

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

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

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1971, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XIII

Transports.

### III. — MARINE MARCHANDE ET PÊCHES MARITIMES

Par M. Joseph YVON,  
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marc Pauzet, Raymond Brun, vice-présidents ; René Blondelle, Joseph Beaujannot, Jean-Marie-Bouloux, Fernand Chatelain, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Alfred Kieffer, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

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

Sénat : 53 et 54 (tomes I, II et III, annexe 30) (1970-1971).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Construction navale - Pêche maritime.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>I. — La flotte de commerce.</b>	
1. — La conjoncture.....	5
2. — L'armement français.....	7
3. — Le budget 1971.....	8
<b>II. — La construction navale.</b>	
1. — La conjoncture.....	12
2. — Eléments pour une analyse financière.....	15
3. — L'action des pouvoirs publics.....	17
<b>III. — La pêche.</b>	
1. — Le budget 1971.....	19
2. — L'organisation du marché du poisson.....	20
3. — La politique européenne commune des pêches maritimes.....	23
<b>IV. — L'Etablissement national des Invalides de la Marine.</b>	
1. — La situation financière de l'E. N. I. M.....	25
2. — Le budget 1971.....	26
<b>Conclusion</b> .....	27

---

Mesdames, Messieurs,

Plutôt que d'étudier tout d'abord le budget de la Marine marchande, puis la situation de chacun des secteurs qui en dépendent, nous avons préféré, cette année, pour chacun des domaines concernés, regrouper un rapide exposé de la conjoncture, un rappel des problèmes principaux et un examen des chapitres du budget qui s'y rapportent, afin de déterminer si ceux-ci correspondent effectivement aux nécessités du moment.

Nous traiterons ainsi successivement de la flotte de commerce, de la construction navale, de la pêche, enfin de l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

## I. — LA FLOTTE DE COMMERCE

### 1. — La conjoncture.

L'année 1970 aura été principalement marquée par une nouvelle poussée de la demande de tonnage, qui s'est traduite par un accroissement des commandes de navires et une poursuite encore accentuée de la hausse des taux d'affrètement.

La poursuite soutenue de l'effort d'équipement a entraîné une hausse très vive des coûts de la construction navale — qui, au cours des deux dernières années ont augmenté, selon les types de navires, de 35 à 75 % — et une saturation des chantiers qui, pour la plupart d'entre eux, ne prennent plus aujourd'hui de commande pour livraison avant 1974.

En ce qui concerne les *taux d'affrètement*, il suffit, pour montrer leur progression, d'indiquer que l'indice trimestriel des affrètements à temps de la « British Chamber of Shipping », calculé sur la base de 100 en 1968, est passé de 99 au troisième trimestre de 1969 à 206 au troisième trimestre de 1970.

Un autre fait marquant aura été la hausse, à partir du second semestre, du prix des combustibles dont les coûts, dans leur ensemble, ont pratiquement doublé.

Cette majoration considérable des frais d'exploitation, qui n'a pas été totalement compensée par les progrès de productivité, s'est traduite par un relèvement sensible des taux de fret ; en effet, à l'occasion des revisions périodiques annuelles, les conférences ont pour la plupart augmenté leurs tarifs. D'une manière générale, on constate une hausse d'environ 6,5 % par rapport à 1968 en ce qui concerne les marchandises diverses. De plus, les frets étant le plus souvent exprimés en monnaie étrangère, la dévaluation de 1969 a entraîné, en France, une hausse sensible.

Le marché des frets des marchandises sèches, qui avait été fortement déprimé en 1969, a subi une hausse importante durant les premiers mois de 1970. L'indice moyen des affrètements au voyage du *Norwegian Shipping News*, qui s'était établi pour l'année 1969 à 85,2, a atteint 121,3 en avril dernier. Il en

est de même pour l'indice moyen des affrètements à temps qui, établi à 89,5 pour l'année 1969, a lui aussi largement dépassé 100 depuis le début de 1970 pour atteindre 120,1 en avril.

Les frets pétroliers sont restés, le plus souvent, inférieurs à ceux de 1969 ; à la fin de l'année cependant, les taux ont augmenté et le gonflement de la demande observée pendant les premiers mois de 1970 a entraîné un relèvement brutal et inattendu des taux de fret.

*Sur le plan du matériel*, l'augmentation de la flotte mondiale continue à être conduite par les pétroliers et les gros porteurs de vrac, qui représentaient respectivement 49,3 % et 28,6 % du tonnage en commande à la fin du deuxième trimestre. La conteneurisation a également poursuivi son développement spectaculaire et l'on a déjà noté, depuis le début de l'année, un surplus de tonnage sur certains secteurs, particulièrement sur l'Atlantique-Nord, où la situation créée par l'importance des investissements américains est préoccupante.

La concurrence très vive qui existe actuellement sur l'Atlantique-Nord dans le domaine du transport des conteneurs provient, d'une part, de l'arrivée sur la ligne d'armements américains qui n'y étaient pas dans le passé (Sea Land par exemple) et, d'autre part, des commandes excessives que les armements américains traditionnels ont passées pour tenir tête aux nouveaux venus. Cette course au tonnage a eu pour effet de provoquer un excédent notable de l'offre sur la demande qui, à son tour, a déclenché une guerre extrêmement dure sur le plan des tarifs de fret.

La Conférence maritime de l'Atlantique-Nord, qui devrait en principe assurer la stabilité des tarifs et leur respect par les compagnies membres, a été impuissante à prévenir le développement de la guerre des frets. Cette incapacité a motivé le retrait de cette Conférence du Consortium d'armateurs européens Atlantic Containers Lines (A. C. L.) à compter du 1<sup>o</sup> septembre 1970 (1).

Cette décision a déjà provoqué une réaction qui peut être considérée comme favorable : le désir exprimé par les armements américains de rechercher avec leurs concurrents européens les remèdes à apporter à la situation actuelle. Des négociations se sont ouvertes

---

(1) L'Atlantic Containers Lines groupe les armateurs suivants : Wallenius (Suède), Holland America (Pays-Bas), Swedish Transatlantic et Swedish America (Suède), Compagnie générale transatlantique (France) et Cunard (Grande-Bretagne).

à ce sujet ; toutefois, les positions respectives des Américains et des Européens restent actuellement très éloignées les unes des autres, les premiers souhaitant que soit prise en considération la part qu'ils ont actuellement dans le trafic (65 % environ), alors que les seconds se réfèrent à la situation qui existait avant la mise en service d'un tonnage exagérément important de porte-conteneurs.

## 2. — L'armement français.

Le nombre de navires de commerce français a diminué de juillet 1969 à juillet 1970, mais le tonnage a sensiblement augmenté :

	NOMBRE DE NAVIRES		JAUGE BRUTE		PORT EN LOURD	
	1 <sup>er</sup> juillet 1969.	1 <sup>er</sup> juillet 1970.	1 <sup>er</sup> juillet 1969.	1 <sup>er</sup> juillet 1970.	1 <sup>er</sup> juillet 1969.	1 <sup>er</sup> juillet 1970.
Navires à passagers.....	39	35	377.145	339.639	151.988	135.541
Cargos .....	389	384	2.252.551	2.274.242	3.035.080	3.072.660
Pétroliers .....	137	135	2.878.210	3.353.219	4.808.219	5.771.927
<b>Totaux .....</b>	<b>565</b>	<b>554</b>	<b>5.507.906</b>	<b>5.967.100</b>	<b>7.995.287</b>	<b>8.980.128</b>

La part du commerce extérieur maritime de la France dans l'ensemble de ses importations et exportations (en tonnage) a crû légèrement, passant de 55,2 % en 1968 à 55,4 en 1969. L'évolution a été différente aux entrées et aux sorties :

### Importations par mer :

1965 .....	73,27 %	} du tonnage total des importations.
1966 .....	73,08 %	
1967 .....	73,47 %	
1968 .....	72,81 %	
1969 .....	73,06 %	

### Exportations par mer :

1965 .....	24,23 %	} du tonnage total des exportations.
1966 .....	26,09 %	
1967 .....	26,01 %	
1968 .....	26,12 %	
1969 .....	25,44 %	

Le trafic de marchandises, comme celui de voyageurs, a évolué favorablement de 1968 à 1969. Il ne faut pas oublier toutefois que les chiffres de 1968 ont subi les effets des grèves de mai et juin.

**Marchandises transportées sous pavillon français (1.000 tonnes).**

	1968	1969
Liaisons côtières (dont Corse).....	7.901	(1) 12.787
Métropole (zone franc).....	26.100	28.099
Liaisons internationales (hors zone franc).....	59.198	65.055

(1) L'augmentation très sensible qui est constatée provient de l'éclatement de cargaisons de gros pétroliers au Havre sur d'autres ports. Elle se chiffre à environ 4,5 millions de tonnes de pétrole brut.

**Voyageurs (en nombre).**

	1968	1969
Continent. — Corse.....	516.101	642.720
Métropole (zone franc).....	532.184	376.373
Liaisons internationales (hors zone franc).....	953.677	1.218.180

**3. — Le budget 1971.**

*a) Les entreprises nationales de navigation.*

L'aide de l'Etat aux sociétés d'économie mixte (Compagnie générale transatlantique et Compagnie des Messageries maritimes) est en diminution, tant en ce qui concerne les subventions d'exploitation que pour les dotations en capital.

Les subventions d'exploitation des services maritimes d'intérêt général (chap. 45-01) passent de 121 millions de francs à 98 millions, qui se décomposent ainsi :

	1971	1970
Article premier. — Subvention d'exploitation....	94	117
Dont :		
Compagnie des Messageries maritimes.....	(40)	( 59,5)
Compagnie générale transatlantique (sans réseau Corse).....	(48)	( 51 )
Corse .....	( 6)	( 6,5)
Article 2 (nouveau). — Remboursement par l'Etat des charges de reconversion.....	4	(1) 4

(1) En 1970 il s'agissait d'une provision pour les charges de conversion des compagnies.

Cette évolution des crédits résulte de la modification des rapports contractuels entre l'Etat et les compagnies. Selon les Conventions de 1933 et 1948, l'Etat couvrait le déficit éventuel d'exploitation, apprécié globalement pour l'ensemble des lignes contractuelles et libres, dans la limite d'un plafond forfaitaire et préalable. Il existait toutefois une possibilité de révision rétroactive au profit des deux parties, jouant à partir d'un certain seuil d'écart entre le plafond et le déficit constaté, afin de corriger les insuffisances ou les excès d'appréciation dans la fixation des plafonds.

Depuis la modification de 1970, les plafonds ne sont plus fixés qu'en fonction des résultats des seules lignes contractuelles ; par ailleurs, ils ne sont plus révisables. Il en découle que les Compagnies supportent désormais l'entière responsabilité de leur réseau libre et de leurs résultats financiers. Elles acceptent, d'autre part, un risque de pertes pour leur réseau contractuel en cas d'insuffisance du plafond. Ce risque est toutefois compensé par une chance de gain, en cas d'excès, sous la forme d'une allocation complémentaire égale à la moitié de la différence entre le déficit constaté et le plafond.

Il va de soi que l'entière responsabilité qui incombe désormais aux Compagnies dans l'exploitation de leur réseau libre devrait logiquement s'accompagner d'un allègement des tutelles et contrôles qui s'exercent sur elles, ce qui irait dans le sens du souci du Gouvernement de donner une plus grande autonomie aux entreprises nationales.

\*  
\* \*

Les dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte (chap. 64-02) décroissent également, s'établissant à 32 millions de francs en 1971 contre 36 millions en 1970. On peut regretter que les compagnies d'économie mixte souffrent ainsi d'un moindre apport en fonds propres à un moment où elles doivent particulièrement investir, tant pour subir sans dommage les effets de la concurrence étrangère que pour mener à bien des opérations de reconversion.

#### b) L'armement.

Le chapitre 63-01, intitulé « *primes de modernisation des cargos de ligne et plan de relance de l'armement maritime* », est doté de 57 millions de francs d'autorisations de programme, alors qu'aucun crédit n'était inscrit à ce titre en 1970, le Gouvernement ayant alors estimé que l'amélioration de la situation de l'armement français résulterait de la dévaluation d'août 1969.

50 millions sont destinés à la mise en route du plan de relance des investissements maritimes dont on parle depuis deux ans (et pour lequel on estime que l'aide publique représentera environ 400 millions de francs au cours des cinq prochaines années). Les sept autres millions sont destinés aux cargos de ligne.

\*  
\* \*

Les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval (chap. 45-03) subissent un abattement de 500.000 F (15,5 millions en 1971, contre 16 millions en 1970). Ce chapitre correspond à la prise en charge d'une partie des dépenses propres à l'armement français correspondant à l'application de l'article 79 du Code du Travail maritime.

Lors de l'apparition de cette prise en charge, en 1966, cette dotation était de 16 millions de francs, chiffre qui n'a pas évolué jusqu'à 1970 inclus. A l'époque, cette somme avait été calculée pour couvrir le handicap résultant pour l'armement français d'une telle disposition juridique par rapport aux dispositions en vigueur dans les principaux pays maritimes étrangers et occidentaux. C'est ainsi qu'avec une dotation de 16 millions de francs, les charges propres à l'armement français étaient couvertes à 67 %.

Les effets opposés d'une part de l'augmentation des salaires et des frais médicaux, d'autre part de la diminution des équipages a permis de maintenir, avec sensiblement le même taux de couverture, la dotation initiale de 16 millions de 1967 à 1970.

En ce qui concerne l'année 1971, le phénomène de réduction des effectifs ne devrait pas être aussi sensible que les années précédentes, à la fois parce que les réductions des équipages sur les navires en service ont été d'ores et déjà dans la plupart des cas opérées, et parce que l'on verra apparaître sous pavillon français de nombreuses unités nouvelles. De ce fait, une dotation de 16 millions n'aurait permis de couvrir les charges afférentes à l'article 79 que pour 65 % au mieux.

Une dotation réduite d'un demi-million devrait donc entraîner, dans une hypothèse de hausse modérée des salaires et des frais médicaux (3 %), une réduction appréciable du taux de couverture, qui ne dépasserait pas 63 %, soit une différence de 4 points par rapport à l'objectif de couverture à 67 %. En fait, pour assurer un taux de couverture aussi voisin que possible de 67 %, la dotation ne devrait pas diminuer de 500.000 F, mais être augmentée de cette somme, donc portée à 16.500.000 F.

C'est pourquoi il est extrêmement regrettable que, au moment même où il prend des mesures longtemps attendues en faveur de l'armement (le plan de relance), le Gouvernement défavorise ainsi la Marine française par rapport à ses concurrents étrangers.

## II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

### 1. — La conjoncture.

#### a) *Conjoncture mondiale.*

La conjoncture mondiale continue d'être excellente pour les chantiers navals. On assiste, en effet, à une véritable « faim de navires » qui se traduit par un gonflement des carnets de commandes. De nombreux chantiers, leurs carnets saturés, se sont même temporairement retirés du marché. Toutes les capacités de production sont non seulement utilisées, mais même retenues jusqu'en 1973 et les armateurs accepteront bientôt des livraisons pour 1975. Au-delà de cette date aucun pronostic n'est possible. En effet, comme le notait récemment le *Financial Times*, « pour construire un nouveau chantier, il faut du temps, il faut aussi que la confiance revienne et que les constructeurs réalisent de nouveau des bénéfices. Cela prendra sans doute un ou deux ans » (1).

Le problème majeur auquel se heurtent les chantiers tient à l'augmentation des prix de revient. Ceux-ci ont, en effet, subi le contre-coup des hausses du prix de l'acier et de l'accroissement des salaires. Le prix de vente des navires a, lui aussi, fortement progressé et les contrats conclus au cours des derniers mois l'ont été à un niveau rémunérateur. Toutefois, la rentabilité sera médiocre pour les prochaines années comme on le verra plus loin.

---

(1) *Financial Times*, 10 août 1970.

b) Conjoncture française.

L'examen de la production montre une progression sensible des exportations, c'est-à-dire des livraisons aux armements étrangers.

CATEGORIES de navires.	ARMEMENTS français.		ARMEMENTS étrangers.		TOTAL	
	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.
Navires à passagers.....	0	0	0	0	0	0
Cargos, polythermes, porte-conteneurs .....	16	114.596	5	25.546	21	140.142
Minéraliers .....	2	25.410	1	3.826	3	29.236
Pétroliers .....	4	309.647	2	114.432	6	424.079
Transporteurs de gaz.....	0	0	4	67.004	4	67.004
Navires de pêche.....	6	3.311	61	7.625	67	10.936
Remorqueurs et divers.....	14	8.708	11	2.467	25	11.175
Navires de guerre et marine nationale .....	4	»	10	»	14	»
<b>Total .....</b>	<b>46</b>	<b>461.672</b>	<b>94</b>	<b>220.900</b>	<b>140</b>	<b>682.572</b>
Pourcentage exportation.....	»	»	»	32,3 %	»	»

Le carnet de commande français a, comme celui des autres pays constructeurs, crû de façon importante entre 1969 et 1970. Il faut noter que la part de la France dans le carnet mondial ne cesse d'augmenter, passant de 6,1 % au 1<sup>er</sup> janvier 1969 à 7,5 % au 1<sup>er</sup> juillet 1970 et permettant à la France de se situer désormais au quatrième rang des pays constructeurs classés par ordre d'importance, derrière le Japon, la Suède, la Grande-Bretagne et devant l'Allemagne fédérale.

**Carnet de commandes des chantiers de constructions navales en France.**

(Totalité des chantiers constructeurs en acier.)

CATEGORIES  de navires.	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1969						AU 1 <sup>er</sup> JUILLET 1970					
	France.		Etranger.		Total.		France.		Etranger.		Total.	
	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.
Navires à passagers.....	0	0	1	5.000	1	5.000	1	10.000	5	30.000	6	40.000
Cargos, polythermes, porte- conteneurs .....	32	233.747	30	348.746	62	582.493	34	332.750	28	407.334	62	740.084
Minéraliers .....	5	255.000	3	164.200	8	419.200	3	228.000	2	160.000	5	388.000
Pétroliers .....	20	2.093.400	10	1.064.950	30	3.158.350	19	2.230.500	9	1.113.000	28	3.343.500
Transporteurs de gaz.....	5	122.000	8	155.500	13	277.500	5	235.000	21	788.000	26	1.023.000
Navires de pêche .....	14	6.202	118	15.206	132	21.408	13	5.342	54	7.326	67	12.668
Remorqueurs et divers...	19	10.020	14	6.820	33	16.840	16	14.800	6	9.660	22	24.460
Navires de guerre.....	3	»	17	»	20	»	1	»	12	»	13	»
<b>Total .....</b>	<b>98</b>	<b>2.720.369</b>	<b>201</b>	<b>1.760.422</b>	<b>299</b>	<b>4.480.791</b>	<b>92</b>	<b>3.056.392</b>	<b>137</b>	<b>2.515.320</b>	<b>229</b>	<b>5.571.712</b>

L'augmentation de la production n'ayant pu suivre le rythme des commandes, il en est résulté un net allongement des délais de livraison. A cet égard, la France est le pays qui connaît actuellement les délais les plus longs.

On remarquera deux caractéristiques dans ce carnet de commandes : la part élevée des navires destinés à l'exportation et la forte proportion de navires spécialisés. Au 1<sup>er</sup> juillet 1970, 2.515.320 tonnes de jauge brute sur 5.571.712 étaient destinées à l'exportation, soit plus de 45 % en volume ; le pourcentage est de l'ordre de 50 % en valeur.

Par ailleurs, les navires spécialisés et surtout les transporteurs de gaz y occupent une place importante. Assurant 50 % de la production mondiale de méthaniers et ayant bénéficié de la totalité des commandes mondiales passées en 1969, la France est largement en tête dans la construction de ce type de navires. Nos positions sont si solides en ce domaine que les constructeurs n'acceptent pas de contrats si le bénéfice escompté doit être inférieur à 10 %.

## 2. — **Eléments pour une analyse financière.**

### a) *Part des dépenses salariales dans le coût de construction des navires.*

Les salaires et charges sociales au niveau du chantier représentent au total environ 25 % du prix de revient du navire ; le solde comprend pour 65 % environ le prix des matières incorporées. Ces chiffres sont toutefois approximatifs car ils varient en fonction du type de navire à construire (pétroliers, méthaniers, car-ferries...), et également selon les chantiers.

La difficulté d'obtenir des renseignements étrangers et le caractère aléatoire des chiffres fournis plus haut rendent difficile toute comparaison avec les pays concurrents ; on pense cependant que les ordres de grandeur sont semblables.

Les salaires horaires ou mensuels des différentes catégories de personnel ainsi que les charges sociales afférentes peuvent être

estimés avec une précision raisonnable, mais la productivité de cette main-d'œuvre est plus délicate à calculer ; or, la part des dépenses salariales dépend de ces deux éléments (1).

En ce qui concerne le premier élément, les chiffres fournis par l'I. N. S. E. E. laissent à penser que le coût de l'heure de travail d'un ouvrier serait moins élevé en France que dans les autres pays du Marché commun, l'Italie exceptée ; toutefois, le coût de l'heure de travail d'un employé serait plus élevé que dans ces pays. Au total, les salaires français seraient compétitifs avec ceux du Marché commun. En revanche, le coût des salaires au Japon demeure encore très nettement inférieur au coût européen bien que les hausses récentes enregistrées dans ce dernier pays soient, en valeur relative, de nature à réduire progressivement l'écart existant.

Quant à la productivité respective des salariés des différents pays, il n'est guère possible de tenter des comparaisons, aucune statistique satisfaisante n'existant à l'heure actuelle sur ce point. Il est seulement probable qu'une meilleure organisation du chantier, une préparation du travail plus poussée et la mise à la disposition du salarié de moyens de production plus modernes permettront d'améliorer grandement cette productivité et que l'écart existant dans ce domaine entre les grands pays constructeurs doit tendre à diminuer. C'est la raison pour laquelle les études menées dans le cadre de la préparation du VI<sup>e</sup> Plan ont pour objet principal d'apprécier la compétitivité prévisionnelle des chantiers français et que, pour l'essentiel, les investissements actuellement envisagés visent à améliorer la rentabilité des outils existants plutôt qu'à créer de nouveaux moyens de production.

#### b) *Evolution récente des coûts de construction.*

La hausse des coûts de la construction navale a été particulièrement marquée au cours de l'exercice écoulé. Compte tenu du fait que les commandes sont passées à prix ferme, les navires devant être livrés 3, 4 ou même 5 ans plus tard, cette élévation du coût peut avoir une influence considérable sur la rentabilité du chantier.

Tous les facteurs de production ont vu leur coût augmenter, qu'il s'agisse du matériel, des salaires ou des frais financiers. Toutefois, sans que l'on puisse comparer exactement ces différentes

---

(1) La dépense salariale est, en effet, fonction du coût de l'heure de travail et du nombre d'heures de travail nécessaires à la construction.

hausse de prix, il apparaît que celles qu'ont eu à supporter les constructeurs européens, y compris français, sont dans leur ensemble supérieures à celles qu'ont connues leurs concurrents japonais :

— les matières et le matériel incorporés aux navires, et particulièrement l'acier, ont subi des hausses de prix dans tous les pays constructeurs. On a noté, en Allemagne, une hausse du prix de l'acier de 40 % en deux ans et, pour le seul exercice écoulé, de 10 % en moyenne en Grande-Bretagne. En France, le prix des tôles a progressé de plus de 50 % entre le 1<sup>er</sup> octobre 1968 et le 1<sup>er</sup> avril 1970. En revanche, le coût de l'acier au Japon ne semble avoir que très légèrement augmenté (environ 5 %) ;

— les salaires ont connu des hausses importantes dans tous les pays. A l'action d'entraînement des augmentations générales de salaires s'est ajouté l'effet des difficultés de trouver du personnel qualifié acceptant de travailler dans la construction navale ;

— l'élévation des taux d'intérêt a contribué également à l'accroissement des prix de revient et, à cet égard, il semble que la Suède ait été particulièrement touchée par le phénomène, en l'absence d'un système de crédit destiné à l'exportation, tel qu'il existe dans les autres pays.

Il semble toutefois que l'on assiste à l'heure actuelle à un relèvement certain des prix de vente, qui devrait porter remède aux difficultés que connaissent en ce moment la plupart des chantiers mondiaux. Cependant, ces derniers devront d'abord exécuter l'ensemble des commandes qu'ils ont enregistrées avant ces récentes hausses de prix. Il serait souhaitable qu'une action soit menée, au niveau international, afin de mettre au point des formules acceptables de révision des prix, de manière qu'à l'avenir le gonflement des carnets de commandes ne se fasse plus au détriment de la rentabilité des chantiers.

### 3. — L'action des pouvoirs publics.

#### a) *Le budget 1971.*

Les autorisations de programme pour l'aide à la construction navale (chap. 63-00) sont en augmentation de 47,5 %, passant de 274,5 millions de francs à 405 millions.

Cette forte progression s'explique par l'accroissement des tonnages en construction ainsi que par l'importance, cette année, de la couverture des hausses de prix de revient enregistrées par les chantiers entre le moment où ils prennent les commandes et la date de livraison des navires.

b) *Le niveau actuel de l'aide directe.*

Un contrat professionnel a été conclu entre les pouvoirs publics et les cinq grands chantiers, à la suite des travaux de la Commission interministérielle créée le 28 octobre 1966 afin d'étudier la situation de ces derniers. Aux termes de ce document, l'aide à la construction navale avait été ramenée à 10 % du prix contractuel des navires en contrepartie d'un relèvement de la production aidée. Ce taux de 10% correspond au plafond défini par la Commission des Communautés européennes dans une directive publiée le 28 juillet 1969.

Le rajustement monétaire du mois d'août 1969 a permis de nouvelles baisses de l'aide, qui est passée à 7 % immédiatement, puis à 4,9 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1970. Ce dernier taux est toujours en vigueur.

Quant au régime de garantie de prix, après avoir subi d'importants remaniements, il est devenu analogue au système d'assurance « risques économiques », géré par la Compagnie française d'assurance du commerce extérieur (C. O. F. A. C. E.); il convient de préciser toutefois que, contrairement à ce système, la couverture de la hausse du taux de préfinancement au-delà de 5,5 % n'est pas assurée, mais laissée à la charge des chantiers.

### III. — LA PECHE

Nous examinerons tout d'abord les crédits consacrés aux pêches, puis nous décrirons l'organisation du marché du poisson.

#### 1. — Le budget 1971.

Les crédits accordés aux pêches maritimes progressent sensiblement. Ils sont regroupés sous trois rubriques dont l'évolution est différente.

Les subventions aux pêches maritimes (chap. 44-01) tombent de 4,5 millions de francs en 1970 à 3,4 millions en 1971. Elles se répartissent en trois articles qui intéressent les frais d'administration et de contrôle des sociétés de crédit maritime mutuel (110.000 F en 1971), les subventions aux sociétés d'assurances maritimes mutuelles contre les pertes de matériel de pêche (24.000 F) et, surtout, l'aide en faveur de la pêche et le plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes (3.280.000 F). C'est cette dernière qui subit l'abattement le plus notable (1.120.000 F); celui-ci traduit la baisse des subventions aux F. R. O. M. due au relèvement sensible des cours.

Les crédits de fonctionnement attribués à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (chap. 36-01) augmentent de 1,5 million de francs, passant de 8,9 millions de francs en 1970 à 10,4 en 1971. Cette rallonge permettra de terminer la réorganisation des services de l'Institut qui a été entreprise à l'occasion de son installation à Nantes.

Enfin, les crédits du *programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes* (chap. 64-00) sont en sensible augmentation puisque les autorisations de programme passent de 12 à 18 millions et les crédits de paiement de 6 à 17 millions de francs. Les Pouvoirs publics entendent marquer ainsi leur désir d'encourager les investissements de la flotte de pêche au moment où naît l'Europe des pêcheries.

## 2. — L'organisation du marché du poisson.

Nous étudierons en premier lieu l'activité des trois fonds régionaux d'organisation du marché du poisson (F. R. O. M.), puis nous examinerons le cas, plus particulier, de la Société bretonne des produits de la mer (SO. PRO. MER.).

### a) *Les F. R. O. M.*

Trois fonds régionaux d'organisation du marché du poisson ou « F. R. O. M. » ont été mis en place à Boulogne, Concarneau et La Rochelle. Ils couvrent respectivement le littoral Nord, breton et Sud-Ouest. Ces F. R. O. M. ont été créés dans le cadre de l'ordonnance du 14 août 1945 portant organisation des pêches maritimes qui confère des pouvoirs propres de décision à l'organisation interprofessionnelle, sous le contrôle de l'administration, pour assurer le bon exercice de la pêche et favoriser la commercialisation des produits.

L'activité des F. R. O. M. vise tout à la fois :

- à assurer un meilleur équilibre du marché par la mise en jeu de plans de pêche ;
- à stabiliser les prix au débarquement par l'établissement de prix de retrait ;
- à assurer aux professionnels, dans le cadre des plans de pêche, un prix minimum garanti pour les principales espèces ;
- à stimuler la commercialisation des produits par la mise en jeu d'une politique rigoureuse de qualité et la mise en œuvre d'un ensemble d'incitations destinées en particulier à développer le marché industriel.

Les F. R. O. M. gèrent une caisse de soutien et de péréquation alimentée par des taxes professionnelles et par une subvention des Pouvoirs publics dont le montant, qui ne peut dépasser 50 % du budget des F. R. O. M., s'élève pour l'ensemble des trois fonds à 3.450.000 F en 1970 (F. R. O. M.-Nord : 1.600.000 F ; F. R. O. M. -Bretagne : 1.600.000 F ; F. R. O. M. -Sud-Ouest : 250.000 F). En 1971, la subvention est ramenée à 2.800.000 F. La diminution des crédits (650.000 F) est due, d'une part, au caractère

temporaire et dégressif de l'aide, d'autre part, à l'amélioration de la situation financière des F. R. O. M. et à la stabilisation relative des cours.

L'harmonisation de la politique des F. R. O. M. est assurée par une liaison permanente au niveau de leurs directeurs et par une réunion périodique inter-F. R. O. M. organisée à la Marine marchande avec la participation des autorités de tutelle.

Ces différentes actions se sont traduites par des résultats tangibles dans les différents secteurs suivants :

— stabilisation des cours moyens du poisson : non seulement l'effondrement des cours enregistré depuis 1962 a été stoppé, mais une remontée progressive a été constatée après l'installation des F. R. O. M. ce qui a permis une meilleure rémunération des équipages.

— amélioration de la qualité au débarquement : les quantités saisies à Boulogne pour non-respect des indices de qualité ont diminué de 70 % entre 1965 et 1968 (1);

— les actions d'orientation ont conduit à une meilleure répartition des espèces capturées, au stade de la production, et à l'instauration d'un circuit actif entre les ports du Nord et les usines de Bretagne par le jeu de primes de transport facilitant les échanges inter-ports.

— enfin, dans le cadre des structures, les F. R. O. M. ont participé financièrement à l'implantation de l'interprofession de la pêche sur le marché d'intérêt national de Rungis et se propose d'agir de même sur le marché de Toulouse.

#### b) *La Société bretonne des produits de la mer (SOPROMER).*

Alors que le F. R. O. M. Nord voit son action facilitée par la présence, à Boulogne notamment, de nombreux transformateurs qui peuvent acquérir le poisson retiré de la vente par l'organisation professionnelle, à des conditions assez voisines des prix garantis par cette dernière aux producteurs, le F. R. O. M. breton ne disposait encore récemment que du seul débouché que constituent les usines de sous-produits. Il en résultait qu'en raison de l'écart important

---

(1) Ce résultat est d'autant plus remarquable que l'indice d'altération a été relevé entre-temps.

existant entre les prix pratiqués par ces industries et ceux garantis aux pêcheurs, chaque intervention du F. R. O. M. s'avérait particulièrement onéreuse.

C'est la raison pour laquelle les professionnels intéressés avaient, depuis quelques années, cherché à remédier à cette lacune en créant un organisme susceptible d'accroître le potentiel d'absorption du deuxième marché.

Après avoir conçu leur projet dans un cadre coopératif (SOPROGEL), ils se sont orientés vers la forme d'une société anonyme (SOPROMER) qui présente la particularité de constituer un ensemble totalement intégré.

Le capital est en effet réparti comme suit :

Producteurs .....	52,5 %
Transformateurs et distributeurs .....	17,5 %
Organismes financiers (S. D. R. Bretagne).....	15 %
Exportateurs .....	5 %
Mareyeurs .....	2,5 %
Divers (S. P. P. L., glaciers).....	7,5 %
	<hr/>
	100 %

Le programme d'activité de SOPROMER est centré sur Concarneau et Lorient :

— à *Concarneau*, SOPROMER, en liaison avec SAUPIQUET et C. I. N. A. L., a créé la Société INTERMER en vue d'exploiter l'ancienne usine CASSEGRAIN.

Cette usine a pour activité essentielle la mise en conserve du thon congelé.

— à *Lorient*, SOPROMER a créé une unité polyvalente destinée à :

- la conserve du maquereau ;
- le filetage ;
- le séchage.

Par ailleurs, SOPROMER a conclu avec la Fédération des Coopératives un accord quant à l'utilisation du Frigorifique de Trégunc et a absorbé la Société des Conserveries de Trévignon (SOCOTREVI), spécialisée dans la fabrication de conserves de poisson de chalut.

Pour réaliser ce programme, SOPROMER :

— a bénéficié en 1967 d'un prêt de 2.300.000 F de la part de la S. D. R. Bretagne ;

— a obtenu un prêt du F. D. E. S. d'un montant de 2 millions de francs.

A l'origine, les promoteurs de SOPROMER se sont heurtés à de nombreuses réticences de la part des conserveurs qui craignaient d'être privés d'une partie de leur approvisionnement en thon ou en poisson de chalut et des coopérateurs.

Ces réactions ont maintenant totalement disparu.

### 3. — La politique européenne commune des pêches maritimes.

Il convient de rappeler, en terminant ce chapitre, que, le 19 octobre dernier, les Ministres de l'Agriculture des Six ont jeté les bases de la politique commune des pêches maritimes par l'adoption des règlements poissonniers. Ceux-ci, qui portent sur l'organisation des marchés et la politique des structures, contiennent des dispositions concernant les échanges, les prix, les normes de sauvegarde des ressources existantes et les aides financières. Ils entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1971.

Les négociateurs ont été essentiellement guidés par deux objectifs :

- l'adaptation de l'offre à la demande ;
- l'assurance d'un revenu équitable aux producteurs.

Pour cela, ils ont défini des mesures de libération des échanges, de soutien des marchés et d'aide à la modernisation des structures.

#### a) *La libération des échanges.*

En ce qui concerne les échanges intracommunautaires, tous les droits de douanes et toutes les mesures de restriction quantitatives seront supprimés. Vis-à-vis des pays tiers, les mesures de protection — qui seront identiques dans les six pays du Marché commun — seront assurées par des droits de douane inscrits au tarif extérieur commun et par un système de prix de référence et de taxes compensatoires qui assureront une protection contre des importations à des prix de dumping.

b) *Soutien des marchés.*

La responsabilité du soutien des marchés est confiée principalement aux organisations de producteurs qui pourront bénéficier de subventions de constitution et de fonctionnement qui seront, en principe, à la charge du F.E.O.G.A. (1). Ces organisations pourront retirer des marchés les produits de leurs adhérents si les cours tombent au-dessous du prix de retrait ; elles bénéficieront pour cela d'une compensation communautaire.

Il est bon de rappeler que la France est le principal producteur de poisson du Marché commun. Les besoins des Six en produits de la pêche sont importants : les importations en provenance des pays tiers se sont élevées à 332 millions de dollars en 1968 tandis que les exportations vers l'extérieur de la Communauté n'atteignaient que 58 millions de dollars, ce qui fixait le déficit de la Communauté à 274 millions de dollars.

c) *L'aide aux structures.*

Les Ministres des Six ont explicitement décidé que la collectivité européenne consentirait un effort, au cours des années à venir, pour renforcer les structures, c'est-à-dire pour moderniser les flottes de pêche des Etats membres. Un programme étalé sur une durée de 3 à 5 ans pourrait recevoir du F.E.O.G.A. des subventions dont le total serait de 15 millions de dollars.

---

(1) Fonds européen d'orientation et de Garantie agricoles.

#### IV. — L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

##### 1. — La situation financière de l'E. N. I. M.

La situation financière de l'Etablissement National des Invalides de la Marine se caractérise par la persistance de son déficit. Le budget de 1970, qui n'est pas encore approuvé par le Ministre de l'Economie et des Finances, comporte des dépenses de fonctionnement s'élevant à 804,8 millions de francs. Les ressources sont constituées par 257 millions de contributions et cotisations prélevées sur la profession et 13,1 millions de cotisations des pensionnés assurés sociaux, par une subvention de l'Etat de 414,1 millions de francs et par 9,2 millions de ressources diverses, soit au total 693,4 millions.

Par rapport à l'année 1969, la divergence entre les taux de majoration des dépenses et des recettes s'est accentuée en 1970. Le taux d'augmentation des ressources (2,51 %) est nettement moins élevé que celui des dépenses (9,70 %), celles-ci s'accroissant toujours du fait de l'expansion de l'assurance maladie.

Pour équilibrer ce budget et faire face aux dépenses de fin d'année, l'Etablissement National des Invalides de la Marine doit demander au Trésor une avance qui a été évaluée à 112,5 millions de francs.

Cette situation n'est pas nouvelle. Depuis 1965, la subvention de l'Etat s'avère insuffisante pour équilibrer le budget de l'Etablissement, et il est nécessaire de recourir chaque année à une avance du Trésor, seule formule concevable, faute de pouvoir faire aboutir une réforme des méthodes de financement.

A l'heure actuelle le montant cumulé des avances du Trésor de 1965 à 1969 s'élève à 250 millions de francs. Celles-ci sont théoriquement remboursables. En fait, la direction du Budget accepte le report des échéances d'une année sur l'autre.

Pour l'exercice 1971, il est inscrit au projet de budget une contribution exceptionnelle complémentaire de 50 millions de francs, qui aura pour effet de diminuer en fin d'exercice le déséquilibre entre les ressources et les dépenses et donc le montant de l'avance du Trésor.

## 2. — Le budget 1971.

La subvention à l'E. N. I. M. croît très fortement cette année, passant de 414 millions à 491 millions de francs.

Les 77 millions de crédits supplémentaires se répartissent ainsi :

— 16,5 millions de mesures acquises destinés à faire face à l'extension en année pleine de la majoration de 8,2 % des salaires forfaitaires intervenue en 1970 (incidence : 14,3 millions de francs) ainsi qu'à la détérioration du rapport pensionnés-cotisants (2,2) ;

— 10,5 millions destinés à faire face à la majoration annuelle des pensions ;

— 50 millions au titre d'une contribution, dite exceptionnelle, qui doit combler, par avance, une partie du déficit prévisionnel du budget 1971 de l'E. N. I. M. On peut regretter que cette avance soit nettement insuffisante pour éviter que l'on ne recoure, en 1971, une fois de plus, à la procédure regrettable des avances du Trésor.

Le Ministère des Finances a permis, ces dernières années, de procéder à un rattrapage de 1 % par an du retard décelé en 1963 par la Commission Forner entre l'évolution des salaires forfaitaires et les prestations des marins actifs. Ce rythme est évidemment tout à fait insuffisant ; c'est un rattrapage par tranche de 5 % par an qui devrait s'imposer au Gouvernement s'il souhaitait véritablement mettre fin à une injustice aujourd'hui flagrante.

## CONCLUSION

En terminant ce rapport, nous pensons qu'il est juste et raisonnable d'exprimer une certaine satisfaction. 1971 nous semble être l'année où un budget qui rejoint en de nombreux points nos souhaits s'inscrit dans une conjoncture favorable.

Cette approbation globale s'accompagne cependant d'un certain nombre de réserves que nous tenons à émettre ou à rappeler en guise de conclusion.

Deux de ces réserves, sur lesquelles nous ne reviendrons pas, ont été déjà exprimées dans le corps du rapport ; elles concernent l'insuffisance des crédits consacrés aux dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte et des allocations compensatrices en faveur de l'armement naval.

Deux autres doivent s'y ajouter au sujet de l'armement au cabotage et de la lutte contre les pollutions.

En ce qui concerne l'armement au cabotage, nous devons regretter, cette année encore, l'absence de toute aide gouvernementale. Il ne faut pourtant pas oublier le rôle primordial que joue, pour certaines régions côtières, une flotte de caboteurs qui relie entre eux nos ports secondaires et les font bénéficier d'une activité qui se répercute sur l'arrière-pays. En outre, comme nous le soulignons l'an passé, le gigantisme naval rend nécessaire la mise en service de petites unités telles que les pétroliers caboteurs ou les petits porte-conteneurs.

C'est avec plaisir que nous avons constaté l'apparition d'une ligne budgétaire consacrée à la lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures (chap. 57-12). Toutefois, le niveau de ces crédits est tel (500.000 F) que l'on est fondé à se demander si cette ligne ne figure pas à titre symbolique (1). Un demi-million de francs semble, en effet, bien peu pour « créer des stocks de première urgence sur les côtes, comprenant des barrages et des dispositifs élémentaires de pompage ». Nous aime-

---

(1) On n'est guère plus rassuré par la présence, dans les crédits du Ministère de l'Équipement, de 100.000 F destinés à la « défense contre la pollution de l'eau de mer » (chap. 53-32 du budget de l'Équipement).

rions donc que nous soient fournies des explications complémentaires sur cette lutte contre la pollution à laquelle nous sommes tous attachés.

Enfin, la Société nationale de sauvetage en mer, qui résulte de la fusion de la Société centrale de sauvetage des naufragés et de la Société des hospitaliers sauveteurs bretons, voit sa subvention d'équipement progresser de 500.000 F pour les autorisations de programme (1,85 million de francs contre 1,35 en 1970). Compte tenu de la nécessité où cette société se trouve de rénover sa flotille et de l'extension de la navigation de plaisance qui rend sans cesse son rôle plus important, on peut estimer que cette aide est insuffisante pour lui permettre de disposer du matériel important dont elle a besoin pour couvrir l'ensemble des côtes.

\*

\* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la Marine marchande.