

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

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 1975, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. YVON COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 30

Transports.

IV. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Louis TALAMONI.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : **1180** et annexes, **1230** (tomes I à III et annexe 38), **1235** (tome XX) et in-8° **169**.

Sénat : **98** (1974-1975).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits.	
I. — Les dépenses ordinaires.....	7
II. — Les dépenses en capital.....	18
DEUXIÈME PARTIE. — Appréciations et propositions de votre commission.	
I. — Les pêches maritimes.....	31
II. — La construction navale.....	32
III. — La flotte de commerce.....	33
ANNEXES	39

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses ordinaires prévues au projet de budget de la Marine marchande s'élèvent pour 1975 à 978 218 623 F, en augmentation de 127 545 363 F sur celles de 1974, soit une progression de 15 %.

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

— autorisations de programme : 939 545 000 F contre 826 716 000 F en 1974, soit + 13,2 % ;

— crédits de paiement : 978 200 000 F contre 881 900 000 F, soit + 10,9 %.

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 1974 et demandés pour 1975.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1974.	CREDITS PREVUS POUR 1975			DIFFERENCE entre 1974 et 1975.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En francs.)			
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunération d'activité.....	60 245 322	69 840 999	+ 730 967	70 571 966	+ 10 326 644
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	8 672 050	9 486 416	+ 160 559	9 646 975	+ 974 925
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services..	12 709 396	12 338 303	+ 2 100 046	14 938 349	+ 2 228 953
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	763 790	763 790	+ 62 450	826 240	+ 62 450
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	16 857 013	18 315 444	+ 2 025 000	20 340 444	+ 3 483 431
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	1 212 172	1 237 172	+ 223 000	1 460 172	+ 248 000
Totaux pour le Titre III.....	100 459 743	112 482 124	+ 5 302 022	117 784 146	+ 17 324 403
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives..	74 000	74 000	+ 10 000	84 000	+ 10 000
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	11 627 977	11 627 977	+ 1 527 000	13 154 977	+ 1 527 000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	1 939 200	1 939 200	— 45 700	1 893 500	— 45 700
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	78 500 000	78 500 000	+ 43 250 000	121 750 000	+ 43 250 000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité....	1 100 000	1 100 000	+ 235 000	1 335 000	+ 235 000
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	656 972 340	699 047 000	+ 23 170 000	722 217 000	+ 65 244 660
Totaux pour le Titre IV.....	750 213 517	792 288 177	+ 68 146 300	860 434 477	+ 110 220 960
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	850 673 260	904 770 301	+ 73 448 322	978 218 623	+ 127 545 363

Dépenses en capital.

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votées pour 1974.	Prévues pour 1975.	Différence.	Votés pour 1974.	Prévus pour 1975.	Différence.
	(En francs.)					
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social</i>	2 900 000	3 500 000	+ 600 000	2 500 000	3 000 000	+ 500 000
<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers.</i>	8 665 000	11 343 000	+ 2 678 000	8 300 000	8 000 000	— 300 000
Totaux pour le Titre V	11 565 000	14 843 000	+ 3 278 000	10 800 000	11 000 000	+ 200 000
TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	780 221 000	881 802 000	+ 101 581 000	845 000 000	935 000 000	+ 90 000 000
<i>Quatrième partie. — Entreprises industrielles et commerciales</i>	31 180 000	38 200 000	+ 7 020 000	22 350 000	27 500 000	+ 5 150 000
<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social</i>	3 750 000	4 700 000	+ 950 000	3 750 000	4 700 000	+ 950 000
Totaux pour le Titre VI	815 151 000	924 702 000	+ 109 551 000	871 100 000	967 200 000	+ 96 100 000
Totaux pour les Titres V et VI	826 716 000	939 545 000	+ 112 829 000	881 900 000	978 200 000	+ 96 300 000
TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.						
<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications</i>	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
Totaux pour les dépenses en capital	826 716 000	939 545 000	+ 112 829 000	881 900 000	978 200 000	+ 96 300 000

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 au titre III sont, pour 1975, de 16 443 957 F, soit une majoration de 2 538 628 F sur 1974. Celle-ci provient, pour 2 097 877 F, de diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1974 en faveur des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi que de la majoration des prestations sociales.

Les crédits supplémentaires demandés au titre des mesures nouvelles (+440 751 F) sont, pour la plus grande part, affectés à l'ajustement de diverses dotations de matériel pour les besoins de l'Administration centrale (+ 160 350 F), à des études informatiques (+ 60 000 F) et à la recherche scientifique (+ 163 000 F). Les sept emplois créés sont largement gagés par la suppression de huit postes.

2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services, les crédits prévus pour 1975 s'élèvent à 64 924 529 F, en augmentation de 8 086 515 F par rapport à l'exercice précédent, dont 2 313 534 F au titre de mesures nouvelles.

Parmi celles-ci, il faut noter la création ou la transformation de 91 emplois (+ 365 540 F), des ajustements relatifs à différents régimes indemnitaires et à l'action sociale (+ 232 994 F), l'augmentation des crédits de matériel (+ 1 351 600 F).

3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Les crédits prévus au titre de l'enseignement maritime pour 1975 s'élèvent à 29 882 193 F, en augmentation de 3 831 529 F par rapport à l'année précédente, dont 2 074 737 F en mesures nouvelles.

Les principales mesures nouvelles proposées sont les suivantes :

— d'une part, des ajustements de dotations pour salaires, indemnités et frais de fonctionnement et l'augmentation générale des rémunérations (+ 547 737 F) ;

— d'autre part, la majoration de la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime (+ 1 502 000 F) et l'ajustement aux besoins de la dotation relative aux bourses d'études (+ 25 000 F).

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

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

4° L'AIDE A L'ARMEMENT NAVAL

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

L'un, le chapitre 45-01, retrace les subventions versées aux compagnies d'économie mixte (Compagnie générale maritime et Compagnie générale transméditerranéenne).

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

La contribution de l'Etat pour l'exploitation des navires maritimes d'intérêt général (chap. 45-01) passe de 62 millions de francs pour 1974 à 103,9 millions de francs en 1975.

*
* *

Ces prévisions de dépenses méritent un examen particulier, d'une part, de la situation dans laquelle se trouvent la Compagnie générale maritime et ses filiales et du problème particulier posé par l'exploitation du paquebot *France*.

Dans le tableau ci-après est retracé l'ensemble des dotations qu'auront reçues en 1974 et qu'il est prévu d'accorder en 1975 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 rectificative juillet 1974.	PROJET de loi de finances rectificative décembre 1974.	TOTAL 1974	PROJET de loi de finances 1975.
(En millions de francs.)					
<i>Chapitre 45-01.</i>					
Subvention à la Compagnie générale transatlantique	36,5	»	15,75	52,25	»
Programme de réduction des effectifs.	»	»	66,25	66,25	60,0
Couverture du déficit des lignes de Corse	12,0	17	»	29,0	29,5
Couverture des charges de retraite.	13,5	»	»	13,5	14,4
Total chapitre 45-01	62,0	17	82,0	161,0	103,9
<i>Chapitre 54-90 (Charges communes).</i>					
Compagnie générale maritime	»	»	50,0	50,0	90,0
Total général	62,0	17	132,0	211,0	193,9

SITUATION GENERALE
DU GROUPE DE LA COMPAGNIE GENERALE MARITIME

Pour sa première année d'existence, le groupe de la Compagnie générale maritime devrait connaître, en 1974, de meilleurs résultats que ceux obtenus en 1973 par les deux compagnies générales transatlantiques et messageries maritimes. Toutefois ils ne pourront pas encore être bénéficiaires.

L'amélioration prévisible est due, pour partie, à la prolongation en 1974 de l'activité exceptionnelle enregistrée au cours de l'année précédente. En dépit de la crise pétrolière, les échanges internationaux se sont maintenus, jusqu'à la période actuelle, à un niveau très élevé.

Le retrait du paquebot *France*, dont l'exploitation a constitué en 1973 et 1974 un poste déficitaire pour la Compagnie générale transatlantique, devrait permettre d'améliorer les résultats à partir de 1975.

Une amélioration sensible devrait être également constatée sur le trafic de l'Extrême-Orient assuré par la Compagnie des Messageries maritimes. Le Consortium Scandutch, auquel le porte-conteneurs *Korrigan* a été intégré, connaîtrait de bons résultats.

Enfin, la Compagnie générale transatlantique a réorganisé certaines lignes (Baltique et Canada notamment) pour lesquelles un redressement était nécessaire. La compagnie enregistrerait, de ce fait, une nette amélioration de sa gestion.

Cependant, plusieurs facteurs préoccupants continuent d'affecter l'exploitation en 1974.

Sur les principales lignes directement exploitées par la Compagnie des Messageries maritimes (océans Indien et Pacifique), les rentrées de recettes correspondant aux augmentations tarifaires intervenues depuis le début de l'année se sont produites avec retard et font supporter à la compagnie l'essentiel de la hausse du prix du combustible. Celle-ci connaît, en raison de ce décalage, des difficultés de trésorerie très sérieuses.

Au surplus, pour les deux compagnies, Générale transatlantique et Messageries maritimes, les majorations tarifaires restent insuffisantes pour couvrir les dépenses d'affrètement des navires

loués. Les taux pratiqués sur le marché de l'affrètement sont en effet extrêmement élevés, en raison notamment de la raréfaction du nombre de navires conventionnels disponibles. Cette situation confirme si besoin était notre point de vue quant à l'erreur que représente la politique poursuivie de recours systématique à l'affrètement des bateaux étrangers pour faire face à la demande et non au développement de notre construction navale.

Par ailleurs, cette année encore, les navires français ont été soumis à un boycott dans les ports australiens et néo-zélandais. La Compagnie des Messageries maritimes a subi, de ce fait, un manque à gagner important et a dû rechercher des solutions de remplacement qui se sont révélées onéreuses.

En outre, les résultats des lignes de Corse et d'Afrique du Nord s'annoncent déficitaires et les subventions destinées à couvrir le déficit du transport des passagers entre le continent et la Corse ne suffiraient pas à assurer l'équilibre.

Enfin, le niveau des charges générales des sociétés du groupe continue de faire obstacle à un redressement financier durable.

L'EFFORT FINANCIER NECESSAIRE

Le groupe de la Compagnie générale maritime recevra en 1974 du budget de l'Etat 211 millions de francs dont 118,50 millions de francs pour le *France* et en 1975 il est prévu d'accorder 193,9 millions de francs dont une provision de 60 millions de francs au titre du *France*. Nous examinerons d'abord les emplois des crédits qui ne sont pas destinés au *France*.

Ils s'élèvent à 92,50 millions de francs en 1974 et sont évalués à 133,9 millions de francs pour 1975. Les emplois prévus sont les suivants :

a) *Couverture du déficit des lignes de Corse.*

L'exploitation de ces lignes constitue désormais la seule activité contractuelle de transport de passagers exercée au sein du groupe d'économie mixte. En raison du caractère vital de ces lignes pour le développement de l'économie corse, les tarifs sont déterminés de façon à réduire le coût de l'insularité. Compte tenu des charges d'exploitation, une subvention compensatrice est nécessaire pour assurer la poursuite de l'exploitation. A la suite des nouvelles

réductions tarifaires récemment appliquées, le montant de cette subvention a dû être considérablement majoré : initialement fixé à 12 000 000 F par la loi de finances pour 1974, il a été porté à 29 000 000 F par la loi de finances rectificative de juillet 1974.

La subvention prévue en 1975 se situe légèrement au-dessus du niveau ainsi atteint : le montant prévu est de 29 500 000 F.

b) *Couverture des charges de retraite des compagnies.*

Les deux compagnies, Générale transatlantique et Messageries maritimes, possèdent chacune une caisse de retraite particulière pour leur personnel sédentaire sous statut. En déséquilibre démographique, ces deux caisses sont dans une situation déficitaire irréversible. Un accord est donc intervenu pour fixer le taux de participation de l'Etat à la couverture de ce déficit. En application de cet accord, 14 400 000 F sont inscrits au projet de budget pour 1975 contre 13,5 millions de francs en 1974 se répartissant pour deux tiers à la Compagnie générale transatlantique et un tiers à la Compagnie des messageries maritimes.

c) *Financement du programme d'expansion.*

Les ressources propres dont disposent les deux compagnies, Générale transatlantique et Messageries maritimes, ne sont en effet pas suffisantes pour assurer le financement du programme d'expansion de la Compagnie générale maritime. Par ailleurs, on ne peut pas espérer que le groupe parvienne, dès 1975, à rétablir une capacité d'autofinancement convenable. Grâce aux dotations en capital de 50 000 000 F en fin 1974 et 90 000 000 F en 1975, le groupe devrait pouvoir régler en 1975 près de 600 000 000 F de dépenses d'équipement.

Une fraction de 30 000 000 F de la dotation de 1975 est spécialement destinée au financement du navire transbordeur de 155 mètres qui sera mis en service sur les lignes de Corse en 1976. Une dotation complémentaire de 5 000 000 F figure parmi les crédits gérés par la D. A. T. A. R. (Fonds d'aide à la décentralisation).

Ainsi, en 1975, compte tenu de la subvention d'équilibre du réseau corse exploité par la C. G. T. M. (29,5 millions de francs), il est prévu de dépenser 64,5 millions de francs pour les lignes de passagers entre le continent et la Corse. Il convient d'ajouter que,

pour sa part, la Compagnie générale transatlantique, société mère de la C. G. T. M., prélèvera au total 15 millions de francs sur ses fonds propres pour compléter le financement en ressources propres du navire de 155 mètres.

Il faut signaler, en outre, que la Compagnie générale maritime a levé en juillet 1974 auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations un emprunt de 300 millions de francs au taux de 11,30 % l'an, amortissable en dix ans après dix ans de différé et bénéficiant de la garantie de l'Etat.

La Compagnie générale maritime a affecté le produit de cet emprunt :

1. — Au financement de plusieurs navires en cours de construction dont la propriété lui a été transférée par ses deux filiales, Générale transatlantique et Messageries maritimes, dans le but d'alléger leur trésorerie ;

2. — Aux premiers paiements correspondant à la commande récente par la Compagnie générale maritime de trois porte-conteneurs (deux destinés à la ligne de la côte ouest des Etats-Unis et un destiné à la ligne des Antilles étrangères).

La Compagnie générale maritime fera de nouveau appel au marché financier en 1975.

LA SITUATION DU « FRANCE »

La brutale dégradation des résultats du *France* en 1973 pourrait s'expliquer par deux causes principales :

— d'une part, la forte décote qui affectait alors la valeur du dollar aurait engendré des pertes de change importantes que le niveau très élevé des tarifs n'aurait pas permis de compenser. Or, sur la ligne transatlantique, les recettes sont perçues pour 80 % en dollars ;

— d'autre part, à la fin de l'année 1973, la crise pétrolière et ses conséquences auraient ôté tout espoir d'améliorer les résultats du navire en dépit du redressement du dollar. Le renchérissement du combustible a eu pour effet de porter le montant des dépenses de soutes de 14,7 millions de francs en 1973 à une prévision de 68,7 millions de francs pour 1974.

Aux résultats bruts d'exploitation déficitaire, il faut ajouter une quote-part des charges générales de la Compagnie générale transatlantique et les charges à terre directement imputables au navire. Enfin doit être comptabilisée l'annuité d'amortissement du *France* fixée à 19,3 millions de francs. Au total, le solde net comptable de l'exploitation du *France* est de — 73 millions de francs en 1973 et certainement plus important en 1974.

En 1973, la compagnie a reçu de l'Etat une subvention de 38,53 millions de francs pour l'exploitation du *France*. Elle atteindra pour l'année 1974 un montant de 52,25 millions de francs.

Le coût prévisionnel du désarmement ne peut être actuellement évalué. Une provision de 66,25 millions de francs est inscrite dans le projet de loi de finances rectificative pour 1974 qui vient d'être déposé et il est prévu une dotation de 60 millions de francs dans le projet de budget pour 1975.

Ces sommes sont destinées à faire face aux problèmes de l'emploi posés par le désarmement.

Sur un effectif embarqué de 1 522 personnes, la Compagnie générale transatlantique envisage de conserver 365 membres du personnel navigant.

En ce qui concerne les emplois à terre, 640 environ, dont 140 étrangers employés dans les agences étrangères de la compagnie, sont liés directement ou indirectement à l'exploitation du *France*.

Sont envisagés selon les situations personnelles et les choix que pourront exprimer les intéressés, outre les départs volontaires :

- des mises à la retraite anticipée ;
- des réemplois, soit sur d'autres navires de la compagnie, soit dans d'autres armements français ;
- une action spécifique de l'Agence nationale pour l'emploi en vue de faciliter le reclassement des personnels touchés ;
- des aides au reclassement et à la formation professionnelle ;
- un renforcement de l'effort de décentralisation de la D. A. T. A. R. visant à l'implantation de nouvelles activités dans les régions où se posera un problème de conversion, notamment au Havre.

Ces agents à qui la compagnie compte maintenir leur emploi, ne conserveront cependant pas tous, dans l'immédiat, une activité au sein de l'entreprise.

Des solutions de détachement provisoire dans d'autres armements français ou étrangers seront en effet recherchées.

Des mesures de reconversion seront également prises pour faciliter dans un délai de quelques mois la réutilisation de certains spécialistes sur les navires automatisés de la compagnie.

*

* *

En ce qui concerne les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval (chap. 45-03), elles bénéficient d'une augmentation de 1 350 000 F (17 850 000 F au lieu de 16 160 500 F pour 1974).

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.

Les obligations qui incombent ainsi aux armateurs constituent pour ceux-ci une charge assez lourde, puisqu'elles ont représenté pour l'année 1973 (dernière statistique connue) un effort financier de l'ordre de 32,7 millions de francs. Rapportées aux masses de rémunération brutes d'embarquement, ces dépenses représentent un pourcentage de l'ordre de 5,8 %. Cette charge est absolument

particulière à la Marine marchande et n'existe dans aucune autre profession (le régime social des marins est en effet totalement distinct du régime général) ni aucune Marine marchande étrangère.

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

La loi n° 65-997 du 29 novembre 1965, portant loi de finances pour 1966, a organisé le remboursement partiel aux armateurs des charges découlant pour eux des articles 79 et suivants du Code du travail maritime ; le pourcentage du remboursement qui s'élevait en 1966 à 60 % des dépenses, a oscillé de 1966 à 1970 entre 63 et 69 %.

A partir de 1971, plusieurs facteurs ont joué dans le sens d'une baisse du pourcentage de couverture :

— les effectifs, qui avaient diminué de façon importante, se sont stabilisés à partir de 1971 ;

— les salaires, frais de traitement et soins médicaux, ont suivi l'évolution du coût de la vie.

Cette conjoncture de facteurs défavorables a abaissé le pourcentage de couverture des dépenses à 55 % en 1971, 50 % en 1972 et 46 % en 1973. Sur la base de la statistique 1973, les charges à supporter par les armateurs au titre accidents-maladies en 1975 seront de l'ordre de 39 millions. Le crédit inscrit au budget (17,85 millions) doit permettre d'assurer un pourcentage de couverture équivalant à celui de 1973.

5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèveront pour 1975 à 20 941 944 F, soit + 18,5 % par rapport à l'année dernière. Elles se répartissent comme suit :

— subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : 19 688 444 F (chap. 36-01), en augmentation de 3 458 431 F par rapport au précédent budget. Cette dotation supplémentaire en mesures acquises est justifiée par l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations

et par l'application de textes statutaires. Les mesures nouvelles (+ 2 millions de francs) sont nécessaires à l'adaptation des services aux missions de l'Institut par la modification de certains emplois et le renforcement des moyens de fonctionnement. Le bilan d'activité de l'Institut est donné en annexe (Annexe I) ;

— subvention aux pêches maritimes (chap. 44-01) : 1 253 500 F, en diminution de 190 000 F par rapport à l'exercice précédent.

Cette subvention est destinée :

— pour un montant modeste (20 000 F) à abonder les crédits de rémunération des inspecteurs du Crédit maritime mutuel dont les traitements sont indexés sur ceux de la Fonction publique ;

— à faciliter la commercialisation des produits de la mer par le paiement de correctifs tarifaires à la S. N. C. F. et au Comité national routier en faveur des transports de certains produits de la mer en provenance de Bretagne ;

— à accorder des aides aux organisations de producteurs reconnues pendant leurs trois premières années. Ces aides sont remboursées au Trésor par le F. E. O. G. A. à hauteur de 50 % de leur montant ;

— à supporter le coût de l'assistance apportée aux pêcheurs germoniers.

6° L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

La contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des Invalides de la Marine doit s'élever, en 1975, à 722 217 000 F, en augmentation de 65,2 millions de francs par rapport à l'année précédente.

La contribution de la C. N. A. M. devrait atteindre 73,7 millions de francs et la compensation au titre du régime « vieillesse » 47,5 millions de francs.

Grâce à ces différentes ressources et aux recettes propres de l'E. N. I. M. — contributions et cotisations des actifs et des pensionnés — qui atteindront au total plus de 600 millions de francs, le budget 1975 sera présenté en équilibre. Il est établi sur les bases suivantes :

Augmentation des salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions et des taxes 11,6 %, dont 1 % de « rattrapage », plus 4 % au titre du plan quinquennal d'amélioration des pensions.

II. — Les dépenses en capital.

1° LES ÉTUDES

Depuis 1972, les crédits nécessaires pour les études du Secrétariat général de la Marine marchande sont regroupés au sein d'un même chapitre (64-01) et notamment les crédits destinés aux recherches relatives à la propulsion nucléaire d'un navire de commerce et aux aéroglisseurs marins. Pour 1975, il est doté de 4,5 millions de francs en autorisations de programme et de 2,5 millions de francs en crédit de paiement.

L'augmentation substantielle des autorisations de programme (+ 2,5 millions) est destinée notamment, à hauteur de deux millions, à financer la poursuite des études relatives à la réalisation d'un navire de commerce à propulsion nucléaire.

Les premières études menées dès 1969 en collaboration avec le Commissariat à l'énergie atomique (C. E. A.) avaient conclu à la construction possible d'un navire nucléaire avec les moyens français. La propulsion nucléaire entraîne une augmentation importante du coût de construction du navire, mais avec une réduction des dépenses d'exploitation d'autant plus sensible que la puissance propulsive est plus élevée. Ce facteur influe sur la conception du navire et incite à développer des navires de taille élevée et rapides. Le seuil de rentabilité, qui était avant la crise pétrolière de l'ordre de 80 000 chevaux, s'établirait maintenant autour de 40 000 chevaux. Les navires susceptibles de tirer le meilleur parti de cette technique sont soit de gros porte-conteneurs rapides, soit des pétroliers géants.

Au début de l'année 1974, il a été demandé au Secrétariat général de la Marine marchande d'examiner les dispositions à prendre pour aboutir dans les délais les plus courts possible à la réalisation d'un navire nucléaire sous pavillon français.

Les divers industriels de la profession qui souhaitent participer au développement de cette technique se sont regroupés pour mener les travaux correspondants.

Le C. E. A. et les Ateliers et chantiers de Bretagne (A. C. B.), filiales des Chantiers de l'Atlantique, ont récemment signé un accord donnant aux A. C. B. accès à la technique de construction développée par le C. E. A. pour les chaudières nucléaires destinées à la Marine nationale, l'objectif final étant de développer et de promouvoir sur le plan international une chaudière nucléaire de marque française pour la propulsion des navires marchands.

La maîtrise d'œuvre de la coque du « navire » est assurée par trois grands chantiers navals privés qui sont convenus de mener en commun les études dans ce domaine.

Le Secrétariat général de la Marine marchande anime un groupe d'études comprenant armateurs et constructeurs en vue de faciliter l'introduction dans la flotte de commerce française de la technique nucléaire.

En 1974, pour la première fois, il avait été prévu de réserver sur la dotation du chapitre 64-01, un crédit de l'ordre de 300 000 F pour l'actualisation des études antérieures. L'accélération du programme a conduit à élaborer un programme d'études beaucoup plus ambitieux intéressant le C. E. A., le groupement industriel chargé de la construction du réacteur nucléaire, les Chantiers de construction navale et les armateurs.

2° LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, CULTURELS ET SOCIAUX

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes* (chap. 57-10), pour lequel il est prévu une autorisation de programme de 5,843 millions de francs et des crédits de paiement de 5 millions de francs dont 1,6 million de francs destinés au lancement d'opérations nouvelles.

Celles-ci s'analysent comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Affaires maritimes :</i>	
Appareil radiologique	193 000
Construction et aménagement du service des affaires maritimes de Toulon	2 000 000
Grosses réparations et revalorisations.....	260 000
Equipement et aménagement du service des affaires maritimes à Saint-Denis de la Réunion	40 000
<i>Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sau- vetage (C. R. O. S. S.) :</i>	
Equipement des C. R. O. S. S. (sauvetage).....	750 000
Equipement du centre Gris-Nez.....	600 000
<i>Recherche I. S. T. P. M. :</i>	
Equipement moyen :	
Construction laboratoire de La Tremblade.....	200 000
Contrôle sanitaire et salubrité.....	150 000
Ostréiculture, pêches et cultures marines.....	100 000
Navires	750 000
Construction laboratoire de Lorient.....	700 000
Centre de La Rochelle (informatique).....	100 000
Total	5 843 000

b) *La protection de l'environnement marin.* — Sous cette nouvelle dénomination sont inscrits les crédits prévus pour lutter contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures. Une dotation de 5,5 millions de francs en autorisations de programme est demandée, soit une progression importante depuis 1973 (1,93 millions de francs) et 1974 (3,8 millions de francs).

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

Les objectifs à atteindre à moyen terme, sont la mise en place de stocks de matériels et de produits de lutte contre la pollution.

Il est prévu de mettre en place *sur chaque façade* maritime de la France :

— des stocks de produits permettant de traiter 10 000 tonnes d'hydrocarbures environ (soit une capacité de traitement de 30 000 tonnes au total pour les trois façades) ;

— des stocks de barrages flottants permettant de protéger 10 kilomètres de côtes (soit une capacité de production de 30 kilomètres au total).

Ces objectifs sont atteints à 30 % environ, sauf pour ce qui concerne les matériels de pompage dont l'installation est complètement achevée.

Les autorisations de programme demandées pour 1975 (4,5 millions de francs pour la lutte contre la pollution et 1 million de francs pour le relèvement des épaves) doivent permettre :

— d'accroître les stocks existants ;

— de financer, comme les années passées, les interventions dont l'ampleur ne justifie pas le déclenchement du plan Orsec-Polmar ;

— de mener les études et les essais nécessaires au perfectionnement des matériels et à leur mise en œuvre ;

— de commencer à relever certaines épaves dangereuses pour la navigation.

c) *L'équipement de l'enseignement maritime* (chap. 56-20). — Les autorisations de programme, pour 1974, s'élevaient à 2,9 millions de francs et les crédits de paiement à 2,5 millions de francs. Au présent budget, les chiffres correspondants sont de 3,5 millions de francs et 3 millions de francs dont 1,1 million de francs pour les opérations nouvelles. Celles-ci s'analysent de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Ecoles nationales de la Marine marchande :</i>	
Grosses réparations	260 000
<i>Ecoles d'apprentissage maritime :</i>	
Construction des E. A. M. à Saint-Malo	2 000 000
Grosses réparations E. A. M.	520 000
<i>Navires d'entraînement :</i>	
Remise en état des navires <i>Ambre</i> et <i>Nacre</i>	600 000
Grosses réparations des navires écoles	120 000
Total	3 500 000

d) *L'équipement de la Société de sauvetage* (chap. 66-00). — Il s'agit d'une subvention au titre de laquelle sont prévus 4,7 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement (contre 3,75 millions de francs en 1974).

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

3° LES PÊCHES MARITIMES

Pour 1975, l'accroissement des crédits est nettement supérieur à celui de l'année dernière : + 15,5 % contre + 10,1 % en 1974.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME	
	1974	1975
	(En milliers de francs.)	
Pêche industrielle	22 500	24 500
Pêche artisanale	5 680	7 200
Conchyliculture	1 000	2 000
Total	29 180	33 700

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 10 % en 1973 et de 15 % en 1974. Le montant des subventions a atteint 22 millions en 1974 et a intéressé vingt-quatre navires pour un tonnage de 16 000 tonneaux de jauge brute ;

— 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. Dix-neuf navires du programme 1974 ont ainsi bénéficié de prêts bonifiés pour un montant de 35 millions de francs ;

— l'octroi de bonifications d'intérêts pour les prêts complémentaires contractés par les armements pour le financement de leurs constructions. Cette bonification a pour effet de compenser la dif-

férence existant entre le taux moyen du marché et un taux minimum fixé actuellement à 7,25 %. Les sommes versées à ce titre en 1974 s'élèveront à environ 3,5 millions de francs, en augmentation par rapport aux années précédentes (1 959 000 F en 1972 et 1 665 000 F en 1973).

Les prévisions de commandes pour 1975, soit 15 500 tonneaux environ, ne sont pas très éloignées des objectifs du Plan (17 000 tonneaux par an).

Les résultats qui seront obtenus à la fin du Plan seront cependant variables selon les secteurs : très bons pour la pêche thonière (plus de 25 thoniers océaniques pour 20 prévus), satisfaisants pour la grande pêche (9 grands chalutiers congélateurs mis en service pour 10 prévus), insuffisants pour les chalutiers (80 à 90 unités construites ou attendues contre 116 prévues).

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.

En 1974, a été primée la construction de 68 navires pour un montant de près de 5 millions de francs.

Les pêcheurs bénéficient par ailleurs de prêts à long terme (dix/douze 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 (dotation F.D.E.S. de 37,5 millions en 1974), soit sous forme de prêts complémentaires accordés par la Caisse centrale de Crédit coopératif (dotation F.D.E.S. de 7,5 millions en 1974).

Le programme prévu pour le VI^e Plan qui visait le renouvellement de la flotte de pêche artisanale en douze ans impliquait, pour les navires de 15 à 100 tonneaux de jauge brute retenus pour l'attribution des aides de l'Etat, la construction annuelle de 5 800 tonneaux de jauge brute. Or, pour les trois années cumulées 1971, 1972 et 1973, 4 800 tonneaux de jauge brute ont été seulement mis en

service malgré un redressement en 1973 (74 navires construits pour 3 700 tonneaux de jauge brute) et 1974 (4 200 tonneaux de jauge brute).

Par ailleurs, le F. E. O. G. A. a retenu, en 1974, au titre des opérations ponctuelles 1973, trois projets concernant la pêche artisanale et un projet intéressant la pêche industrielle. Le concours du F. E. O. G. A., 20 % du montant de chaque investissement (auquel s'ajoute une aide nationale de 3 ou 5 %), s'est élevé à ce titre à 5 137 000 F.

Onze projets composent le programme proposé au titre de l'année 1974 et sont en cours d'examen. Ils représentent un concours F. E. O. G. A. de 21,6 millions de francs réparti entre opérations ostréicoles (9,3 millions), pêche artisanale (4,4 millions) et pêche industrielle (7,9 millions). Parmi ces investissements, deux seront étalés sur deux ans et un sur trois ans.

Il convient de faire figurer également à l'actif du F. E. O. G. A. l'action commune « grande pêche » destinée à reconvertir la flotte traditionnelle de navires sauteurs. En 1974, l'aide F. E. O. G. A. s'est élevée à ce titre à 15,6 millions pour la construction de quatre chalutiers congélateurs et intéresse en 1975 la construction de trois thoniers congélateurs (subvention de 10,6 millions).

Parallèlement à la poursuite de l'action commune « grande pêche » et la prise en compte de nouvelles opérations ponctuelles, l'année 1975 devrait être marquée par la définition d'une aide commune « pêche artisanale » comportant un programme d'aide aux investissements dans le cadre d'un renouvellement rationnel de la flottille de pêche.

Cette action, dont on ignore encore la date de mise en œuvre, serait échelonnée sur une période pluriannuelle (sept à huit ans).

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

Il s'agit là du poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande puisqu'il représente plus de 85 % des dotations de 1975.

Les autorisations de programme prévues pour 1975 s'élèvent à 800 000 000 F contre 700 221 000 F en 1974, et les crédits de paiement à 855 millions de francs contre 755 millions de francs.

Les crédits de paiement affectés aux opérations nouvelles s'élèvent à 620,7 millions de francs (510 millions de francs pour 1974). Le programme de 1975 est prévu ainsi qu'il suit :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
Grands navires (tranche 1975)	208 000 000
Petits navires (tranche 1975)	24 500 000
Revisions (tranches 1972, 1973, 1974)	567 500 000
Totaux	800 000 000

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 C. O. F. A. C. E. et dont bénéficient les exportateurs de biens d'équipement.

A. — Le régime d'aide pour les grands chantiers.

Aide de base :

Le taux de l'aide de base accordée à la construction navale qui, en 1972, était compris entre 3 % et 0,75 % selon le délai de livraison, accuse un nouvel abattement pour les commandes prises en 1973 et à mettre en construction en 1975 (taux de 0,5 %). Ce taux a été maintenu pour les commandes enregistrées en 1974.

Garantie de prix :

Deux types de modifications apparaissent dans le régime de garantie de prix applicable aux commandes prises en 1974 par rapport au régime appliqué en 1973 :

— la durée limite de garantie, toujours prise égale à deux ans pour les petites unités et à trois ans pour les plus grands navires, était déterminée depuis 1972 en fonction du produit L. B. C. (longueur × largeur × creux) ;

— la distinction était faite au niveau de 70 000 mètres cubes.

Ce critère est remplacé par le tonneau de jauge brute compensée (1) et il a été convenu que seuls les navires de moins de 15 000 tonneaux de jauge brute compensée seraient garantis sur une durée de deux ans alors que tous les autres navires bénéficieraient de trois ans de durée garantie (excepté les navires exceptionnels pour lesquels cette durée pourrait être portée au maximum à quatre ans).

Cette mesure permet d'inclure dans la catégorie des navires bénéficiant de trois ans de garantie des navires compliqués et à forte valeur ajoutée mais de taille relativement modeste.

Les seuils de la franchise en deçà desquels les hausses de prix intervenues au cours de la durée garantie ne sont pas prises en considération par l'Etat sont à nouveau relevés, parallèlement au relèvement appliqué au régime de la C. O. F. A. C. E. en 1974. Ces seuils annuels sont de 5, 5,5 et 6,5 %.

B. — Le régime de l'aide pour les moyens et petits chantiers.

a) *Le moyen chantier : Les Ateliers et chantiers du Havre, de La Rochelle-Pallice.*

La durée de construction des navires de ce chantier est voisine de celle des navires les plus petits construits dans les grands chantiers. Son plan de charge devant être au minimum de deux ans, l'octroi d'une garantie contre les hausses exceptionnelles de prix lui a été accordé d'une façon systématique.

Pour les commandes prises en 1974 les conditions sont les suivantes :

— la garantie est de deux ans et peut être prolongée pour les commandes de série dans la limite de deux ans et demi ;

— le niveau des seuils de franchise est de 5 % la première et la deuxième année et 5,5 % la troisième année ;

— il n'y a pas d'aide de base et de transposition.

(1) Le tonneau de jauge brute compensée d'un navire représente l'activité du chantier consacrée à ce navire (ce qui correspond en première approximation à la valeur ajoutée du chantier).

b) *Le régime d'aide pour les petits chantiers.*

Le régime de l'aide pour les commandes de 1974 est le suivant :

- commandes à l'unité ou en deux exemplaires : une aide de base de 2 % ;
- commandes de série :
 - pour le troisième navire une aide de base de 4 % ou exceptionnellement une garantie de prix sans transposition ;
 - pour les navires suivants : garantie de prix de deux ans au maximum avec courte transposition, les seuils de franchise étant ceux appliqués aux grands chantiers.

Compte tenu de l'ensemble de ces paramètres, l'analyse des crédits inscrits au budget 1975 se présente ainsi :

a) Les allocations de mise en construction de la tranche 1975 (grands navires) s'élèvent à 208 millions, soit 26 % du montant total des crédits d'aide, contre respectivement en 1974 : 215,1 millions de francs, soit 30 % du total et en 1973 : 312 millions de francs, soit 48,4 % du total ;

b) En ce qui concerne les allocations destinées aux constructions effectuées par les petits et moyens chantiers en 1975 (petits navires), un montant de 24,5 millions de francs a été prévu, en augmentation de 22,5 % par rapport à 1974. Cette somme correspond à l'aide de base et aux éventuelles garanties de prix ;

c) Enfin, 70,9 % du montant total des crédits prévus pour l'aide en 1975 représentent le coût des garanties contre les hausses de prix des navires construits dans les grands chantiers et inscrits sur les tranches 1972, 1973 et 1974.

Ce volume de crédits, en augmentation importante en valeur absolue par rapport à la ligne correspondant aux revisions de prix du budget de 1974, + 102,4 millions, soit 22 %, s'explique par les hausses très vives des coûts de production enregistrés depuis 1969.

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

En annexe, est présenté un état récapitulatif des crédits perçus par chaque chantier depuis 1969 (Annexe II).

5° L'AIDE A L'ARMEMENT

Deux chapitres intéressant l'aide à l'armement :

— le chapitre 63-01 intitulé « Prime de modernisation des cargos de ligne et plan de relance de l'armement maritime » qui comporte, pour 1975, 81,8 millions de francs en autorisations de programme et 80 millions de francs en crédits de paiement, contre 80 et 90 millions de francs en 1974.

L'objectif central du VI^e Plan était de stabiliser le déficit de la balance des frets fin 1975 au niveau atteint en 1968 par une expansion vigoureuse de la flotte. Au 30 juin 1974, les investissements neufs engagés dépassent les prévisions tant en nombre de navires (153 contre 150) qu'en tonnage (5,9 millions de tonneaux de jauge brute contre 5,5 millions) ; en valeur, ils sont par contre un peu moins élevés que prévu.

Pour les seuls navires justiciables du « plan de relance » le niveau du programme engagé est le suivant :

	PREVISIONS VI ^e Plan.			INVESTISSEMENTS réalisés ou commandes fermes.			ECART prévisions/ réalisations.		
	Nombre.	Valeur.	Prime.	Nombre.	Valeur.	Prime.	Nombre.	Valeur.	Prime.
Cargos	69	2 788	400	64	2 351	334,6	— 5	— 437	2,2
Vracquiers	31	1 355		41	1 434	66,2	+ 10	+ 79	
Caboteurs pétroliers.	9	85		8	59	1,5	— 1	+ 26	
Total	109	4 228	400	113	3 844	402,2 (1)	+ 4	— 384	+ 2,2

(1) Le dépassement du montant des primes résulte de reversements de primes à la suite de pertes ou de ventes de navires à l'étranger.

Au total et en supposant que le rythme des ventes à l'étranger se maintienne au niveau enregistré depuis 1971, le tonnage de la flotte à la fin du VI^e Plan devrait être un peu plus élevé que

prévu. Par secteur, la croissance du tonnage devrait être moins forte pour les cargos mais elle devrait être nettement supérieure aux prévisions pour les pétroliers.

La diminution des taux de couverture par le pavillon français de notre commerce extérieur maritime résulte surtout de la progression plus rapide que prévue de notre commerce extérieur. Le déficit de la balance des frets après s'être aggravé en 1971, a diminué en 1972 mais risque d'augmenter à nouveau pour 1974.

En fonction de ces premiers résultats et de la nécessité de maintenir la place du pavillon français dans un contexte de concurrence internationale très âpre, il est envisagé de renforcer le pavillon français face à ses concurrents. A l'heure actuelle, les différents départements ministériels intéressés se concertent afin d'étudier les perspectives de développement de notre flotte après 1975 en fonction des premières prévisions de croissance de notre commerce extérieur.

On peut considérer qu'en 1980 notre flotte pétrolière pourrait couvrir une part de nos importations analogue à celle de 1966-1968 et que notre flotte de marchandise sèche pourrait assurer 40 % notre commerce extérieur maritime dans ce secteur.

On a donc retenu comme objectif une flotte pétrolière de 10 millions de tonneaux (à comparer avec un niveau probable de 6,8 millions de tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1976) et une flotte sèche de 6 millions de tonneaux (3,8 millions de tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1976).

Compte tenu des sorties nettes de navires à prévoir pendant la période, la réalisation de ces objectifs impliquerait la mise en service de 4,8 millions de tonneaux de jauge brute **représentant** un investissement de près de 12 milliards de francs par les hydrocarbures et de 3,5 millions de tonneaux de jauge brute d'un coût voisin de 14 milliards pour les marchandises sèches.

Le Gouvernement a finalement arrêté les dispositions suivantes en ce qui concerne le plan de développement :

L'objectif d'investissement d'un montant de 23 milliards (soit 11,7 milliards pour le transport des hydrocarbures et 11,3 milliards pour celui des marchandises sèches) a paru d'un intérêt suffisant du point de vue du redressement de nos comptes extérieurs pour que l'Etat en favorise la réalisation.

A cette fin, le Gouvernement a décidé de mettre en œuvre un certain nombre d'incitations dans les conditions décrites ci-dessous :

1° Le régime des bonifications d'intérêts est confirmé et ses modalités nouvelles en cours de mise au point seront notifiées suivant les procédures habituelles ;

2° Le régime des primes d'équipement en vigueur pendant la période 1970-1975 sera reconduit pour les navires livrables entre 1976 et 1980 inclus selon les dispositions du barème en vigueur en 1974. Ce barème est le suivant :

— navires rouliers et porte-conteneurs entièrement « cellularisés »	15 %
— cargos classiques	10 %
— transporteurs de cargaisons homogènes de petit et moyen tonnage	8 %
— transporteurs de cargaisons homogènes de gros tonnage.	3 %
— autres navires	0 %

Toutefois, les navires d'occasion pourront dès maintenant, à titre provisoire et sur justification spéciale, être admis à ce régime lorsque leur achat présentera un intérêt particulier pour notre balance en devises ou pour l'emploi.

Une masse de crédits de 1 milliards de francs sera affectée à partir de 1976 et sur cinq années à l'octroi de primes d'équipement aux navires livrés pendant la période considérée.

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

DEUXIEME PARTIE

APPRECIATIONS ET PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

I. — Les pêches maritimes.

En ce qui concerne la *pêche industrielle*, l'augmentation est inférieure à 10 %. Elle ne couvrira pas les effets de l'inflation et ne permettra pas, de ce fait, de primer un tonnage comparable à celui de 1974 qui s'élevait à 16 000 tonneaux de jauge brut pour 24 navires.

Les prévisions de commandes pour 1975 sont de 15 500 tonneaux environ alors que les objectifs du Plan sont de 17 000 tonneaux par an. A la fin de celui-ci, 80-90 chalutiers auront été réalisés alors qu'il en avait été prévu 116.

Pour la *pêche artisanale*, bien que l'augmentation des crédits soit beaucoup plus importante, la dotation est loin de correspondre à l'immensité des besoins.

En 1974, a été primée la construction de 68 navires. En 1975, le Gouvernement espère en primer autant. Le crédit prévu sera-t-il suffisant eu égard à la hausse importante des coûts de la construction navale ?

Le VI^e Plan visait le renouvellement de la flotte de pêche artisanale en douze ans fixant la taille des navires de 15 à 100 tonneaux de jauge brut pour bénéficier de l'attribution des aides de l'Etat. Il était prévu la construction annuelle de 5 800 tonneaux de jauge brut. Or, pour les trois années 1971, 1972 et 1973, le tonnage cumulé mis en service est de 4 800 tonneaux de jauge brut et pour 1974 de 4 200 tonneaux.

Notre commission n'a cessé de manifester son inquiétude devant la détérioration de notre industrie des pêches maritimes, tant artisanales qu'industrielles. La diminution des effectifs de marins montre la désaffection dont souffre une industrie qui n'est

pas véritablement encouragée. Une politique hardie est plus que jamais nécessaire. Notre commerce extérieur des produits de la pêche maritime se caractérise par une balance dont le déficit s'accroît depuis 1969. Il atteint 1 145 millions de francs en 1973 ; le taux de couverture de nos échanges n'étant plus que de 25,7 %.

II. — La construction navale.

La ventilation des 800 millions d'autorisations de programme prévues pour la construction navale appelle quelques remarques :

1° Les allocations de mise en construction de la tranche 1975 (grands navires) soit 208 millions représentent 26 % du montant total des crédits d'aide alors qu'elles étaient de 30 % en 1974 et 48 % en 1973 ;

— les 24 500 000 F destinés aux constructions effectuées par les petits et moyens chantiers en augmentation de 22,5 % par rapport à 1974. Cette somme correspond à l'aide de base et aux éventuelles garanties de prix.

— par contre, l'allocation pour révisions des prix des navires construits dans les grands chantiers (années 1972, 1973, 1974) représente 70,9 % du montant total des crédits prévus pour l'aide en 1975.

L'augmentation de 22 % par rapport à l'année dernière est la conséquence directe de l'accélération de l'inflation, inflation qui a fait jouer à plein le système de garantie de prix accordé aux chantiers.

2° Actuellement le régime français de garantie des prix n'est pas plafonné par les autorités de la C. E. E. Mais en novembre, à Bruxelles, devait reprendre la discussion sur le projet de troisième directive sur les aides à la construction navale.

L'aide directe maximum autorisée est de 4 % du prix contractuel du navire. La garantie de prix français n'est pas soumise à ce plafond.

Dans l'hypothèse où à la suite de ces discussions, serait adoptée une nouvelle directive plafonnant le régime français de garantie de prix, les chantiers navals seraient handicapés pour obtenir de

nouvelles commandes. Si la dérive des prix que l'on observe actuellement se poursuivait, les chantiers auraient à supporter de lourds risques financiers sur tout nouveau contrat passé à prix ferme.

En fait, l'industrie de la construction navale est en stagnation voire en recul, alors qu'elle est en pleine expansion à l'échelle mondiale.

La production des chantiers navals au plan mondial a enregistré depuis trois ans un accroissement de plus de 130 %. La place de la France s'est dégradée. Sa production ne représente plus que 3,6 % en 1973 contre 4,5 % en 1971 de la production mondiale.

Cette expansion de l'industrie de la construction navale au plan mondial ne manquera pas de se poursuivre pour des raisons objectives liées au développement de l'industrialisation, de l'augmentation continue des échanges mondiaux, de la nécessité d'industrialisation des pays sous-développés et de la poussée démographique.

Ces données sont rappelées depuis des années. Il est temps que nos gouvernants en prennent conscience et définissent une véritable politique maritime qui tienne compte de nos possibilités et de nos besoins.

III. — La flotte de commerce.

A. — BILAN DU PLAN DE RELANCE

Ce n'est pas la réalisation à 100 %, voire plus, du plan de relance qui modifie la situation de notre Marine marchande.

Certes, il a contribué à un rajeunissement de notre flotte. Le tonnage sera légèrement supérieur aux prévisions. Toutefois, cette croissance sera moins forte que prévue pour les cargos et supérieure pour les pétroliers.

En son temps, votre rapporteur et notre commission avaient déjà signalé l'insuffisance de ce plan et jugé nécessaire de l'adapter à l'évolution du taux de croissance de nos échanges par mer. L'objectif central n'était-il pas de stabiliser le déficit de la balance des frets à la fin de 1975 au niveau atteint en 1968 et, pour ce faire, se donner les moyens d'augmenter le taux de couverture du pavillon français.

Or, le déficit de la balance des frets ne cesse de s'aggraver. Il était de 786 millions en 1968, il atteindra au moins 3 milliards en 1974. Quant au taux de couverture du pavillon français, il est tombé à moins de 60 % pour les transports pétroliers et est nettement inférieur à 40 % pour les transports de marchandises sèches.

L'insuffisance de notre armement en cargos de ligne, de porte-conteneurs, de caboteurs, explique pour une grande part cette situation. Cette insuffisance a encouragé le développement d'un véritable système d'affrètement de navires étrangers et la croissance du trafic sous pavillons de complaisance.

B. — PERSPECTIVES DU PLAN DE CROISSANCE

Ce plan est le fruit des seules concertations des différents départements ministériels intéressés dans la perspective de développement de notre flotte entre 1975 et 1980. Après avis du Conseil supérieur de la Marine marchande, le Gouvernement en a arrêté les dispositions (les organisations syndicales se sont abstenues). L'objectif d'investissement est de 23 milliards, soit 11,7 milliards pour le transport des hydrocarbures et 11,3 milliards pour celui des marchandises sèches. En outre :

1° Le régime des primes de bonifications d'intérêt est confirmé.

2° Le régime des primes d'équipements en vigueur pendant le plan de relance (1971-1975) est reconduit.

— navires rouliers et porte-conteneurs entièrement « cellularisés »	15 %
— cargos classiques	10 %
— transporteurs de cargaisons homogènes de petit et moyen tonnage	8 %
— transporteurs de cargaisons homogènes de gros tonnage.	3 %
— autres navires	0 %

Une masse de crédits de 1 milliard de francs sera affectée à partir de 1976, en cinq tranches annuelles égales, à l'octroi de primes d'équipement aux navires livrés pendant la période considérée.

Ce plan de croissance a pour objectif d'augmenter le nombre de navires de soixante-sept unités entre 1976 et 1980 et de porter le tonnage global de la flotte de commerce à 16 270 000 tonneaux et d'accroître le nombre d'emplois de 2 150 postes.

Ce plan est incomplet puisqu'il ne porte que sur les navires de charge, il n'est nullement question des navires de passagers (croisières et car-ferries). Ce qui confirme qu'une politique d'abandon progressif de notre flotte passagers est poursuivie. Elle comptait, il y a quelques années, vingt-neuf unités ; elle n'en compte plus que vingt et une.

En ce qui concerne les car-ferries, seize unités sont en service sur la Manche et la mer du Nord, une seule est française. Sur la liaison continent—Corse, pendant toute une période de l'année c'est la flotte italienne qui supplée à l'insuffisance des moyens mis en œuvre sur cette dernière ligne.

De même, il n'est nullement question de remorqueurs, ni d'engins portuaires, ni des cargos de cabotage. Aucun engagement n'est pris pour réduire le nombre des navires étrangers affrétés ni pour éliminer les pavillons de complaisance.

Tel qu'il se présente, ce plan est pour les armateurs la garantie que leurs investissements sont assurés de recevoir des primes d'équipement d'un montant de 1 milliard de francs sur cinq ans et de bénéficier des bonifications d'intérêt leur permettant d'emprunter à un taux réel de l'ordre de 7 %.

C. — L'AIDE AUX COMPAGNIES D'ÉCONOMIE MIXTE

Les crédits passent de 62 millions pour 1974 à 103,9 millions en 1975.

- Pour 1974 la ventilation de ce crédit était la suivante :
- 36,5 millions : subvention à la Compagnie générale transatlantique entièrement versée pour le paquebot *France* ;
- 12 millions : couverture du déficit des lignes de Corse ; dotation portée à 29 millions par la loi de finances rectificative de juillet 1974 ;
- 14,4 millions : couverture des charges des caisses de retraite des deux compagnies ; accord de participation de l'Etat : deux tiers pour la Compagnie générale transatlantique ; un tiers pour la Compagnie des Messageries maritimes.

— Pour 1975, il est prévu :

- 29,5 millions pour les lignes corses ;
- 14,4 millions pour les caisses de retraite ;
- 60 millions représentant la contribution de l'Etat au programme de réduction des effectifs du groupe national à la suite notamment du retrait du *France*.

Sur un effectif de 1 522 personnes, la Compagnie générale transatlantique a l'intention de conserver, après désarmement, environ 365 membres du personnel navigant.

Soixante millions de francs sont donc prévus pour le versement de retraites anticipées, d'indemnités de licenciement et le financement des opérations de conversion et de reclassement.

Les futurs exercices seront à nouveaux dotés de crédits, notamment en ce qui concerne les retraites anticipées, mais d'après le Gouvernement la plus forte part des crédits devrait être consommée en 1975, soit 60 000 000 F, tout en reconnaissant qu'il ne lui est pas possible d'en prévoir actuellement la répartition.

Qu'en conclure ? Sinon que la décision de désarmer le *France* est prise sans connaître ce qu'il en coûtera au budget de l'Etat. Le Secrétariat d'Etat à la Marine marchande répond que « le coût prévisionnel du désarmement du navire ne peut être actuellement évalué ». Cette réponse n'est pas satisfaisante.

*

* *

Le total des crédits de paiement prévus s'élève à 1 956 millions de francs, soit une progression de 12,4 % par rapport à celui de 1974. Mais ils ne représentent que 0,75 % du budget général contre 0,78 % l'année dernière.

Ces données laissent à penser que les problèmes maritimes, malgré leur rôle grandissant dans notre environnement économique, politique et social, suscitent peu d'intérêt dans les milieux responsables.

Dans l'état actuel, les perspectives tracées par le plan de croissance ne permettront pas à notre flotte de commerce d'offrir

des moyens suffisants pour satisfaire les besoins croissants de nos échanges par mer. Notre capacité de transport demeurera encore insuffisante pour pouvoir réduire notre déficit de frets.

Notre politique maritime n'est établie ni en fonction de nos possibilités ni de nos besoins. Le budget de 1975 en est la traduction.

*

* *

Dans ces conditions et sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat le projet de budget de la Marine marchande.

ANNEXES



ANNEXE I

BILAN D'ACTIVITE DE L'INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PECHES MARITIMES

L'activité de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes comporte, outre celle des laboratoires spécialisés de Nantes (thon, sardine, pêches expérimentales, plancton, algologie appliquée et équipes d'interventions), les centres de recherches et laboratoires de Boulogne-sur-Mer, Roscoff, Lorient, La Trinité-sur-Mer, La Rochelle, La Tremblade, Arcachon et Sète pour la Métropole, et Saint-Pierre-et-Miquelon, la Guyane, la Réunion et la Martinique pour les régions d'Outre-Mer.

Les travaux de ces laboratoires sont, pour une part importante, prolongés par l'activité des navires *Thalassa*, *Cryos*, *La Pelagia*, *Roselys* et *L'Ichthys*, dont il est rendu compte plus loin.

Enfin, des recherches particulières ont été entreprises :

— étude des conséquences d'un projet de construction de barrage dans l'estuaire de la Canche ;

— étude des conséquences sur le milieu marin et la pêche de l'implantation de centrales thermiques nucléaires sur les côtes françaises de la Manche, de la mer du Nord et de la Méditerranée notamment.

En outre, des recherches sur les thons de l'océan Indien ont été entreprises à partir du laboratoire de la Réunion.

Par ailleurs, diverses recherches faites à partir d'observations sur le terrain et des travaux en laboratoire ne nécessitent pas toujours des campagnes à la mer.

I. — Services océanographie et cultures marines pour l'Atlantique, les mers du Nord, la Méditerranée et l'Outre-Mer.

Ces deux services, dont la vocation est similaire, regroupent l'ensemble des activités pour le secteur de l'Atlantique du nord et du nord-ouest ainsi que des mers du Nord (I. P. M. 2) et de la Méditerranée et des régions tropicales (I. P. M. 5).

Algologie : mise au point de procédé d'extraction d'alginate pour une espèce encore peu utilisée (*Laminaria ochroleuca*), essais d'extraction à des fins industrielles d'algues non indigènes comme *Macrosystis pyrifera* en France pour son acide alginique et *Eucheuma spinosum* dans les Territoires français des Afars et des Issas pour la carraghénine.

Etude des stocks de poissons : elle est menée par les laboratoires de Boulogne-sur-Mer, Lorient, La Rochelle, Nantes, Sète, Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi qu'en Guyane, pour ce qui concerne les crevettes *Pénéidés*. Ce travail est réalisé en étroite collaboration avec les services de la Marine marchande et les organisations de professionnels pour évaluer au mieux les ressources marines exploitables et disposer de données de valeur dans le cadre des discussions internationales, visa à attribuer à chaque nation des quotas de pêche.

Technologie des engins de pêche : poursuite des travaux connus partout en Europe sur la mise au point d'engins, et l'enseignement aux patrons et capitaines. Ces travaux se font essentiellement à Boulogne-sur-Mer et commencent à Lorient où le laboratoire de l'I. S. T. P. M. disposera, fin 1974, d'un bassin d'essais des chaluts comparable à celui de Boulogne.

Aquaculture : le laboratoire de Roscoff et l'écloserie expérimentale pilote de l'île d'Yeu dédient leur activité à la mise au point de techniques de production et d'élevage de crustacés divers, surtout crevette bouquet et homard ainsi qu'aux études et à la lutte contre les maladies virales dont ces animaux sont souvent victimes.

A noter que, dans le cadre d'une action de repeuplement des fonds, il a été immergé plus de 76 000 bébés homards en 1973 dans les secteurs des îles d'Yeu, de Noirmoutier et de Ré ainsi qu'en rade de Brest.

Le laboratoire de Sète a entrepris depuis 1972 une expérience d'élevage de truites en milieu marin dans une pisciculture de l'étang de Salses-Leucate. Les résultats déjà obtenus sur la croissance des truites et la « saumonisation » de la chair ouvrent des perspectives intéressantes pour l'extension de telles exploitations en Méditerranée.

Par ailleurs, à la Réunion, des essais d'élevage de tortues marines ont été entrepris en vue de la commercialisation de la viande de ces animaux très appréciée dans le département. La bonne croissance obtenue sur 700 jeunes spécimens provenant de l'île Europa permet d'envisager une forte extension de cette expérience à la fin de 1974.

Conchyliculture : l'activité des laboratoires de La Trinité-sur-Mer, La Tremblade et Arcachon ainsi que Sète est dédiée à la conchyliculture.

A. — OSTRÉICULTURE

Dans le domaine de la reproduction, les travaux ont permis aux ostréiculteurs de déposer des collecteurs au moment précis où les larves devraient se fixer. La récolte des naissains d'huîtres a été très bonne, tant pour les plates que pour les creuses.

En outre, des essais de *captage* d'huîtres plates en mer, commencés en 1972, ont été menés en cinq zones de la bordure du Languedoc et du Roussillon. Les fixations ont été abondantes, notamment aux Saintes-Maries et au Barcarès, secteurs qui pourraient faire l'objet d'exploitations futures.

Ces travaux ont en outre porté sur la *croissance* et l'*engraissement* ainsi que sur la *parasitologie* et la *pathologie* des huîtres. Il faut noter que pour les plates, la maladie de la glande digestive relevée dans certains secteurs bretons en 1968-1969 a atteint la baie de Morlaix et une partie de la rade de Brest fin 1973.

Des mesures prophylactiques ont aussitôt été décidées, les travaux en vue d'approfondir les connaissances sur le parasite, cause des mortalités, et des moyens de lutte éventuels ont été intensifiés à La Trinité et à Nantes ainsi qu'à Sète où le laboratoire nantais de pathologie des invertébrés a été transféré et renforcé et où il peut bénéficier notamment de la coopération des services du professeur Vago, spécialiste de la pathologie des invertébrés.

Les essais *d'élevage* entrepris en Guyane ont été orientés vers les îles du large dans un milieu plus salé que dans la zone d'estuaire afin d'obtenir une meilleure qualité marchande. Les premiers résultats obtenus sont encourageants et laissent entrevoir les possibilités d'une activité ostréicole dans ce département.

En Martinique, les essais d'acclimatation de l'huître japonaise ont donné des résultats plus encourageants que les essais d'élevage de l'huître indigène de palétuvier.

B — MYTILCULTURE

En Méditerranée, les conditions climatiques exceptionnelles de l'été 1973 ont amené un état d'eutrophisation qui s'est traduit par une mortalité sévère des moules de l'étang de Thau.

Par ailleurs, les fixations nombreuses observées sur différents collecteurs devraient permettre une reconstitution du stock et un approvisionnement des parcs.

Ailleurs, en France, de bons résultats ont été observés.

En baie de l'Aiguillon, des études ont été entreprises par le laboratoire de La Rochelle pour déterminer les causes des différences de croissance observées selon les secteurs. Cette étude est en cours et les premiers résultats montrent que ces différences sont dues à la position des bouchots par rapport à la côte et surtout à la densité de ces bouchots.

II. — Utilisation des navires de recherches en 1973.

L'ensemble des programmes prévus pour les navires en 1973 a été réalisé, à l'exception de deux opérations, portant sur la sélectivité de divers maillages, qui devaient être faites avec la participation de chalutiers professionnels pour lesquels l'aide du Plan de relance des pêches maritimes, sollicitée, n'a pu être accordée.

Les campagnes ont été les suivantes :

Thalassa :

a) En Mer du Nord, pour l'étude comparative des stocks de merlan et de morue et des rendements obtenus en fonction des maillages ;

b) Dans le Nord-Ouest Atlantique et notamment sur le banc Rockall, au Nord de l'Ecosse et au large des Féroé, pour la recherche de fonds chalutables nouveaux pour les Français et l'exploitation d'un poisson actuellement recherché, la lingue bleue ;

c) Dans le secteur Nord-Ouest africain pour l'étude des conditions actuelles de pêche et l'estimation des stocks dans une région qui est encore l'une des plus riches du monde, ceci dans le cadre d'une action internationale concertée (C. I. N. E. C. A.) ;

d) Dans le Sud du golfe de Gascogne pour déterminer la valeur d'un cantonnement à merlu au large de la côte des Landes ;

e) Sur la Grande Vasière et sur la moitié sud du plateau Celtique pour procéder à l'inventaire des « nurseries » de merlu et faire l'estimation de leurs importances relatives ;

f) Enfin, le navire a été mis pendant dix jours à la disposition de la station biologique de Roscoff qui procède à des études systématiques de la faune profonde de la pente continentale.

Résultats. — Les informations recueillies lors de la campagne du merlan complètent et confirment celles obtenues en 1972 et permettent à la France de présenter un dossier solide, qui justifie une pêche spéciale.

Les renseignements obtenus lors de la deuxième de ces campagnes, transmis immédiatement par radio, puis transcrits sur carte, se sont traduits par une augmentation sensible des gains des chalutiers opérant dans ce secteur.

Pour ce qui est de la troisième mission, elle n'a pas encore d'incidence immédiate sur l'économie française, puisque nos navires ne pratiquent pas actuellement cette zone, mais elle en aura sans doute une dans un avenir proche, compte tenu de la réduction progressive des secteurs de pêche de l'Atlantique Nord.

La quatrième campagne a permis de constater que le cantonnement des Landes était judicieusement situé dans le secteur le plus poissonneux de cette région, mais qu'il est de dimensions trop réduites et qu'il gagnerait en efficacité s'il était étendu vers le Nord et surtout vers l'Ouest.

La cinquième campagne a permis de chiffrer l'importance relative des divers secteurs du golfe de Gascogne comme nurserie de merluchons.

C'est ainsi que les régions Sud Bretagne, Vendée, Gironde et côte des Landes comportent respectivement 31 %, 38 %, 18 % et 13 % des jeunes merluchons âgés d'un an.

Cryos :

Ce navire, basé à Saint-Pierre-et-Miquelon a réalisé neuf campagnes en 1973. Elles concernent :

- a) L'étude du stock et des rendements en morue dans la partie Ouest et Sud de Terre-Neuve, ainsi qu'au Sud de la Nouvelle-Ecosse ;
- b) La pêche du hareng dans le golfe du Saint-Laurent ;
- c) La pêche des coquilles sur les bancs ;
- d) La recherche et la pêche des encornets ;
- e) L'étude des rendements en morue, crevettes et sébastes dans le Nord du golfe du Saint-Laurent (en liaison avec le Service de la recherche pour les pêches du Québec).

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

Résultats. — Démonstration de la rentabilité de la pêche du hareng au chalut pélagique et de la possibilité de capture de coquilles Saint-Jacques américaines. Ceci permet de déclencher de nouvelles pêches de type commercial et de renseigner immédiatement les flottilles.

L'efficacité des recherches du *Cryos* et la nécessité de le maintenir à la disposition de l'Institut dans cette région sont maintenant évidentes pour tous les professionnels fréquentant ce secteur. Le rôle international de ce navire s'est également affirmé.

La Pelagia :

Les sept campagnes de ce navire tournent autour des thèmes principaux que constitue la pêche des espèces pélagiques : thon, sardine, anchois.

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

Résultats. — Ce navire a toujours été le premier à détecter et à pêcher la sardine. Sans être sensationnelles, les captures qui, grâce à cette opération, ont été pratiquées par les professionnels, sont en nette amélioration par rapport aux années précédentes, 1972 notamment.

b) Pour le thon, l'activité de ce bateau s'est inscrite dans une opération de recherche continue et combinée avec *La Perle* et un avion muni d'un radiomètre.

Résultats. — Les conditions hydrologiques, défavorables jusqu'à la fin du mois de mai, se sont rapidement améliorées au début de juin, permettant un bon début de campagne. Mais, en aucun cas, des conditions analogues à celles de 1972 n'ont été retrouvées aux Açores, ce qui a déterminé une mauvaise pêche surtout en juillet.

Roselys :

En 1973, le *Roselys* a été déclaré inapte à la navigation et n'a pas pu travailler.

Les appels d'offres que l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes a lancés, ont montré que les crédits qu'il a obtenus étaient insuffisants pour remplacer cette vieille unité par un navire neuf. L'Institut a donc été amené à faire l'achat d'un navire d'occasion en juin 1973. Ce navire, le *Précurseur* de Cherbourg devra être revisé et équipé grâce aux crédits encore disponibles après achat.

Il a néanmoins procédé à trois missions en septembre et octobre 1973 après avoir subi des travaux préliminaires. Ces campagnes ont porté sur l'étude des gisements de coquilles Saint-Jacques en rade de Brest et dans les coureux de Belle Ile, sur des études sardinières exécutées en liaison avec les professionnels entre la Loire et Quiberon, enfin sur la recherche des anchois dans la moitié Sud du golfe de Gascogne.

Ces premières missions ont déjà démontré les bonnes qualités de ce navire (qui sera nommé *Roselys II*).

Ichthys :

En 1973, au cours de quatre campagnes sardinières, l'*Ichthys* a réalisé une série de chalutages pélagiques en vue de récolter des post-larves de sardines destinées à l'étude du recrutement. Une série de chalutages a en outre permis de prospecter les fonds peu fréquentés par les navires locaux et de poursuivre l'étude sur la composition du stock des principales espèces commerciales de poissons de fond.

La mise en place de collecteurs destinés à capter du naissain d'huître plate en mer a été effectuée en cinq zones du littoral du Languedoc-Roussillon.

Résultats. — En ce qui concerne la sardine, l'étude du recrutement, mise en parallèle avec l'analyse des données statistiques dans les ports de débarquement montrent que la baisse des apports est particulièrement sensible dans les quartiers de Sète et de Port-Vendres et que le stock languedocien est plus exploité que le stock provençal.

Pour ce qui est des captages de l'huître plate, les nombreuses fixations obtenues permettent d'envisager une exploitation future dans les secteurs des Saintes-Maries et de Barcarès (voir ostréiculture).

III. — Activités du service de technologie et des contrôles en 1973.

A. — ACTIVITÉS DE RECHERCHES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

L'année 1973 a vu s'achever les principales actions de recherches définies et entreprises après l'installation dans les nouveaux locaux de Nantes. Elle a été caractérisée par un développement important de toutes les activités touchant la lutte contre la pollution et une progression certaine de celles liées à la technologie des produits de la pêche. Elle a vu la publication de nombreux rapports présentant l'ensemble des résultats de ces actions, tandis que la fin de l'année a été en partie occupée par la préparation de nouvelles actions qui devraient se développer durant les deux années à venir.

Les résultats des principales actions menées sont résumés ci-après.

a) *Pollutions marines.*

Détergents :

Le travail entrepris depuis deux ans sur les détergents anioniques (contrat C.N.E.X.O.) a été complété par une étude de leur biodégradabilité en milieu marin et de leur toxicité relative ou celle de leurs dérivés de dégradation. Les mesures de toxicité faites sur quinze espèces marines animales ou végétales ont montré une sensibilité plus grande chez les poissons que chez les mollusques et surtout les crustacés. Cela a motivé le choix de la civelle comme animal de référence pour l'étude sur les produits de biodégradation. La mise au point de techniques, dont cette étude a été l'occasion, nous permet dorénavant d'exercer aisément une surveillance de la teneur en détergents anioniques du milieu lorsque cela est utile.

Hydrocarbures :

Les tentatives de mise au point de méthodes permettant une mesure de la pollution des animaux marins par les hydrocarbures n'ont pas été concluantes (manque de sensibilité et de spécificité). De nouveaux produits antipétrole ont été testés ; ils sont meilleurs que les premiers qui ont été présentés (efficacité, non toxicité, biodégradabilité).

Biocides :

Les études ont porté d'une part sur les herbicides de la famille des triazines, d'autre part sur des insecticides organochlorés. Un programme de surveillance de la contamination du milieu marin par ces substances a été mis en place dans la baie de l'Aiguillon.

Des études toxicologiques ont confirmé que les herbicides sont nocifs à très faible dose pour différentes espèces phytoplanctoniques. De même, pour l'ensemble des espèces testées, les poissons sont plus sensibles que les crustacés ou les mollusques.

Les recherches sur les organochlorés visent à déterminer le niveau actuel de contamination de la faune à proximité de nos côtes. Une partie relève d'une étude en commun, menée sous l'égide de l'O.C.D.E.

Métaux lourds :

Les recherches ont été poursuivies principalement sur le mercure mais aussi sur d'autres métaux qui suscitent également des inquiétudes de la part des hygiénistes et des écologistes. Elles visent essentiellement à évaluer le niveau actuel de contamination selon les métaux, les espèces biologiques et les lieux. L'enquête est menée d'une part en analysant les espèces pêchées par les bateaux de l'I.S.T.P.M., d'autre part en participant aux études de zones faites par certains de nos laboratoires, enfin en collaborant aux travaux menés sur le plan international (O.C.D.E.-C.I.E.M.).

L'Institut dispose à l'heure actuelle de données sur les teneurs en mercure de vingt-quatre espèces comestibles. Pour une même espèce, les teneurs sont plus élevées en Méditerranée que dans l'Atlantique. Dans la zone littorale, les mesures ont été étendues à plusieurs métaux.

Le niveau de contamination est souvent très bas, il est plus élevé à proximité des ports ou des régions côtières fortement industrialisées.

Enfin, diverses mesures ont été faites soit sur les produits de la pêche mis à la consommation, surtout sur les thons, soit sur des effluents industriels particulièrement chargés en éléments métalliques.

Rejets industriels :

Diverses vérifications ont été faites à proximité d'usines accusées de détériorer le milieu par leurs rejets. Elles ont généralement réussi à déceler la trace des effluents mais non leurs dommages. Un effort particulier a été fait pour connaître les nuisances imputables aux rejets en mer des usines fabriquant de l'oxyde de titane.

Etudes de zones :

Les études qui sont faites par types de polluants donnent le moyen de faire le point dans une zone déterminée en examinant sinon toutes les catégories de polluants, du moins plusieurs d'entre elles. Ainsi en a-t-il été procédé en rade de Brest, en rade de Toulon, à Fos et dans l'étang de Thau.

b) *Bactériologie.*

Salubrité des zones conchylicoles :

Trois études d'une certaine envergure ont été faites. L'une dans le bassin de Marennes-Oléron a démontré un état de fait auquel il est urgent de remédier par l'assainissement systématique des communes riveraines. L'autre dans le golfe du Morbihan, bien que non terminée à l'heure actuelle, révèle une contamination importante dans les secteurs proches des principales agglomérations. La dernière aux abords de Saint-Briac-sur-Mer a montré l'influence marquée mais encore ponctuelle des rejets hôteliers sur une côte qui est encore relativement propre.

Bactériologie des coquillages :

Des essais ont été poursuivis pour préciser les meilleures conditions d'épuration des coques. Divers dispositifs ont été expérimentés.

Par ailleurs, les recherches entreprises sur les vibrions ont été poursuivies.

Bactériologie des produits transformés :

Une étude a été commencée pour mieux connaître l'évolution de la flore des semi-conserves en fonction de la température d'entreposage. Des essais d'entreposage à -20°C ont démontré que les produits fumés supportent fort bien la congélation.

c) *Conservation par le froid.*

Techniques de réfrigération :

Des essais ont été faits visant à comparer la qualité du poisson obtenue par conservation en glace des conteneurs par rapport à la mise sur étagère. L'amélioration de la qualité résultant de l'utilisation des conteneurs et les facilités de manipulation qu'elle apporte sont compensées par une réduction importante du tonnage transporté.

Echanges thermiques :

L'étude entreprise depuis quelques années sur l'influence de l'emballage dans les échanges qui se font à la congélation ou pendant l'entreposage, s'est poursuivie en étudiant les effets des fluctuations de température sur la formation de givre à l'intérieur des paquets. Ces fluctuations peuvent entraîner une déshydratation très sensible du produit fort préjudiciable à sa qualité.

Techniques de congélation :

L'étude des avantages et inconvénients de la congélation à l'azote liquide pour les produits de la pêche a été poursuivie. La congélation par azote liquide s'est révélée particulièrement intéressante dans le cas des crustacés (rapidité).

Une étude a été mise en route sur la congélation par immersion dans le dichlorodifluorométhane (R12).

Adjuvants :

L'usage fréquent des polyphosphates chez certains pays producteurs de poisson congelé a conduit à mener à bien un certain nombre d'essais pour vérifier les effets d'une telle addition. Ces essais devront être repris à plus grande échelle.

d) *Conserves et semi-conserves.*

Conserves de thons :

L'étude systématique des variations de couleur de la chair des thons mis en conserve s'est achevée cette année. Elle a montré que la couleur de la chair peut être mesurée et exprimée avec une certaine précision, d'une part, qu'un étiquetage basé sur la couleur du produit terminé ne léserait pas les intérêts des conserveurs français.

Conserves de mollusques :

Des essais ont été faits en vue d'utiliser les excédents saisonniers de moules ou les huîtres trop grosses pour la commercialisation en frais. Les résultats obtenus sont encourageants et devraient inciter les professionnels à s'y intéresser.

Semi-conserves :

La mise au point de sardines marinées en gelée a été poursuivie. Ce type de préparation semble convenir plutôt aux sardines maigres. Par contre, les grandes sardines à haute teneur en graisse donnent un produit fumé très acceptable comme l'ont montré des tests de dégustation.

c) *Biochimie.*

Identification des espèces :

Une méthode d'identification des espèces par voie électrophorétique a été mise au point de telle sorte qu'elle permette la reconnaissance de l'espèce utilisée même après transformation (conserves). Une telle méthode présente un grand intérêt pour le contrôle.

Altération :

La mise au point d'une méthode de dosage de l'histamine par voie chimique a été entreprise. Appliquée aux conserves de thons, elle a révélé l'existence d'une corrélation entre teneur en histamine et défauts organoleptiques.

B. — ACTIVITÉS ADMINISTRATIVES

a) *Exercice des contrôles.*

Les activités afférentes à l'exercice des contrôles sont restées à peu près les mêmes que les années précédentes mis à part une légère augmentation du nombre d'analyses effectuées par le laboratoire central de chimie analytique. Cette augmentation a été rendue possible par une meilleure organisation du travail, mais elle constitue l'extrême limite de ce que l'effectif actuel permet d'assurer.

b) *Autres activités.*

Le service a participé activement aux actions engagées par d'autres instances ou organismes, nationaux ou internationaux, sur le plan de l'administration ou de la réglementation des sujets relevant de notre activité.

Dans ces domaines, les relations extérieures se sont considérablement accrues en raison de la multiplication des Groupes de travail, méthode pratiquée à peu près systématiquement à tous les niveaux. Ceux relatifs à l'environnement sont particulièrement nombreux.

ANNEXE II

ETAT RECAPITULATIF DES CREDITS PERÇUS PAR CHAQUE CHANTIER AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES CLOS

(En millions de francs.)

	1969	1970	1971	1972	1973
<i>Grands chantiers :</i>					
Chantier Atlantique.....	101,1	102,7	133,2	206,8	209,7
S. F. I. Bretagne France-Dunkerque (1)...	9,2	4,0	»	»	»
A. C. Dunkerque et Bordeaux (1).....	32,2	45,4	66,4	79,6	97,2
C. N. I. Bordeaux (1).....	1,4	1,7	1,2	»	»
Chantier La Ciotat.....	88,6	93,6	134,9	168,5	187,0
C. N. I. Méditerranée.....	20,0	26,7	48,8	61,5	66,9
Forges et chantiers Méditerranée (1)...	2,2	0,6	»	»	»
Dubigeon - Normandie	10,9	18,3	56,6	68,5	46,8
Total grands chantiers.....	265,6	293,0	441,1	584,9	607,6
<i>Petits et moyens chantiers :</i>					
A. C. H. - A. C. R. P.	»	»	»	»	15,3
A. C. H. (1).....	7,6	5,7	12,9	13,7	»
A. C. R. P. (1).....	4,1	3,0	6,5	3,5	»
A. C. La Perrière.....	0,3	0,6	0,4	0,6	0,5
A. C. Manche.....	2,1	1,8	1,2	1,4	0,9
A. C. Ziegler.....	0,9	0,4	0,6	0,4	0,3
A. F. Ouest.....	0,4	0,3	0,5	0,3	0,1
C. Auroux.....	»	»	0,3	0,7	0,1
C. Garonne.....	»	»	»	0,7	0,3
C. M. Normandie.....	0,8	1,4	»	0,3	0,3
S. F. C. N. (franco-belges).....	»	»	»	0,1	»
S. I. C. C. Na.	1,3	1,4	1,2	2,4	0,6
Total petits et moyens chantiers.	17,6	14,6	23,6	24,1	18,4
Total général.....	283,2	307,6	464,7	609,0	626,0

(1) Chantier ayant été absorbé ou ayant cessé ses activités.