

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances, pour 1976, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XV

Transports.

IV. — MARINE MARCHANDE ET PECHES MARITIMES

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouquart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

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

Sénat : 61 et 62 (tomes I, II et III, annexe 32) (1975-1976).

Loi de finances. — Marine marchande - Pêche.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — La flotte de commerce :	
A. — La conjoncture maritime et la flotte de commerce :	
1. — La conjoncture maritime.....	5
2. — Situation de la flotte commerciale française.....	6
3. — Taux de participation des transports par mer au commerce extérieur de la France.....	7
4. — Evolution du pavillon français dans le commerce interna- tional	7
5. — Evolution de la balance des frets et passages.....	9
6. — Bilan du plan de relance.....	9
7. — Le plan de croissance.....	10
B. — Commentaires	11
II. — La construction navale :	
A. — La situation :	
1. — Le marché mondial de la construction navale.....	15
2. — Le carnet de commandes français.....	17
3. — Les programmes d'investissements des chantiers français.	20
4. — Les aides à la construction navale.....	21
B. — Commentaires	23
III. — Les pêches maritimes :	
A. — L'activité des pêches maritimes en 1974 et au début de 1975 :	
1. — Les résultats de la pêche.....	27
2. — La balance des produits de la mer.....	28
B. — Commentaires	29

Mesdames, Messieurs,

Le budget de la Marine marchande se présente cette année, sous **un aspect nettement plus favorable** que celui de l'an dernier. En augmentation de 23,5 %, les crédits, dont le montant est de 2 416 332 417 F, montrent la volonté évidente du Gouvernement de chercher à atteindre certains objectifs qu'il semblait avoir négligés précédemment et que, pour sa part, votre Commission des Affaires économiques et du Plan avait souhaité en maintes circonstances voir poursuivis par les pouvoirs publics.

N'avions-nous pas, à l'occasion de la discussion du budget pour 1975, regretté certaines réductions de crédits qui laissaient supposer une méconnaissance des difficultés réelles que rencontraient et les pêches maritimes et les petits chantiers ? Il n'est pas sans intérêt de souligner que la politique d'incitation aux investissements poursuivie par le Gouvernement dans le domaine des pêches — approuvée par nous et largement suivie par les armateurs — ne pouvait pas ne pas s'accompagner de la mise en œuvre des mesures indispensables pour organiser les marchés, rechercher l'équilibre entre les prix à la production et les prix à la consommation, réformer le système de formation des prix.

La situation des petits chantiers méritait aussi qu'on se penchât sur leur sort, qu'une aide plus substantielle leur fût allouée et que leur fût accordé le système de la garantie de prix, dont bénéficiaient déjà les grands chantiers.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan regrette qu'on ait trop attendu pour rechercher les moyens de lutter efficacement contre une situation préoccupante, qui se dégradait de jour en jour. Lorsque le malaise se révèle par des symptômes qui ne trompent pas, lorsque le diagnostic est fait, on n'a pas le droit de négliger les seuls remèdes qui soient susceptibles d'enrayer le mal et d'entraîner une aggravation qui risque de compromettre la guérison.

Le budget de 1976, dont nous soulignons qu'il constitue un effort certain de la part du Gouvernement :

— est-il, pour la *flotte de commerce*, le début d'une ère maritime nouvelle ?

— permettra-t-il aux *petits chantiers* de maintenir leurs activités en face d'une concurrence étrangère qui se fait de plus en plus âpre ?

— apporte-t-il le remède à la crise qui frappe les *pêches maritimes*, la plus grave que cette industrie ait jamais éprouvée ?

C'est la réponse à ces trois questions qui va constituer l'essentiel du rapport pour avis de votre Commission des Affaires économiques et du Plan.

I. — LA FLOTTE DE COMMERCE

A. — La conjoncture maritime et la flotte de commerce.

1. — LA CONJONCTURE MARITIME

Les transports maritimes ont suivi l'évolution du commerce mondial et des autres secteurs de l'économie. Le rythme d'activité est resté soutenu pendant le premier semestre de l'année dernière, puis il a décliné fortement de sorte qu'en 1974, le trafic mondial n'a augmenté que de 5 % environ, alors qu'en 1973, on avait enregistré une croissance exceptionnelle de 17 %.

Ce ralentissement résulte essentiellement de la hausse considérable du prix du pétrole et des taux d'inflation très élevés.

La demande de transport de pétrole, en croissance rapide pendant plusieurs années, a subi un déclin de 2 % consécutif à la limitation des consommations de pétrole par les pays industrialisés ; or, simultanément, des navires ont été livrés et le tonnage de la flotte mondiale de pétroliers a augmenté de 18 % ; les frets ont diminué au niveau de fin 1972, alors que le prix des soutes augmentait. Les désarmements des pétroliers ont atteint 5,25 millions de tonnes fin 1974, malgré la réduction des vitesses d'exploitation et l'utilisation temporaire de certains navires comme réserve de stockage flottante. Les transports spécialisés de produits issus du pétrole ont été ainsi atteints par les baisses de fret.

Pour les marchandises solides, la situation est plus favorable, en raison du prolongement de l'expansion de 1973, d'un certain retard pris dans les approvisionnements, de l'augmentation relativement modérée du tonnage de la flotte (+ 9,5 %) et de l'immobilisation d'un certain nombre de navires dans les ports encombrés.

Le volume des marchandises sèches transportées en vrac a augmenté en moyenne de 4 % ; les minerais de fer et le charbon ont progressé de 7 et 9 % alors que les céréales diminuaient de 8 %.

Le trafic des marchandises diverses a été soutenu jusqu'à l'automne, et stationnaire au quatrième trimestre.

De juin 1973 à juin 1974, la flotte mondiale a progressé de 7,5 % (en t. j. b.) (1), les pavillons de complaisance ont augmenté de

(1) T. j. b. : tonneaux de jauge brute.

13 % et représentent le quart de la flotte mondiale ; au cours de cette période, la part des pays de l'O. C. D. E. dans la flotte mondiale s'est réduite, tandis que celles de l'U. R. S. S. et des pays de l'Est et des autres pays restaient constantes.

Les taux de fret ont évolué très différemment selon les types de trafic. Les *frets pétroliers*, très élevés, ont brusquement fléchi fin 1973 et, en 1974, ils sont restés à des *niveaux très bas*, à la limite de la rentabilité, et parfois, ils ont même été inférieurs aux frais d'exploitation ; en moyenne les taux des frets pétroliers ont baissé de 40 % en 1974.

Pour les *marchandises sèches transportées en vrac*, en particulier les céréales, le bois, les minerais, les engrais et les matériaux de construction, les taux de fret ont *augmenté en moyenne de 30 %*.

Enfin, pour les *autres marchandises chargées sur des navires de lignes régulières*, la hausse des tarifs, variable selon les conférences maritimes, a été en moyenne de 20 à 25 % pour les produits manufacturés et les produits alimentaires, et de 20 % environ pour les produits chimiques métallurgiques.

2. — SITUATION DE LA FLOTTE COMMERCIALE FRANÇAISE

Au 1^{er} juillet 1975, le tonnage de la flotte française était de 10,3 millions de t. j. b., réparti comme suit :

CATEGORIES	NOMBRE	TONNEAUX de jauge brute (1).	OBJECTIFS DU VI ^e PLAN au 1 ^{er} janvier 1976.	
			Nombre.	Tonneaux de jauge brute.
Navires à passagers.....	26	204 192	28	250 189
Cargos	370	3 137 301	432	3 503 481
Pétroliers	134	7 001 324	139	6 879 790
Total	530	10 342 817	599	10 633 460

(1) Navires au-dessus de 100 tonneaux de jauge brute.

On constate que, pour les pétroliers, les objectifs du VI^e Plan ont été dépassés en tonnage.

3. — TAUX DE PARTICIPATION DES TRANSPORTS PAR MER AU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Q	V	Q	V
<i>Année 1973.</i>				
Commerce extérieur total de la France	251 413 000	166 123 000	124 044 000	159 714 000
Part du transport par mer....	187 890 396	52 789 305	30 177 139	48 038 343
Pourcentage	75	32	24	30
<i>Année 1974.</i>				
Commerce extérieur total de la France	258 712 000	254 651 000	126 805 000	220 213 000
Part du transport par mer....	190 691 817	100 889 541	30 438 757	68 900 450
Pourcentage	74	40	24	31

Q : quantités en tonnes. — V : valeurs en milliers de francs.

La part des transports maritimes dans le commerce extérieur de la France est *stationnaire ou en diminution*, si l'on considère les *quantités* transportées ; elle est en nette *augmentation*, surtout pour les importations, si l'on compare les *valeurs*. Cette évolution est imputable au renchérissement des matières premières, en particulier des hydrocarbures, dont les importations ont été restreintes dès la fin de 1973. La stagnation des exportations transportées par mer est imputable au développement relativement limité des ventes françaises à l'étranger.

4. — ÉVOLUTION DE LA PART DU PAVILLON FRANÇAIS DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

a) *Situation du pavillon français
dans le commerce maritime mondial.*

	1970	1971	1972	1973
Echanges mondiaux effectués par voie maritime (millions de tonnes).....	2 610	2 717	2 933	3 257
Pavillon français (millions de tonnes)....	103,6	92,8	93,6	103,8
Part du pavillon français (pourcentage)...	4	3,4	3,2	3,2

La croissance du pavillon français a suivi le rythme d'augmentation du commerce maritime international de sorte que sa *part relative reste stationnaire*, alors que la situation s'était détériorée au cours des années précédentes. On note que le tonnage transporté par le pavillon français en 1973 dépasse seulement de 200 000 tonnes les résultats de 1970.

b) *Evolution de la part du pavillon français dans le commerce international de la France.*

On constate malheureusement que *le taux de couverture apparent* (rapport entre le tonnage des produits transportés sous pavillon français dans les ports métropolitains et le total du commerce extérieur maritime français) s'est encore *détérioré en 1973*.

	1970	1971	1972	1973
Pondéreux	28,5	25,7	27,9	16,6
Marchandises diverses	41,0	37,2	35,6	28,6
				39,4
Marchandises sèches	34,1	31,0	31,4	(Charbon.) 10,1
				(Céréales.)
Produits pétroliers.....	41,7	31,4	33,1	32,6
Totaux	39,2	31,3	32,6	29,6

Ce sont les produits pétroliers qui ont subi la baisse la moins forte alors que les pondéreux et les marchandises diverses ont été beaucoup plus touchés.

Le *taux de couverture nominal* (rapport entre le tonnage total transporté sous pavillon français — trafics français et entre pays tiers — et le commerce extérieur maritime français) a diminué de près de quatre points. Comme pour le taux apparent, le pétrole s'est maintenu, alors que les pondéreux et les marchandises diverses ont enregistré une diminution importante.

	1970	1971	1972	1973
Pondéreux	44,5	42,3	39,3	29,9
Marchandises diverses	60,2	57,2	51,0	40,3
Marchandises sèches	51,6	49,2	46,2	42,4 (Charbon.) 25,3 (Céréales).
Produits pétroliers.....	68,8	59,7	58,3	57,3
Totaux	63,1	56,3	53,8	49,9

5. — EVOLUTION DE LA BALANCE DES FRETS ET PASSAGES

Le déficit de la balance des frets et passages a augmenté en 1973, revenant presque au niveau de 1971.

Au cours des trois dernières années pour lesquelles les résultats sont connus, le déficit a évolué comme suit (en milliers de francs) :

1971.....	2 334
1972.....	2 056
1973.....	2 241

La détérioration du solde de la balance des frets et passages en 1973 résulte essentiellement de l'augmentation du commerce extérieur de la France pendant cette période. On estime que la réalisation du plan de développement de la flotte française devrait permettre de réduire ce déficit à environ 1,5 million de francs.

6. — BILAN DU PLAN DE RELANCE

Selon que l'on considère les crédits effectivement utilisés, ou l'ensemble des navires qui peuvent bénéficier des primes d'équipement, on obtient des résultats différents. En effet, vu l'état de consommation des crédits, l'application du barème des primes d'équipement accordées dans le cadre du plan de relance a été suspendue en juin 1974. Une liste d'attente, ouverte à ce moment, regroupe aujourd'hui trois navires susceptibles de bénéficier d'une dernière application du barème. Le tableau suivant fait état des réalisations effectives à fin août 1975, et des réalisations potentielles, compte tenu des observations précédentes.

	I. — OBJECTIFS			II. — PROGRAMME réalisé ou en cours de réalisation au 31 août 1975.			COMPARAISON I-II		III. — PROGRAMME réalisé ou en cours de réalisation après dernière application du barème.			COMPARAISON I-III	
	Nombre.	Valeur.	Prime.	Nombre.	Valeur.	Prime.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Prime.	Nombre.	Valeur.
Cargos	69	2 788 000		63	2 338 502	319 603	- 6	- 449 498	66	2 495 780	335 891	- 3	- 292 220
Vracquiers	31	1 355 000		41	1 695 741	63 179	+ 10	+ 340 741	41	1 695 741	63 179	+ 10	+ 340 741
Caboteurs, pétro- liers	9	85 000		8	63 525	1 485	- 1	- 21 475	8	63 525	1 485	- 1	- 21 475
Totaux	109	4 228 000	401 802	112	4 097 768	384 267	+ 3	- 130 232	115	4 255 046	400 555	+ 6	+ 27 046

(Valeurs en milliers de francs.)

On constate que, pour l'ensemble, le programme prévu a été légèrement dépassé en volume et en valeur. Cependant, la répartition par types de navires diffère des objectifs : les réalisations de vracquiers en nombre et en valeur ont dépassé les prévisions, au détriment des cargos et des caboteurs pétroliers.

7. — LE PLAN DE CROISSANCE

Les objectifs du plan de développement à la fin de 1980 sont arrêtés à 16,3 ou 16,4 millions de tonneaux de jauge brute ; ceci implique, au cours de cette période, des investissements d'une valeur de 23 milliards de francs pour environ 160 navires jaugeant 7,5 millions de tonneaux de jauge brute.

La répartition envisagée en volume est de 4 millions de tonneaux de jauge brute pour les hydrocarbures et 3,5 millions de tonneaux de jauge brute pour les marchandises sèches, les investissements devant être sensiblement équivalents pour les deux secteurs.

Le système d'aide prévu reste les primes d'équipement et les bonifications d'intérêt, comme pour les plans précédents.

Une enveloppe globale d'un milliard de francs est prévue pour les primes à distribuer pendant le plan de croissance. Celles-ci sont accordées d'après un barème de taux appliqués au prix contractuel initial des navires bénéficiaires.

Le régime des *primes d'équipement* est applicable aux propriétaires de navires de commerce français neufs livrés entre le 1^{er} janvier 1976 et le 1^{er} décembre 1980. A titre exceptionnel et provisoire, des primes, réduites de moitié, pourront être accordées pour les achats de navires d'occasion répondant à certains critères : emploi de personnel, allègement des sorties de devises, âge du navire.

Pour les *bonifications d'intérêt*, le taux de référence est porté de 7,25 à 8 %, l'*enveloppe globale* est de 2,6 milliards de francs. Pour les navires commandés à l'étranger, il est prévu que les administrations s'efforceront d'obtenir des chantiers étrangers un crédit vendeur pour l'armement français, sur la base du taux de l'Arrangement de l'O. C. D. E. ; ce taux étant de 8 %, il n'y aurait pas, dans ce cas, de bonification d'intérêts.

B. — Commentaires.

Trois chapitres du fascicule budgétaire, consacré à la Marine marchande, intéressent spécialement la flotte de commerce.

1° Le premier — chapitre 46-36 — fixe le *montant des allocations compensatrices*, destinées au remboursement partiel — par l'Etat — des dépenses mises à la charge des armateurs par l'article 79 du Code du travail maritime. Fixé à 17 850 000 F en 1975, on s'étonne que ce crédit ait pu être ramené cette année à 13 800 000 F. *Pourquoi cette réduction de 4 millions de francs ?* Comment se justifie-t-elle ?

2° Le chapitre 45-50 est consacré aux *subventions accordées aux compagnies maritimes*, tant pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général qu'à titre de contribution aux charges sociales des compagnies d'économie mixte. Les crédits inscrits à ce chapitre sont, pour 1976, de 120 200 000 F, soit 16 300 000 F de plus que l'an dernier, où ils atteignaient 103 900 000 F.

Comment ces crédits se répartissent-ils ? La Compagnie générale maritime, créée par la fusion de la Compagnie générale transatlantique et des Messageries maritimes, voit sa dotation réduite de 74 400 000 F à 44 millions de francs, en raison du désarmement du paquebot *France*. Par contre, les services de la Corse bénéficient d'une augmentation de crédits, ceux-ci passant de 29 500 000 F en 1975 à 76 200 000 F en 1976.

3° Enfin, le chapitre 63-52 fixe le montant des *subventions en faveur de l'armement du commerce*, pour réaliser le plan de développement de la flotte marchande, approuvé par le Conseil des Ministres. Faisant suite au VI^e Plan, qui arrive à expiration le 31 décembre 1975, ce plan prévoyait que la flotte française atteindrait 20 millions de tonneaux de jauge brute à la fin du VII^e Plan, la profession considérant cet objectif réalisable, sous réserve de la mise en œuvre des moyens adéquats. Compte tenu de la conjoncture, c'est un chiffre de plus de 16 millions de tonneaux de jauge brute qui a été finalement retenu.

Ce programme de grande envergure débutera, en 1976, avec des autorisations de programme de 200 millions de francs, en augmentation de 118 198 000 F par rapport à 1975. Quant aux crédits de paiement, ils passent de 80 millions de francs à 164 277 000 F (+ 144,5 % dans le premier cas, + 105,3 % dans le second).

C'est avec la plus grande satisfaction que nous accueillons l'adoption de ce plan de développement de la flotte de commerce. *Il est le signe très positif de la prise de conscience*, par le Gouvernement, *de l'intérêt des activités maritimes* et de l'importance des échanges commerciaux par mer, pour l'équilibre de la balance des paiements.

Ce plan de développement est le prolongement indispensable du plan de relance, dont la mise en œuvre a eu sur le développement de la flotte de commerce des effets bénéfiques certains. En effet, avant le commencement du VI^e Plan, la flotte comportait moins de 6 millions de tonneaux de jauge brute. Au 1^{er} juillet dernier, elle atteignait 10 342 817 tonneaux de jauge brute répartis entre 530 navires. En outre, il existait en commande, à la même date, soixante-dix-neuf navires pour 3 637 250 tonneaux, dont les livraisons devaient se répartir sur trois années environ. On peut affirmer ainsi que les objectifs du plan de relance sont entièrement réalisés. Avant même la mise en œuvre officielle du plan de développement, qui n'interviendra qu'avec la promulgation de l'actuelle loi de finances, les armateurs, dont le dynamisme mérite d'être remarqué, ont déjà commandé environ un tiers de ce plan, intéressant les divers secteurs des activités maritimes. Ceci augure bien du démarrage du plan de développement, qui prévoit la mise en service de quelque 160 navires, pour environ 7,5 millions de tonneaux de jauge

brute (pour tenir compte des retraits) et une valeur de 23 milliards de francs. Les perspectives de la flotte pour 1980 devront donc dépasser 16 millions de tonneaux de jauge brute.

La réalisation d'un tel programme nécessitera un effort financier sans précédent. Outre les primes de l'Etat (1 milliard de francs), les taux variant selon les types de navires, les porte-conteneurs et les navires rouliers bénéficiant des taux les plus élevés (15 %), outre l'autofinancement qui couvrira, suivant les armements et les types de navires, le tiers ou le quart du coût ; le solde sera financé par le recours au crédit, assorti de bonifications d'intérêt, dont le montant doit permettre à l'armement de ramener le loyer de l'argent à un taux supportable.

L'importance des diverses interventions des Pouvoirs publics se justifie d'autant plus que la conjoncture actuelle est particulièrement défavorable. L'année 1974 s'est en effet terminée dans une atmosphère fort préoccupante. La crise, provoquée par le bouleversement du marché de l'énergie à l'échelle mondiale, affecte tous les domaines de l'activité économique et se manifeste, en ce qui concerne les flottes de commerce, par une diminution des échanges et du trafic maritime. Pour le secteur pétrolier, qui est le plus touché, il faut attendre, en 1975, un niveau de désarmement de l'ordre de 80 millions de tonnes de port en lourd, soit environ le tiers de la flotte pétrolière mondiale ; à cela, s'ajoutent des annulations de commandes de navires pétroliers d'un même ordre de grandeur.

Dans le secteur des marchandises diverses, la crise touche l'ensemble des lignes régulières, la chute des trafics étant, selon les secteurs, de 20 à 30 %, voire 40 % dans certains cas.

Notre pays a été atteint par les effets de cette crise mondiale, née du désordre monétaire, de l'inflation, de la hausse brutale du prix du pétrole, autant d'éléments qui ont entraîné une réduction de l'activité économique. Il est indéniable que les fléchissements de notre économie devaient provoquer immanquablement une régression des trafics. Toutefois, il semblerait qu'une tendance à la stabilisation se manifeste, laissant espérer une amélioration relative de la situation de notre armement par rapport à beaucoup de nos concurrents. Aussi devons-nous considérer que, dans cette conjoncture incertaine et contrastée, *le plan de développement de la flotte a une importance stratégique*. Est-il audacieux de songer

que la grande aventure qui se joue actuellement dans les mers du Nord, où les ressources en pétrole et en gaz sont extrêmement riches, puisse avant longtemps représenter pour l'Europe occidentale un avenir plein de promesses ?

Pour le transport des marchandises solides, n'y aura-t-il pas toujours des approvisionnements à assurer, des positions à maintenir ou à améliorer, des trafics nouveaux à exploiter, pour le plus grand bénéfice de notre balance des paiements et de notre commerce extérieur ?

Le dispositif financier mis en place par les Pouvoirs publics est de nature à améliorer notre position maritime dans le concert des nations qui ont fondé leur espoir sur la mer. Nous sommes à la veille — si ce n'est déjà fait — d'acquérir *la neuvième place*, dans le classement des flottes marchandes, devant l'Italie. Certes, pour une nation dont l'économie est au quatrième rang mondial, il n'y a pas lieu de pavoiser, mais il faut tenir compte de la situation particulière d'au moins quatre flottes qui nous devancent au palmarès mondial : les deux flottes de complaisance libérienne et panaméenne et les deux flottes norvégienne et grecque qui ont vocation d'être transporteur maritime intercontinental. Par rapport aux flottes des pays industriels, nous nous trouvons derrière le Japon et la Grande-Bretagne, pays insulaires, pour qui la mer est le seul mode de relations avec l'extérieur, et l'U. R. S. S. et les Etats-Unis, puissances industrielles considérables. Assurément, on pourrait faire mieux et notre souhait le plus cher est que le plan de développement nous y conduise !

II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

A. — La situation.

1. — LE MARCHÉ MONDIAL DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Ce marché subit une forte dépression en raison de la diminution générale de la demande de transport, conséquence du ralentissement des échanges entre pays industrialisés, et des restrictions de consommation de pétrole. Ce mouvement a été d'autant plus sensible, qu'il existait une certaine surcapacité de production des chantiers mondiaux.

La statistique du Lloyd's Register (au 30 juin dernier) met en évidence la *régression de l'ensemble du carnet mondial* : 133 millions de t. j. b. en mars 1974, 113 millions de t. j. b. en mars 1975, 102 millions de t. j. p. à fin juin 1975. Ce sont, en priorité, les navires non commencés qui ont subi les effets de la conjoncture.

La plupart des pays ont été touchés et d'abord le Japon dont le carnet a diminué de 6 millions de t. j. b. en trois mois, et de 15 millions de t. j. b. en neuf mois. Ce sont surtout les annulations de commandes de gros pétroliers, qui ont affecté le Japon, dont la part relative dans le marché mondial est passée de 46 % au 1^{er} janvier 1974 à 41,6 % au 30 juin 1975.

Seuls quatre pays ont vu progresser leur tonnage en commande : Taïwan, le Brésil (qui a triplé son carnet), la Pologne et l'Italie.

Face à cette crise, les plus gros producteurs (Japon, Suède) annulent ou modifient leurs projets d'investissements, ou retardent l'exécution de ceux-ci, alors que d'autres pays (Europe de l'Est, Corée du Sud, Brésil), plus récemment arrivés sur le marché, poursuivent la réalisation de leurs programmes. Cette évolution risque d'aggraver encore la crise dans l'avenir, car on *ne peut attendre, à court terme, une reprise importante des transports maritimes.*

Pour tenter de pallier les effets de cette crise, les pays producteurs sont incités à accorder des aides à cette industrie. Afin d'éviter le développement anarchique des aides financières et des barrières

douanières, il est envisagé de proroger l'Arrangement général sur l'élimination progressive des aides, signé par les pays de l'O.C.D.E. pour la période 1972-1975. Des mesures de sauvegarde de l'industrie des constructions navales sont à l'étude.

Enfin, dans le cadre de la C. E. E., une nouvelle directive sur les aides à la construction navale est applicable du 1^{er} juillet 1975 au 31 décembre 1977.

Dans le marché mondial, arrêté au 30 juin 1975, le carnet français représente 5,05 % et se situe au septième rang, les Etats-Unis ayant ravi à la France le sixième rang.

Répartition des commandes par types de navires au 30 juin 1975.
(Milliers de tonneaux de jauge brute.)

	PETROLIERS	V R A C pétrole.	V R A C minéral.	DIVERSES (1)	NAVIRES spécialisés (2).	PECHE	CARNET total.
Pays :							
Japon	32 302	1 201	6 228	1 614	769	17	42 538
Suède	5 973	526	650	16	»	1	7 180
R. F. A.	3 488	216	621	1 124	457	5	6 099
Royaume-Uni	3 427	91	1 182	516	29	16	5 391
Espagne	3 994	»	420	533	13	204	5 307
Etats-Unis	3 378	»	291	138	1 352	14	5 266
France	2 300	»	»	801	2 004	11	5 166
Brésil	760	973	1 254	461	»	11	3 479
Italie	1 788	626	357	138	63	13	3 013
Danemark	2 057	»	521	137	1	3	2 810
Corée du Sud.....	1 362	»	224	326	»	»	1 917
Norvège	851	»	182	148	549	15	1 796
Pologne	»	336	210	511	483	96	1 668
Pays-Bas	1 098	»	80	95	58	4	1 541
Yougoslavie	879	236	159	48	»	»	1 346
Finlande	561	»	61	145	333	»	1 293
Taiwan	998	»	232	8	»	»	1 241
Portugal	997	»	»	»	32	11	1 040
Total mondial.....	67 289	4 205	14 032	7 726	6 323	550	102 137
Port en lourd (1 000 t).							

(1) Pour les cargos à marchandises, on n'a tenu compte que des navires de 2 000 t. j. b. et plus, ou 3 000 t. p. l.

(2) Y compris les transporteurs de gaz liquéfiés et de produits chimiques.

2. — LE CARNET DE COMMANDES FRANÇAIS

Alors que l'année 1974 avait été marquée par une augmentation de 1,5 % du volume des commandes, le premier semestre 1975 a vu celles-ci diminuer de 18 %, en raison des annulations de commandes et de la régression de la demande au cours de cette période. Cette situation n'est pas près de s'améliorer, alors que la surcapacité mondiale de production actuelle atteint environ 30 % et que 462 navires sont désarmés faute de fret.

Jusqu'à maintenant, la construction navale française a mieux résisté à la crise que d'autres pays, car les chantiers français ont évité le gigantisme et ont acquis une place de choix sur le marché pour les navires à haute technicité, tels que les transporteurs de gaz liquéfiés.

Dans les grands chantiers, le travail est assuré jusqu'en 1979-1980, mais la concurrence sera de plus en plus vive sur le marché mondial.

Cette situation pose une fois de plus le problème d'un éventuel regroupement des chantiers français qui suscite un certain nombre de réserves, surtout de la part des chantiers de La Seyne.

Livraisons des chantiers navals français pendant le premier semestre 1975.

CATÉGORIES DE NAVIRES	FRANCE		EXPORTATION		TOTAL	
	Nombre.	Tonneaux de jauge brute.	Nombre.	Tonneaux de jauge brute.	Nombre.	Tonneaux de jauge brute.
Pétroliers	3	375 481	1	123 041	4	498 522
Navires-citernes, divers....	2	3 187	»	»	2	3 187
Cargos classiques	1	12 609	»	»	1	12 609
Cargos rouliers	»	»	4	13 054	4	13 054
Transports de gaz.....	1	80 071	1	53 127	2	133 198
Transbordeurs	»	»	1	12 576	1	12 576
Petits navires divers.....	9	3 125	5	(1) 1 608	14	(1) 4 733
Total	16	474 473	12	203 406	28	677 879

(1) Dont deux navires de guerre non jaugés.

Carnet de commandes au 1^{er} janvier 1975 (par catégories de navires) (1).

CATEGORIES DE NAVIRES	LIVRAISONS aux armateurs français.		LIVRAISONS aux armateurs étrangers.		TOTAL DU CARNET de commandes.	
	Nombre.	Tjb	Nombre.	Tjb	Nombre.	Tjb
Pétroliers	9	1 729 700	14	1 802 300	23	3 532 000
Divers navires-citernes	5	44 150	11	137 200	16	181 350
Cargos rouliers et divers.....	13	78 300	8	29 200	21	107 500
Cargos polythermes	»	»	»	»	»	»
Cargos porte-conteneurs	7	154 800	8	297 000	15	451 800
Transbordeurs	3	190 000	30	1 781 200	33	1 971 200
Transporteurs de gaz.....	1	12 000	4	45 300	5	57 300
Pêche	23	9 940	10	2 030	33	11 970
Remorqueurs et divers.....	10	2 470	2	950	12	3 420
Navires de guerre.....	4	»	20	»	24	»
Total du carnet de commandes.....	75	2 221 360	107	4 095 180	182	6 316 540

(1) Navires de guerre produits par les grands chantiers non compris.

Carnet de commandes des chantiers français de construction navale au 1^{er} janvier 1975.

(Par années de livraisons.)

CHANTIERS	1975		1976		1977		1978		1979 ET SUIVANTES		TOTAL	
	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.
Atlantique	4	552 000	5	904 700	4	707 200	5	756 500	1	80 000	19	3 000 400
C. N. La Ciotat	9	521 800	6	487 500	6	391 000	4	180 000	»	»	25	1 580 300
France-Dunkerque	2	83 900	4	167 800	3	162 000	3	74 800	3	235 000	15	724 000
C. N. I. M.	9	178 700	3	69 700	3	120 000	4	173 400	3	191 000	22	732 800
Dubigeon-Normandie	4	54 700	5	70 100	3	47 100	3	55 100	»	»	15	227 000
Total grands chantiers...	28	1 391 100	23	1 699 800	19	1 427 300	19	1 239 800	7	506 500	96	6 264 500
A. C. H. R. P.	7	12 450	6	17 100	4	7 100	»	»	»	»	17	36 650
S. I. C. C. Na.	6	4 030	7	1 310	»	»	»	»	»	»	13	5 340
A. C. Manche	7	2 850	5	2 240	»	»	»	»	»	»	12	5 090
S. F. C. N.	1	85	4	(1)	»	»	»	»	»	»	5	85
La Perrière	2	480	»	»	»	»	»	»	»	»	2	480
C. M. Normandie	6	1 065	9	(1)	9	(1)	»	»	»	»	24	1 065
Auroux	1	(1)	1	(1)	»	»	»	»	»	»	2	(1)
Ziegler	3	990	2	950	»	»	»	»	»	»	5	1 940
A. F. O.	3	400	»	»	»	»	»	»	»	»	3	400
Garonne	3	990	»	»	»	»	»	»	»	»	3	990
Total petits chantiers...	39	23 340	34	21 600	13	7 100	»	»	»	»	86	52 040
Total général	67	1 414 440	57	1 721 400	32	1 434 400	19	1 239 800	7	506 500	182	6 316 540

(1) Navires de guerre non jaugés.

Navires en commande pour le compte de l'armement français.
(1^{er} avril 1975.)

	FRANCE		ÉTRANGER		TOTAL		POURCENTAGE par rapport à la flotte en service.
	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	Nombre.	T. J. B.	
Navires à passagers.....	1	14 000	»	»	1	14 000	6,9
Aéroglosses marins.....	2	430	»	»	2	430	120,4
Total navires à passagers.	3	14 430	»	»	3	14 430	7,1
Cargos de ligne.....	8	23 000	6	65 999	14	88 999	8,5
Cargos porte-conteneurs.....	12	262 590	8	120 700	20	383 290	152,6
Polythermes et polyvalents....	»	»	»	»	»	»	»
Divers navires citernes.....	1	1 500	»	»	1	1 500	5,2
Transporteurs de produits chimiques	3	41 200	6	44 164	9	85 364	137,2
Transporteurs de vrac.....	»	»	8	278 136	8	278 136	35,7
Total cargos.....	24	328 290	28	508 999	52	837 289	26,8
Pétroliers	6	»	9	1 071 750	15	2 431 150	36,1
Caboteurs pétroliers.....	»	1 359 400	1	1 800	1	1 800	1,1
Transporteurs de gaz.....	3	188 000	1	12 000	4	200 000	150,2
Total transporteurs d'hydrocarbures	9	1 547 400	11	1 085 550	20	2 632 950	37,4
Total général....	36	1 890 120	39	1 595 549	75	3 484 669	33,6

3. — LES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT DES CHANTIERS FRANÇAIS

En 1974, on n'a pas exécuté de grands travaux dans les chantiers navals ; les investissements réalisés ont eu pour but d'améliorer la productivité des installations en service et de moderniser l'outillage.

Pour les quatre prochaines années, les cinq grands chantiers doivent réaliser des investissements d'un montant de 430 millions de francs. Outre des travaux comparables à ceux décrits ci-dessus, des programmes d'un intérêt tout particulier sont prévus pour les C. N. I. M. (Constructions navales et industrielles de la Méditerranée) et La Ciotat.

Aux C. N. I. M. est prévue la construction d'une demi-forme, où seront montées les coques des méthaniers de 250 000 mètres cubes et, ultérieurement, la construction d'un môle d'un kilomètre pour l'armement à flot.

La Ciotat met en œuvre un programme complémentaire constitué par l'allongement et l'équipement du quai d'armement, la mise en place d'un nouveau portique sur la grande forme et la construction de nouvelles nefs de préfabrication.

Simultanément, les petits et moyens chantiers doivent réaliser les travaux de modernisation et de rationalisation suivants :

— la Société française de Construction navale : une nouvelle cale pour navire de 30 mètres ;

— les Ateliers et chantiers de la Manche : agrandissement de la cale, augmentation du volume de préfabrication, amélioration du système de lancement ;

— les Ateliers et chantiers du Havre et de La Rochelle - La Pallice : renforcement des moyens de préfabrication.

Dans l'ensemble, cette politique d'investissement est adaptée à la conjoncture présente.

4. — LES AIDES A LA CONSTRUCTION NAVALE

Le tableau suivant résume l'utilisation des dotations budgétaires de 1974 et 1975 affectées à la construction navale (en millions de francs) :

AUTORISATIONS de programme.	BUDGET de 1974.	LOI de finances rectificative pour 1974.	TOTAL	BUDGET de 1975.
Ligne Petits Navires.....	20	8,4	28,4	(1) 24,5
Ligne Grands Navires.....	215,1	25	240,1	(2) 208
Ligne Revisions grands navires.....	465,121	66,6	531,721	(3) 567,5
Total	700,121	100	800,121	800

(1) Les autorisations de programme pour l'exercice 1975 se décomposent en :

— 8,250 millions de francs pour les petits chantiers (dont 3,5 millions de francs d'aide de base, le reste en garantie de prix) ;

— 16,250 millions de francs pour le moyen chantier, correspondant à des garanties de prix.

(2) 55 millions de francs en aide de base pour les navires construits dans les grands chantiers ; le reste est relatif à la garantie de prix sur les quatre mois qui précèdent la commande (principe de l'antériorité de lecture des indices ou « transposition »).

(3) 567,5 millions de francs pour les revisions de prix des tranches 1974, 1973 et 1972, soit 10 % des revisions de la tranche 1972, 70 % des revisions de la tranche 1973 et 20 % de la tranche 1974.

Pour les *grands chantiers*, le régime de l'aide a été modifié pour les commandes prises en 1974 et en 1975. Les taux de *l'aide de base* ont été réduits : pour les commandes prises en 1973, 1,5 % ; en 1974, 0,5 % ; en 1975 : 0,75 % ; en 1976, 0,5 %.

Les *garanties de prix* ont été maintenues pour les commandes prises en 1974, mais les seuils des franchises ont été modifiés. Pour les commandes prises en 1973, le seuil était de 3,5 % la première année, puis 4 %, 4,5 % et 5,5 % pour les années suivantes ; pour les commandes prises en 1974, les seuils ont été relevés à 5 %, 5,5 % et 6,5 % ; pour 1975 les seuils atteindront 7,5 %.

Le régime d'intervention en faveur des *moyens chantiers* tend à s'aligner sur celui des grands chantiers.

En 1974, les commandes des *petits chantiers* ne bénéficiaient de la garantie de prix que pour les navires de série, à partir du quatrième. Désormais, tous les *exportateurs de navires* bénéficieront de *l'assurance contre les risques économiques*, au même titre que les autres fournisseurs de biens d'équipement. En outre, les *petits chantiers* qui accepteront certaines règles, tendant à assurer la régularité de l'activité et le maintien de l'emploi (limitation de la production, contrôle des effectifs, renforcement des structures, coordination des actions commerciales, de la recherche, etc.), pourront bénéficier, pour les navires commandés par des armateurs français, d'une aide de base et d'une garantie de prix, proche de celle applicable aux grands chantiers, mais d'une durée plus courte, les délais de fabrication étant plus réduits.

Ces modifications du régime de l'aide étaient indispensables car la situation financière des petits chantiers est précaire.

Depuis mars 1974, ces chantiers n'ont enregistré aucune commande de navires de pêche industrielle ; ils essaient de se réorienter vers les navires de servitude (remorqueurs, navires « off-shore ») et les navires de guerre. Globalement, le plan de charge s'est sensiblement raccourci ; cependant la situation est très variable d'un chantier à l'autre, selon l'importance des commandes antérieures de navires de pêche.

La rentabilité des petits chantiers est, en moyenne, faible : le bénéfice représente seulement 1 % du chiffre d'affaires. Cependant, la plupart des établissements ont pu équilibrer leur bilan en 1974,

à l'exception de la S. I. C. C. NA. de Saint-Malo qui a déposé son bilan ; cette société, liée par des contrats à prix ferme, n'a pu absorber la hausse des coûts de production, d'autant plus qu'elle avait engagé un programme d'investissement particulièrement lourd.

B. — Commentaires.

Si la récession économique, qui s'est généralisée à tous les pays industrialisés au cours de l'année 1974 et n'a fait que s'aggraver depuis, a eu pour effet une régression des trafics, l'activité de la construction navale apparaît néanmoins satisfaisante dans son ensemble. La *production des chantiers mondiaux* a été, en effet, pour cette même période, de 35 millions de tonneaux de jauge brute, soit une augmentation de 8 % par rapport à 1973. Les livraisons ont atteint le volume record de 33,5 millions de tonneaux de jauge brute, alors qu'il a été mis sur cale 36,5 millions de tonneaux de jauge brute.

Le rapprochement de ces deux derniers chiffres nous permet de constater une tendance à la croissance de la production pour 1975, la mise sur cale étant de 10 % plus élevée que les livraisons.

La caractéristique principale de la structure de la production des chantiers mondiaux en 1974 a été la *prépondérance du tonnage pétrolier*, le Japon réalisant à lui seul près de la moitié de l'activité de la construction navale, mesurée en tonneaux de jauge brute. En ce qui concerne les huit pays maritimes du Marché commun, ils ont connu, eux aussi, en ce domaine, une activité soutenue, avec une tendance à la croissance.

Dans son ensemble, le plan de charge de cette industrie s'est avéré satisfaisant puisque, au 1^{er} janvier 1975, le carnet de commandes représentait, en moyenne, plus de trois ans d'activité.

A première vue, il semble donc que la construction navale n'ait pas été affectée par le retournement de la conjoncture, caractérisé par le ralentissement de l'activité des transports maritimes, ralentissement qui s'est manifesté surtout dans le secteur pétrolier, dès le début de 1974, puis, à un degré moindre, dans le trafic des marchandises sèches.

En réalité, le volume des commandes a été surtout élevé pendant le premier trimestre 1974, le carnet mondial ayant atteint

le record absolu de 133 millions de t. j. b. au 1^{er} avril 1974. A partir de cette date, non seulement on assiste à une *diminution de la demande*, mais encore à des *annulations de commandes*. La tendance à la baisse s'est poursuivie en 1974, touchant plus particulièrement le domaine des pétroliers.

Cette situation critique pour les chantiers s'est trouvée en outre aggravée par l'augmentation des coûts de production et la détérioration des conditions de vente sur le marché des constructions neuves.

Tel est, brièvement exposé, le problème de la construction navale, vu sous l'angle de ses activités mondiales. Mais, ramenée aux limites nationales, on peut affirmer que la situation de nos chantiers navals est restée satisfaisante. Avec une *production de 1 065 000 t. j. b. en 1974*, la France a conservé le cinquième rang dans le classement mondial, derrière le Japon, l'Allemagne fédérale, la Suède et l'Espagne. Elle est mieux armée que les autres pays en raison de la diversification de sa production : quatre méthaniers ont été lancés en 1974 ; simultanément, quatre autres étaient mis sur cale. La même année, on a livré sept pétroliers, onze cargos et sept porte-conteneurs. On peut dire que l'importance des unités hautement spécialisées reste une constante des chantiers français.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne les commandes, si la plupart ont été enregistrées dans la catégorie des transporteurs de gaz (4), de produits chimiques (4) et des cargos porte-conteneurs (18), il a été également enregistré un pétrolier de 550 000 t. p. l. (a), identique à trois navires précédemment commandés. La part des contrats pour l'exportation représente plus de 70 % en tonnage.

En définitive, c'est — entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1974 — 6 200 000 t. j. b. au lieu de 5 900 000, l'année précédente, qui ont été recommandés aux chantiers français. En dépit d'annulations enregistrées en 1975, le plan de charge semble satisfaisant.

Cette situation tient à la mise en œuvre d'un *outil de production de très haute qualité*, réalisé grâce à une politique d'investissement, qui a permis à la construction navale française de doubler sa production en trois ans, d'accroître la productivité de ses installations et d'adapter celles-ci à l'évolution de la demande. Aussi peut-on affirmer que notre industrie de la construction navale a su maintenir ses activités à un niveau de capacité raison-

(a) Tonnes de port en lourd.

nable, grâce au développement important de ses exportations et malgré le volume croissant des commandes passées à l'étranger par nos armements maritimes.

On ne saurait minimiser toutefois les difficultés rencontrées par les constructeurs, en raison de la hausse des coûts, due notamment à l'augmentation des tarifs de l'énergie. En outre, les contrats étant conclus fermes, les prix du marché international tendent à s'aligner sur les offres japonaises libellées en yens, monnaie dont la dépréciation a suivi celle du dollar en 1974. Ainsi, nous avons assisté à une dégradation des prix de vente pratiqués sur le marché et celle-ci s'est confirmée au début de 1975.

Enfin, les conditions de crédit consenties par les constructeurs à leurs clients ont été aggravées, aux termes de nouvelles recommandations de l'O. C. D. E.

Toutes ces difficultés ne peuvent être levées que par la mise en œuvre, par les pouvoirs publics, de moyens tels que l'augmentation des indemnités versées au titre de l'assurance contre le risque économique. Faute de quoi, il sera impossible de lutter contre une concurrence étrangère, de plus en plus âpre. Or, il semble que le Gouvernement entend appliquer à la construction navale des procédures plus restrictives que celles en usage pour les autres exportateurs de biens d'équipement : *élévation des seuils, raccourcissement des durées de garantie*, retard dans le règlement des indemnités.

Cette pénalisation ne se justifie pas : elle risque de provoquer une *détérioration de la situation financière des chantiers* qui, ainsi, *ne seraient plus compétitifs* pour obtenir de nouveaux contrats. Déjà, *une fraction non négligeable du plan de développement de la flotte de commerce est placée à l'étranger*.

Les *crédits budgétaires*, malgré une *augmentation de 200 000 000 F*, sont-ils *suffisants* pour pallier les difficultés qui se présentent ? Tout en reconnaissant *l'effort de l'Etat*, qui se situe dans le droit fil de la recommandation communautaire du 10 juillet dernier, applicable jusqu'au 31 décembre 1977, nous éprouvons *quelques craintes*.

Ces craintes sont particulièrement fondées en ce qui concerne les petits chantiers. Certes, le budget prévoit, pour la construction des petits navires, un crédit de 33 000 000 F sur le montant de un milliard de francs inscrit à l'article 10 du chapitre 64-61 du

budget de la Marine marchande. Mais ce crédit est affecté globalement aux deux chantiers moyens et aux neuf petits chantiers entre lesquels s'effectue une répartition que nous aimerions connaître. Celle allocation qui serait, paraît-il, de 13 000 000 F pour les neuf petits chantiers, est nettement insuffisante. Certes, il semble que, cette année, le Gouvernement accepte d'accorder la garantie de prix pour les contrats passés par les petits chantiers. C'est une mesure que nous demandons depuis de nombreuses années et que nous nous réjouissons de voir appliquer désormais, sous réserve des conditions d'application, qui détermineront son efficacité.

Le *nouveau régime*, comparable à celui des grands chantiers, comprendra deux ordres de mesures :

— d'abord, *une aide de base de 0,5 % applicable au prix contractuel* pour toutes commandes intervenues en 1975. Nous sommes loin des dispositions du régime précédent, attribuant une aide de 2 % pour les navires construits à l'unité ou pour les deux premiers de la série et de 4 % à partir du troisième ;

— la *garantie de prix*, hier accordée à partir du quatrième de la série, avec suppression de l'aide de base, s'appliquera désormais sous certaines conditions, assez restrictives : certains navires en seront exclus, des limitations de durée sont prévues, le volume maximal de production bénéficiant de l'aide sera déterminé globalement et réparti entre les chantiers.

On peut se demander si ces nouvelles dispositions apporteront aux petits chantiers les avantages qu'ils pouvaient en attendre, pour affronter la concurrence internationale, chaque jour plus sévère.

N'est-on pas autorisé à penser que c'est en raison de l'insuffisance des mesures de soutien que la S. I. C. C. NA a connu des difficultés financières qui l'ont amenée à déposer son bilan ?

Les mesures de sauvetage que le Gouvernement envisage aujourd'hui, en raison des problèmes économiques et sociaux qui se posent dans la région concernée, ne coûteront-elles pas plus cher que la mise en place d'une politique d'aides efficaces, que nous avons suggérée si souvent. Puissent les interventions de l'Etat se manifester au bon moment, gage d'une politique raisonnable !

III. — LES PÊCHES MARITIMES

A. — L'activité des pêches maritimes en 1974 et au début de 1975.

1. — RÉSULTATS DE LA PÊCHE

La *production totale* des pêches maritimes en 1974 a atteint 683 016 tonnes, pour une valeur de 2,6 milliards de francs, soit — 0,7 % en tonnage et + 18,6 % en valeur par rapport à 1973.

Pour le *poisson frais*, le tonnage a diminué de 5,8 %, mais la valeur a augmenté de 15,7 %. Cette régression concerne toutes les espèces, mais les espèces communes ont été les plus touchées. C'est le port de Boulogne-sur-Mer qui a subi les baisses les plus fortes au deuxième semestre 1974 et au début de 1975.

La production de *poissons salés* a enregistré une *baisse de tonnage* encore plus forte de — 19 % en tonnage, alors que la valeur a beaucoup augmenté, le prix du kilogramme ayant presque doublé en un an.

Par contre, la *production de la grande pêche (poissons congelés et surgelés)* a été en *nette croissance*, progressant de + 44,3 % en tonnage, et + 75 % en valeur. Ce mouvement est imputable à la reconversion de la flotte de grande pêche en navires mixtes, sauteurs et congélateurs. Mais cette augmentation de la production arrive à un moment où le *marché du poisson surgelé souffre de stocks trop importants*.

Les *crustacés* restent stables : + 0,6 % en tonnage, + 5,1 % en valeur.

La production de *coquillages et de mollusques* a *fortement diminué* : — 13,4 % en tonnage, — 5,6 % en valeur, alors que les résultats de 1973 avaient été nettement supérieurs à ceux de 1972 ; cette évolution est imputable à la diminution de la coquille Saint-Jacques.

La *conchyliculture* reste stable en quantité, mais augmente de + 16,5 % en valeur.

Les résultats du premier semestre 1975 n'incitent guère à l'optimisme ; en effet, la production de poisson frais des quinze principaux ports du Nord et de l'Atlantique — qui mettent sur le marché 80 % de l'ensemble de la production française — a diminué de 11,6 % en tonnage et de 5,6 % en valeur.

Les résultats de la pêche française ont été sérieusement perturbés par les bouleversements des marchés internationaux.

2. — LA BALANCE DES PRODUITS DE LA MER

Alors que 1973 avait permis une légère amélioration du solde du commerce extérieur des produits de la pêche, la balance de 1974 a enregistré un déficit de 1 327 millions de francs, en augmentation de 17 % par rapport à l'année précédente. Ce résultat est imputable principalement à la hausse des prix, le déficit en quantité ne s'est aggravé que de 3 %.

En 1974, les quantités importées ont diminué de 8,2 % en volume, mais augmenté de 16,4 % en valeur. Certains produits ont été moins importés : les crustacés et mollusques frais, les poissons salés, séchés, fumés, les graisses, huiles et farines ; au contraire, les importations de produits frais réfrigérés (+ 18 %) et congelés (+ 24,5 %) ont considérablement augmenté.

Les exportations ont diminué de 16,4 % en volume, et augmenté de 15,2 % en valeur ; les produits concernés par cette réduction sont : les poissons congelés (— 34,8 %), les farines (— 30,7 %) et les crustacés et mollusques frais (— 16,1 %).

On constate, avec regret, que la tendance à un fort accroissement des exportations, observée en 1972 et 1973, s'est inversée en 1974.

Le taux de couverture des échanges s'est légèrement détérioré, passant de 25,9 % en 1973 à 25,6 % en 1974.

Les mouvements enregistrés en 1974 se sont confirmés pendant le premier semestre de 1975 ; ces importations ont augmenté de 13 % en volume et de 5 % en valeur et concernent les farines, les graisses et huiles, les crustacés et mollusques frais.

Les exportations, au cours de cette période, ont diminué de 16 % en volume et progressé de 14 % en valeur ; tous les produits ont été touchés, sauf les crustacés et mollusques frais.

Il faut noter que des mesures de protection du marché français ont été prises : en février 1975, les importations de thon destinées aux industries alimentaires ont été interdites ; la même mesure a été prise contre les importations de filets congelés de février à mai 1975.

La crise actuelle des pêches françaises est, en partie, la conséquence des changements intervenus sur les marchés internationaux. En premier lieu, le marché américain a été perturbé par l'arrivée massive de produits souvent médiocres (colin d'Alaska, merlu d'Argentine) mais moins chers que les autres, l'abondance de cabillauds en 1974, l'augmentation de la consommation de produits carnés (en raison des baisses du cours de la viande) et une diminution de la demande de produits élaborés (à cause de la crise économique).

La faible demande du marché américain a incité les pays exportateurs à chercher de nouveaux débouchés en Europe occidentale, où le marché a bientôt été saturé, provoquant un tassement des cours et l'augmentation des stocks.

La situation du marché du poisson congelé a provoqué une chute des cours du marché du poisson frais en février 1975 ; ceux-ci se sont un peu améliorés, mais ils sont, dans l'ensemble, inférieurs à ceux qu'on aurait pu attendre. Les excédents quantitatifs de poisson congelé perturbent encore le marché du poisson frais.

Il était donc temps de mettre en place une aide convenable pour les professionnels de la pêche et d'organiser le marché des produits de la pêche, tant en France que dans le cadre de la C. E. E.

B. — Commentaires.

A l'occasion du VIII^e congrès du Crédit maritime mutuel qui réunissait en assemblée générale, à Saint-Malo, en septembre dernier, les représentants des diverses activités des pêches maritimes, M. Chapon, nouveau Secrétaire général de la Marine marchande, s'exprimait ainsi : « Votre congrès est un événement particulièrement opportun au moment où une réflexion approfondie sur les problèmes des pêches maritimes est plus que jamais nécessaire en raison des difficultés que connaît ce secteur. Il nous faut souhaiter que cette crise soit plus conjoncturelle que structurelle, mais la plus élémentaire prudence nous conduit, en la circonstance, à adopter le comportement qu'exigerait une crise de structure, afin d'être assurés de la surmonter et de lui apporter des remèdes durables et efficaces ».

Ce propos prenait tout son sens à un moment où notre industrie des pêches maritimes connaissait une crise sans précédent, d'une gravité extrême, dont les causes apparaissaient nettement aux yeux de tous. **Cette situation résulte du faible intérêt de l'opinion pour les problèmes de la mer**, si souvent partagé par les pouvoirs publics et déploré, il y a quelques années, devant l'Assemblée Nationale, par un de nos éminents collègues, aujourd'hui membre du Gouvernement. Certes, en juillet 1974, on avait cru sentir une réaction contre cet état d'esprit, lorsque la plus haute autorité de l'Etat avait manifesté les plus louables intentions envers notre industrie des pêches, déjà touchée par la hausse considérable des prix du carburant.

Le budget pour 1975 n'ayant pas permis de prendre les mesures que la situation imposait, les difficultés ne firent que s'accroître, au point de devenir aujourd'hui dramatiques.

La crise est là. Elle est grave.

Elle tient à l'accélération de la hausse des coûts d'exploitation, et des coûts de la construction navale, qui a créé des charges insupportables pour nos divers armements. A cette cause, s'ajoute la chute des prix à la production des produits de la mer, qui n'a pu être corrigée par les mécanismes communautaires élaborés pour assurer une rémunération correcte de l'investissement et du travail. Enfin, l'engorgement du marché, insuffisamment soutenu, joint à des importations anarchiques, n'a fait qu'aggraver une situation particulièrement fragile.

Il est temps que soient mis en œuvre tous les moyens qui sauveront nos armements du désastre. Déjà, un gros armement à la pêche industrielle du port de Lorient vient de déposer son bilan ; d'autres risquent de suivre, si nous n'y prenons garde.

Assurément, les nouvelles dispositions budgétaires marquent un souci évident de s'attaquer aux difficultés économiques et sociales récentes du monde de la pêche, notamment par la *création d'une véritable organisation du marché des pêches maritimes*. Pour atteindre cet objectif, le budget pour 1976, dont l'augmentation globale est sensible par rapport à celui de l'an dernier, prévoit la création d'un « *Fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture* ». Pour ce faire, la dotation passe de 300 000 F en 1975, chiffre dérisoire que nous avons en son temps sévèrement critiqué, à près de 20 millions de francs en 1976.

Conçu sous la forme d'un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, le Fonds d'intervention serait chargé de contribuer à la mise en œuvre d'actions de divers ordres :

— orientation et régulation de la production et du marché, à l'exclusion d'interventions directes sur le marché par achat et vente de produits de la mer et de la conchyliculture ;

— modernisation de la transformation et de la commercialisation ;

— promotion de la consommation nationale et des exportations.

Un autre objectif se situe au niveau de la Communauté économique européenne : il consiste à demander à nos partenaires l'amélioration de la protection à l'égard des pays tiers, le développement de l'aide au stockage et à l'exportation, l'instauration de prix communautaires assurant mieux la rentabilité des exploitations et la rémunération des marins.

Le financement de cet organisme sera assuré par une subvention budgétaire et par l'affectation d'une part du produit des taxes parafiscales que le Comité central des pêches est autorisé à prélever.

On peut espérer que la mise en place de ce Fonds d'intervention facilitera la reprise de la commercialisation et apportera, par le fait même, une amélioration dans les résultats d'exploitation des unités de production, dont certaines se trouvent dans une situation dramatique.

Mais s'il est opportun de rechercher à créer un certain assainissement du marché, la situation financière de la plupart des armements à la pêche industrielle, notamment, nécessite dans l'immédiat *l'attribution d'une aide conjoncturelle*, seul moyen de faire face à l'urgence et, à l'extrême gravité de la situation.

On ne saurait oublier que les armements ont procédé à des investissements importants, sous l'impulsion des pouvoirs publics.

Des charges extrêmement lourdes pèsent sur eux, auxquelles ils ont à faire face pour assurer le remboursement des emprunts contractés, à des taux élevés, pour réaliser leurs investissements.

A ces difficultés s'ajoutent les charges liées à l'exploitation des navires et, en particulier, celles découlant du prix des produits

pétroliers. Certes, l'Etat s'est penché sur ce problème à diverses reprises, accordant des subventions au titre du carburant. Mais ces efforts sont loin de combler l'augmentation du prix du carburant, ni celle des autres charges d'exploitation (frais de déchargement, de réparation, achat des matériels de pêche).

Il est donc indispensable d'améliorer les aides à l'investissement, en attendant que la nouvelle politique nationale parvienne à la régularisation des marchés.

Outre le développement des aides, dont la nécessité s'impose impérativement, il est d'autres mesures qu'il appartient au Gouvernement de prendre d'urgence.

Ces mesures tiennent, d'une part, à une amélioration des règlements communautaires, lesquels sont inadaptés pour faire face à une crise exceptionnellement grave et, d'autre part, à la réglementation des importations. Celles-ci ont représenté, en 1974, 344 000 tonnes pour une valeur de 1 784 500 F.

On relève notamment :

— 3 760 tonnes de filet de merlu, en provenance d'Argentine, contre 510 tonnes en 1973 ;

— 2 200 tonnes de « merlu du Cap », pêché par les chalutiers espagnols et introduits sur le marché français.

S'il s'agit d'importations en provenance de pays tiers, il est facile de prendre des mesures restrictives.

Par contre, dans nos rapports avec les pays de la Communauté économique européenne, nous sommes liés par des règlements communautaires, lesquels, dans une période comme celle-ci, doivent être réadaptés à la réalité des marchés, l'objectif primordial étant le relèvement des prix d'orientation et, par là même, des prix de retrait. C'est sans retard que l'on doit intervenir à Bruxelles, pour que les prix d'orientation et de retrait des espèces dites communautaires soient réajustés dans un sens plus réaliste, afin de jouer sur le marché un rôle véritablement régulateur. Il va sans dire que, pour produire leur plein effet, ces mesures supposent que soit aussi réalisée l'harmonisation de la concurrence entre les pays membres de la C. E. E., notamment au plan des conditions sociales.

Telles sont les remarques que votre Commission des Affaires économiques entendait formuler sur ce budget, qui, s'il marque un

progrès très net par rapport aux précédents, comporte néanmoins des insuffisances qu'il appartient au Gouvernement de redresser sans délai, la crise de l'industrie des pêches pouvant avoir demain des répercussions sociales graves.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1976, voté par l'Assemblée Nationale, concernant le budget de la MARINE MARCHANDE et des PÊCHES MARITIMES.