

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

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

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),*  
*sur le projet de loi de finances pour 1973, 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 ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Edouard Grangier, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

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

Sénat : 65 et 66 (tomes I, II et III, annexe 31) (1972-1973).

---

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

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>I. — La flotte de commerce :</b>	
1. La conjoncture .....	4
2. Le budget 1973 .....	5
3. Situation de l'armement français .....	7
<b>II. — La construction navale :</b>	
1. La conjoncture .....	11
2. L'action des Pouvoirs publics .....	15
3. Les petits et moyens chantiers .....	16
<b>III. — Les pêches maritimes :</b>	
1. Le budget 1973 .....	18
2. Situation de la pêche française .....	19
<b>IV. — Mesures diverses :</b>	
1. L'établissement national des invalides de la marine .....	21
2. La Société nationale de sauvetage en mer .....	22
<b>Conclusion .....</b>	<b>23</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Le total des crédits de la Marine marchande atteint cette année 1.526.313.115 F, soit 0,7 % du budget général de l'Etat.

L'action de l'Etat s'inscrit dans un contexte qui n'incline nullement à l'optimisme. Toutes les activités maritimes traversent en effet un moment difficile et les chiffres les plus récents montrent que la conjoncture n'est guère favorable. L'économie maritime éprouve donc le besoin d'être aidée pendant cette mauvaise période. C'est à cette condition qu'elle pourra se montrer compétitive et affronter sans crainte la concurrence internationale lorsque les conditions du marché deviendront meilleures.

Comme chaque année, nous traiterons successivement de la flotte de commerce, de la construction navale et des pêches maritimes. Enfin, nous examinerons certaines mesures diverses.

## LA FLOTTE DE COMMERCE

### I. — La conjoncture.

D'une façon générale, le déséquilibre entre l'offre et la demande de tonnage est loin d'être résorbé et la situation demeure extrêmement préoccupante.

La tendance à la hausse des tarifs de fret pour les marchandises diverses qui avait été vive durant toute l'année 1971 et le début de 1972 s'est ralentie. Le taux de hausse moyen de 5 % qui avait été enregistré pour cette période n'est pas négligeable, mais il est de beaucoup inférieur aux majorations constatées sur les principaux postes des comptes d'exploitation des navires de ligne. De ce fait, et malgré de sérieux efforts de productivité, la situation de l'armement de ligne ne s'est pas améliorée notablement.

En ce qui concerne le *tramping pondéreux* et le *vrac*, les taux d'affrètement, qui étaient descendus très bas fin 1971-début 1972, ont commencé une remontée très nette qui, malheureusement, tient à des raisons conjoncturelles et provisoires (mouvements sociaux dans divers pays étrangers, déficit céréalier de certains pays). L'indice du Norwegian Shipping News, qui était descendu à la cote 79,2 en décembre 1971 et à la cote 66 en avril 1972, était à la cote 99,3 en août dernier pour les affrètements à temps. Pour les affrètements au voyage, la tendance a été différente et la dépression amorcée au début de 1971 continue de produire ses effets, l'indice du Norwegian Shipping News stagnant toujours autour de la cote 70.

Enfin, après la période faste de 1970, le marché des frets pétroliers s'est très largement affaissé pour atteindre la cote la plus basse jamais enregistrée depuis la crise de Suez, soit Worldscale 54,6 en mai 1972. Il est vrai que la situation s'est quelque peu rétablie et que la dernière cote enregistrée a été Worldscale 82 en septembre 1972, mais cette remontée est saisonnière (consommation d'hiver) et ne présuppose pas une amélioration durable.

Cette situation s'explique par l'écart qui est apparu en 1970 entre la croissance de la flotte mondiale et celle des trafics. Alors que les taux de croissance étaient, en 1969-1970, du même ordre et se situaient aux alentours de 9 % à 10 %, un léger décrochage a commencé de se produire en 1970 où les trafics n'ont crû que de 8,5 %, alors que la croissance de la flotte se poursuivait au même rythme que précédemment. Enfin, en 1972, le déséquilibre s'est accentué puisque le trafic n'a connu qu'une augmentation de 4,5 %, tandis que la flotte poursuivait une croissance annuelle de 10 %.

Aussi peut-on estimer que l'excédent de tonnage est actuellement de 5 % à 6 % de la flotte mondiale, c'est-à-dire de 20 millions de tonnes de port en lourd environ. Cet excédent est fort évidemment la cause du déséquilibre entre l'offre et la demande de tonnage et, partant, de la chute des taux de frets.

## H. — Le budget 1973.

### 1° *Le plan de relance.*

On sait que l'Etat doit attribuer, au cours du VI<sup>e</sup> Plan, un montant de 400 millions de francs au titre du plan de relance.

Les ouvertures de crédit ont été :

— pour les autorisations de programme, de 50 millions de francs en 1971 et 110 millions de francs en 1972 ;

— pour les crédits de paiement, de 25 millions de francs en 1971 et de 73,375 millions de francs en 1972.

Au cours de l'exercice 1971, la masse de crédits consommés a été :

— en autorisations de programme, de 29.440.620 F ;

— en crédits de paiement, de 10.011.446 F.

En outre, au cours de l'exercice 1972, les utilisations ont été les suivantes :

#### *Autorisations de programme :*

Montant initial des crédits au 1<sup>er</sup> janvier 1972 : 130.259.398 F ;

Montant des crédits engagés au 12<sup>e</sup> octobre 1972 : 86.885.153 F.

*Crédits de paiement :*

Montant des crédits disponibles au 1<sup>er</sup> janvier 1972 : 88.363.553 F (y compris la totalité du report de 1971) ;

Montant des crédits engagés au 12 octobre 1972 : 26.521.502 F.

A la suite des discussions interministérielles relatives à son établissement, le barème 1972 a été arrêté seulement au cours du mois de juillet 1972, ce qui a retardé la consommation des crédits de l'exercice 1972. La cadence de l'emploi des fonds, qui doit donc s'apprécier sur trois mois et non sur dix mois, devient dès lors très satisfaisante.

En 1973, les autorisations de programme prévues sont de 80 millions de francs et les crédits de paiement de 69 millions de francs. On peut se demander si ce dernier chiffre sera suffisant, compte tenu de l'état des commandes et des prévisions que l'on peut raisonnablement faire. Il serait extrêmement fâcheux que l'on retarde le traitement des dossiers du simple fait de l'insuffisance des crédits de paiement.

*2° Les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval.*

Cela fait déjà trois ans que votre commission suit avec inquiétude l'évolution des crédits de cette ligne budgétaire.

C'est le 1<sup>er</sup> février 1967 qu'un décret interministériel a prévu que « les dépenses incombant aux armateurs du fait des articles 79 et suivants du Code du travail maritime pourront leur être remboursées partiellement par l'Etat ». La subvention, fixée en montant annuel à 16 millions de francs du premier semestre 1966 à l'année 1970 incluse, réduite à 15,5 millions de francs pour 1971, puis à 15,3 millions de francs en 1972 (1) et en 1973, ne permet plus un taux de couverture satisfaisant des dépenses effectuées par les armateurs au titre de l'article 79 du Code du travail maritime.

Ce taux de couverture, qui était de 67 % en 1966, est en effet tombé à 58,2 % en 1972. C'est un montant de crédits de 17,5 millions de francs qui permettrait aujourd'hui de retrouver un taux de couverture de 67 %.

---

(1) Année où elle a même été ramenée à 14,7 millions de francs du fait des économies budgétaires.

Votre commission tient, en conséquence, à manifester son étonnement devant une évolution qui ne peut que nuire à la compétitivité de l'armement français.

### 3° *Les bonifications d'intérêt en faveur de l'armement.*

Les armateurs français, comme la plupart de leurs concurrents, bénéficient d'une bonification d'intérêt pour leurs commandes de navires. Cette bonification leur permettait, jusqu'au 4 septembre 1969, de profiter d'un taux de 4,5 %. A cette date, le Ministère des Finances a décidé de relever ce taux à 6,5 % en raison de la hausse exceptionnelle de tous les taux d'intérêt qui sévissait alors.

Depuis lors, l'ensemble des taux d'intérêt a connu une détente importante qui n'a aucunement été ressentie par les armateurs puisque le taux, après bonification, est demeuré pour eux de 6,5 %. La charge unitaire par emprunt a pourtant considérablement diminué pour le Trésor et il serait normal qu'un réajustement intervienne.

Le maintien du taux bonifié à 6,5 % paraît contraire à la philosophie même du plan de relance qui prévoyait que les investissements devaient atteindre 9 milliards de francs de 1971 à 1975. C'est pourquoi votre commission souhaite qu'une décision prochaine du Ministère des Finances ramène ce taux à un niveau plus modéré.

## III. — Situation de l'armement français.

### 1° *Situation de la flotte commerciale française.*

En 1971, la flotte française a pour la première fois franchi le seuil des 6 millions de tonneaux de jauge brute. Au cours de cette année, elle s'est accrue de 1.062.602 tonneaux de jauge brute — soit + 18 % — pour atteindre 6.982.027 tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> janvier 1972. Le mouvement s'est prolongé et au 1<sup>er</sup> juillet 1972 la flotte représentait 7.239.454 tonneaux de jauge brute.

L'évolution entre le 1<sup>er</sup> juillet 1971 et le 1<sup>er</sup> juillet 1972 par catégories de navires a été la suivante :

	1 <sup>er</sup> JUILLET 1971		1 <sup>er</sup> JUILLET 1972	
	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.
Navires à passagers .....	28	252.583	27	247.682
Cargos .....	389	2.453.840	382	2.512.965
Pétroliers .....	126	3.842.925	135	4.478.807
<b>Total .....</b>	<b>543</b>	<b>6.549.348</b>	<b>544</b>	<b>7.239.454</b>

*2° Taux de participation des transports par mer  
au commerce international de la France.*

Pour l'année 1970, le commerce extérieur maritime de la France (tous pavillons) comparé à notre commerce extérieur total s'évaluait de la façon suivante :

	TONNAGE	VALEUR
	(En millions de tonnes.)	(En milliards de francs.)
Commerce extérieur total .....	293,4	205,8
Commerce extérieur maritime .....	167,3	66,8
Commerce extérieur sous pavillon français.	64,8	28

La voie maritime a donc compté pour 57 % en tonnage et 33 % en valeur dans notre commerce extérieur total, et la part du pavillon français a été de 39 % dans notre commerce extérieur maritime.

Concernant l'année 1971, les statistiques complètes ne sont pas encore disponibles.



3° *Evaluation de la part du pavillon français dans le commerce international.*

En 1970, dernière année connue, l'activité du pavillon français dans les ports français, en ce qui concerne le commerce extérieur de la France métropolitaine, a été la suivante :

	IMPORTATIONS				EXPORTATIONS			
	1968	1969	1970	Variation 1970-1969.	1968	1969	1970	Variation 1970-1969.
	(En millions de tonnes.)			(En pourcentage.)	(En millions de tonnes.)			(En pourcentage.)
Ensemble de l'activité des ports .....	109,5	124,0	144,9	+ 16,8	23,25	24,79	22,48	— 9,31
Activité du pavillon français .....	48,3	52,4	58,6	+ 11,8	6	5,8	6,2	+ 7
Pourcentage du pavillon français .....	(44,1)	(42,2)	(40,4)	— 1,8	(25,8)	(23,3)	(27,6)	+ 4,3

Il faut remarquer que l'activité du pavillon français à l'importation est en net progrès depuis trois ans. Après avoir augmenté de 8,5 % de 1968 à 1969, la progression a atteint 11,8 % entre 1969 et 1970, mais c'est une progression qui demeure encore insuffisante eu égard au taux de croissance encore plus rapide des importations totales.

A l'exportation, un retournement de tendance a touché l'activité du pavillon français. Après une variation en baisse de 3,3 % entre 1968 et 1969, on a assisté à une hausse de 7 % en 1970 par rapport à l'année précédente.

Enfin, si l'on ajoute au commerce extérieur français transporté sous notre pavillon, la part du commerce entre pays tiers transportée par nos navires, l'activité du pavillon français en 1970 passe alors de 64,8 millions de tonnes à 98,8 millions de tonnes.

4° *Evaluation de la balance des frets et passages.*

Directement liée à la structure du commerce extérieur maritime, d'une part, et à l'activité de la flotte, d'autre part, la balance des frets et passages a marqué une tendance à la détérioration. Son déficit est passé de 159,5 millions de dollars en 1968 à 253,5 millions de dollars en 1970, soit une augmentation de 60 % en trois ans.

Alors que les années 1967 et 1968 ont marqué un arrêt dans le mouvement à la hausse, celui-ci a repris à partir de 1969. Il faut noter que ce déficit est dû généralement à l'augmentation des dépenses et non à une diminution des recettes. Mise à part l'année 1969, les recettes en devises n'ont fait que monter depuis 1965, passant de 236,6 millions de dollars à 341 millions de dollars entre cette année et 1970. C'est l'affrètement de navires étrangers qui est la cause essentielle du phénomène (de 319,5 à 494,5 millions de dollars entre 1968 et 1970).

## LA CONSTRUCTION NAVALE

### I. — La conjoncture.

Le ralentissement des échanges maritimes que l'on a constaté en 1971 et durant les six premiers mois de 1972 s'est traduit par une forte contraction de la demande de navires neufs.

La pause marquée par les armateurs dans la passation de nouveaux contrats, d'une part, le regain du protectionnisme dans plusieurs pays qui sont des constructeurs importants, d'autre part, laissent entrevoir des années difficiles pour la construction navale.

Une des caractéristiques de cette industrie est de ne subir les influences de la conjoncture qu'avec un retard important ; c'est pourquoi l'année 1971 traduit une situation de prospérité qui correspond à la forte demande de navires des années 1969 et 1970.

D'une façon générale, l'activité de la construction navale mesurée par lesancements a connu, en 1971, une très forte expansion par rapport à l'année précédente. En effet, l'accroissement enregistré est de 14,60 %, alors que le taux annuel moyen de croissance réalisé pour la période 1960-1970 n'avait été que de 10 %.

**Navires livrés en 1971 (par catégories de navires).**

CATEGORIES DE NAVIRES	POUR ARMEMENT FRANÇAIS			POUR ARMEMENT ETRANGER				TOTAL DES LIVRAISONS		
	Nombre.	Tjb.	Tjbp.	Nombre.	Tjb.	Tjbp.	Pourcentage exportation en tjbp.	Nombre.	Tjb.	Tjbp.
Pétroliers .....	5	549.800	192.430	>	>	>	>	5	549.800	192.430
Minéraliers .....	1	63.000	28.350	>	>	>	>	1	63.000	28.350
Cargos .....	7	77.000	101.730	8	124.000	246.110	70,8	15	201.000	347.840
Dont polythermes.....	>	>	>	(7)	(105.100)	(210.200)	100	(7)	(105.100)	(210.200)
Dont porte-conteneurs.....	(1)	(2.700)	(5.130)	(1)	(18.900)	(35.910)	87,5	(2)	(21.600)	(41.040)
Transports de gaz.....	1	32.700	71.940	3	62.600	137.720	65,6	4	95.300	209.660
Car-ferries .....	1	10.500	21.000	1	11.600	23.200	52,4	2	22.100	44.200
<b>Total grands navires.....</b>	<b>16</b>	<b>733.000</b>	<b>414.450</b>	<b>12</b>	<b>198.200</b>	<b>407.030</b>	<b>49,4</b>	<b>27</b>	<b>931.200</b>	<b>822.480</b>
Pêche .....	7	3.920	5.880	5	700	1.050	14,4	12	4.620	6.930
Remorqueurs et divers.....	21	18.940	21.040	3	4.360	5.340	20,1	24	23.300	26.380
Navires de guerre.....	>	>	>	5	>	>	>	5	>	>
<b>Total petits navires.....</b>	<b>28</b>	<b>22.860</b>	<b>26.920</b>	<b>13</b>	<b>5.060</b>	<b>6.390</b>	<b>18,9</b>	<b>41</b>	<b>27.920</b>	<b>33.310</b>
<b>Total général.....</b>	<b>43</b>	<b>755.860</b>	<b>442.370</b>	<b>25</b>	<b>203.260</b>	<b>413.420</b>	<b>48,3</b>	<b>68</b>	<b>959.120</b>	<b>855.790</b>

NOTA. — La part des exportations représente : 21,2 % des livraisons totales exprimées en tjb ; 48,3 % des livraisons totales exprimées en tjbp ; 40,6 % des livraisons totales exprimées en valeur.

Le tjbp (tonneaux de jauge brut pondéré) a été employé de préférence au port en lourd car cette unité permet de mieux mesurer la valeur économique des navires en commande.

La *production* française s'est élevée, en 1971, à 959.120 tonneaux de jauge brute. La construction navale de notre pays s'est ainsi maintenue au cinquième rang dans le monde après le Japon, la Suède, l'Allemagne fédérale et le Royaume-Uni. Sa part dans la construction mondiale est demeurée stable (4,5 %).

Le *carnet de commandes* des chantiers français, qui s'élevait à 5.134.000 tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> janvier 1972, a diminué très sensiblement puisqu'il n'atteignait plus que 4.945.000 tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> juillet 1972.

La décroissance du carnet de commandes au cours du premier semestre 1972 constitue la traduction, au plan français, de la dépression du marché international de la construction navale intervenue au cours du premier semestre 1971 et qui se poursuit jusqu'à présent.

En effet, le carnet de commandes mondial a décliné pendant cette période, pour la première fois depuis 1966. Il est passé de 84.100.000 tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> octobre 1971 à 80.600.000 tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> juillet 1972.

Les chantiers français ont, dans l'ensemble, mieux résisté à la dépression que leurs concurrents européens et ils ont amélioré leur classement dans le monde, passant de la quatrième place à la troisième place (après le Japon et la Suède), bien que la part française du carnet de commandes mondial ait diminué et ne représente plus que 6,1 % contre 7 % l'année précédente.

**Carnet de commandes des chantiers français de construction navale.**

CATEGORIES DE NAVIRES	1 <sup>er</sup> JUILLET 1971		1 <sup>er</sup> JANVIER 1972		1 <sup>er</sup> JUILLET 1972	
	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.
Pétroliers .....	23	2.795.000	25	3.401.500	22	3.043.700
Minéraliers .....	5	443.000	4	359.700	3	265.400
Cargos, polythermes et porte-conteneurs .....	44	580.400	37	435.900	35	329.100
Transports de gaz.....	25	1.229.500	23	1.240.200	22	1.200.200
Car-ferries .....	5	50.500	7	46.100	4	24.900
Pêche .....	38	10.000	26	9.838	19	8.386
Remorqueurs et divers.....	27	25.700	15	74.406	19	74.099
Guerre .....	20	»	30	(1) (6.320)	28	»
<b>Total .....</b>	<b>187</b>	<b>5.134.100</b>	<b>167</b>	<b>5.573.964</b>	<b>152</b>	<b>4.945.785</b>

(1) Tonnage approximatif des navires de guerre en commande, évalué à titre exceptionnel.

La part croissante prise par les Japonais dans le carnet de commandes mondial explique ce phénomène. Celle-ci est passée, en effet, de 39 % au 1<sup>er</sup> janvier 1971 à 42 % au 1<sup>er</sup> janvier 1972.

La bonne tenue du carnet français est en partie consécutive à la commande au Chantier de l'Atlantique de deux pétroliers de 540.000 tonnes de poids en lourd. Longs de 415 mètres et larges de 63 mètres, ces deux navires constituent *les plus grands pétroliers en commandé dans le monde*. Les marchés les plus importants conclus par ailleurs sont, en effet, ceux de trois pétroliers de 477.000 tonnes en commande et en construction au Japon.

Grâce à ce contrat exceptionnel et au niveau élevé des commandes enregistrées les années antérieures, le carnet de commandes des grands chantiers français reste favorable et leur assure un plan de charge assez satisfaisant. C'est ainsi que le plein emploi des capacités de production des grands chantiers français était assuré, au 1<sup>er</sup> juillet dernier :

— pour le Chantier de l'Atlantique, jusqu'en 1976 (dernier navire livrable en juin 1977) ;

— pour le Chantier France-Dunkerque, jusqu'à juillet 1975 (dernier navire livrable en septembre 1976) ;

— pour le Chantier de La Ciotat, jusqu'à la fin de 1974 (dernier navire livrable en mars 1976) ;

— pour les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée, jusqu'à la fin 1974 (dernier navire livrable en octobre 1975).

Toutefois, la situation de Dubigeon-Normandie est beaucoup moins satisfaisante puisque son carnet de commandes ne lui assure une charge de travail complète que jusqu'à l'été 1973 et partielle que jusqu'au début 1974. Or, ce chantier éprouve actuellement des difficultés pour trouver de nouvelles commandes.

Deux motifs de satisfaction méritent d'être soulignés.

D'une part, le carnet de commandes est constitué presque pour moitié de navires destinés à des armateurs étrangers (contre 36 % en 1968).

D'autre part, en dépit des mesures d'aide prises par les Etats-Unis, la France continue d'occuper une place privilégiée sur le marché des navires transporteurs de gaz. Sur 1.900.000 tonnes de transports de gaz liquéfié en commande dans le monde au 1<sup>er</sup> juillet 1972, 1.100.000 figurent dans le carnet français.

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

Les crédits consacrés à l'aide à la construction navale sont, en 1973, en forte progression puisque les autorisations de programme passent de 514,2 millions de francs à 706,5 millions de francs (+ 37 %) et que les crédits de paiement passent de 470 à 622 millions de francs (+ 32 %).

Comme le montre le tableau suivant, la croissance a été remarquable depuis 1970 :

Evolution des crédits budgétaires.

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Autorisations de programme.....	238	233	274,5	405,1	514,2	706,5
Crédits de paiement.....	247,8	258,4	260	355,1	470	622

Cette évolution s'explique, en dépit de la forte diminution du taux de l'aide de base depuis quelques années, par le jeu de la compensation des hausses exceptionnelles de prix constatées depuis 1968 du fait de la hausse du prix de l'acier sur le marché mondial et de l'inflation généralisée qui sévit depuis 1969.

Pour les grands navires, le montant de l'aide de base forfaitaire restera sensiblement constant entre 1970 et 1973, aux alentours de 150 millions de francs, pour un chiffre d'affaires passant dans le même temps de 1 à 3 milliards de francs environ. C'est dire que la garantie de prix représente désormais sensiblement les trois quarts de l'aide, encore que les modifications qui lui ont été apportées dans une période de haute conjoncture en aient fait désormais un système plus rigoureux que celui de droit commun de la Compagnie française d'assurances pour le commerce extérieur (C. O. F. A. C. E.).

### III. — Les petits et moyens chantiers.

La situation est beaucoup moins satisfaisante pour les petits et moyens chantiers que pour les grands chantiers.

Malgré le regroupement des deux moyens chantiers français (Ateliers et chantiers du Havre et Ateliers et chantiers de La Rochelle-Pallice), les deux établissements de la nouvelle société présentent un carnet de commandes assez court, particulièrement pour l'établissement du Havre où une rupture de charge est possible au début de l'année 1973.

Pour les petits chantiers, on ne peut noter aucune amélioration depuis l'an passé. Si l'emploi des capacités de production est assuré en moyenne pour un an, la situation est en fait très diverse. Deux catégories de petits chantiers peuvent à cet égard être distinguées. Dans l'une, qui comprend trois ou quatre établissements, le carnet de commandes est insuffisant et il y a risque de rupture de charge dès la fin de 1972. Dans l'autre catégorie, plus nombreuse, le carnet de commandes assure le plein emploi pour un an et parfois plus.

Les petits chantiers, qui réalisent des navires d'une moins haute technicité, font l'objet d'une concurrence acharnée, notamment de la part des pays de l'Est.

La Pologne, dont la production de chalutiers a été retenue comme un des fondements de la politique nationale de développement des exportations, offre des prix de « dumping » avec lesquels nos constructeurs ne peuvent rivaliser. L'âpreté de la concurrence sur le marché français des chalutiers est due également aux efforts des chantiers espagnols, qui bénéficient d'aides importantes pour l'exportation.

Or, si les petits et moyens chantiers ne participent que dans une très faible proportion à la production nationale évaluée en tonneaux de jauge brute, en revanche, ils assurent un emploi à près de 6.000 personnes, soit plus du quart de l'effectif de l'ensemble de la construction navale française. De plus, situés pour la plupart dans des zones peu industrialisées, ils sont appelés à jouer un rôle essentiel dans la politique régionale de l'emploi.



C'est pourquoi il nous faut, cette année encore, alerter les pouvoirs publics afin que des mesures de soutien améliorées soient mises en œuvre. C'est là, en effet, la condition d'une survie de nos petits et moyens chantiers en butte à une concurrence trop souvent faussée par des interventions nationales.

Sur plus de 700 millions de francs d'autorisations de programme pour 1973, seulement 18 millions de francs sont destinés aux petits et moyens chantiers. Ceux-ci ne bénéficient pas de l'aide au titre de la révision des prix, car leur carnet de commandes excède rarement vingt-quatre mois. Mais en l'absence d'une telle garantie, il est impossible aux petits et moyens chantiers d'allonger leurs carnets de commandes en proposant aux armateurs des contrats dans lesquels la livraison serait plus lointaine. Or la conclusion de tels contrats permettrait à la fois d'allonger le carnet de commandes et de traiter des séries de bateaux identiques avec un même armateur.

Si l'on souhaite orienter les petits et moyens chantiers vers une construction de série qui est la condition de gains de productivité importants et d'une baisse des coûts, il est nécessaire d'accorder le régime de garantie de prix à ces chantiers dès lors qu'ils construisent le deuxième ou le troisième bateau d'une série.

## LES PECHES MARITIMES

### I. — Le budget 1973.

La subvention à l'*Institut scientifique et technique des pêches maritimes* (chap. 36-01) connaît une progression d'un peu plus de 30 %, ce qui la porte de 11,75 millions de francs en 1972 à 15,47 millions de francs en 1973.

A concurrence de 3 millions de francs, il s'agit de mesures nouvelles destinées à permettre la création de sept emplois, essentiellement d'ordre administratif et technique, et l'ajustement des crédits de fonctionnement, notamment des frais d'armement des navires de recherche.

*Les subventions aux pêches maritimes* (chap. 44-01) passent de 634.000 F à 1.180.000 F. On se rappelle que, jusqu'à l'entrée en vigueur de la politique commune des pêches maritimes, le Gouvernement accordait des aides au soutien des marchés qui se traduisaient par des subventions aux trois Fonds régionaux d'organisation du marché, des primes d'incitation à la production des filets de cabillaud surgelé de bonne qualité et une aide aux marchés méditerranéen et atlantique de la sardine. Depuis le 1<sup>er</sup> février 1971, c'est le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole qui est le maître d'œuvre en ce domaine et les crédits ne figurent plus dans la loi de finances. Aussi, les subventions qui figurent au chapitre 44-01 sont-elles destinées, pour l'essentiel, au remboursement des réductions tarifaires appliquées aux transports des produits de la mer en provenance des départements bretons.

Enfin les crédits du *programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes* (chap. 64.00) passent de 20 à 22,5 millions de francs d'autorisations de programme, subissant une progression de 12,5 %. L'accroissement des aides budgétaires ne suit toutefois pas le rythme des mises en chantier et les armateurs ont de plus en plus de peine à financer leurs commandes.

Dans le secteur de la pêche industrielle, le VI<sup>e</sup> Plan avait jugé souhaitable la mise en chantier de 70.000 tonneaux de jauge brute. En 1971, on a enregistré quinze commandes de navires représentant 9.000 tonneaux et, en 1972, le tonnage des navires primés a atteint 14.200 tonneaux. Cette progression, si encourageante soit-elle, n'a

pas permis de répondre aux recommandations du plan puisque le total des deux premières années d'exécution du Plan ne dépasse pas 23.200 tonnes.

De ce fait, c'est un véritable plan de relance qui est aujourd'hui nécessaire et nous n'aurons de cesse de répéter qu'il est indispensable de mettre en œuvre un programme pluriannuel, comme cela a été fait pour la construction navale et pour l'armement au commerce.

## II. — Situation de la pêche française.

### 1. *Evolution de la production des pêches maritimes.*

L'ensemble de la production des pêches maritimes est en légère diminution en 1971 par rapport à 1970, puisque le tonnage est passé de 655.565 tonnes à 627.688 tonnes, soit une variation de — 4,2 %. Cette évolution est surtout due à la baisse de la production des huîtres (— 25.153 tonnes) et de la morue salée (— 8.994 tonnes), les autres secteurs étant restés à peu près stables ou en légère augmentation.

En revanche la valeur globale des produits débarqués, qui représente le chiffre d'affaires de la production des pêches maritimes a connu une légère hausse : 1.618 millions de francs en 1971, contre 1.589 millions de francs en 1970, soit une variation de 1,85 %.

Cette augmentation de la valeur globale correspond à une augmentation du prix moyen au kilogramme de 4 % à 48 % suivant les espèces.

Le maintien du tonnage des poissons frais et des crustacés, l'augmentation de la production des coquillages, qui représentent ensemble 80 % du tonnage total et 85 % de la valeur globale de l'économie des pêches maritimes, sont des facteurs encourageants si l'on tient compte, d'une part, de la stabilité des stocks, et, d'autre part, de l'ancienneté des embarcations. En effet, les primes d'incitation n'ont pas encore produit leur plein effet, le plus grand nombre des navires construits à l'aide de ces primes ayant commencé leur exploitation à la fin de 1971 ou même au début de l'année 1972. C'est pour nous une occasion de réclamer une intensification de l'effort en ce domaine afin que les objectifs de production fixés par le VI<sup>e</sup> Plan puissent être atteints.

## 2. Balance des produits de la mer.

Le commerce extérieur des produits de la mer (farines incluses) se caractérise à la fois par son importance en valeur absolue et par la disparité qui existe entre les importations et les exportations. Ces dernières, qui s'élèvent à 201 millions de francs, ne représentent en effet que 18 % des importations, qui se montent à 1.122 millions de francs en 1971.

Le déficit de la balance d'ensemble s'élève par conséquent à 921 millions de francs en 1971, contre 788 millions de francs en 1970.

Au cours de l'année 1971, le volume des importations — farines exclues — a crû rapidement, surtout en valeur, par rapport à l'année 1970 (25,9 %) et le volume des exportations s'est établi nettement au-dessus du niveau de 1970 (+ 32 %).

Le solde négatif de la balance du commerce extérieur des produits de la mer s'explique :

— d'une part, par des causes structurelles, certains besoins (caviar, saumon, crustacé) ne pouvant être couverts que par les importations ;

— d'autre part, par l'insuffisance de la pêche française, la crise de 1967-1968 ayant découragé les investissements.

On peut espérer que les commandes actuelles permettront, en 1973 et 1974, un renouvellement appréciable de la flotte et une augmentation de la production française qui amélioreront le taux de couverture de nos échanges extérieurs.

## MESURES DIVERSES

### I. — L'Établissement national des invalides de la marine.

Le budget de l'Établissement national des invalides de la marine pour 1972 a été fixé, au titre de la section de fonctionnement, à 980,7 millions de francs, en recettes et en dépenses.

Il est présenté en équilibre, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une avance du Trésor. En effet, les ressources de l'Établissement sont maintenant constituées du produit des cotisations des armateurs et des marins (315 millions de francs), d'une participation de la Caisse nationale d'assurance maladie aux dépenses de prestations en nature de l'assurance-maladie, maternité, invalidité (soins), servies aux marins salariés (art. 73 de la loi de finances pour 1972) (80 millions de francs) et d'une subvention de l'État (557 millions de francs).

Par rapport à 1971, le budget de l'E. N. I. M. pour 1972 est en augmentation de 11,84 %.

En 1973, il est prévu que la subvention de l'État atteindra 611 millions de francs, la progression de 53,8 millions de francs par rapport à 1972 étant calculée sur une évolution moyenne de 6 % à 7 % des salaires forfaitaires et sur une incidence démographique majorant les dépenses de pensions de 1 %.

Par ailleurs la contribution de la Caisse nationale d'assurance maladie devrait atteindre 83 millions de francs.

Votre commission souhaite qu'un effort supplémentaire soit fait en faveur des catégories les plus modestes ; en effet les écarts véritables entre salaires forfaitaires et salaires réels n'ont cessé de croître et sont aujourd'hui plus importants qu'au moment où à été adopté le rapport du groupe de travail présidé par l'Inspecteur général des affaires maritimes, M. Forner.

## II. — La Société nationale de sauvetage en mer.

La Société nationale de sauvetage en mer recevra, en 1973, une subvention de fonctionnement de 650.000 F, contre 600.000 F en 1972, et une subvention d'équipement de 2,75 millions de francs, contre 2,5 millions de francs en 1972.

Pour juger du rôle de la Société, il suffit de rappeler que le nombre des interventions de sa flotte a été de 1.746 en 1969, de 2.254 en 1970 et de 2.806 en 1971.

Or, la Société ne dispose que d'une flotte dont l'âge moyen est beaucoup trop élevé : vingt ans pour les grands canots, sept à huit ans pour les vedettes et sept ans pour les canots pneumatiques.

Pour que la Société puisse mener à bien un programme pluriannuel d'équipement, il est indispensable de la doter de ressources régulières. Rappelons, en effet, qu'en 1971 les ressources de son budget de fonctionnement provenaient pour 21 % de dons, pour 12,2 % de legs, pour 14,8 % de publicité et propagande et pour 52 % de subventions publiques, tandis que 93 % des recettes de son budget d'équipement provenaient des subventions de l'Etat.

## CONCLUSION

L'élargissement de la Communauté économique européenne est assurément un événement fondamental pour les activités maritimes. L'Europe des Neuf sera, à n'en pas douter, plus favorable à l'économie maritime que ne l'était l'Europe des Six.

Aussi, dans tous les secteurs de la Marine marchande, c'est une optique européenne qui doit à présent prédominer.

Pour les pêches maritimes, l'entrée des trois nouveaux membres aura des conséquences importantes sur le plan des zones de pêche, sur le plan de la politique commune et sur le plan de la concurrence commerciale.

Pour la construction navale, une nouvelle directive de la Communauté doit fixer les modalités et le plafond des aides étatiques. Les constructeurs, qui ont parfaitement compris que les décisions étaient maintenant concentrées à Bruxelles, se sont d'ailleurs regroupés en un comité de liaison qui coopère étroitement avec les autorités de la Communauté.

Enfin, pour l'armement, il est clair que des problèmes tels que celui des pavillons de complaisance ne pourront être abordés avec efficacité que dans le cadre de l'Europe.

\*  
\* \*

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