.514.678
Totaux pour le titre IV.....	538.189.235	585.350.913	+ 22.040.800	607.391.713	+ 69.202.478
TOTAUX pour les dépenses ordinaires.....	594.372.900	643.807.432	+ 24.858.086	668.665.518	+ 74.292.618

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		DIFFERENCES entre 1968 et 1969.	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFERENCES entre 1968 et 1969.
		Votées pour 1968.	Prévues pour 1969.		Votés pour 1968.	Prévus pour 1969.	
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (Etudes)	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Sixième partie. — <i>Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement	4.590.000	2.400.000	— 2.190.000	3.500.000	3.000.000	— 500.000
	Septième partie. — <i>Equipements administratifs et divers.</i>						
57-10	Equipement des services des affaires mari- times	5.370.000	3.540.000	— 1.830.000	8.000.000	8.500.000	+ 500.000
57-11 (nouveau)	Etudes et prototypes d'aéroglosses marins...	»	3.000.000	+ 3.000.000	»	3.000.000	+ 3.000.000
	Totaux pour la septième partie.....	5.370.000	6.540.000	+ 1.170.000	8.000.000	11.500.000	+ 3.500.000
	Totaux pour le titre V.....	9.960.000	8.940.000	— 1.020.000	11.500.000	14.500.000	+ 3.000.000
	TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale.....	226.500.000	239.000.000	+ 12.500.000	239.500.000	260.000.000	+ 20.500.000
63-01	Prime de modernisation des cargos de ligne..	57.500.000	»	— 57.500.000	25.000.000	30.000.000	+ 5.000.000
	Totaux pour la troisième partie.....	284.000.000	239.000.000	— 45.000.000	264.500.000	290.000.000	+ 25.500.000

(En francs.)

	Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales.						
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.....	12.000.000	12.000.000	»	6.800.000	6.000.000	— 800.000
64-01	Recherches scientifiques et techniques.....	1.000.000	1.000.000	»	1.000.000	500.000	— 500.000
64-02 (nouveau)	Aide aux compagnies maritimes d'économie mixte	»	40.000.000	+ 40.000.000	»	40.000.000	+ 40.000.000
	Totaux pour la quatrième partie.....	13.000.000	53.000.000	+ 40.000.000	7.800.000	46.500.000	+ 38.700.000
	Sixième partie. — Equipement culturel et social.						
66-00	Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage	1.000.000	1.000.000	»	1.200.000	1.500.000	+ 300.000
66-01	Equipement des établissements de formation professionnelle maritime.....	Mémoire.	110.000	+ 110.000	Mémoire.	110.000	+ 110.000
	Totaux pour la sixième partie.....	1.000.000	1.110.000	+ 110.000	1.200.000	1.610.000	+ 410.000
	Totaux pour le titre VI.....	298.000.000	293.110.000	— 4.890.000	273.500.000	338.110.000	+ 64.610.000
	Totaux pour les titres V et VI.	307.960.000	302.050.000	— 5.910.000	285.000.000	352.610.000	+ 67.610.000
	TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.						
	Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications.						
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
» (ancien 73-22)	Remise en état des navires affrétés.....	»	»	»	»	»	»
	Totaux pour le titre VII.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour les dépenses en capital	307.960.000	302.050.000	— 5.910.000	285.000.000	352.610.000	+ 67.610.000

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DES CREDITS

I. — Les dépenses ordinaires.

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

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

1° LES SERVICES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les crédits prévus à ce titre sont pour 1969 de 9.976.269 F contre 9.201.982 F en 1968, soit + 8,4 %. La différence est pratiquement la conséquence des diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1968 en faveur des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi qu'à la majoration des prestations sociales.

2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services les crédits passent d'une année à l'autre de 30.706.954 F à 33.606.933 F, soit une augmentation de 9,4 %. Outre les relèvements de rémunération, de rares mesures nouvelles sont prévues, notamment :

- la création de 3 emplois destinés à compléter l'effectif des techniciens chargés de la gestion sur ordinateur du centre administratif de Saint-Servan ;

— la mise en place à Cherbourg du centre d'organisation régionale de surveillance et de sauvetage en mer de la Manche ;

— le développement des services maritimes outre-mer par la création d'un emploi de technicien de la sécurité de la navigation en Polynésie et de deux équipages destinés à l'armement de vedettes garde-pêche à Saint-Pierre et Miquelon et en Nouvelle-Calédonie.

3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

En matière d'enseignement maritime, les crédits prévus tant au titre III qu'au titre IV passent de 16.499.644 F en 1968 à 18.092.371 F, soit une augmentation de 9,7 %, qui traduit, outre les relèvements normaux des rémunérations du personnel, différents ajustements de crédits, notamment pour faire face :

— aux besoins en matériel résultant de la mise en service, à compter du 1^{er} octobre 1968, des collèges d'enseignement technique de Paimpol et de Nantes ;

— à la revision périodique du navire-école *Alidade* ;

— à une augmentation de 346.800 F de la subvention à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime.

4° L'AIDE A L'ARMEMENT NAVAL

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

L'un, le chapitre 45-01, concerne les subventions à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des Messageries maritimes. Les subventions prévues s'élèvent au total à 124 millions 250.000 F, en augmentation de 14.250.000 F, soit environ 13 %, pour tenir compte de l'augmentation prévisible du déficit d'exploitation de ces compagnies.

L'autre, le chapitre 45-03, a trait aux allocations attribuées à l'armement privé. Le montant de la dotation (63 millions) est pratiquement sans changement d'une année à l'autre.

5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèvent, pour 1969, à un peu plus de 14,5 millions de francs, se répartissant ainsi :

— 7.769.209 F au titre de la subvention à l'Institution scientifique et technique des pêches maritimes, en augmentation de 876.947 F sur l'année précédente ;

— 6.794.000 F au titre de l'aide à la pêche, sans changement par rapport à 1968.

6° L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

La subvention à l'Établissement national des invalides de la Marine constitue la masse la plus importante du budget de la Marine marchande, puisqu'elle représente, à elle seule, 60 % des dépenses ordinaires.

La subvention prévue pour 1969 s'élève à 404.687.340 F, en augmentation de 53.514.678 F, soit 15,2 % sur 1968.

*
* *

II. — Les dépenses en capital.

Les dépenses en capital du budget de la Marine marchande peuvent se regrouper sous cinq rubriques :

- les études ;
- les équipements administratifs, culturels et sociaux ;
- les pêches maritimes ;
- l'aide à la construction navale ;
- l'aide à l'armement.

1° LES ÉTUDES

Les dotations pour études sont peu importantes ; elle se répartissent en deux chapitres :

— le chapitre 57-11 : Etudes et prototypes d'aérogliisseurs marins. Au titre de ce chapitre nouveau sont ouverts 3 millions de francs tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement ;

— le chapitre 64-01 : Recherches scientifiques et techniques. Sur ce chapitre sont prévus une autorisation de programme de 1 million de francs et des crédits de paiement d'un montant de 500.000 F pour subventionner des études, notamment sur les formes de carène de gros pétroliers et les navires à coussins d'air.

2° LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, CULTURELS ET SOCIAUX

Nous trouvons dans cette catégorie :

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes, pour lequel sont prévus une autorisation de programme de 3.540.000 F et des crédits de paiement de 8.500.000 F, dont 7.080.000 F destinés à la poursuite des opérations en cours.*

Les opérations nouvelles sont :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Complément pour la construction du centre électronique de Saint-Servan.....	690.000	»
Aménagement de l'immeuble de la circonscription Lorient-Etel	300.000	200.000
Achèvement de l'immeuble de Saint-Pierre et Miquelon	115.000	80.000
Installation d'immeubles préfabriqués pour les stations maritimes.....	99.000	55.000
Grosses réparations.....	96.000	65.000
Modernisation des équipements scientifiques des laboratoires en service et aménagements divers.	260.000	190.000
Adduction d'eau de mer au laboratoire conchylicole de la Trinité-sur-Mer et indemnité d'expropriation à un riverain.....	100.000	100.000
Equipement scientifique des nouveaux laboratoires de Saint-Pierre et Miquelon et de la Réunion..	90.000	90.000
Achat de six petites vedettes de surveillance (coque plastique).....	240.000	240.000
Equipement du centre d'océanographie de Nantes.	700.000	400.000
Construction et ameublement de logements pour le personnel du laboratoire de Saint-Pierre et Miquelon	850.000	»
	3.540.000	1.420.000

b) *L'équipement de l'enseignement maritime.*

Deux chapitres sont intéressés :

— le chapitre 56-20 : Etablissements d'enseignement maritime. Les autorisations de programme s'élèvent à 2.400.000 F et les crédits de paiement à 3 millions de francs, dont 1.150.000 F au titre des opérations en cours.

Les opérations nouvelles prévues sont :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Construction d'une E. A. M. à Sète.....	1.300.000	1.000.000
Revision de prix d'un chalutier-école.....	240.000	240.000
Achat d'un stimulateur radar E. N. M. M. Le Havre	400.000	400.000
Equipement E. A. M. Sète.....	350.000	100.000
Grosses réparations.....	110.000	110.000
	2.400.000	1.850.000

— le chapitre 66-01 : Etablissements de formation professionnelle maritime. Les dotations s'élèvent à 110.000 F tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, et représentent la participation de la Marine marchande aux travaux intéressant l'Ecole nationale de la Marine marchande du Havre.

c) *L'équipement de la société de sauvetage.*

Il s'agit d'une subvention au titre de laquelle sont prévus 1 million de francs en autorisations de programme et 1.500.000 F en crédits de paiement.

3° LES PÊCHES MARITIMES

Pour faire face à la poursuite du programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, sont proposés, pour 1969, une autorisation de programme de 12 millions de francs et des crédits de paiement s'élevant à 6 millions de francs. Les dotations ouvertes en 1968 étaient respectivement de 12 millions et de 6,8 millions.

4° AIDE A LA CONSTRUCTION NAVALE

Il s'agit là du poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande.

Les autorisations de programme prévues pour 1969 s'élèvent à 239 millions de francs et les crédits de paiement à 260 millions de francs, dont 156.850.000 F au titre des opérations en cours.

5° L'AIDE A L'ARMEMENT

Deux chapitres intéressent l'aide à l'armement :

Le chapitre 63-01 : Prime de modernisation des cargos de ligne. Aucune autorisation de programme n'est prévue à ce titre. Des crédits de paiement d'un montant de 30 millions sont demandés pour la poursuite des opérations en cours.

Le chapitre 64-02 : Aide aux compagnies maritimes d'économie mixte. Ce chapitre concerne l'aide que l'Etat a l'intention d'apporter au programme d'investissements de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des Messageries maritimes, en vue de faciliter la reconversion des activités de ces deux sociétés d'économie mixte. Il est doté pour 1969 de 40 millions de francs, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

DEUXIEME PARTIE

APPRECIATIONS ET PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

Après avoir analysé le projet de budget pour 1969 de la Marine marchande, votre commission a entendu les appréciations et les propositions de son rapporteur.

La discussion, à laquelle ont participé MM. Roubert, Marcel Martin, Dulin, Raybaud, Berthoin a porté ensuite essentiellement sur les quatre points les plus « chauds » à l'heure actuelle, à savoir :

- 1° L'armement au commerce ;
- 2° La situation des deux compagnies d'économie mixte, et plus particulièrement des Messageries maritimes ;
- 3° Les pêches maritimes ;
- 4° L'évolution des pensions.

Le rapport qui vous est soumis traitera donc principalement de ces problèmes, après avoir évoqué cependant au préalable les questions relatives aux affaires maritimes, à l'enseignement maritime, à la construction navale, à la pollution des eaux marines.

*
* *

I. — Les affaires maritimes.

L'importance et l'efficacité du corps des administrateurs des Affaires maritimes, de l'administration côtière et de son personnel ne sont plus à démontrer.

Leur rôle est malheureusement limité par la cruelle insuffisance des moyens mis à leur disposition : insuffisance du personnel d'encadrement et d'exécution, des moyens nautiques, des crédits d'entretien, alors que leur tâche devient toujours plus étendue et plus complexe.

Une réorganisation de ces services extérieurs de la Marine marchande est envisagée à partir des travaux d'une commission, dite commission E. C. A. L., qui semble bien éloignée des réalités maritimes et dont les conclusions soulèvent la légitime inquiétude des gens de mer, à ce point que le Gouvernement vient de déclarer qu'il ne les approuvait pas toutes.

Cependant, le Ministre des Transports a annoncé son intention de supprimer la direction de Saint-Servan et de réduire à vingt-deux circonscriptions les quarante-quatre quartiers actuels.

Ce regroupement, contraire aux principes de la « décentralisation » et de la « régionalisation » invoqués en d'autres circonstances, donnera-t-il à l'administration côtière plus de moyens et plus d'efficacité ? Il est permis d'en douter.

Le rôle de l'administration extérieure des Affaires maritimes, qui est d'ordre humain, professionnel, social, économique doit, pour se réaliser pleinement, s'exercer le plus près possible des « administrés ».

La crainte s'exprime dans les milieux maritimes d'un démantèlement de l'administration côtière à travers lequel serait remis en cause le statut professionnel et social des marins.

Le choix est politique. Pour donner à notre pays la véritable politique maritime dont il a besoin, il ne faut pas en supprimer l'instrument, mais lui donner au contraire les moyens suffisants.

II. — L'enseignement maritime.

Il pose des problèmes qui découlent des difficultés de notre Marine marchande. L'incertitude qui pèse sur l'avenir de l'armement au commerce, la diminution des salaires dans l'industrie des pêches maritimes entraînent la diminution du nombre des élèves, tant dans nos cinq écoles nationales (formation des officiers) que dans nos dix-sept écoles d'apprentissage maritime (formation des mousses et matelots).

En quatre ans, de 1964 à 1968, le nombre des candidats aux différentes fonctions d'officiers a diminué de 44 % pour le pont, de 25 % pour la machine et de 12,5 % pour la radio-électricité.

Quant aux écoles d'apprentissage maritime, le directeur de l'association pour leur gérance a déclaré récemment « que la fermeture d'un certain nombre d'écoles allait devoir être envisagée compte tenu de la régression des besoins de la pêche ». Il aurait dû dire plus exactement « à cause des difficultés et de la crise des pêches maritimes et de la diminution du nombre des candidats ».

C'est ainsi que certaines E. A. M. ne sont remplies qu'à la moitié ou même au quart, comme à Guilvinec.

L'expansion de notre flotte de commerce et de pêche conditionne le maintien et le développement d'un enseignement qui a fait ses preuves. Une politique maritime dynamique susciterait une vocation de marin chez de nombreux jeunes gens.

Au sujet des E. A. M. qui assurent une formation de base d'une année, nous considérons que l'exemple de l'école de Nantes qui assure une formation facultative de deux ou trois années consécutives ou non, débouchant sur un C. A. P. maritime doit être étendu à d'autres établissements.

En effet, le nombre actuel de places ne permet pas à tous les jeunes gens qui le désirent de recevoir cette formation plus complète.

D'autre part, un centre suffisant devrait être mis sans tarder à la disposition de la Marine marchande pour l'organisation de sessions permanentes de formation professionnelle maritime complémentaire pour marins adultes qui trouveront la possibilité d'occuper ensuite les emplois qualifiés que nécessite l'évolution rapide des techniques.

Pour que ces mesures soient appliquées, il faut doter la Marine marchande de fonds suffisants pour assurer une véritable promotion sociale.

*
* *

III. — La construction navale.

L'aide à la construction navale est en augmentation. Les autorisations de programme passent de 226.500.000 à 239 millions de francs et les crédits de paiement de 239.500.000 à 260 millions de francs.

La France occupe la cinquième place dans le monde, tant au point de vue production que volume des commandes.

Le carnet de commandes des chantiers navals français atteignait 2.675.000 tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1968 et près de 3 millions au 1^{er} octobre.

Le plein emploi dans les principaux chantiers semble assuré jusqu'en 1971. Il n'en est pas de même dans les petits et moyens chantiers où se posent des problèmes comme à Bordeaux et au Trait.

Au delà de 1971, les perspectives paraissent plus incertaines. L'activité à moyen terme de nos chantiers est liée au sort de notre flotte de commerce. L'expansion de cette dernière commande l'activité et l'expansion de la construction navale.

IV. — L'armement au commerce.

La situation de notre armement au commerce est très alarmante et les conséquences en sont graves sur les plans politique, économique et social.

Votre commission estime nécessaire de vous fournir quelques données chiffrées, à analyser dans le contexte mondial.

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 car elle résulte du développement de l'industrialisation, de l'augmentation continue des échanges mondiaux qui ne font et ne feront que s'accroître avec l'accroissement de la population mondiale qui doit doubler d'ici 30 à 35 ans.

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

Notre flotte ne comptait plus que 585 navires au 1^{er} octobre 1968 contre 783 au 1^{er} janvier 1962. Nous avons perdu 38 navires au cours des 9 derniers mois.

En tonnage, notre flotte ne représentait plus en 1967 que 3 % de la flotte mondiale contre 4,2 % en 1962. 3 % alors que notre commerce extérieur représente 6 % des échanges mondiaux !

LE DÉFICIT DE LA BALANCE DES FRETS

La situation ne fait que s'aggraver, comme le prouvent les faits suivants relatifs à la faiblesse et à la diminution constante de la part du pavillon français dans nos propres échanges :

a) En 1967, le nombre des navires étrangers ayant touché les ports français a augmenté de 4,8 % par rapport à 1966. Dans le même temps, celui des navires français diminuait de 8 % ;

b) Alors qu'une participation de 50 % dans le trafic total est un objectif raisonnable, nous sommes très loin du compte. Nous n'avons assuré en 1967, pour ce qui concerne notre propre trafic commercial, que 42 % à l'importation et seulement 24 % à l'exportation ! (En 1966, les proportions étaient respectivement de 44,3 % et 24,9 %.)

Le tonnage transporté a même diminué en valeur absolue.

On comprend, dans ces conditions, que le déficit de la balance des frets, se soit élevé en 1967 à un milliard de francs contre 350 millions en 1962.

LA SITUATION DE NOTRE FLOTTE

Si des mesures urgentes ne sont pas prises, la flotte française répondra de moins en moins à nos besoins grandissants.

Les objectifs du V^e Plan ne sont pas atteints, qui prévoyaient un tonnage de 6.613.000 tonneaux. Notre flotte n'en compte que 5.334.986 au 1^{er} octobre 1968.

Bien sûr, nous ne sommes pas encore au terme du V^e Plan, mais notre flotte aura alors, au mieux, une capacité de 5.700.000 tonneaux. Le déficit sera de près d'un million de tonneaux.

On assiste dans l'armement au commerce à un double phénomène. L'objectif du V^e Plan est réalisé en ce qui concerne le tonnage neuf, et il est même dépassé pour les pétroliers, mais ce fait s'accompagne d'un déclassement beaucoup plus rapide que prévu de navires en service, d'où le déficit dans la capacité totale de la flotte.

L'hémorragie est surtout grave dans la catégorie des cargos pour marchandises diverses, où nous ne représentons plus que 2 % de la flotte mondiale ! (C'est ce manque de cargos qui est la cause essentielle du taux de 24 % seulement de couverture de nos exportations).

C'est ce qui explique les affrètements toujours plus nombreux et plus importants de navires étrangers avec des équipages étrangers.

Nous avons affrété 146 navires étrangers en 1962 et 380 en 1967 !

Dans le passé, le recours à l'affrètement avait un caractère temporaire, en fonction de trafics de pointe. Il devient aujourd'hui un fait permanent.

Des armateurs français vendent ainsi leurs navires, bien souvent à un pavillon de complaisance, assurés qu'ils sont, au préalable, de pouvoir les affréter après la vente.

Notre insuffisance en caboteurs de moins de cinq cents tonneaux est non moins flagrante. Onze d'entre eux ont disparu depuis le 1^{er} janvier de cette année et nous n'en comptons plus que 37, mais 150 caboteurs étrangers sont affrétés.

UNE ÉVOLUTION A CORRIGER

Comment va évoluer notre flotte dans les toutes prochaines années ?

Il y aura accentuation de la tendance actuelle comme le prouvent les chiffres concernant les navires actuellement en commande ou en construction pour le compte de l'armement français pour les années 1968, 1969, 1970.

Pour les cargos de ligne, dont le tonnage actuel est de 1.118.000 tonneaux, construction de 87.000 tonneaux (soit 7,7 %).

Pour les caboteurs (tonnage actuel : 21.000 tonneaux), construction de 3.000 tonneaux soit 14,2 %.

Pour les pétroliers (tonnage actuel : 2.536.000 tonneaux), construction de 998.000 tonneaux soit 39,3 %.

(Nous n'avons pas tenu compte naturellement des déclassements.)

On constate donc l'orientation suivante : développement important de la flotte pétrolière (amortissement plus rapide et meilleure rentabilité), et stagnation ou recul d'autres services pourtant nécessaires à notre économie et à nos finances.

La plupart des cargos et les caboteurs sont susceptibles de toucher tous nos ports. Leur trafic est à la base d'autres activités (avitaillement, manutention, réparations, etc.). Il peut devenir générateur d'activités économiques (industries de transformation, etc.).

Il procurerait un emploi aux nombreux marins qui en sont privés et qui sont pour la plupart originaires de régions déjà fortement frappées par le chômage (Bretagne, Provence, etc).

Car les conséquences de notre actuelle politique maritime sont graves pour l'emploi.

Le nombre de postes de travail (marins embarqués) qui était de 40.460 au 1^{er} janvier 1964, est tombé à 30.000 au maximum au 1^{er} octobre de cette année.

Dix mille emplois perdus en quatre ans et demi et il faut s'attendre à une nouvelle perte de 1.765 emplois d'ici le 1^{er} mai 1969 !

La création récente de la Commission nationale de l'emploi des gens de mer aidera un certain nombre de marins, mais ne réglera pas la question essentielle.

LA NÉCESSITÉ D'UN PLAN DE RELANCE

C'est tout le problème de la Marine marchande qu'il faut repenser, à commencer par savoir si nous désirons ou non posséder une marine capable de répondre à nos besoins économiques et financiers.

Est-ce nécessaire ? Nous pensons que les faits exposés ci-dessus le prouvent suffisamment.

En aurons-nous le plein emploi ? Nous en avons l'absolue certitude car les trafics national et mondial ne feront que se développer et nous sommes loin de faire valoir actuellement les droits qui nous ont été dévolus par les conférences internationales, sans compter la part trop importante de nos échanges assurée par les affrètements étrangers.

Un Conseil interministériel, présidé par le Chef de l'Etat, n'a-t-il pas conclu à la nécessité de posséder une flotte de commerce puissante en toutes ses composantes ?

Les mesures actuelles ne le permettent pas et les déclarations d'intentions ne sauraient suffire.

C'est pourquoi votre commission estime qu'il est indispensable de mettre en œuvre un plan de relance spécifique de l'armement.

Votre commission considère que ce plan de relance pour être efficace devrait avoir les caractères suivants :

a) **Etre élaboré et appliqué très vite**, de façon à redonner confiance aux milieux maritimes, à faciliter la transition, la soudure entre la flotte actuelle et la flotte de demain, faute de quoi le désarmement des navires se poursuivra ;

b) **Etre d'un niveau financier suffisant**, permettant la commande et la construction des navires qui nous sont nécessaires, et dans l'immédiat, l'achat de navires de seconde main de bonne qualité pour éviter un dégageant supplémentaire de marins.

Cela est d'autant plus indispensable que l'aide à l'armement, estimée à 50 millions en 1961, n'a atteint que 35 millions en 1964 pour tomber à 11 millions en 1969.

D'autre part, les crédits pour la prime de modernisation des cargos de ligne seront épuisés cette année et aucune autorisation de programme n'est prévue l'an prochain.

c) **L'aide doit être sélective et contrôlée**. Sans rejeter totalement telle ou telle catégorie de navires, elle doit cependant être modulée en fonction de nos intérêts nationaux et s'adresser plus particulièrement à la construction des navires qui nous font le plus cruellement défaut (par exemple, cargos de différents types et tonnages, et navires de l'armement sec en général).

d) **Le cabotage doit être l'objet d'une aide spécifique** (rappelons que toute aide en ce domaine a été supprimée le 31 décembre 1967).

e) **L'aide devrait tenir compte de la situation de nos échanges extérieurs**. Alors que nos importations et exportations augmentent d'une façon sensible, la part du pavillon français dans ce trafic, déjà faible, diminue en valeur relative et même absolue (pour 1967).

L'armement français devrait devenir un instrument de promotion de notre commerce extérieur.

Nous devons constater que l'appel lancé par les autorités aux industriels et aux chargeurs pour une utilisation plus grande du pavillon français n'ont pas été suivis d'effet.

Sans aller jusqu'à parler de « protectionnisme », il faudrait aboutir à des mesures d'incitation, surtout à l'exportation.

f) **Un contrôle rigoureux et une limitation de la pratique des affrètements étrangers** doit s'effectuer parallèlement, en particulier pour ce qui concerne l'utilisation de navires sous pavillon de complaisance.

*
* *

Votre commission considère que la mise en œuvre rapide d'un tel plan de relance aurait des résultats bénéfiques sur les plans politique, économique, financier et social.

V. — La situation des Messageries maritimes.

Votre commission s'est toujours vivement préoccupée des conditions d'exploitation de nos deux sociétés d'économie mixte, les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique.

Elle y a consacré un long développement lors du budget de 1967.

Le projet gouvernemental, consistant à demander aux Messageries maritimes de prévoir un plan de dégagement et la vente des huit paquebots qui lui restent, a donc fait l'objet d'un important débat.

Le plan de dégagement serait appliqué en 5 ans, selon le calendrier suivant :

— *Fin 1969* : suppression de la ligne d'Extrême-Orient. Les deux navires assurant actuellement cette desserte seront mis sur la ligne d'Australie—Nouvelle-Calédonie au lieu et place des *Tahitien* et *Calédonien* retirés et mis en vente à cette date ;

— *Fin 1970* : retrait et vente des *Jean Laborde* et *Pierre Loti* actuellement sur la ligne de l'Océan Indien qui ne serait plus desservie que par le *Pacifique* ;

— *Fin 1971* : retrait et vente du *Pacifique* et extinction de la ligne de l'Océan Indien ;

— *Fin 1972* : retrait et vente des *Laos* et *Cambodge* et suppression de la ligne de Nouvelle-Calédonie—Australie ;

— *Fin 1973* : retrait et vente du *Pasteur* (unité moderne mise en ligne en 1966 seulement) et suppression de la ligne d'Amérique du Sud.

Sept de ces huit paquebots sont armés à Marseille.

LES RAISONS INVOQUÉES

En 1948, les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique ont été transformées en sociétés d'économie mixte, liées par une convention à l'Etat qui détient 80 % des actions.

En fonction de cette convention, les deux sociétés, à côté de leurs lignes « libres », se doivent d'assurer des services d'intérêt national sur des lignes imposées, pour la desserte de nos territoires d'Outre-Mer et des pays lointains.

Ces services publics n'ont jamais pu équilibrer leur exploitation dans aucune autre Marine marchande étrangère, en raison des servitudes qu'impose la spécificité de ce moyen de transport.

Ces services contractuels devant donc s'avérer déficitaires par la force des choses, une subvention de découvert était prévue.

Comment le Gouvernement justifie-t-il sa position ?

Il fait état d'une désaffection grandissante à l'égard du paquebot, provoquée par la concurrence des lignes aériennes. La fréquence, l'accroissement de la vitesse et de la capacité passagère de l'avion rendent désuet le maintien à terme d'une flotte de paquebots longs courriers.

D'autre part, la fermeture du Canal de Suez oblige cinq des huit paquebots à un détournement par le Cap, qui entraîne une diminution importante de la clientèle et une aggravation sensible du coût d'exploitation.

L'Etat considère qu'il ne peut couvrir indéfiniment un déficit qui ne fera que croître.

Votre commission est consciente de ces faits objectifs et considère que tous les moyens doivent être mis en œuvre pour opérer une réforme des structures, une reconversion dans les meilleures conditions possibles.

Cela est d'autant plus indispensable que le plan de dégagement des paquebots entraîne des conséquences graves sur les plans politique, économique et social.

Le Gouvernement semblait en être conscient, puisque au printemps, alors que les problèmes d'exploitation se posaient déjà de la même façon, il s'était borné à la suppression de la ligne d'Extrême-Orient.

LES CONSÉQUENCES DU DÉSARMEMENT DES PAQUEBOTS

a) *Les conséquences politiques.*

La France sera privée de liaisons passagères régulières avec tous les continents (Amérique du Nord et Afrique du Nord exceptées).

Parallèlement à la suppression des lignes exploitées par les Messageries maritimes, a été décidée celle de la ligne des Antilles exploitée par la Compagnie générale transatlantique (le paquebot *Flandre* a déjà été vendu et le seul qui reste en service *Les Antilles* sera désarmé entre fin 1969 et 1970).

Ainsi sera abandonnée la desserte de nos Départements et Territoires d'Outre-Mer : Antilles, la Réunion, Nouvelle-Calédonie, Tahiti, etc.

Il est à peu près certain que cette desserte sera reprise par des armements étrangers.

b) *Les conséquences économiques et sociales.*

Le plan de dégagement des seuls paquebots des Messageries maritimes entraîne la suppression de 2.000 emplois d'ici 1973 (220 postes d'officiers, 1.500 de marins, 250 de sédentaires).

90 % de ces suppressions (avant la fin de 1972) concernent Marseille, au taux de chômage déjà élevé et croissant, et l'on conçoit la vive émotion qui règne dans notre grande cité maritime.

En effet, les répercussions directes et indirectes sont graves pour les économies locale et régionale, l'exploitation des paquebots étant la source de nombreuses activités (réparation navale, peinture, carénage, entretien, avitaillement, manutention, batelage, transit, hôtellerie, commerce local, transports [taxis, S. N. C. F., avion], etc.).

Uniquement pour ce qui concerne l'entretien, la réparation, l'approvisionnement des huit paquebots le chiffre d'affaires en 1966 était évalué à plus de 2 milliards 500 millions d'anciens francs. (Travaux de votre commission lors du budget de 1967.)

QUELQUES SUJETS DE REFLEXION

A la désaffection grandissante à l'égard de ce mode de transport, il faut ajouter que certains de ces paquebots sont inadaptés du fait de leur vétusté.

Cependant plusieurs d'entre eux semblent encore à même d'assurer certaines dessertes.

C'est le cas du *Pasteur*, très belle unité de 17.500 tonneaux, mis en service il y a tout juste deux ans et dont l'amortissement final était prévu pour 1986 ! Ou alors nous devons poser la question : pourquoi l'a-t-on construit ? Pour naviguer 7 ans seulement ?

Certains impératifs politiques et économiques ne militent-ils pas en faveur du maintien d'un noyau moderne et efficace de paquebots sur certaines lignes, comme c'est le cas pour certains de nos voisins qui continuent à les subventionner ?

Ne pourrait-on pas rechercher également la possibilité, au prix de quelques transformations, d'utiliser nos paquebots les plus récents pour des croisières : économiques, universitaires, etc.

L'attrait de la mer, la détente qu'elle procure, la proximité d'un bassin méditerranéen riche d'histoire et de culture, de soleil et de sites touristiques : autant de facteurs propices qui méritent une étude.

Il ne s'agit là, bien sûr, que de solutions secondaires incapables de résoudre à elles seules le problème.

LES CONDITIONS D'UNE RECONVERSION POSITIVE

Le problème de fond, c'est la reconversion des structures et des activités de la société des Messageries maritimes.

Pour cela, deux conditions sont à remplir :

a) Donner aux Messageries maritimes les moyens financiers, les dotations suffisantes en capital, permettant d'amorcer le plan de reconversion déjà proposé aux autorités de tutelle ;

b) Opérer le délestage des paquebots, à fur et à mesure que s'effectue la reconversion, de façon que les emplois supprimés soient compensés par des emplois nouveaux.

Des considérations sociales, économiques et financières plaident en faveur de cette solution.

Serait évité ainsi un chômage massif et brutal, en même temps que le départ de marins confirmés qu'on ne retrouvera plus dans quatre ou cinq ans, quand nous en aurons besoin.

En outre, vendre en cinq ans huit à neuf paquebots sur un marché saturé, c'est se résoudre à une très forte perte financière (la perte pour le *Pasteur* s'élèvera à 80 % de sa valeur résiduelle).

Il est nécessaire d'analyser la nature et l'amplitude de la reconversion avant d'examiner les problèmes financiers qu'elle pose.

Chaque retrait de paquebot pourrait être compensé par la mise en service de deux cargos au minimum, car les lignes libres traditionnelles de la Compagnie en verraient la pleine utilisation dès maintenant.

Le fonds de commerce des Messageries maritimes est en effet très sain.

La société, a, actuellement, l'emploi de 20 cargos supplémentaires à ceux qu'elle possède en propre.

Elle affrète 14 navires en quasi-permanence. Plus de 50 % du tonnage qu'elle transporte par cargos est représenté par des affrètements.

Elle est loin d'avoir exploité toutes les possibilités qui lui sont offertes par les droits qui lui ont été dévolus par les conférences internationales.

En outre, comme pour toute la marine marchande, le développement du trafic mondial lui ouvre et lui ouvrira de nouvelles perspectives.

C'est pourquoi le plan de reconversion prévu ne doit constituer qu'une amorce, un départ.

Ce plan prévoit en un premier stade, l'acquisition d'un polytherme livrable en mars 1969, d'un porte-containers en juillet 1970 et d'un second en 1971 et l'achat de sept cargos d'occasion dont un seul a pu être acquis jusqu'alors.

Sont également prévus les engagements de dépenses suivants :

— en 1968, deux cargos d'occasion, trois semi-containers, un transport de voitures, un transport de gaz, un méthanier ;

— en 1969, un navire pour les terres australes, deux semi-containers et peut-être un minéralier ;

— en 1970, quatre semi-containers, un porte-barges ou deux cargos neufs.

ACCORDER LES MOYENS FINANCIERS SUFFISANTS

Cette reconversion ne peut être menée à bien que si les moyens financiers nécessaires sont mis à la disposition de la société. Cette année, figure dans le budget une dotation en capital de 40 millions à partager entre nos deux sociétés d'économie mixte. C'est la première fois et le fait est donc en lui-même positif, mais la dotation est nettement insuffisante qui ne permet même pas à chacune des compagnies de couvrir l'achat d'un seul cargo classique.

Nous sommes loin des besoins auxquels l'Etat devrait faire face. Cela est d'autant plus justifié que depuis 1948, date de la signature de la convention, le déficit provoqué par l'exploitation des lignes contractuelles est loin d'avoir été couvert par les subventions.

L'insuffisance des subventions a été évaluée à 217 millions de francs depuis vingt ans. Les Messageries maritimes ont toujours dû éponger le complément de déficit par les bénéfices réalisés par ailleurs sur les lignes libres.

Si cette moins-value avait été versée, la reconversion des Messageries maritimes aurait pu s'amorcer beaucoup plus tôt, d'où les devoirs de l'Etat, responsable de la dégradation financière actuelle.

Votre commission constatait déjà, il y a deux ans « que l'Etat, ayant profité des bénéfices du réseau libre pour couvrir tout ou partie des services contractuels, l'entreprise publique, à l'inverse des entreprises privées, abordait les mauvaises années sans avoir pu constituer des réserves suffisantes ».

Votre commission estime aujourd'hui que l'Etat, actionnaire largement majoritaire, doit prendre d'urgence les mesures financières de nature à permettre aux Messageries maritimes les investissements nécessaires à une véritable reconversion. Cela est vrai également pour la Compagnie générale transatlantique.

Pourquoi ne pas les faire bénéficier d'une dotation en capital analogue à celle dont a bénéficié la Compagnie Air France à plusieurs reprises ?

A travers les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique, compagnies de standing international, c'est le sort de notre marine marchande qui est en jeu.

VI. — Les pêches maritimes.

La situation de notre industrie des pêches maritimes n'est pas plus satisfaisante que celle de notre armement au commerce.

Il est caractéristique de noter que les crédits qui y sont consacrés dans le budget de 1969 de la Marine marchande soient les seuls qui n'enregistrent aucune augmentation par rapport à 1968.

En dépenses ordinaires, les subventions aux pêches maritimes restent fixées à 6.794.000 F. Les autorisations de programme concernant l'aide aux investissements (programme d'adaptation) sont toujours à 12.000.000 F et les crédits de paiement subissent une diminution de 800.000 F (6.000.000 F).

La crise des pêches maritimes, cependant, s'est encore accentuée.

UNE SITUATION ALARMANTE

Si les navires ont un meilleur rendement, la diminution de leur nombre est alarmante.

Pour ne citer qu'un exemple, le programme de construction prévu à Boulogne-sur-Mer pour 1967 n'a été réalisé qu'à 30 %, et, fait plus inquiétant encore, il n'y a plus aujourd'hui un seul chalutier en commande.

Les objectifs du V^e Plan sont loin d'être atteints, qui prévoyaient la construction annuelle de 25.500 tonneaux. Alors que 20.000 tonneaux devaient être construits chaque année pour la pêche industrielle, seulement 12.000 l'ont été en 1966 et 11.400 en 1967.

De ce fait, le nombre d'emplois régresse dans des proportions considérables.

De 50.278 en 1958, le nombre des marins-pêcheurs est tombé à 40.653 en 1967. Boulogne, qui comptait 2.000 marins à la pêche industrielle en 1950, n'en compte plus guère que 1.150 aujourd'hui.

PRODUCTION ET PRIX

La production est stationnaire. En 1967, les apports ont été de 567.000 tonnes de poissons, de crustacés et mollusques. Le tonnage de poisson frais a même légèrement diminué : 452.558 tonnes contre 457.982 tonnes en 1966.

Pour les six premiers mois de 1968, par rapport à la période correspondante de 1967, la diminution des apports est importante : 181.000 tonnes contre 199.000 tonnes.

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

Le prix moyen du kilogramme de poisson à la production est passé de 1,56 F en 1966 à 1,67 F en 1967. La valeur globale a augmenté de 3,7 % en 1967, ce qui est inférieur à l'augmentation des charges et des prix en général.

Il faut noter de profondes différences de valeur, de tonnage, et de prix moyen au kilogramme selon les régions, les genres de pêches et les espèces.

C'est ainsi que la production de Boulogne a diminué de 10 % en tonnage et de 2,7 % en valeur, celle de Lorient de 8,6 % en tonnage et de 1 % en valeur, celle des pêcheurs de Méditerranée de 10 % en valeur bien qu'il y ait eu augmentation de 6 % en tonnage.

Si le prix moyen au kilogramme de certaines espèces a augmenté de 1966 à 1967, il en est d'autres, malheureusement, qui ont continué à baisser.

Par exemple, la sardine du golfe de Gascogne, de 2,33 F à 1,77 F et celle de la Méditerranée de 1,38 F à 1,07 F ; le cabillaud congelé de 1,87 F à 1,85 F, le merlu (les espèces fines sont donc également touchées) de 4,61 F à 4,50 F.

La morue salée n'est toujours qu'à 1,53 F le kilogramme (contre 1,52 F) et pour cette espèce la situation est si critique qu'à Bordeaux où sont armés des chalutiers de grande pêche, huit unités ne repartiraient pas en janvier.

L'évolution des prix doit s'examiner sur plusieurs années ; **en francs constants, le prix moyen du kilogramme de poisson qui était de 1,38 F en 1962 est tombé à 1,21 F en 1967 !**

La situation s'est encore dégradée en 1968. Par exemple, à Boulogne-sur-Mer, pour les dix premiers mois de l'année, malgré une diminution des apports de 6.000 tonnes, le prix moyen a encore baissé (1,03 F contre 1,04 F).

Si nous avons donné tous ces chiffres, c'est pour permettre de mieux saisir les difficultés de tous les genres de pêche : grande pêche, pêches industrielle et artisanale.

Les marins, qui arrivent aux limites des possibilités humaines quant au rendement (400 heures effectives de travail pour 25 jours de mer par mois), et qui sont rémunérés en fonction de la valeur du poisson débarqué, ont vu leur salaire réel s'effondrer au cours des dernières années, ce qui explique la désaffection grandissante à l'égard du métier.

LES CAUSES DE NOS DIFFICULTÉS

La cause essentielle du marasme de nos pêches maritimes réside dans le développement des importations en provenance des pays tiers et surtout des pays de la C. E. E.

En 1967, les importations se sont élevées à 189.000 tonnes pour une valeur de 543 millions, la moitié de la valeur de notre production.

Le déficit de la balance commerciale extérieure en ce domaine est passé de 120 millions à 513 millions en 10 ans.

Au cours de ces dix années, les importations de poissons frais ou congelés sont passées de 39.000 à 87.000 tonnes, celles des conserves de 19.000 à 45.000 tonnes.

La part des pays de la C. E. E. dans ces importations s'est accrue considérablement puisqu'elle est passée en dix ans de 35 à 77 % pour les poissons frais et congelés et de 24 à 41 % pour les poissons salés, séchés ou fumés.

Si les importations concurrentielles nous font tant de mal, c'est que nous ne luttons pas à armes égales. La libération des échanges et la suppression quasi-totale des droits de douane sont des faits accomplis, mais il n'y a toujours pas de règlement poissonnier commun.

Pour neutraliser les effets des accords du G. A. T. T., néfastes pour nos pêches, puisqu'ils ont supprimé tout droit de protection de notre marché poissonnier, certains pays communautaires ont décidé d'apporter à leur industrie des pêches d'importantes aides étatiques dans tous les domaines (structures, aide directe aux produits, etc.).

Le Comité central des pêches maritimes se livre actuellement à une étude poussée des différentes aides directes et indirectes apportées à la pêche dans les pays tiers et de la C. E. E.

D'ores et déjà, on peut affirmer que si l'aide totale en France s'élève seulement à 1,6 % de la valeur de la pêche, elle s'élève à 10 % en Allemagne de l'Ouest, à 19 % en Grande-Bretagne et à 20 % en Norvège.

Le poisson étranger peut donc envahir notre marché à des prix sans concurrence qui font s'effondrer nos cours à la production. C'est ainsi que du filet congelé en provenance d'Allemagne a été vendu à 2,39 F le kilogramme.

LES SOLUTIONS PROPOSÉES

Votre commission, inquiète de cette situation, s'est préoccupée des solutions susceptibles de donner à notre industrie des pêches maritimes la place qu'elle doit tenir dans l'économie nationale et régionale et, partant, dans l'équilibre de notre balance commerciale.

a) Elle demande avec insistance le dépôt d'un projet de loi de programme concernant plus particulièrement les trois grands secteurs de nos pêches maritimes : la grande pêche, la pêche industrielle et la pêche artisanale.

Cela est d'autant plus nécessaire que le règlement poissonnier européen, qui, sur le plan des marchés, ne prendra vraisemblablement en considération que six espèces, ne concernera que 50 % de notre production.

Cette loi d'orientation devra déterminer la forme des aides et fixer le montant financier à y consacrer.

b) Les règlements communautaires des pêches doivent être adoptés prochainement à Bruxelles. Ils concernent les structures, l'organisation des marchés et la fixation du tarif extérieur.

Votre commission demande au Gouvernement d'agir de telle sorte que la France soit placée sur un pied d'égalité avec ses partenaires.

Elle considère qu'il est indispensable, en particulier, d'uniformiser les différentes formes d'aides directes et indirectes, d'établir des normes identiques en ce qui concerne la qualité et les moyens de conservation du poisson, d'harmoniser les législations sociales sur les bases les plus élevées, de ne pas créer de discordances dans l'organisation des marchés.

C'est la survie et ensuite l'expansion des pêches françaises qui sont en jeu.

c) D'autres mesures sont à prendre dans l'immédiat :

— assurer un prix minimum garanti à la production, serrant le plus près possible le prix de revient. C'est la condition d'une rémunération minimum garantie des marins ;

— obtenir une coordination de l'action des différents F.R.O.M. et leur accorder des ressources financières pour qu'ils puissent intervenir plus efficacement dans l'organisation des marchés, pour adapter l'offre à la demande, pour promouvoir la qualité ;

— contrôler et limiter les importations non complémentaires par la fixation de prix minimum suffisants à la frontière ;

— assainir le circuit de distribution ;

— renforcer les actions de propagande par une refonte de l'organisme qui en est chargé, une révision du financement et un perfectionnement des méthodes employées.

*
* *

Votre commission considère également qu'il est nécessaire d'aider au développement des pêches dans les départements d'Outre-Mer et plus particulièrement à la Guadeloupe, à la Martinique et à la Réunion.

*
* *

Enfin, elle veut attirer votre attention sur un point particulier, celui de la pollution des eaux marines.

La multiplicité des textes législatifs sur la pollution des eaux et sur l'assainissement qui en est le corollaire, n'est pas faite pour aider à la mise en œuvre des moyens de lutte efficaces contre ce fléau actuel du monde moderne.

Parmi les techniciens de ce problème, se classent les agents du contrôle sanitaire des coquillages qui sont amenés à constater l'extension des zones insalubres sur toutes les côtes où aboutissent naturellement les pollutions charriées par les voies d'eau fluviales.

Ils en arrivent à préconiser des mesures qui aboutissent à la fermeture de la pêche sur les bancs et gisements de coquillages — certes dans l'intérêt du consommateur sur la santé duquel ils veillent — mais qui par leurs conséquences se révèlent des mesures à caractère anti-économique et antisocial, puisque contraignant à l'inactivité et au chômage une partie de la population du littoral.

Pourquoi alors ne pas envisager de désigner ces fonctionnaires techniciens comme membres de droit de chaque conseil d'hygiène des départements littoraux ? L'arrêté interministériel du 22 janvier 1968 (*J. O.* du 2 février) qui a modifié la composition desdits conseils départementaux les en a involontairement écartés. C'est une grave erreur car les questions de pollution et d'assainissement sont traitées d'abord à l'échelon départemental par ces conseils d'hygiène qui, d'autre part, lors de leurs séances de travail permettent des contacts fructueux avec les représentants des Ponts et chaussées, du Logement, de l'Action sanitaire et sociale, des Services des établissements classés, des inspections vétérinaires, etc.

Ainsi semble évidente — dans l'intérêt du problème de l'eau — la nécessité que les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes soient membres de droit des conseils d'hygiène des départements côtiers. J'ajoute qu'ils devraient y disposer — dans certains cas de rejets — d'un véritable pouvoir d'interdiction et que leur participation à l'organisation des bassins et au Comité technique de l'eau est non seulement souhaitable mais essentielle.

Si nous voulons que notre pays protège efficacement ses eaux de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée de la pollution urbaine et industrielle, non seulement dans l'intérêt de la pêche mais aussi dans celui du tourisme, il faut utiliser au maximum les services de ces agents en place sans avoir recours à la création de nouveaux corps de fonctionnaires. Nous y avons tout à gagner.

VII. — Le problème des pensions.

Alors que l'Etablissement national des invalides est la plus ancienne institution sociale de notre pays, les marins, surtout ceux des basses catégories, bénéficient de pensions presque toujours inférieures à celles des salariés du secteur privé ou public. Aucun régime de retraite complémentaire ne vient améliorer leur situation.

Les pensions des veuves sont particulièrement faibles.

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

Pour avoir une idée du retard pris par les pensions, il suffit de savoir qu'au 1^{er} août 1966, pour la quatrième catégorie par exemple, le salaire forfaitaire qui sert de base de calcul pour la pension aurait dû être majoré de 60 % pour être égal au salaire réel moyen.

Nous demandons donc qu'il soit procédé à une revision des salaires forfaitaires pour qu'ils soient le reflet le plus exact possible des gains des marins.

Lors de la dernière majoration des salaires forfaitaires (décret du 23 août 1968) 1 % a été acquis au titre du « rattrapage ». C'est une amorce, mais c'est insuffisant.

Par contre, nous nous devons de souligner un point positif : le décret n° 68-902 du 7 octobre 1968 entraîne un reclassement pour les marins de certaines catégories.

Ainsi les marins classés dans l'une des treize premières catégories, sont placés dans la catégorie immédiatement supérieure dès lors qu'ils totalisent dix ans d'ancienneté dans la même catégorie.

De même, après soixante mois de navigation, les titulaires du certificat d'apprentissage maritime, classés en quatrième catégorie, sont reclassés en cinquième.

Les maîtres d'équipage, maîtres mécaniciens et maîtres électriciens des navires automatisés sont classés dorénavant en huitième catégorie.

Nous nous félicitons de ces mesures réclamées depuis longtemps, mais nous nous devons de souligner une grave lacune : **ces dispositions qui entrent en vigueur au 1^{er} juin 1968 ne sont pas applicables aux « déjà pensionnés ».**

C'est une profonde injustice et le mécontentement des vieux marins est légitime.

En effet, les taux des pensions seront dorénavant différents pour les marins, selon qu'ils auront quitté la mer avant ou après le 1^{er} juin, alors qu'ils auront navigué ensemble, parfois sur les mêmes navires, qu'ils auront rempli les mêmes fonctions, qu'ils auront acquitté les mêmes cotisations.

Le Gouvernement et l'administration invoquent la non-rétroactivité de la loi. Nous contestons cette position quant au régime spécial des marins.

Le principe de la rétroactivité est admis et appliqué dans la loi même qui régit le régime des pensions des marins.

En effet, l'article 12 de la loi du 22 septembre 1948 stipule : « Les pensions et allocations *déjà concédées* seront révisées sur la base des dispositions prévues ci-dessus pour les nouvelles liquidations ».

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

La rétroactivité découlant de la loi précitée a été appliquée ultérieurement à plusieurs reprises. Nous citerons par exemple :

a) La loi de décembre 1956 instituant le droit à une pension proportionnelle après 180 mois de mer a été appliquée rétroactivement ;

b) Le décret du 13 août 1957 accordant aux chefs-mécaniciens, en ce qui concerne le taux des pensions, la parité avec les commandants.

Il n'a même point été nécessaire que la rétroactivité figurât dans le texte. Il a suffi d'une circulaire en date du 22 août 1957 du directeur de l'E. N. I. M. qui précisait : « Cette mesure prend effet du 1^{er} juillet 1957 **et elle est applicable tant aux pensions concédées avant qu'après cette date** ».

En dehors de ces aspects juridiques, c'est une question de logique, de justice sociale.

C'est pourquoi votre commission demande avec insistance l'application aux marins pensionnés avant le 1^{er} juin 1968 des dispositions arrêtées par le décret du 7 octobre 1968.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la Marine marchande pour 1969.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 74.

Aide à l'armement naval.

Texte. — I. — L'alinéa 3 de l'article 73 de la loi de finances n° 61-1396 du 21 décembre 1961 portant institution d'une aide à l'armement naval, est modifié comme suit :

« Dans la limite des crédits ouverts, des allocations sélectives pourront être attribuées pour les navires appartenant à des entreprises françaises, affectés aux lignes ou trafics soumis à la concurrence internationale, lorsque ces lignes ou trafics comportent des difficultés particulières et lorsque leur maintien présente un caractère d'intérêt national. »

II. — Les dispositions prévues par le paragraphe I ci-dessus entreront en vigueur pour compter du 1^{er} janvier 1969.

Commentaires. — Les conditions de la répartition des crédits d'aide à l'armement naval ont été précisées par l'article 73 de la loi de finances pour 1962.

Aux termes de ce texte, ces crédits sont attribués pour les navires appartenant à des entreprises françaises et affectés à des lignes et trafics soumis à la concurrence internationale. Les attributions ne peuvent avoir un caractère discriminatoire et sont calculées forfaitairement d'après des barèmes fondés sur les caractéristiques des navires. Toutefois, dans la limite de 33 % des crédits disponibles, une aide spécifique ou des allocations complémentaires pourront être attribuées pour les navires affectés aux trafics ou aux lignes présentant un caractère d'intérêt national et comportant des difficultés particulières.

Il est proposé d'affecter, à compter du 1^{er} janvier 1969, la totalité des crédits, et non plus le tiers, à l'aide sélective.

Votre commission vous propose d'adopter cet article.