

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1979, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XIX

MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON.

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brézégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossier, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 40), 575 (tome XIX) et in-C 79.
Sénat : 73 et 74 (tome III, annexe 30) (1978-1979).

Loi de finances. — Marine marchande — Constructions navales — Pêches maritimes — Pollution (mer).

SOMMAIRE

	<u>Pages.</u>
I. — La flotte de commerce	5
A. <i>Les transports maritimes internationaux et la situation de la flotte de commerce française</i>	5
1. Evolution des transports maritimes internationaux.....	5
2. Les transports maritimes français.....	7
3. La flotte de commerce française.....	9
4. L'emploi et les perspectives d'avenir.....	11
B. - <i>Commentaires</i>	12
II. — La construction navale	17
A. — <i>La crise mondiale de la construction navale</i>	17
1. L'évolution du marché des constructions neuves.....	18
2. Les conséquences de l'effondrement de la demande de navi- res neufs.....	20
3. Les politiques menées face à la crise.....	21
B. - <i>La crise de la construction navale française</i>	23
1. La production.....	23
2. Les carnets de commande et les plans de charge.....	26
3. La situation de l'emploi.....	28
4. Les problèmes de la réparation navale.....	29
C. — <i>La politique de la construction navale en France</i>	31
III. — Les pêches maritimes françaises	34
A. — <i>La situation des pêches</i>	34
1. La production et la commercialisation.....	34
2. L'évolution de la flotte et la situation de l'emploi.....	38
3. Les droits de pêche.....	40
4. Les aides aux pêches maritimes.....	44
B. - <i>Commentaires</i>	46
IV. — La protection de l'environnement	49
A. — <i>La prévention</i>	49
B. — <i>La lutte contre la pollution</i>	51
Conclusion	53
Examen en commission	55

Mesdames, Messieurs.

Au moment où s'ouvre la discussion du budget de la Marine marchande, on ne peut pas ne pas faire état de la surprise qui s'est manifestée dans le monde maritime, lorsque ont été prises les nouvelles mesures modifiant les structures de ce qui était le Secrétariat général de la Marine marchande.

Les propos tenus à diverses reprises par le chef de l'Etat sur l'importance que pouvait représenter la mer dans l'avenir de la France, laissaient espérer la création d'un ministère de la Mer aux compétences très étendues, allant des attributions actuelles du Secrétariat général à l'ensemble des problèmes posés par les conférences du droit de la mer et l'exploitation du sous-sol marin.

Après avoir été à diverses reprises un ministère à part entière, puis un Secrétariat d'Etat, la Marine marchande a été le plus souvent rattachée au ministère de l'Equipement, dont les attributions exorbitantes permettaient difficilement au Ministre de se consacrer pleinement aux activités maritimes.

Le rôle du Secrétaire général devenait alors d'une importance grandissante, en raison de la complexité des problèmes qui se posaient à lui, les activités de la Marine marchande étant multiples et diverses. Nous pensons qu'il est de notre devoir de rendre hommage aux divers secrétaires généraux qui se sont succédé place Fontenoy depuis vingt ans, lesquels, avec des tempéraments différents, avec leurs qualités propres, ont su orienter notre politique maritime et la réaliser par la mise en place de mesures qui s'imposaient suivant les nécessités du moment : plans de relance et de développement de notre flotte de commerce, réorganisation de notre industrie de la construction navale, dont les chantiers dispersés firent l'objet, dans l'après-guerre, d'un regroupement nécessité par le souci d'assurer leur rentabilité, développement de nos pêches maritimes et notamment de la pêche industrielle hauturière et thonière, une des plus neuves des pays maritimes.

Les nouvelles structures sont-elles de nature à nous inquiéter ? Ce n'est pas le changement de vocable du Secrétariat général, devenu Direction générale de la Marine marchande, qui peut nous troubler. Nous connaissons la qualité des hommes appelés aux postes de responsabilité, lesquels, dans leurs fonctions précédentes, ont apporté la preuve de leur compétence. Nous faisons aussi

confiance au Ministre, responsable politique de la Marine marchande, appelé à la défendre tant au Parlement que dans les conférences internationales et communautaires.

Mais la nouveauté des dispositions actuelles réside surtout dans la création d'une Mission de la mer, appelée à préparer le travail d'un comité interministériel. Dans ce contexte nouveau, qui décidera de la politique de la Marine marchande ? Le Ministre responsable politiquement, informé par ses bureaux de la nature des problèmes dont la solution lui incombe, sous le contrôle du Parlement, devra-t-il préalablement obtenir l'accord de la Mission de la mer ?

Cette nouvelle organisation apparaît plutôt compliquée, étant susceptible d'entraîner une dispersion des activités. L'avenir dira si ce bouleversement s'imposait. Pour l'instant, il nous appartient essentiellement de rechercher à la lumière des fascicules budgétaires, établis avant la réforme des structures, comment se présente pour 1979 notre politique de la Marine marchande.

Avant d'examiner les divers chapitres de ce budget qui sont essentiellement de la compétence de notre Commission des Affaires économiques et du Plan, nous pourrions faire nôtre une observation à caractère général formulée par un spécialiste des problèmes maritimes : « le budget pour 1979, écrivait-il, ne traduit pas une politique ». En effet, si les dépenses ordinaires progressent de 13,1 % en particulier la subvention de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) en augmentation de 12,9 %, les dépenses en capital ne s'accroissent que de 2,8 %, ce qui correspond à une régression en volume de l'ordre de 6 %. Les crédits de paiement du plan de développement de la flotte de commerce reculent de 34 %. Quant à l'aide à la construction navale, elle augmente de près de 37 % en autorisations de programme et de 6,2 % en crédits de paiement. Mais l'ensemble de ces crédits se rapporte à des commandes du passé et ignore toute perspective d'avenir. En effet, les 1 355 millions de programmes prévus au chapitre 64-61 comprennent 384 millions pour la tranche 1979 « grands navires », 40 millions pour la tranche « petits navires », 876 millions pour les réévaluations et révisions de prix au titre des tranches 1976-1977 et 1978. Il n'y a de nouveau que 55 millions affectés à la réparation navale.

En considérant ces chiffres, il nous appartient de rechercher quelles seront les orientations de notre politique maritime pour 1979 dans un contexte particulièrement difficile.

I. — LA FLOTTE DE COMMERCE

A. — Les transports maritimes internationaux et la situation de la flotte de commerce française.

1. EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

La crise des transports maritimes qui a débuté en 1975 se perpétue. La cause principale en est l'excédent de navires disponibles sur le plan international alors que les besoins de transports maritimes croissent lentement après avoir connu une nette récession.

La surcapacité est estimée à plus de 120 millions de tonnes de port en lourd (tpl) soit 20 % de la flotte mondiale. Cette offre de transport annihile tout mouvement de hausse des frets. L'activité du marché de l'affrètement se concentre sur des opérations à court terme et on assiste à une forte diminution des contrats d'affrètement à long terme, ce qui accroît les difficultés de gestion des armateurs.

Les taux de frets, sensibles à la conjoncture économique internationale sont en légère diminution pour les hydrocarbures transportés par les navires de gros tonnage et les marchandises en vrac. En ce qui concerne les marchandises diverses, la hausse qui s'était dessinée au début de l'année 1976 s'est confirmée jusqu'en 1977 et au début de 1978.

Les désarmements ont été nombreux. Le 31 août 1978, 795 navires pour 29 145 000 tonneaux de jauge brute (tjb) ou 54 845 000 tonnes de port en lourd (tpl) soit 8 % de la flotte mondiale, étaient désarmés.

Dans cet ensemble, il y avait 439 navires à marchandises solides pour 7 808 000 tjb ou 13 243 000 tpl soit 4 % de la flotte mondiale de ce type de navires, et 356 navires-citernes pour 21 336 000 tjb ou 41 602 000 tpl, soit 12 % de la flotte mondiale de pétroliers.

Dans les huit premiers mois de l'année 1978, 313 navires de commerce pour 9 470 723 tpl ont été livrés à la démolition. Ces chiffres comprennent 151 pétroliers et transporteurs mixtes pour 7 127 967 tpl, 45 transporteurs de vrac et minéraliers pour 1 238 705 tpl et 117 autres navires pour 1 114 051 tpl. A eux seuls, les chantiers de Formose ont assuré la démolition de 161 navires pour 6 721 469 tpl.

Malgré les désarmements et les démolitions, l'offre de transport maritime reste très largement supérieure à la demande. Cette surcapacité est particulièrement manifeste pour le transport pétrolier.

Au 31 décembre 1977, on dénombrait 3 745 navires (navires pétroliers et navires mixtes), portant en lourd 377 millions de tonnes, pour les transports de pétrole brut et de produits finis.

En 1977, les mouvements maritimes de pétrole brut (de l'ordre de 1,5 milliard de tonnes) et de produits pétroliers finis (de l'ordre de 300 millions de tonnes) auraient pu être assurés dans des conditions normales avec une flotte d'un port en lourd de 240 millions de tonnes seulement. La différence entre les tonnages disponibles (377 millions de tonnes) et les tonnages nécessaires (240 millions de tonnes) laisse ainsi apparaître un excédent de capacité de transport de 137 millions de tonnes, équivalant à 36 % des capacités disponibles et à 57 % des capacités nécessaires. Il s'agit là de chiffres énormes qui donnent une idée de l'ampleur de la crise.

L'utilisation de certains navires à des usages autres que le transport pétrolier a absorbé 21,5 millions de tonnes : 18,5 millions de tonnes de transports non pétroliers ont servi au transport des grains, tandis que 1 million de tonnes de ces mêmes navires étaient utilisées comme stockages flottants.

Au bout du compte, les tonnages effectivement utilisés pour les transports pétroliers ont été supérieurs de 72 millions de tonnes aux tonnages strictement nécessaires (312 millions de tonnes contre 240 millions de tonnes). La réduction de vitesse des navires, imposée par la chute des frets et le prix élevé des soutes, tous deux conséquences des hausses du prix du brut depuis 1974, a eu pour effet de réduire de quelque 40 millions de tonnes la surcapacité ; par ailleurs, les chargements partiels et l'allongement du temps d'escale ont concouru, pour 8 et 24 millions de tonnes respectivement, à conserver en activité une part plus importante de la flotte.

A court terme — horizon 1980 — la situation apparaît aussi préoccupante. Les quantités de pétrole brut et de produits finis à transporter n'augmenteront guère que de 100 millions de tonnes ;

de plus, la proximité des principales zones nouvelles de production (Alaska, Mexique, mer du Nord) et des zones de consommation (Etats-Unis, Europe) a pour effet de diminuer la demande de tonnages de navires pétroliers du golfe arabo-persique. Dans le même temps, à supposer qu'aucune commande ne soit venue s'ajouter à celles actuellement enregistrées, la flotte se sera accrue de 283 nouveaux navires, d'un port en lourd de 30,7 millions de tonnes, ce qui portera la capacité mondiale disponible à 407 millions de tonnes.

Comme nous le signalions dans le rapport de l'année dernière, l'équilibre du marché du transport du pétrole ne pourra pas retrouver, dans les meilleures hypothèses, son équilibre avant 1985.

Les compagnies maritimes européennes subissent toujours la très forte concurrence des pavillons de complaisance. Comme le montre une récente étude de la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), 78 % du tonnage enregistré dans les pays de libre immatriculation ont pour bénéficiaires trois pays : Etats-Unis (31,7 %), Grèce (20,7 %), Japon (9,7 %) et un territoire Hong-Kong (16,9 %).

La concurrence des flottes des pays de l'Est est toujours aussi vive. Les pays socialistes s'efforcent d'accroître leur part dans les trafics tiers tout en conservant les solides positions qu'ils détiennent dans les trafics bilatéraux.

Les flottes des pays en voie de développement constituent depuis quelques années la partie la plus dynamique de la flotte mondiale et notamment dans le secteur des lignes régulières. Créées souvent pour des raisons politiques, ces flottes cherchent à être rentables, ce qui conduit peu à peu à l'établissement de nouvelles règles de partage des trafics maritimes.

2. LES TRANSPORTS MARITIMES FRANÇAIS

Dans un environnement très difficile, les armements français ont dû, en 1977, redoubler d'efforts pour tenter de garder une activité appréciable.

Les tonnages transportés par les navires français ont été de 121,5 millions de tonnes, soit une progression de 8,2 % par rapport à 1976.

La part du pavillon français dans les échanges maritimes mondiaux a été égale à 3,5 % en 1976. Cela traduit une décroissance par rapport à 1975.

Evolution du taux de couverture apparent.

	1974	1975	1976
	(En pourcentage.)		
Produits pétroliers	32,8	37,2	82,6
Charbons	29,3	43,2	37
Pondéreux	13	17,6	14,1
Céréales	9,4	10,5	11,1
Marchandises diverses	28	30,2	28,8
Totaux	28,3	83	29,3

Le taux de couverture apparent, qui mesure le rapport entre le tonnage des produits transportés sous pavillon français dans les ports métropolitains et le total du commerce extérieur maritime français, retrouve, en 1976, son niveau moyen. Le pavillon français, qui avait su, en 1975, bien résister à la crise, n'a pas pu, en 1976, maintenir sa place relative. L'accroissement des importations explique aussi ce recul. C'est aussi pour ces raisons que l'on constate un recul du taux de couverture nominal qui est le rapport entre tous les transports sous pavillon français et le commerce extérieur maritime français.

Evolution du taux de couverture nominal.

	1974	1975	1976
	(En pourcentage.)		
Produits pétroliers	58	73,4	68,5
Charbons	33,3	45,5	89,7
Pondéreux	23	27,3	21,2
Céréales	22,4	18,4	18,5
Marchandises diverses	38,9	42,7	40,2
Totaux	47,7	53,8	54,6

Bien que le chiffre d'affaires de l'armement se soit amélioré de 16 % entre 1975 et 1976, le déficit de la balance des frets et passages s'est accru en 1976 et a atteint 2 613 000 francs au lieu de 2 160 000 francs l'année précédente. Cette augmentation du déficit est due à la reprise des importations.

En 1977, le chiffre d'affaires de l'armement n'a pas connu d'augmentation sensible du fait du recul de certains trafics et du niveau très bas des taux de fret. Du fait de l'augmentation des exportations et de la stagnation des importations, le déficit de la balance des frets et passages en 1977 ne devrait pas être supérieur à celui de 1976.

3. LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

Au 1^{er} juillet 1978, la flotte française comportait 484 navires de plus de 100 tjb totalisant ensemble 11,7 millions de tjb ou 20,8 millions de tpi. Cela plaçait la France au neuvième rang mondial.

Composition de la flotte de commerce française au 1^{er} juillet 1978.

CATEGORIE DE NAVIRES	NOMBRE de navires.	TONNAGE jauge brute.	TONNAGE port en lourd.
Navires à passagers.....	27	206 919	51 859
Dont :			
Aéroglossesurs	(3)	(357)	
Cargos	339	3 404 467	5 074 336
Dont :			
Cargos de ligne.....	(115)	(724 600)	(988 281)
Cargos porte-conteneurs	(49)	(800 315)	(958 818)
Transporteurs de vrac sec.....	(55)	(1 031 659)	(1 731 632)
Pétroliers	118	8 179 518	15 706 293
Dont :			
Pétroliers long-courriers	(75)	(7 719 722)	(15 183 478)
Totaux	484	11 790 904	20 832 482

Par rapport au 1^{er} juillet 1977, le tonnage de la flotte des navires à passagers a diminué légèrement (— 7,8 %). Cette régression est due à ce que la vente de l'*Ile de Beauté* (8 666 tjb) et du *Renaissance* (91 723 tjb) a été compensée par des entrées en flotte de moindre importance, le *Cornouaille* (3 000 tjb) et le *Solidor* (907 tjb).

Pendant la même période, le nombre des cargos est passé de 344 à 339 pour un tonnage plus important (3 404 467 tjb au lieu de 3 187 538).

Cette diminution en nombre s'explique par la vente de navires ayant seize ans d'âge en moyenne. Ils ont été remplacés par des navires d'une plus grande capacité de transport et plus sophistiqués.

Le tonnage pétrolier a un peu progressé passant de 7 772 025 tonneaux de jauge brute à 8 179 518 tonneaux de jauge brute.

La flotte française est une des plus jeunes et modernes du monde. L'âge moyen est en effet de 6,66 ans pour les cargos, 5,46 ans pour les pétroliers et douze ans pour les navires à passagers ; ces derniers sont pour la plupart des navires de moyens et petits tonnages affectés au trafic côtier.

Cette modernisation de notre flotte a pu être obtenue en particulier grâce au plan de développement. L'objectif principal du plan de développement de la flotte de commerce, adopté par le Gouvernement le 2 octobre 1974, est de rendre la flotte capable de servir le commerce extérieur avec un degré suffisant d'efficacité et, en particulier, d'assurer une couverture par le pavillon national à un niveau intermédiaire entre 40 % et 50 % du commerce extérieur de marchandises sèches. Il a donc été prévu que l'armement maritime français devrait de 1976 à 1980 porter sa flotte de commerce de 16,3 millions de tonneaux de jauge brute en mettant en service 7,9 millions de tonneaux de jauge brute, ce qui représente un montant d'investissement de plus de 23 milliards de francs. Cet important programme d'investissement pouvait être mis en œuvre grâce à un effort financier de l'Etat qui a privilégié deux formes d'aides : les primes d'équipement versées pour les commandes de navires neufs (à l'exception des navires à passagers et transporteurs d'hydrocarbures) et les bonifications d'intérêts qui abaissent les taux d'intérêt des crédits de financement de navires à des niveaux préférentiels au plus égaux à ceux couramment pratiqués à l'étranger. Pour les navires mis en service entre le 1^{er} janvier 1976 et le 31 décembre 1980, l'enveloppe des primes d'équipement a été fixée à 1,2 milliard de francs et celle des bonifications d'intérêts à 2,6 milliards de francs. Le plan de développement est à ce jour largement engagé et les objectifs sont déjà près d'être atteints pour certaines catégories de navires, comme le montre le tableau suivant :

Plan de développement de la flotte de commerce.

Prévisions et réalisations au 31 décembre 1977.

CATEGORIES de navires.	PREVISIONS			REALISATIONS			PRIMES
	Nombre.	Tjb.	Valeur.	Nombre.	Tjb.	Valeur.	
Cargos de ligne.....	71	970 000	5 484 000	64 90,14 %	819 565 84,50 %	6 079 987 111,19 %	887 171
Transporteurs de vrac.	53	2 050 000	5 836 000	18 33,96 %	452 613 22,07 %	1 272 372 21,83 %	70 994
Navires à passagers..	»	»	»	2	430	74 000	
Transporteurs de gaz pétrolier liquéfié GPL	12	623 000	4 600 000	3 25 %	122 000 19,52 %	668 000 14,52 %	
Transporteurs de gaz naturel liquéfié GNL	30	4 200 000	7 100 000	11 36,66 %	1 902 000 45,28 %	2 702 708 38,06 %	
Total	166	7 843 000	23 020 000	98 59,03 %	3 296 608 42,02 %	10 797 067 48,90 %	958 813

Pour les cargos de lignes, les réalisations sont proches des objectifs du plan de développement, tant en nombre (64 contre 71) qu'en tonnage (819 565 tonneaux de jauge brute contre 970 000 tonneaux de jauge brute, soit 84 %). Les navires commandés sont des navires performants, porte-conteneurs, rouliers. La modernisation de la flotte s'effectue dans ce secteur de façon plus rapide que prévu.

Les commandes de navires transporteurs de vrac sec se situent actuellement à un niveau qui reste bas par rapport aux objectifs (18 navires contre 53 ; 453 613 tonneaux de jauge brute contre 2 050 000 tonneaux de jauge brute ; 1 272 372 000 F d'investissements contre 5 836 000 000 F). Les armateurs n'ont pas investi dans ce type de navires pour lesquels, du fait de la crise, les taux de fret du marché sont particulièrement déprimés.

Pour les navires pétroliers, les prévisions sont en bonne voie d'exécution en ce qui concerne le taux de couverture des besoins nationaux de transport mais la réalisation de cet objectif implique des investissements inférieurs à ce qui avait été prévu. En effet, la réduction de nos approvisionnements et l'excédent mondial de navires sont tels que nos armements n'ont plus commandé de navires neufs depuis 1973. Aussi les prévisions effectuées lors de l'élaboration du plan de développement ne seront réalisées qu'à 36 % en nombre de navires, 45 % en tonnage et 38 % en valeur.

4. — L'EMPLOI ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Alors que les années 1974, 1975 et 1976 avaient été marquées par une stabilité du nombre total des marins effectivement embarqués au commerce, 1977 a vu une baisse du nombre d'emplois offerts par la flotte marchande française. Au 31 décembre 1977, on comptait 15 220 marins et officiers embarqués, soit une diminution d'environ 900 personnes naviguant au commerce par rapport aux mêmes périodes des années précédentes. Cette régression touche essentiellement les effectifs de la flotte armée au long cours.

Cette chute de l'emploi a continué en 1978 et il est fort probable qu'elle se poursuivra en 1979.

Cette conjoncture rend encore plus sensibles les marins aux problèmes de l'emploi ; ils ne peuvent accepter que du personnel étranger, payé de façon discriminatoire, vienne travailler à bord de navires français.

Afin de préserver la flotte française qui a su se moderniser en quelques années et pour développer l'emploi, il est absolument nécessaire que les pouvoirs publics établissent un plan de sauvetage de l'armement.

En effet, depuis deux années, les résultats des compagnies maritimes françaises sont devenus négatifs et il est probable que le déficit des sociétés va s'accroissant.

L'armement français a des charges d'endettement extrêmement lourdes. L'endettement total est supérieur au chiffre d'affaires d'une année. Cela est dû aux forts investissements réalisés ces dernières années. D'autre part, les frais d'exploitation s'alourdissent sans cesse. Si les dépenses des sociétés s'accroissent, leurs recettes ne suivent pas la même courbe. Les taux des frets sont en effet très déprimés ; parfois, ils ne couvrent même pas les frais d'exploitation. Pour faire face à ces échéances, l'armement français doit vendre des navires, ce qui réduit des marins au chômage. Ces navires, souvent de bonne qualité, passent en des mains étrangères et accroissent ainsi la concurrence.

Si l'on ne veut pas que les efforts réalisés dans le passé soient anéantis en très peu de temps, *les pouvoirs publics doivent consentir, pour le sauvetage de notre flotte, le même effort que celui qui a été réalisé dans le passé pour son développement.* Ce plan de sauvetage pourra d'ailleurs contribuer à aider la construction navale française.

B. — Commentaires.

Les bouleversements nés de la crise de l'énergie et de la crise de l'économie générale sont trop profonds et de trop grande importance pour n'avoir pas provoqué des déséquilibres maritimes qui ne cessent de s'accroître depuis le début de 1977.

C'est ainsi que, dans un climat d'incertitude, l'armement français affronte des difficultés qui ne lui sont épargnées dans aucun secteur et auxquelles il doit faire face pour assurer sa survie. Aussi l'intervention de l'Etat doit-elle se manifester aujourd'hui par une volonté déterminée de maintenir la flotte de commerce, comme elle le fit hier pour son développement.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que le plan de croissance de l'armement, dont la durée coïncide avec le VII^e Plan de développement économique et social et qui faisait suite au plan de relance, avait pour objectif de porter la flotte de commerce

à l'échéance de 1980 à plus de 16 millions de tonneaux de jauge brute. A cet effet, des aides importantes de l'Etat s'imposaient pour réaliser un tel programme d'investissement ; elles se sont manifestées sous deux formes : primes d'équipement versées pour les commandes de navires neufs et bonifications d'intérêt abaissant les taux d'intérêts des crédits de financement des navires, à des niveaux préférentiels. De son côté, l'armement faisait un effort considérable d'investissement.

Ce plan de développement est actuellement largement engagé et ses objectifs peuvent être considérés comme atteints pour certaines catégories de navires. Toutefois, alors qu'au 1^{er} janvier 1977, la flotte française se composait de 489 navires pour 11,1 millions de tonnes de jauge brute, et 19,8 millions de tonnes de port en lourd, six mois plus tard, le 1^{er} juillet 1977, le nombre des navires était ramené à 477, alors que le tonnage restait à peu près stable à 11,2 millions de tonneaux de jauge brute et 20,1 millions de tonnes de port en lourd, atteignant même 21 257 437 tonnes de port en lourd au cours du premier trimestre 1978.

Malheureusement, une information du Comité central des armateurs, publiée à la date du 1^{er} juillet 1978, faisait état d'une perte de substance de la flotte, laquelle était ramenée à 475 navires, malgré la mise en service de navires modernes, porte-conteneurs et rouliers, commandés au titre du plan de croissance. Et ce qui est plus grave, elle apportait des précisions en ce qui concerne la diminution du tonnage au cours du second trimestre tant en jauge qu'en port en lourd. La perte était de 300 000 tonnes de port en lourd. Or, tout laisse craindre que cette tendance se poursuivra. En effet, on est surpris de constater ces derniers mois des ventes de navires qui, hier, traduisaient le souci de modernisation des armateurs. S'il est vrai qu'elles sont la conséquence de la mise en service de navires modernes, ces sorties provoquent néanmoins une situation difficile et qui risque encore de se détériorer, provoquant chez les navigants des inquiétudes légitimes sur leur avenir. Le nombre des demandeurs d'emploi serait en effet de l'ordre de 1 200 marins et 120 officiers. A ces chiffres, il faut ajouter que 300 navigants ont accédé au système de préretraite institué au sein de la profession.

Cette diminution du tonnage constitue un clignotant dont il y a lieu de s'inquiéter à juste titre : il s'agit de savoir si, à l'expiration du VII^e Plan, dont les prévisions étaient de 16 270 000 tonneaux de jauge brute, la flotte de commerce ne va pas continuer sa régression et revenir aux 10 millions de tonneaux de jauge brute des débuts du plan de croissance.

Ce qui est préoccupant dans ces opérations de vente, ce n'est pas que ces navires soient destinés à la démolition, mais qu'ils soient vendus pour la navigation. En effet, les prix d'occasion étant très voisins en général des prix de démolition, les navires acquis à bas prix par des armateurs opérant sous des pavillons économiques et ainsi armés dans de bonnes conditions vont être en mesure d'accepter les taux de fret les plus faibles et qui seront encore pour eux rémunérateurs. Cette situation ne peut qu'aggraver la crise de nos transports maritimes. C'est par millions de tonnes que certains armements étrangers vendent cette année aux Grecs et aux Chinois des navires qui, armés sous un régime économique, détiennent le marché.

Certes, cette crise, dont nous avons déjà envisagé l'ampleur et la sévérité lors des discussions budgétaires de 1977 et 1978 présente un caractère mondial qui concerne tous les pays maritimes. Aucune flotte, aucun armement n'a été épargné, bien qu'il faille faire des distinctions suivant les secteurs d'activité. Quoi qu'il en soit, l'armement français, s'il n'a pas connu, comme certains concurrents des désarmements massifs, des faillites, doit faire face à des difficultés qui risquent de mettre en cause son existence même et l'obligent à réaliser les adaptations nécessaires compte tenu des données nouvelles nées de la crise qui dure depuis quatre ans.

Il s'agit essentiellement pour l'armement de faire face au handicap de son surcoût, élément sur lequel nous avons insisté l'an dernier. Il doit en outre supporter le poids d'un endettement exceptionnel, lequel est passé en un an de 10,7 à 12,2 millions de francs. Les charges engendrées par cette dette ont représenté en 1977 environ 1,5 milliard de francs, dont 800 millions au titre des remboursements et 700 millions au titre des changes d'intérêts après bonifications. Les chiffres correspondants pour 1978 sont en progression et atteindront 1,8 milliard.

Il est donc indispensable et urgent de permettre aux armements de bien équilibrer leurs comptes malgré la crise et l'endettement, et, pour ce faire, deux choses sont nécessaires : étaler dans le temps un certain nombre d'échéances ; c'est un des aspects du plan intérimaire que les armateurs ont soumis à l'examen des pouvoirs publics ; en second lieu, il faut alléger leurs charges d'exploitation. Il ne faudrait surtout pas que les armateurs, ayant à faire face à certaines échéances, se trouvent dans la nécessité de vendre des navires pour obtenir du crédit. Passe encore pour des navires dont la compétitivité n'est plus assurée, mais il serait catastrophique d'en arriver à vendre, pour

des raisons financières, des bâtiments modernes. Le plan de croissance, dont les objectifs devaient nous assurer la mise en place d'une flotte jeune, compétitive, se traduirait alors par une décroissance, prélude à une condamnation définitive de notre armement naval.

Le moment est venu de prendre des décisions énergiques et il appartient au niveau responsable de notre marine marchande d'obtenir du Gouvernement des mesures qui nous rassurent. Les divers plans qui se sont succédé depuis 1965 ont permis de bâtir avec l'aide de l'Etat un outil moderne et efficace normalement dimensionné. Conçus dans une conjoncture de croissance, ils ont permis des gains de productivité. Allégée des outils les moins performants, notre flotte est devenue très jeune : sa compétitivité devrait s'en trouver améliorée.

Mais il faut agir vite pour que le plan de croissance ne soit pas un échec ; le remède vise essentiellement à rétablir l'équilibre financier de l'armement et faire en sorte que l'acquis du plan de croissance soit maintenu. Ce serait un échec si les navires commandés et livrés ne pouvaient être maintenus en service, si l'emploi se détériorait gravement, si des sorties de flottes entraînaient un appauvrissement important de notre potentiel naval.

Il faut donc que soit étudiée l'idée d'un plan intérimaire dont la mise au point s'impose à bref délai et dont les objectifs doivent être orientés essentiellement vers la solution des problèmes financiers. De même que le plan de croissance s'imposait dans une période où le développement des besoins de transport permettait à la flotte française de chercher à assurer sa compétitivité par sa modernisation et ses investissements, de même en période de surcapacité des navires dans un marché déprimé, l'armement doit disposer des moyens de se battre victorieusement. Il serait donc parfaitement cohérent d'affecter une partie des moyens non utilisés à la consolidation des résultats acquis. Il faut en effet que les entreprises puissent assurer leurs engagements sans avoir à diminuer leurs actifs ce qui atteindraient leur substance. Etalement des dettes, rajustement des conditions de crédit, allègement des charges financières seront les seules mesures susceptibles d'assurer le maintien et la compétitivité de nos armements.

Ce que l'Etat a fait hier dans la mise au point des plans de modernisation, de relance et de croissance, assurant ainsi la création d'une flotte jeune, dynamique, il doit le réaliser aujourd'hui dans un contexte différent pour maintenir la survie d'une activité dont le rôle est déterminant pour notre balance commerciale.

Sur le marché du transport maritime, la lutte est âpre, la concurrence à son comble ; l'expansion des flottes des pays du bloc socialiste européen connaît une expansion croissante et ne cesse de prendre des positions très solides sur plusieurs grands trafics mondiaux ; l'activité des pavillons de complaisance se développe grâce à des systèmes de financement préférentiels, des avantages fiscaux, des économies substantielles sur les charges d'équipage et les dépenses d'entretien. Les flottes des pays en voie de développement sont également en plein accroissement.

L'avenir de la flotte de commerce française dépend donc essentiellement de la politique que le gouvernement entend instaurer. Une mesure qui nous permettrait de juger de sa bonne volonté, de son désir de bien faire, consisterait, dans l'immédiat, à régler le problème soulevé chaque année, des allocations compensatrices. Cette mesure aurait un impact sur les charges d'exploitation, en attendant qu'intervienne un plan, qu'il soit intérimaire ou autre, pour alléger les charges financières qui obèrent lourdement les résultats des entreprises.

Telles sont les conclusions que votre Commission des Affaires économiques et du Plan m'a prié de vous exposer. Or, il ne me semble pas, à la lecture des documents budgétaires, que vous envisagiez un plan intérimaire, alimenté par les crédits du plan de développement. En effet, ceux-ci, inscrits au chapitre 63-52 se trouvent tellement amenuisés qu'ils ne peuvent être prévus que pour l'aide aux derniers navires construits au titre du plan de croissance.

Les autorisations de programme sont ramenées de 170 millions en 1978 à 30 millions en 1979. Les crédits de paiement de 290 millions à 190 millions. Dois-je conclure que le plan de croissance, dont l'objet était de développer la flotte, de la rendre compétitive, ne peut être utilisé à sa survie ? Dans ce cas, on renonce à l'objectif premier.

Or, n'est-il pas aussi impérieux d'assurer aujourd'hui la survie d'activités maritimes que d'assurer leur développement. La politique du gouvernement ne peut pas être ailleurs que dans la mise en place d'un plan intérimaire. C'est une question de vie ou de mort pour notre marine de commerce.

II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

Depuis 1975, la construction navale subit une grave crise qui est à la fois structurelle et conjoncturelle. Cette importante chute de l'activité est générale ; la France en subit aussi les graves conséquences, ce qui nécessiterait l'élaboration d'une politique de soutien globale et cohérente.

A. — La crise mondiale de la construction navale.

L'activité comparée de la construction navale mondiale en 1976 et 1977 mesurée en millions de tonneaux de jauge brute (tjb) et de tonneaux de jauge brute compensée (tjbc) (1) est résumée dans le tableau suivant :

	MISES SUR CALE		LIVRAISONS	
	tjb	tjbc	tjb	tjbc
1976	27	18,5	34	21,5
1977	19	16	27,5	21
Variations 1977-1976 ...	— 29,6 %	— 13,5 %	— 19 %	— 2,3 %

On s'aperçoit qu'en tjbc, les livraisons de 1977 se sont situées à un niveau presque équivalent à celui de 1976 ; ce qui signifie que les chantiers terminaient les nombreuses commandes qu'ils avaient obtenues avant la crise.

Par contre, pour les mises sur cale, la réduction est importante puisqu'elle atteint 13,5 %. La diminution des livraisons qu'elle implique pour les mois à venir va aggraver et généraliser la sous-activité à laquelle un grand nombre de chantiers sont déjà confrontés. Le pourcentage de réduction de la production a été homogène entre les différentes zones de production, et a mis en difficulté certains constructeurs ; les pays les plus touchés sont la Suède dont quasiment tous les chantiers, maintenant nationalisés, sont en difficulté : l'Espagne, le Danemark et le Japon où 19 chantiers, dont un d'importance, ont été déclarés en faillite.

(1) La jauge brute compensée est obtenue en multipliant la jauge brute par un coefficient de compensation qui tient compte du fait que l'activité, mesurée par le nombre d'heures au tonneau de jauge brute produit, est différente selon les dimensions et les types de navires.

1. L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES CONSTRUCTIONS NEUVES

La demande de tonnage neuf s'est maintenue en 1977 à un niveau réduit puisque 13,9 millions de tjb seulement de navires neufs ont été commandés, soit 66 % des livraisons de l'année. Les prévisions pour 1978 sont encore plus alarmantes puisque l'on ne s'attend qu'à 7 ou 8 millions de tjb de commandes.

La répartition des nouvelles commandes entre les principales zones de construction s'est faite de la façon suivante :

Répartition des nouvelles commandes en 1977.

	MILLIERS tjb	POURCENT- TAGE	MILLIERS tjbc	POURCENT- TAGE
Japon	5 935,8	54,73	6 037,2	43,40
AWES (1)	2 851,4	26,32	5 069,2	36,44
dont CEE.....	(1 274,3)	(11,76)	(2 666)	(13,16)
Reste du monde.....	2 046,5	18,89	2 804,4	20,16
Monde	10 833,7	100	13 910,8	100

(1) AWES: Association of West European Shipbuilders comprenant l'Allemagne fédérale, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Hollande, l'Italie, la Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède.

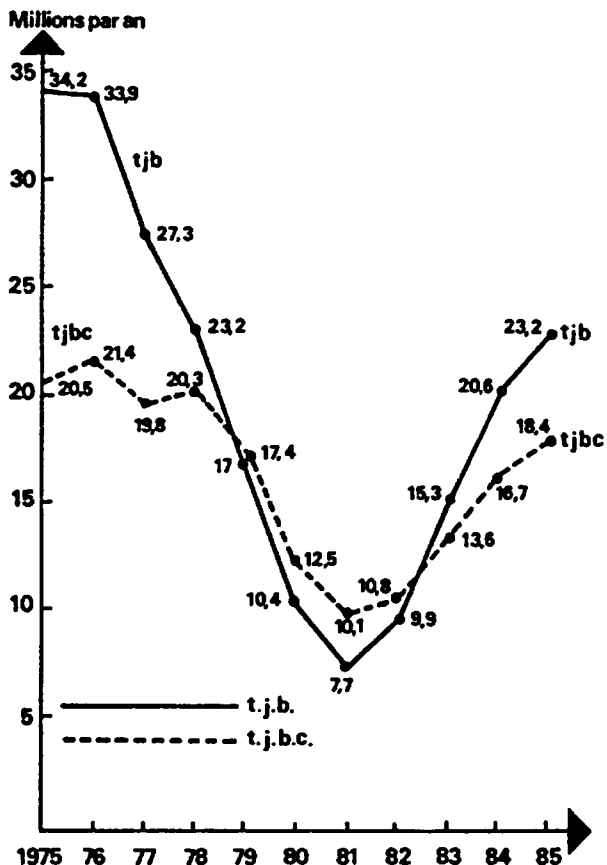
Le volume des commandes enregistrées en 1977 résulte, comme les années précédentes, d'une anticipation de la demande sur les besoins de tonnage neuf. En 1977, la surcapacité de transport de l'armement mondial a eu tendance à s'aggraver ; si l'on tient compte de l'exploitation de certains navires à vitesse réduite et des longues attentes en rade avant d'être chargés, l'offre de transport est supérieure à la demande de 100 millions de tonnes de port en lourd dont les trois quarts pour le seul secteur pétrolier.

Face à la demande réduite de bateaux neufs, le potentiel de la construction navale mondiale est demeuré inchangé en 1977 : 21 millions de tjb ; il en résulte donc un sous-emploi massif.

D'après les experts de l'AWES, le marché de la construction navale ne retrouvera son équilibre que dans plusieurs années. Selon leurs estimations, la flotte nécessaire en 1985 ne sera supérieure à celle d'aujourd'hui que de 3,5 %. Compte tenu du renouvellement nécessaire des navires, cela devrait conduire les armateurs à commander un tonnage moyen annuel de 12,6 millions de tjb. Il faut

s'attendre à une baisse des commandes jusqu'en 1980 ; compte tenu d'un décalage d'un an au minimum entre la commande d'un navire et sa livraison, l'activité des chantiers continuera à se réduire jusqu'en 1981 où les livraisons devraient atteindre leur niveau le plus faible aux alentours de 10 millions de tjb. La demande repartirait progressivement à partir de 1981 avec un niveau minimum voisin de 8 à 10 millions de tjb, ce qui entraînera avec un décalage de douze à dix-huit mois, une reprise des livraisons et donc de l'activité des chantiers. Le retour du marché de la construction navale à un équilibre voisin de celui que nous avons connu ne s'effectuera donc pas avant les années 1985, comme l'indique le graphique ci-dessous :

Activité prévue de la construction navale mondiale.
(Source AWES.)

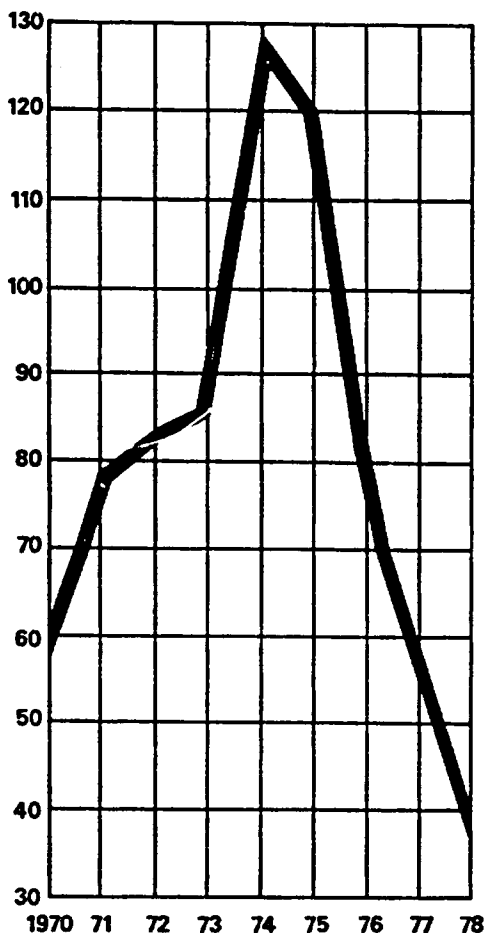


2. LES CONSÉQUENCES DE L'EFFONDREMENT DE LA DEMANDE DE NAVIRES NEUFS

La combinaison d'une demande insuffisante et d'une activité de construction maintenue a provoqué un nouvel amenuisement des carnets de commandes, un raccourcissement des plans de charge et une exacerbation de la concurrence.

Comme le montre le tableau ci-dessous, le carnet de commandes mondial a continué à fortement décroître comme les quatre dernières années : alors qu'il atteignait 52,6 millions de tjb le 1^{er} janvier 1977, il n'en comprenait plus que 36,7 millions un an plus tard, soit une réduction de 30 % ; 24 % (en tjb) des commandes en carnet sont passés à des chantiers japonais, ce qui marque un recul de ce pays, 39 % à des constructeurs de l'AWES et 37 % à des chantiers du reste du monde.

Carnet de commandes mondial au 1^{er} janvier.
(En millions de tjb.)



Les plans de charge de la plupart des chantiers sont extrêmement courts, comme l'indique le tableau suivant :

Distribution par années de livraison du carnet de commandes mondial
au 1^{er} janvier 1978.

ANNEES DE LIVRAISON	PETRO- LIERS	TRANS- PORTEURS de vrac.	CARGOS porte- conteneurs ≥ 2 000 tjb.	AUTRES cargos ≥ 2 000 tjb et navires divers.	TRANS- PORTEURS de gaz et produits chimiques.	Total.
	(En milliers de tonneaux de jauge brute.)					
1978	7 460	7 430	1 380	6 770	1 640	24 680
1979	2 720	2 120	410	2 510	1 500	9 260
1980	100	820	30	340	770	2 060
1981 et au-delà.....	»	370	»	110	250	730
Total carnet au 1-1-1978.	10 280	10 740	1 820	9 730	4 160	36 730

Source : Lloyd's Register Shipping.

On s'aperçoit qu'il faut s'attendre à une très forte baisse d'activité puisque les chantiers doivent livrer en 1978 les deux tiers des commandes au 1^{er} janvier 1978. La crise est mondiale et va s'aggravant.

Le faible niveau des commandes a entraîné une détérioration des prix de vente des navires qui se sont établis à des niveaux très bas, souvent inférieurs aux coûts des matières et matériels incorporés dans les navires. Les pays constructeurs ont dû octroyer aux acheteurs des facilités de crédit de plus en plus importantes afin d'essayer de sauvegarder leurs chantiers.

3. LES POLITIQUES MENÉES FACE A LA CRISE

Face à la gravité de la crise, la plupart des gouvernements ont dû apporter un soutien à leurs chantiers pour assurer leur survie et éviter de graves problèmes sociaux.

Ces aides sont multiples et peuvent prendre différentes formes ; aides directes aux chantiers comme en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas ou en Italie, crédits spéciaux pour des financements octroyés aux armateurs nationaux ou étrangers, commandes civiles ou militaires, système de garantie de crédit qui permet aux chantiers suédois de financer des commandes pour compte propre afin de maintenir l'activité jugée souhaitable, crédits gouvernementaux de longue durée et à très bas taux d'intérêts ouverts par la Norvège ou affectés à un fonds spécial comme en Allemagne, et réservés à la commande de navires de pays en voie de développement.

Ces actions permettent à certains pays de traverser plus facilement la crise. Il est souvent difficile d'évaluer avec précision l'importance de ces aides gouvernementales, mais il n'est pas rare de voir des subventions atteindre 30 % du prix de revient d'un navire.

Des négociations internationales se déroulent afin d'apporter une réponse commune à la crise. Dans le cadre de l'OCDE, les pays membres ont signé, en 1972, un « Arrangement global sur les aides à la construction navale » qui prévoit une baisse progressive des interventions des Etats en faveur de cette industrie. Cependant, à l'heure actuelle, on constate une tendance croissante des différents pays à essayer de tourner les règles fixées.

De même, des échanges d'informations ont lieu afin d'éviter un développement des capacités qui soit incompatible avec l'évolution mondiale prévisible du secteur. Ces actions sont d'une portée limitée et de nouveaux pays (Corée du Sud, Brésil, Singapour) se dotent d'importantes industries de construction navale qui, à brève échéance, seront une menace nouvelle pour l'Europe.

Un rapport d'experts de la Commission des Communautés européennes a défini les orientations d'une stratégie globale en faveur de la construction navale.

Ce rapport Davignon préconise, en premier, la conclusion d'un accord international sur la construction navale. Il faut obtenir l'accord des autorités japonaises sur une répartition à parts égales entre chantiers européens et japonais. Ce pays a déjà fait un certain effort en augmentant ses prix, ce qui s'est surajouté à la réévaluation du yen, et en manifestant une certaine retenue vis-à-vis des commandes provenant des armateurs européens ; il n'a cependant pas encore accepté le principe du partage des commandes.

Sur le plan interne, ce rapport a défini les orientations d'une stratégie globale destinée à promouvoir l'adaptation des capacités de production à la demande du marché. Cette réduction ordonnée et étalée dans le temps est fondée sur des objectifs communs à la réalisation desquels devront concourir les politiques nationales et des actions communautaires d'incitation et de soutien dont les modalités seront élaborées au sein d'un comité groupant des représentants de la commission et des gouvernements des Etats membres.

La demande mondiale en 1980 devant se situer entre 11,5 et 13 millions de tonneaux de jauge brute compensée (tjbc), les besoins de capacités européennes de production seront de 2 400 000 tjbc (contre 4 400 000 tjbc actuellement). Le nombre d'emplois touchés atteindra quelque 70 000 postes sur les 165 000 travailleurs employés actuellement dans la construction navale de la Communauté.

Ce plan de restructuration de la construction navale européenne est à l'heure actuelle en cours d'examen par les représentants des pays membres de la Communauté et certains de nos partenaires ont d'ores et déjà fait connaître leurs critiques, voire leurs oppositions, aux mesures préconisées.

B. — La crise de la construction navale française.

L'an dernier, l'examen du budget de la Marine marchande nous avait amenés à considérer que la crise économique mondiale avait atteint de plein fouet la construction navale ; celle-ci était entrée dans une phase de dépression sans précédent.

Le Gouvernement, conscient de la gravité de la crise, avait mis en œuvre certaines mesures afin de réduire au minimum les effets de la crise.

Cette année, devant la diminution de la production et l'effondrement des plans de charge de la construction navale française, nous pouvons affirmer qu'il est urgent de définir une politique d'ensemble concernant ce secteur, si l'on veut éviter sa disparition.

1° LA PRODUCTION

En 1977, les livraisons ont été de 1,20 million de tonneaux de jauge brute (tjb) soit une baisse de 22 % par rapport à 1977.

Les pétroliers ont encore représenté une part importante (37 %) des livraisons. Le *Pierre-Guillaumat*, en particulier, a été livré par les Chantiers de l'Atlantique à la Compagnie nationale de navigation. C'est le troisième navire de la classe des pétroliers de 550 000 tonnes de port en lourd construit par ces chantiers.

Les méthaniers ont aussi contribué d'une façon importante à l'activité de nos chantiers. Sur un total de 11 méthaniers livrés en 1977 dans le monde, 5 ont été construits par des chantiers français.

Parmi les autres livraisons de 1977, on trouve un grand nombre de navires spécialisés tel que des transporteurs de produits chimiques, des porte-conteneurs, des cargos-rouliers, des bâtiments de pêche, etc. qui témoignent des hautes qualités techniques de nos chantiers.

Les chantiers français ont beaucoup travaillé pour l'étranger, contribuant ainsi à l'équilibre de notre balance commerciale : 60 % des navires livrés en 1977 l'ont été à des armateurs étrangers.

Si les livraisons se sont encore élevées à un niveau relativement satisfaisant en 1977, les mises sur cale ont diminué de façon très importante : — 58 % entre 1977 et 1976 en tjb (— 22 % en tjbc). Cette forte dégradation a bien évidemment des conséquences sur l'activité future des chantiers.

Le tableau ci-dessous résume l'activité de nos chantiers en 1977 et pendant le premier semestre de 1978.

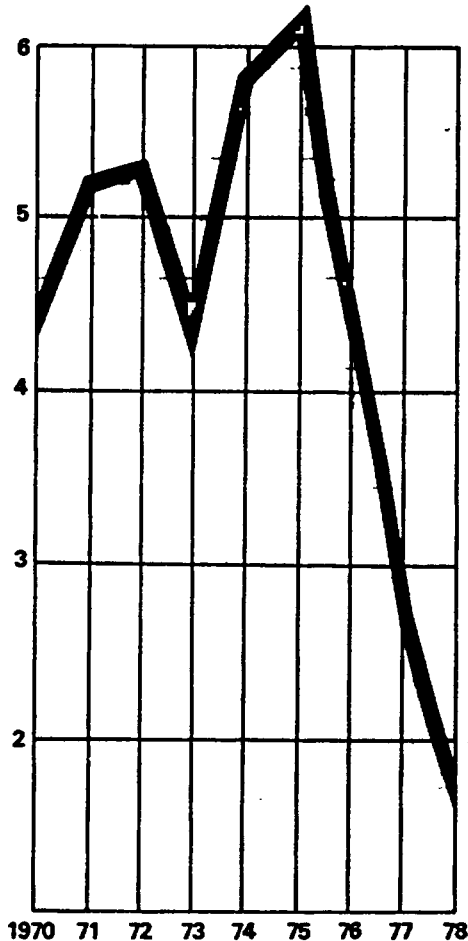
Navires achevés par les chantiers français en 1977 et pendant le premier semestre de 1978.

TYPES DE NAVIRES	1977						JANVIER-JUIN 1978					
	Pour armateurs français.		Pour armateurs étrangers.		Total.		Pour armateurs français.		Pour armateurs étrangers.		Total.	
	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.
Pétroliers	1	275 000	1	138 500	2	413 500	»	»	»	»	»	»
GPL (Gaz pétrolier liquéfié) ..	1	45 000	3	139 500	4	184 500	»	»	2	60 200	2	60 200
Transporteurs de produits chimiques	»	»	»	»	»	»	»	»	1	18 570	1	18 570
GNL (Gaz naturel liquéfié)	1	70 000	3	220 700	4	290 700	»	»	»	»	»	»
Navires porte-conteneurs	4	89 700	3	107 400	7	197 100	6	101 160	2	79 140	8	180 300
Navires rouliers	6	9 600	1	2 550	7	12 150	7	22 240	»	»	7	22 240
Paquebots	»	»	1	7 400	1	7 400	»	»	»	»	»	»
Navires de pêche et divers	11	2 978	12	1 688	23	4 666	5	6 540	1	180	6	6 720
Total	24	492 278	24	617 738	48	1 110 016	18	129 940	6	158 090	24	288 030

Remarque. — Le tonnage achevé au cours d'une année ne correspond pas toujours au tonnage livré effectivement. Ceci est notamment le cas pour les années 1976 et 1977.

2° LES CARNETS DE COMMANDES ET LES PLANS DE CHARGE

Carnet de commandes français au 1^{er} janvier.
(En millions de tjb.)



Pour la troisième année consécutive, les constructeurs ont enregistré un volume de commandes très faible. En 1977, 30 000 tjb seulement ont été commandées. Combiné avec un niveau relativement élevé de livraisons, ce volume réduit de commandes a provoqué en 1977 une forte diminution du carnet atteignant près de 40 % en tjb et 33 % en tjb.

Le carnet de commandes des chantiers français est passé de 2 969 516 tjb au 1^{er} janvier 1977 à 1 765 360 tjb au 1^{er} janvier 1978 à 1 484 970 tjb au 1^{er} octobre 1978.

Chantiers français.

Carnet de commandes au 1^{er} octobre 1978.

Classement par chantiers et par années de livraison.

Navires de plus de 100 tjb.

Commandes militaires non comprises.

CHANTIERS	CARNET		DONT		DATE DE LIVRAISON							
	de commandes total.		exportation.		Quatrième trimestre 1978.		1979.		1980.		1981.	
	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.
Ateliers de l'Atlantique.....	8	639 000	5	300 000	1	50 000	4	445 000	3	144 000	»	»
Constructions navales de La Ciotat	6	210 400	4	181 400	1	50 000	5	160 400	»	»	»	»
France-Dunkerque	6	293 690	3	225 000	1	8 690	3	135 000	1	75 000	1	75 000
Constructions navales et industrielles de la Méditerranée....	4	265 000	4	265 000	»	»	2	111 000	1	77 000	1	77 000
Dubigeon-Normandie	3	49 140	2	37 140	1	18 570	2	30 570	»	»	»	»
Ateliers et chantiers réunis du Havre et de La Rochelle-Paflice.	4	12 990	1	7 470	1	1 120	3	11 870	»	»	»	»
Total grands et moyens chantiers	31	1 470 220	19	1 016 010	5	128 380	19	893 840	5	296 000	2	152 000
Ateliers et chantiers de la Manche.	18	10 950	12	6 340	6	4 570	11	5 380	1	1 000	»	»
Constructions mécaniques de Normandie	4	1 000	4	1 000	1	250	3	750	»	»	»	»
La Perrière	3	700	1	350	1	350	1	350	»	»	»	»
La Garonne	2	2 100	»	»	2	2 100	»	»	»	»	»	»
Total petits chantiers.....	28	14 750	17	7 690	10	7 270	15	6 480	1	1 000	»	»
Total général	57	1 484 970	36	1 023 700	15	135 650	34	900 320	6	297 000	2	152 000

Le tableau ci-dessus montre qu'à la fin de cette année, le carnet de commandes de nos industries de construction navale sera égal à ce que celles-ci ont livré pendant la seule année 1977. Cette seule constatation fait mesurer la gravité de la crise.

Le niveau de commandes est dérisoire en regard de la capacité effective des chantiers français.

La plupart des établissements sont déjà en sous-activité et les échéances de rupture de charge sont très proches.

Par rapport à la situation extrêmement grave des cinq grands chantiers, les petits chantiers de construction navale subissent une crise relativement moins grave. La demande nationale et internationale en petits navires, bien que très fluctuante, reste encore assez importante.

Leur plan de charge est en moyenne d'un an. Ce résultat peut être considéré comme relativement satisfaisant pour ce secteur de la construction navale dont, en temps normal, les plans de charge atteignent rarement deux ans.

3° LA SITUATION DE L'EMPLOI

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des effectifs des principaux chantiers :

Evolution des effectifs des principaux chantiers de construction navale

	FIN 1975		FIN 1976		FIN 1977		MILIEU 1978		DEBUT 1979 (prévisions)
	Sous-traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.	Sous-traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.	Sous-traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.	Sous-traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.	Effectifs totaux inscrits.
A. Atlantique.....	853	7 622	624	7 382	342	6 842	135	6 229	6 103
CN Ciotat.....	1 129	6 948	437	6 293	425	6 329	58	5 761	4 200
France-Dunkerque ...	81	3 321	199	3 714	145	3 719	207	3 840	3 800
CNIM (1).....	80	3 551	110	3 808	102	3 269	136	3 041	3 000
Dubigeon-Normandie.	689	3 273	434	2 922	317	2 517	51	2 116	2 000
ACH/RP (2).....	267	2 361	295	2 411	144	1 917	101	1 796	1 700
Total	3 099	27 076	2 099	26 532	1 475	24 593	688	22 783	20 800

(1) Effectifs construction navale seulement.

(2) Effectifs construction navale seulement pour l'établissement de La Rochelle-Pallice.

Entre la fin de l'année 1975 et le milieu de l'année 1978 le niveau global des effectifs des principaux chantiers de construction navale a accusé une diminution de près de 4 300 personnes. C'est la conséquence de la dégradation continue du carnet de commandes des chantiers navals.

Cette réduction des effectifs s'est effectuée par la diminution du nombre des sous-traitants travaillant dans l'enceinte même des établissements, par l'arrêt de l'embauche et par des départs anticipés avec garantie de ressources en ce qui concerne les effectifs propres des chantiers navals. Plus récemment, une procédure de licenciement a dû être engagée par les chantiers de La Ciotat, dont le carnet de commandes était le plus dégarni.

Les prévisions concernant la demande de navires pour les années qui viennent étant très pessimistes, on ne peut s'attendre à une reprise sensible du marché de la construction navale dans un avenir proche. Dès lors, *une nouvelle diminution du niveau des effectifs est probable d'ici à la fin de 1979.*

La charge de travail est très inégalement répartie entre les établissements : seul le chantier de France-Dunkerque a un plan de charge satisfaisant lui permettant d'atteindre le début de 1980 avec le maintien de son effectif actuel.

Dubigeon-Normandie, les Ateliers et chantiers de La Rochelle ainsi que les Chantiers navals de La Ciotat doivent impérativement obtenir à bref délai de nombreuses commandes pour éviter des mesures de licenciements collectifs au début de l'année 1979.

Les Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire et les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée à La Seyne, grâce à l'arrêt de l'embauche, aux départs anticipés avec garanties de ressources, aux réductions d'horaires et à des actions de diversifications peuvent espérer atteindre le 2^e semestre 1979 sans mesures à caractère massif.

4° LES PROBLÈMES DE LA RÉPARATION NAVALE

Le secteur de la réparation navale en France connaît depuis le milieu de 1975 une récession due à un déséquilibre entre l'offre et la demande de réparations.

En 1977, la capacité d'offre mondiale de réparation définie en jours/année de réparation était de 37 500 jours/an tandis que la demande effectivement constatée était de 14 500 jours/an correspondant à un taux moyen d'utilisation des cales sèches mondiales de 37 %. Une étude récente évalue pour 1981 la capacité d'offre à 46 700 jours/an et la demande à 18 800 jours/année de réparation correspondant à un taux d'utilisation moyen de 40 % des cales sèches. Les chiffres montrent que, sur un fonds général de surcapacité qui rend ce marché particulièrement difficile, le creux de la

vague a été atteint en 1977 et on devrait assister à une certaine amélioration, mais à un rythme très lent, au cours des prochaines années.

Le coût d'immobilisation du navire constitue l'un des principaux facteurs pris en compte par les compagnies d'armement maritime pour arrêter leurs programmes de réparation.

Lorsque les taux de fret sont élevés, le coût d'immobilisation du navire est souvent supérieur à la valeur des travaux à effectuer. Les centres de réparation tels que les centres français proches des principales routes maritimes retirent de leur vocation géographique un avantage déterminant pour cette conjoncture.

En outre, lorsque les taux de fret sont déprimés comme c'est le cas actuellement, l'avantage géographique revêt une importance moindre et les centres éloignés géographiquement mais disposant de prix de revient très bas tels que ceux d'Asie du Sud-Est sont en mesure de capter une part plus grande du marché.

Cela signifie que ce marché français de la réparation dépend en partie de la variation du taux de fret dont *l'évolution ne peut être prévue avec une grande précision.*

Une amélioration des taux de fret peut être espérée en 1981 pour les transporteurs de gaz et le vrac et en 1983 pour les transports du pétrole. Si les prévisions sont confirmées les centres français de réparation devraient constater une conjoncture meilleure à ces dates.

Pendant la période très favorable du VI^e Plan, la gestion des entreprises a été plutôt laxiste et génératrice de prix de revient élevés, cette politique a été rendue possible par des taux de fret très élevés. Pendant cette période l'écart entre les prix de revient français et étrangers s'est creusé au bénéfice de ces derniers. Les concurrents voisins, notamment l'Espagne, le Portugal et Malte, détiennent un avantage déterminant du coût de main-d'œuvre sensiblement plus bas. La viabilité à moyen terme de la réparation navale française peut cependant être assurée à condition qu'il soit mis fin aux errements anciens et que les *prix de revient soient abaissés d'une manière significative.*

En 1977, les entreprises françaises de réparation navale ont employé 6 750 personnes soit une diminution de 450 emplois en un an. Elles ont réalisé un chiffre d'affaires de 900 millions de francs. La perte moyenne d'exploitation pour l'ensemble de la profession est d'environ 7 % du chiffre d'affaires.

L'an passé, les trois principales sociétés (le groupe Terrin, la Société Ziegler et les Ateliers français de l'Ouest), qui représentent

70 % du secteur, aurait déposé leur bilan si l'environnement industriel, financier et administratif n'avait pris à sa charge la plus grande partie de leurs pertes. Cette situation doit conduire à terme à une profonde restructuration de ce secteur. Dans l'Ouest de la France, une telle opération est en cours et doit aboutir au regroupement sous une autorité commune des centres du Havre, de Rouen, de Saint-Nazaire et de Brest ainsi que l'établissement Ziegler à Dunkerque.

A l'heure actuelle, aucune solution satisfaisante pour toutes les parties n'a pu être apportée au problème que posait le groupe Terrin ; les syndics chargés du règlement judiciaire du groupe ont annoncé au mois de septembre le licenciement collectif du personnel de la Société provençale des Ateliers Terrin (SPAT) à l'exception de 84 personnes devant assurer la maintenance des installations.

Afin de préserver une partie significative des capacités françaises de réparation navale une somme de 55 millions de francs est inscrite au budget de 1979.

C. — La politique de la construction navale en France.

Face à la crise profonde et durable dans laquelle se trouve la construction navale française, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures.

Depuis 1959, un processus de regroupement a permis de concentrer la construction des grands navires de commerce au sein de cinq chantiers, ce qui a contribué à accroître la surface financière de ces entreprises. Plus récemment, on a assisté à un regroupement équivalent parmi les moyens et petits chantiers. Cette concentration ne permet pas cependant de pallier l'absence de commandes.

En juillet 1977, le Gouvernement a instauré des aides pour sauvegarder la construction navale ; pour les grands chantiers, l'aide de base est rétablie et peut atteindre 15 à 25 % selon les catégories de navires ; pour les petits chantiers, les taux d'aide de base exceptionnelle peuvent atteindre 15 % du prix de base. Pour tous les chantiers, les conditions de garantie de prix qui s'appliquent aux navires sont identiques à celles du régime général de l'assurance contre le risque économique. Ces aides peuvent permettre de combler une petite partie de la différence entre les prix de vente internationaux et les prix de revient français. C'est pourquoi, ces aides doivent absolument être maintenues, tant pour les grands chantiers que pour les petits. Les chantiers qui, jusqu'à

présent, ont eu de bons résultats financiers peuvent et doivent aussi accepter certains sacrifices afin de prendre de nouvelles commandes.

Malgré ces efforts, il faut cependant prendre conscience que les commandes seront rares : la demande en bateau neuf est très faible, les prix sont extrêmement bas et le marché se cloisonne de façon croissante : les pays maritimes traditionnels confient de plus en plus leurs commandes à leurs chantiers nationaux. Ce n'est pas l'obtention hypothétique de quelques contrats à l'étranger, fort coûteux pour les finances publiques, qui permettront à notre industrie de retrouver une activité normale.

L'avance technologique dont bénéficiait la France dans quelques secteurs de pointe, comme la construction de méthaniers, ne lui sert plus à obtenir des contrats. En effet, la capacité de transport dans ce domaine est surabondante et quand le marché retrouvera son équilibre, on peut craindre que de nouveaux constructeurs auront maîtrisé les techniques françaises et seront alors de redoutables concurrents.

Il faut, certes, que la France continue à trouver des créneaux de pointe, mais il est difficile aux chantiers d'effectuer des recherches quand la conjoncture est aussi déprimée.

Des contacts internationaux ont lieu afin de trouver une solution commune : au sein de l'OCDE, de la Communauté européenne, on élabore des plans de « réduction coordonnée ». Il faut, cependant, bien voir la limite de ces actions, chaque partenaire tentant de minimiser ses efforts.

Une action plus rigoureuse pourrait être menée contre les pavillons de complaisance et les navires inférieurs aux normes. La France dispose des moyens juridiques pour le faire : l'accord de La Haye, du 2 mars 1978, conclu entre les pays riverains de la mer du Nord doit permettre d'effectuer un réel contrôle de l'état technique des navires rentrant dans les ports de l'Europe du Nord. Encore faut-il que l'administration française ait la volonté et les moyens humains pour réaliser ces contrôles.

Face à la gravité de la crise, le Gouvernement a invité les chantiers à se diversifier. Des primes prévues par le décret du 30 mars 1978 devraient permettre à des entreprises de s'implanter dans les régions touchées par la crise de la construction navale. Le Fonds spécial d'adaptation industriel, créé en septembre 1978, a aussi pour but la promotion d'opérations de diversification et de reconversion des industries touchées par des crises structurelles.

Pour l'instant, ces textes n'ont abouti pratiquement à aucun résultat.

C'est un changement radical de l'approche du problème qu'il faut opérer. Ce ne sont pas des mesures « pointillistes » qui permettront de résoudre la crise que nous connaissons actuellement.

Dans le projet de loi de finances pour 1979, les crédits de paiement pour l'aide à la construction navale augmentent de 6 % et les autorisations de programme de 36 %. Mais à quoi cela sert-il d'insérer, dans le budget, des sommes destinées à aider les chantiers à prendre des commandes si la demande de bateaux neufs est très faible ?

Si le Gouvernement ne présente pas un plan global destiné à sauver nos industries, celles-ci vont peu à peu disparaître. Or, elles sont d'une importance primordiale tant du point de vue stratégique qu'économique et social. Notre balance commerciale serait gravement affectée par la disparition de la construction navale. Un très grave problème social se posera à certaines régions de France si les chantiers ferment.

Il y a plus de dix ans, la marine française et les industries qui y sont liées ont entrepris, avec l'aide des pouvoirs publics, un vaste effort de développement et de modernisation. Maintenant qu'à la suite de ce plan de développement la France possède des capacités de production modernes, il faut trouver les moyens de les employer.

Il ne s'agit plus de distiller comme par le passé quelques aides. Il faut, avant que la crise n'éclate, ce qui va être très proche, que toutes les parties concernées, l'Etat, les armateurs, les constructeurs et les syndicats établissent un plan d'ensemble permettant de sauver nos industries navales et les emplois qui y sont liés.

Tous les moyens devront être employés : commandes publiques (ne serait-il pas temps par exemple de renouveler le parc des dragues ou de construire les bateaux capables de surveiller et d'exploiter la zone de 200 milles ?), prêts et aides publiques, restructuration des entreprises, détermination des moyens de production que l'on garde et ceux que l'on ferme, reconversion du personnel, etc.

Il faut définir dès aujourd'hui ce que nous voulons que soit la construction navale des années à venir. Une fois ce but défini, il s'agira de mettre en œuvre les moyens pour atteindre cet objectif.

Ce que nous demandons au Gouvernement, c'est d'établir en toute hâte une véritable politique de la construction navale afin d'éviter un drame de grande ampleur.

III. — LES PÊCHES MARITIMES FRANÇAISES

A. — La situation des pêches.

1. LA PRODUCTION ET LA COMMERCIALISATION

Après la grave crise qui l'avait affecté en 1975 et le redressement des cours amorcé à partir de la mi-1976, le marché des produits de la pêche maritime, dans son ensemble, a retrouvé en 1977 une situation qui peut être considérée comme normale.

L'évolution de la production des pêches maritimes et de la conchyliculture de 1976 à 1977 s'établit comme suit :

	1976			1977		
	Tonnes.	Valeur en millions de francs.	Prix moyen au kilogramme.	Tonnes.	Valeur en millions de francs.	Prix moyen au kilogramme.
Poissons frais	332 458	1 431,5	3,79	374 457	1 677,7	4,48
Crustacés	30 783	294,7	9,57	32 411	327,2	10,10
Mollusques et coquillages.	44 703	181,4	4,06	51 057	225,1	4,41
Produits de la grande pêche	29 487	156,2	5,30	25 171	183,6	7,29
Thon tropical congelé..	50 268	163,2	3,25	57 940	272	4,70
Huîtres	90 620	579,5	6,40	93 985	563	5,99
Moules	44 244	98,5	2,23	50 565	117,1	2,32
Algues	19 131	6	0,32	26 386	5,6	0,21
Total	691 696	2 931		711 972	3 371,4	

Le bilan global de l'année 1977 confirme les augmentations amorcées en 1976 pour le prix moyen au débarquement dans les ports français de la plupart des espèces et le chiffre d'affaires de l'ensemble des secteurs de production. Il laisse par contre apparaître une certaine stagnation des apports, due essentiellement à une diminution des captures d'espèces de grande consommation. Il convient de voir dans cette baisse les premiers effets des mesures de protection de la ressource mises en place tant par la CEE que par divers pays tiers dont nos chalutiers fréquentent les eaux.

La situation de relative pénurie qui s'installe, et qui durera plusieurs années tant que la ressource ne se sera pas reconstituée, ne manquera pas de poser des problèmes tant pour l'exploitation des flottilles que pour l'approvisionnement des entreprises de mareyage et de transformation.

Les apports de produits surgelés ou salés en mer à bord des chalutiers de **grande pêche** ont diminué en 1977 de 14,6 % par rapport à l'année précédente. Mais le **prix moyen** de ces produits, en raison de leur raréfaction en Europe, a augmenté de 37,5 %, entraînant une augmentation du chiffre d'affaires de 17,6 %. Les apports de la flottille de grande pêche au cours du 1^{er} semestre 1978 se situent à un niveau sensiblement équivalent à celui de la même période de l'an passé. On enregistre depuis quelques mois sur le marché français un certain ralentissement de la demande de produits panés et surgelés qui entraîne un tassement des prix à la production qui restent cependant à un niveau élevé.

L'élargissement des zones de pêche réservées et la réduction généralisée des quotas sur les espèces traditionnelles conduisent les chalutiers de grande pêche à prospecter, avec l'aide du FIOM (1) et des organismes scientifiques, de nouveaux lieux de pêche et de nouvelles espèces (merlu austral, notamment).

La production de thon tropical congelé, en augmentation de 15 % par rapport à 1976, a bénéficié de la hausse des cours mondiaux de ce produit qui a entraîné une augmentation de 44,6 % du prix moyen à la production et de 66,7 % du chiffre d'affaires. Les thoniers congélateurs livrent environ 50 % de leur pêche aux conserveries métropolitaines, tandis que le reste approvisionne les usines africaines (dont deux, auxquelles viendra s'ajouter une troisième dans quelques mois, appartiennent à des intérêts français) et les marchés italien et américain. Il convient d'ajouter à cette production congelée environ 9 500 tonnes de thon tropical frais débarqué à Dakar dans les usines locales par la flottille artisanale française qui y est basée. La demande de conserves de thon tropical est restée soutenue sur le marché français.

Les captures des thoniers congélateurs français au cours du 1^{er} semestre 1978 sont du même ordre que celles réalisées au cours du 1^{er} semestre 1977.

Globalement, les débarquements de produits frais de la **pêche hauturière** (poissons, crustacés, coquillages et mollusques) en 1977 ont été pratiquement égaux en tonnage à ceux réalisés en 1976, mais le prix moyen toutes espèces confondues a augmenté de + 15,7 %, entraînant une augmentation analogue du chiffre d'affaires. Les apports de poissons frais ont diminué de 2 %, pour un prix moyen et un chiffre d'affaires en augmentation respectivement de 18,2 % et de + 15,6 %.

(1) Fonds d'intervention et d'organisation des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture.

L'année 1977 aura été marquée par l'interdiction presque totale de la pêche du hareng en Manche et mer du Nord, ce qui a entraîné une situation difficile pour les ateliers de salage-saurissage qui ont dû ralentir très fortement leur rythme de fabrication et licencier pour chômage technique une partie de leur personnel. Les pouvoirs publics ont aidé, par l'intermédiaire du FIOM ces entreprises à se regrouper en une coopérative afin d'assurer leur approvisionnement en hareng congelé sur le marché canadien, qui reste actuellement le seul fournisseur. Le FIOM encourage en outre ces industriels à diversifier leurs fabrications, en travaillant notamment le maquereau.

Il n'y a pas eu, en 1977 ni depuis le 1^{er} janvier 1978, de problèmes particuliers sur le marché des produits de la pêche fraîche hauturière. L'écoulement des apports de la pêche industrielle a été facilité en période de forte production par des débarquements directs de chalutiers en République fédérale d'Allemagne et au Royaume-Uni où la demande pour certaines espèces de fond (lieu noir, églefin, lingue bleue) est forte et par la conclusion de contrats d'approvisionnement des usines de transformation pour les espèces de masse, maquereau et lieu noir notamment. Par ailleurs, à Lorient et Concarneau, producteurs et armateurs ont mis sur pied un système de vente du lieu noir sur contrats qui a permis une revalorisation sensible du prix de cette espèce.

Le dernier trimestre de l'année 1977 a été marqué pour la **pêche côtière artisanale** par des difficultés d'écoulement dues à la quasi-fermeture de la frontière espagnole aux produits de la pêche française. Ces difficultés ont principalement affecté la commercialisation des crabes, des araignées et des civelles. Mis à part ces difficultés passagères, le marché des espèces fines, pour lesquelles la demande reste forte n'a pas rencontré de problème particulier. Il n'en est pas de même pour les espèces saisonnières (sardines et anchois) dont les cours ont continué à se dégrader et qui ont connu les difficultés habituelles d'écoulement. Notre production sardinière se heurte à la concurrence très vive des importations à bas prix d'Italie et du Maroc ; la production d'anchois est, quant à elle, concurrencée par les importations d'anchois en saumure d'Algérie et d'Argentine et de conserves d'anchois du Maroc, pays dans lesquels les coûts de fabrication sont bien moindres.

Par contre, avec un tonnage sensiblement égal à celui réalisé en 1976 la campagne du germon a enregistré en 1977 une augmentation du chiffre d'affaires de + 21 % pour un nombre de navires ayant diminué de — 17 % (151 navires au lieu de 182 en 1976).

Les produits de la **conchyliculture** n'ont progressé que faiblement et ne satisfont toujours pas les besoins nationaux.

La progression de l'épizootie qui frappe l'huître plate depuis 1974 semble s'être stabilisée au cours de l'année 1977. Les centres de Cancale, Saint-Brieuc et Quiberon restent épargnés, mais on ne constate encore aucune reprise réelle de la culture de cette espèce. L'ISTPM (Institut scientifique et techniques des pêches maritimes) a poursuivi ses recherches sur cette maladie et procède actuellement à des essais d'acclimatation d'espèces nouvelles. La production d'huîtres plates a continué à décroître : elle a été de 3 800 tonnes en 1977 alors qu'elle était de 12 à 15 000 tonnes avant l'épizootie. Malgré leurs prix élevés, ces produits se commercialisent sans difficulté particulière. Le bon captage de naissain au printemps 1978 laissait présager que la production d'huîtres plates en 1978 serait du même ordre qu'en 1977.

La production d'huîtres creuses, dont la pousse connaît depuis quelques années un certain ralentissement, s'est maintenue à un niveau sensiblement égal à celui de l'année précédente, soit environ 95 000 tonnes. En raison notamment d'un manque d'organisation des ostréiculteurs, les prix stagnent à des niveaux jugés insuffisants par les producteurs qui ont parfois de fortes charges d'endettement.

La production de moules est passée de 44 200 tonnes en 1976 à 50 600 tonnes en 1977, mais reste encore nettement insuffisante pour satisfaire le marché national qui a dû importer 34 500 tonnes. Le développement de la mytiliculture se heurte au manque de zones pouvant être utilisées pour cette activité.

La culture contrôlée des autres coquillages (palourdes, pétoncles, ormeaux, etc.) n'en est qu'à ses débuts et, mis à part celle des palourdes, n'a pas encore atteint le stade de la production commerciale.

Le commerce extérieur des produits de la mer représente en valeur 1 % des importations françaises et 0,3 % des exportations. Le solde négatif de la balance de ces produits a régulièrement augmenté : il est passé de 1 464 millions de francs en 1975 à 1 835 millions de francs en 1976 et 2 420 millions de francs en 1977. Pour les cinq premiers mois de 1978, l'augmentation du déficit par rapport à la même période de 1977 est de 52 %.

En 1977, les importations ont représenté 61 % en tonnage et 93 % en valeur de l'ensemble de notre production nationale, alors que les exportations n'en ont représenté que 16 % en tonnage et 21 % en valeur.

Le marché français des produits de la mer risque de rester durablement importateur de produits de forte valeur unitaire dont une part significative est constituée par des productions que la

pêche nationale ne peut espérer pouvoir fournir. Rares sont les productions pour lesquelles notre balance est excédentaire (lieu noir, thon tropical) ou qui présentent des possibilités de développement. Pour le lieu noir, pour lequel notre balance a marqué en 1977 un excédent de 22 millions de francs, notre vocation exportatrice se trouve désormais limitée par l'instauration de quotas de capture.

Afin de limiter la détérioration du solde de notre balance des échanges extérieurs de produits de la mer, il faut accélérer les recherches en aquaculture, intensifier le repeuplement des fonds côtiers en crustacés et développer l'exportation de produits transformés à forte valeur ajoutée.

Toutes ces actions ne seront possibles que si les professionnels voient leurs légitimes inquiétudes actuelles se dissiper.

2. — L'ÉVOLUTION DE LA FLOTTE ET LA SITUATION DE L'EMPLOI

a) La flotte de pêche.

Au 31 décembre 1977, la flotte de pêche française comprenait 12 471 navires (soit une diminution de 2,2 % par rapport à 1976) pour un tonnage de 23 970 tjb (— 10,3 % par rapport à 1976).

Flotte de pêche française.

TONNAGE	1975		1976		1977	
	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.	Nombre	Tonneaux de jauge brute.
Pêche artisanale	12 494	107 979	12 309	109 172	12 133	109 370
Pêche hauturière	397	96 913	342	86 590	293	74 760
Pêche thonière	36	26 460	31	22 840	29	22 060
Grande pêche	22	36 690	17	29 000	16	27 780
Total	12 949	268 042	12 699	247 602	12 471	233 970

La pêche artisanale se caractérise par trois types de pêche : la *petite pêche* (dont les navires effectuent des sorties n'excédant pas vingt-quatre heures et dont le tonnage unitaire moyen ne dépasse pas 25 tjb), la *pêche côtière* (dont les navires pratiquent des sorties allant de vingt-quatre à quatre-vingt-seize heures et dont le tonnage unitaire moyen est compris entre 25 et 50 tjb) ; la *pêche « semi-industrielle »* (dont les navires peuvent effectuer des sorties égales ou supérieures à huit jours et dont le tonnage moyen unitaire est compris entre 50 et 100 tjb).

La pêche artisanale enregistre dans son ensemble une amélioration de ses revenus. Les flottilles des régions littorales de Bretagne-Manche et Mer du Nord ainsi que les navires compris dans la gamme de 14 à 18 mètres présentent en général un niveau de rentabilité satisfaisant, alors que les flottilles de Méditerranée et du Sud-Ouest ainsi que les navires inférieurs à 14 mètres connaissent de réelles difficultés.

Grâce à cette meilleure conjoncture et à une stabilisation des prix de la construction navale, les investissements de la pêche artisanale ont pu reprendre en 1977 : 41 navires, soit 1 516 tjb, ont été construits. En 1978, les investissements devraient se poursuivre dans ce secteur.

La pêche hauturière se compose de navires qui effectuent des sorties de plus de quatre-vingt-seize heures et inférieures à vingt jours. La flottille qui se consacre à cette activité se caractérise depuis trois ans par un désinvestissement. Ce phénomène a été particulièrement sensible au cours de l'année 1977 puisque 49 navires de pêche hauturière sont sortis de la flotte.

Les résultats d'exploitation sont très déficitaires en 1976 et 1977 et l'année 1978 ne verra pas la situation se rétablir. Le secteur des chalutiers pélagiques industriels et semi-industriels spécialisés dans la pêche du hareng et du maquereau a été particulièrement affecté en 1977 par les mesures d'interdiction de pêche du hareng et par la concurrence britannique sur le marché du maquereau. La survie de cette flottille pose donc actuellement un problème particulièrement aigu.

La brutale mais courte crise du marché du thon n'a eu finalement que peu d'effets sur la composition de la flotte thonière française qui est restée relativement stable en 1976 et 1977.

La confiance qui se manifeste dans ce secteur, en raison de la persistance de cours soutenus, se traduit cette année par la mise en chantier de trois nouveaux thoniers congélateurs transocéaniques.

Armés à Bordeaux, Saint-Malo et Fécamp, les navires de grande pêche pratiquent des sorties de plusieurs mois (trois à quatre sorties dans l'année) et fréquentent habituellement les zones de pêche de Terre-Neuve, de la mer de Barentz et de la Norvège. L'emploi de cette flottille dépendant d'accords de pêche conclus avec des Etats tiers n'est assuré que de manière précaire et seulement pour le court terme.

En définitive, hormis le secteur thonier et un créneau du secteur artisan, les entreprises de pêche se trouvent placées

depuis 1974 dans une situation financière souvent très préoccupante, dont l'impact psychologique au niveau de la profession est accusé par les incertitudes persistantes en ce qui concerne les possibilités d'accès à certaines zones de pêche traditionnelles pour les mois à venir, en raison de la difficile élaboration de la politique communautaire des pêches.

b) *La situation de l'emploi.*

28 852 marins ont embarqué au cours de l'année dernière, contre 34 000 en 1974.

Au cours de l'année 1977, la flotte française de pêche, tous genres de navigation confondus, enregistrait une perte moyenne d'environ 1 000 postes de travail par rapport à l'année 1976.

Les dernières statistiques disponibles pour l'année 1978, qui indiquent une diminution de 1 500 postes de travail par rapport à la même date de l'année précédente, confirment une régression d'ensemble des effectifs embarqués.

Le recul, constaté du 30 avril 1976 au 30 avril 1977, affecte plus particulièrement la flotte armée à la grande pêche qui aura perdu, au cours de cette période, plus du tiers de ses postes de travail.

Ces éléments traduisent très clairement l'incidence sur l'emploi des difficultés que rencontre actuellement la grande pêche, particulièrement atteinte par l'évolution récente du droit de la mer conduisant à une restriction sévère de l'accès aux zones de pêche traditionnelles.

On peut espérer, sauf changement profond des conditions générales d'exploitation, que l'année 1979 ne verra pas une nouvelle dégradation de l'emploi.

Les ajustements de la flotte déjà largement réalisés depuis 1977 ne devraient, en effet, plus conduire à d'importantes réductions d'effectifs. Quant aux programmes d'investissement qui pourraient être décidés, ils ne pourront produire leurs effets en termes d'emploi qu'à l'horizon 1980-1981.

3. — LES DROITS DE PÊCHE

Conformément à une résolution adoptée à La Haye invitant les Etats membres à étendre, par une action concertée, leur zone de pêche à 200 milles en Atlantique, la France a, par des décrets du 25 février 1977, mis en application la loi du 16 juillet 1976 créant

la zone économique française au large des côtes des départements ayant une façade atlantique en Europe et des départements de Saint-Pierre-et-Miquelon et de la Guyane. Compte tenu des initiatives prises par des pays voisins, les décrets d'application ont été également adoptés le 6 mars 1978 pour ce qui concerne la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion. Il est important de signaler que les Départements d'Outre-Mer étant couverts par les dispositions du Traité de Rome, la politique commune des pêches leur est applicable avec toutes ses conséquences tant sur le plan interne que sur le plan externe.

Le 3 février 1978, le Gouvernement a procédé, dans la quasi-totalité des Territoires d'Outre-Mer, à l'extension des zones économiques.

L'année 1977 est la première année où la pêche française s'est trouvée confrontée aux conséquences pratiques de la création d'un droit coutumier nouveau aboutissant à la reconnaissance, en faveur de l'Etat côtier de droits souverains en matière de conservation et d'exploitation des ressources halieutiques contenues dans sa zone de 200 milles. En effet, s'est poursuivi en 1977 le mouvement qui a conduit la quasi-totalité des Etats dotés d'une façade maritime importante à prendre des mesures d'extension de leurs zones de pêche à 200 milles en s'appuyant sur le consensus atteint, sur cette matière du moins, tout au long des travaux de la conférence sur le droit de la mer. Cette étape considérable a été franchie par la pêche française dans le cadre communautaire, conformément à la résolution du 3 novembre 1976 du Conseil des communautés européennes qui a reconnu le principe de la compétence communautaire en ce qui concerne :

— la négociation du droit d'accès des navires des pays tiers dans les eaux communautaires et des pêcheurs de la Communauté dans les eaux des pays tiers ;

— la détermination du régime de conservation des ressources applicables dans les eaux communautaires tant aux Etats membres qu'aux pays tiers.

C'est sous ce double aspect : relations externes et régime interne que doit être appréciée la politique suivie par les pouvoirs publics en matière de pêche dans le strict cadre communautaire qui doit être désormais le sien.

La Communauté a abouti avec les Etats tiers à des accords qui préservent les intérêts primordiaux français.

En ce qui concerne les pays dans les eaux desquels les pêcheurs français exercent traditionnellement leurs activités, les arrangements conclus, qu'ils se situent dans le contexte d'accords cadres,

dans les cas où les négociations à ce sujet ont pu être menées à bien, ou dans celui du régime d'accès provisoire mis au point dans l'attente de l'issue des négociations sur un accord cadre, ont permis à nos pêcheurs de maintenir certaines possibilités d'accès à l'essentiel de leurs lieux de pêche traditionnels. Il s'agit pour le principal de la zone située au large des Féroé qui intéresse les armements de pêche industrielle de Boulogne et de Lorient et de la zone canadienne et norvégienne (Nord du 62° N) qui assurent la survie de la flotte de grande pêche. Cependant, il faut noter que nos pêcheurs sont désormais soumis à des nouvelles contraintes extrêmement sévères portant sur le nombre des navires autorisés, les quantités pouvant être prélevées, l'imposition de règles plus strictes sur les maillages, les prises accessoires, les zones interdites et l'obligation de communiquer aux autorités locales des renseignements précis sur les mouvements des navires et les captures réalisées. Les pêcheurs français ont bien sûr durement ressenti les conséquences de l'encadrement plus strict de leurs activités et des nouvelles disciplines imposées. Si, dans l'ensemble, leur campagnes ont pu se poursuivre sans que la mise en place de quotas de captures ait obligé des navires à rester à quai, comme l'avènement des zones de 200 milles en laissait planer la menace, ce résultat n'a pu être obtenu qu'au prix d'une diversification géographique, toujours hasardeuse, qui devra encore se développer dans l'avenir.

En ce qui concerne les pays qui occupent une position de « demandeurs » vis-à-vis de la Communauté, il faut essentiellement noter l'élimination des flottes des pays de l'Est des eaux communautaires à partir du dernier trimestre 1977 en raison du refus de leur part de reconnaître la compétence communautaire. Il convient également de rappeler les difficultés des relations entre la Communauté et l'Espagne du fait de la mauvaise volonté de ce pays de se plier aux conditions imposées, dans l'attente de la conclusion de l'accord cadre, par les règlements communautaires donnant des possibilités d'accès aux navires espagnols. Cette situation conflictuelle a été illustrée par la fermeture de la frontière espagnole aux produits de la mer en provenance de la France et par de nombreux arraisonnements de bateaux espagnols détournés vers des ports français et traduits devant nos tribunaux.

Enfin, dans l'attente de la conclusion d'accords cadres avec les pays africains réclamés par l'un de nos partenaires, les accords bilatéraux conclus antérieurement entre la France et ces pays ont pu continuer à s'appliquer, ce qui a permis à notre flotte thonière de maintenir ses activités dans des conditions normales.

La Communauté, par suite de l'opposition obstinée du Royaume-Uni, n'a pu établir une politique commune interne des pêches.

La Grande-Bretagne réclame une préférence en faveur de ses pêcheurs sous forme d'une bande exclusive de 12 milles au large de ses côtes et d'une zone d'accès préférentiel de 12 à 50 milles. Ces positions fermes et contraires à l'esprit communautaire empêchent la conclusion de tout accord et il est probable qu'une crise grave va éclater prochainement.

Cependant, huit Etats membres se sont engagés, lors du Conseil du 31 janvier 1978, à prendre les mesures de conservation nationale nécessaires sur la base des dispositions des propositions de la Commission.

Ces mesures sur le quotas et le contrôle des quotas ont été prises en France par un arrêté du 19 avril 1978.

Selon les propositions de la Commission les possibilités de capture de la Communauté pour 1978 (y compris les eaux des pays tiers) sont réduites de 7,2 % par rapport à la moyenne des années 1973-1976.

Pour la France, ses possibilités de capture sont réduites de 6,6 %. La réduction pour nos partenaires est de 11,6 % pour la Belgique, 16,6 % pour le Danemark, 11,9 % pour l'Allemagne et 30,4 % pour les Pays-Bas. Les possibilités de capture du Royaume-Uni sont stables et celles de l'Irlande augmentent de 26 %.

Les réductions les plus importantes portent principalement sur le lieu noir et le hareng. Le Conseil des Ministres de la Communauté a décidé de prolonger en 1978 l'interdiction de la pêche au hareng en mer du Nord.

Par ailleurs, le Gouvernement britannique vient de prendre une mesure nationale d'interdiction de la pêche du hareng à l'Ouest de l'Ecosse. C'était la seule région où il restait un petit quota (1 200 tonnes) disponible pour les pêcheurs français. L'application de cette mesure, qui n'a pas encore reçu l'approbation de la commission, priverait notre flotte de pêche au hareng de toute possibilité de capturer cette espèce en 1978.

Nos pêcheurs subissent tous les inconvénients du nouveau droit de la mer. Alors qu'ils se voient dans l'obligation de respecter de nouvelles normes, de limiter leurs prises, ils ne sont même pas assurés, du fait de l'inexistence d'une politique communautaire des pêches, de la pérennité de leurs droits traditionnels dans les zones de grande importance pour eux.

Depuis 1977, la pêche est devenue un secteur économique soumis aux aléas des décisions administratives. Cela inquiète fortement les armateurs et les incite à s'interroger avec angoisse sur leur avenir.

4. LES AIDES AUX PÊCHES MARITIMES

a) *Les aides à l'investissement.*

Le secteur de la pêche industrielle pourra, en 1979 bénéficier, comme en 1978 et 1977, d'aides en capital accordées dans le cadre de la Commission interministérielle du « groupe de financement de l'armement industriel (GFAI) sur la base du taux uniforme de 15 % du coût de l'investissement.

D'autre part, cette aide a été complétée pour 1978 par un dispositif permettant d'apporter aux armements une aide exceptionnelle et temporaire, adaptée à chaque situation, destinée notamment à alléger les frais financiers liés à l'acquisition des navires. En contrepartie de cette mesure, les entreprises doivent s'engager à maintenir en activité les navires concernés. On peut se demander s'il est opportun de ne pas reconduire cette aide au moment où le secteur de la pêche industrielle se trouve confronté à de graves problèmes dus en particulier à l'instauration de quotas de pêche.

La pêche artisanale peut bénéficier de nombreuses subventions : prime de conformité (6 % du coût de la construction), prime de gestion groupée (4 %), prime de jeune patron (5 %), prime d'incitation à la diversification des activités (5 %), prime de série et d'innovation (5 %). Les crédits destinés à la modernisation de la flotte de pêche artisanale augmentent de façon importante ; les autorisations de programme passent de 5 à 10,2 milliards de francs et les crédits de paiement de 2,4 à 11 milliards de francs.

Il faut espérer que, compte tenu de la légère amélioration de la situation des pêches, les investissements pourront reprendre et que ces crédits seront réellement utilisés, contrairement aux années précédentes.

b) *Les interventions directes.*

A partir de 1974, la crise du marché du poisson avait conduit à créer une aide spécifique aux armements, fondée sur le critère de la consommation en carburant. Le taux de cette aide, qui était de 7,5 F par hectolitre de carburant, a été porté pour 1978 à 10,5 F, en raison de la détérioration de la situation financière de nombreuses entreprises. 53 millions de francs sont prévus à cette fin dans le projet de loi de finances.

Le Fonds d'intervention et d'organisation des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture (FIOM) a été créé le 30 décembre 1975. Cet organisme a un budget prévisionnel de 60,8 millions de francs pour 1978 (63,7 millions en 1977).

Les actions d'intervention ont pour objet de faciliter l'écoulement des produits et de soutenir le marché (soutien de prix, aides à la surgélation ou au stockage, actions de promotion de la consommation, contrats d'absorption, etc.). En 1978, le FIOM prévoit de dépenser 33 millions de francs dans ces actions (14,8 millions de francs en 1977).

Les actions d'orientations sont destinées à faciliter la mise en place de plans de pêche et à encourager la réalisation de marées expérimentales orientées vers la prospection de nouvelles zones de pêche ou la capture de nouvelles espèces dont il convient de développer le marché. En 1978, le FIOM devrait dépenser 20 millions de francs dans ces actions (1,4 million de francs en 1977).

Tout en poursuivant ses actions de soutien et d'organisation du marché, le FIOM va, en 1979, continuer sa politique déjà engagée au second semestre 1978 d'aide aux flottilles touchées par l'instauration des quotas de pêche.

*
*
*

1977 a vu l'arrêt de la détérioration de la situation des pêches maritimes françaises. L'état de nos marins pêcheurs est cependant encore loin d'être satisfaisant.

L'instauration de nouvelles réglementations, en particulier le développement de quotas, gêne très fortement l'activité de nos marins. Cette nouvelle contrainte dans l'exercice de leur profession a entraîné une réduction d'activité importante qui s'est traduite notamment par des suppressions d'emplois.

Or, le secteur économique de la pêche constitue, pour les régions côtières de l'Atlantique et de la Manche, la principale activité. Les statistiques les plus récentes font apparaître que, dans ce secteur, il y a douze emplois à terre pour un emploi embarqué. Le nombre des emplois embarqués pouvant être estimé actuellement, pour ces régions, à 25 000, c'est en définitive plus de 300 000 emplois maritimes qui sont concernés.

Or ces régions, faiblement industrialisées, éloignées des grands centres industriels, peuvent difficilement, dans la conjoncture présente, se reconvertir à d'autres activités.

Il est donc urgent, encore une fois, d'élaborer une réelle politique de la pêche. Il faut que nos pêcheurs se voient garantir l'accès à des zones de production et ne soient plus dans l'incertitude, comme à l'heure actuelle. Il est nécessaire, d'autre part, que la pêche retrouve une rentabilité suffisante afin de se développer et d'employer tous les hommes qui sont liés directement ou indirectement à ses activités.

B. — Commentaires.

Le troisième volet de ce budget est constitué par les pêches maritimes et on peut se demander si, aujourd'hui, leur situation est tellement différente de celle qui se présentait l'an dernier, à pareille époque.

Les problèmes que nous avons à résoudre, qu'il s'agisse de ceux qui sont liés à l'outil de production ou de ceux que pose l'accès à la ressource, nous paraissent encore sans solution ; les décisions communautaires ne cessent d'aller dans le sens d'une diminution de l'effort de pêche ; l'accroissement des frais d'exploitation des navires atteint un degré insupportable pour les armateurs ; l'augmentation accélérée du coût de la construction navale interdit tout projet de développement, quand on sait par ailleurs combien sont lourdes à supporter les charges financières qui pèsent sur l'armement.

Autant de questions que nous retrouvons chaque année, depuis 1974, avec cette fois une intensité plus vive, créant pour les professionnels des préoccupations graves, en raison de leur incidence sur l'évolution des flottes industrielle et artisanale et de leur répercussion sur l'emploi.

On ne peut pas ne pas souligner la situation catastrophique de La Rochelle, qui a perdu plus de la moitié de ses unités de pêche industrielle, celle de Concarneau particulièrement alarmante, puisque, après avoir perdu quarante-quatre chalutiers de 1970 à 1977, ce port en armait encore soixante-trois au 1^{er} janvier 1978, sur lesquels six ont été vendus au cours du premier semestre de la présente année.

Lorient qui avait su réaliser une mutation complète de sa flotte entre 1970 et 1977, disposant de chalutiers de fort tonnage, a vu récemment 3 pêche-arrière et 3 classiques quitter le port. Il est vraisemblable que ces départs seront suivis à bref délai par quelques autres transférés en Afrique ou cédés à l'étranger.

Boulogne assiste également à une diminution sensible du nombre de ses gros chalutiers et à la dégradation de sa flotte semi-industrielle. C'est là pour l'ensemble de notre flotte de pêche une perte de substance imposée aux armements qui, pour survivre, se voient contraints de réaliser une partie de leur actif. Or, vendre du capital pour assurer sa trésorerie ne peut conduire qu'à des échéances dramatiques. Car, ce qui est en jeu, c'est l'avenir de nos pêches maritimes, le maintien d'un magnifique outil, dont la France avait su se doter.

Les crédits qui nous sont présentés dans les fascicules budgétaires pour 1979 à travers lesquels se dessine la politique des pêches maritimes du Gouvernement, nous permettent-ils d'envisager l'amélioration d'une situation qui se dégrade de jour en jour ?

L'an dernier, à l'occasion de la discussion du budget pour 1978, nous avons cru devoir insister plus spécialement sur l'importance, sans cesse grandissante, des coûts d'exploitation que, seule, une aide de l'Etat était susceptible de rendre supportable. Nous attachions un intérêt particulier à l'aide au carburant, dont le but est d'alléger les charges de l'entreprise.

Or, que nous apporte, sur ce dernier point, le budget pour 1979 ? Une augmentation de 3 millions de cette aide, dont l'insuffisance est déjà dénoncée par les armateurs, qui s'inquiètent, malgré une hausse sensible du prix du poisson, de ne pouvoir assurer la rentabilité de leurs exploitations. Accablés par le poids des charges financières découlant des emprunts contractés pour le renouvellement de la flotte, conformément aux directives gouvernementales, ils n'ont d'autre perspective que le désarmement ou la vente de leurs navires.

Et pourtant, malgré la conjoncture difficile, il est des hommes qui gardent confiance. Avec ténacité, ils sont disposés à lutter. Mais vain sera leur effort si l'Etat ne leur apporte pas l'aide qu'ils sont en droit d'attendre. Le rapport établi en juin dernier par la société pour le développement des industries de la pêche en Bretagne en porte témoignage. Ce document précise que les nouvelles données économiques exigent la construction de certains types de navires mieux adaptés. Il rappelle que le chalutier « pêche arrière » de 33 mètres a mieux traversé la crise de 1975-1976 que les autres types de chalutiers et que le rétablissement de son exploitation en 1977 a été également plus rapide et plus net. La raison tient à ce que l'effort de pêche de ces bateaux s'exerce soit dans les eaux sous juridiction française, soit dans les eaux irlandaises accessibles aux navires de la CEE. Par ailleurs, les quotas dont ils disposent pour les espèces qui les intéressent sont satisfaisants. Ainsi, en ce qui concerne ces chalutiers de moyens tonnages, armés dans les ports de Bretagne-Sud, les perspectives de rentabilité sont meilleures et les risques financiers limités. Mais alors se pose le problème de l'aide à l'investissement et c'est dans ce sens que devrait s'orienter l'effort du Gouvernement en vue d'envisager le renouvellement de la flotte de chalutiers hauturiers de « moyen tonnage » par des incitations financières plus fortes.

Or, il est regrettable que les crédits affectés à la modernisation de la pêche ne permettent pas un rattrapage du niveau de 1977. Non seulement on aboutit ainsi à la persistance de la crise dans ce secteur, mais encore on pérennise un sous-investissement grave de conséquence.

Mais le secteur où la situation devient de plus en plus dramatique concerne les chalutiers de pêche industrielle, dont les activités s'étendaient dans les eaux britanniques et jusqu'aux îles Féroé. Les exigences de la Grande-Bretagne, entendant maintenir au profit de ses ressortissants une bande exclusive de 12 milles et une zone préférentielle de 12 à 50 milles, la limitation du nombre des licences attribuées par le gouvernement local des Féroé, l'attribution globale à l'échelon communautaire de quotas nettement inférieurs aux captures antérieures et très insuffisants pour satisfaire la capacité de production de la flotte existante, constituent autant de mesures qui interdisent toute rentabilité aux armements concernés. Ce sont les ports de Lorient et de Boulogne qui exploitent de gros chalutiers, dont l'avenir risque d'être compromis, si la CEE n'arrive pas à imposer des mesures d'équité, fondées sur la solidarité des Etats membres.

L'exclusion des eaux communautaires des flottes de pêche des pays tiers est un élément favorable à la reconstitution des stocks. Mais il n'est pas possible d'accepter la politique ultra-protectionniste des Britanniques sans compromettre irrémédiablement l'avenir de nos pêches et sans provoquer la ruine des activités qui en découlent... L'Europe communautaire ne subsistera que dans la mesure où tous les Etats membres accepteront la loi commune, fondée sur la solidarité et l'égalité des droits.

Il appartient au Gouvernement français de manifester devant les instances de Bruxelles le même entêtement que celui des représentants anglais. Il lui appartient aussi, dans la conjoncture difficile que nous traversons, quel que soit le comportement britannique, d'appliquer les mesures de sauvegarde qui s'imposent. Dans quelles conditions sera faite la compensation des limitations d'activités des armements, conséquences de la mise en place des quotas ? Quelles seront les mesures d'aides financières tenant compte des arrêts temporaires forcés des navires ? Nous aimerions avoir réponse à ces questions.

L'objectif de l'Etat doit être d'assurer la survie de l'outil de travail, qu'il s'agisse des navires, des hommes ou des structures à terre. Il faut se donner les moyens de traverser cette nouvelle tempête sans trop de mal.

IV. — LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Huit mois après l'échouement de l'*Amoco Cadiz* et cinq mois après le dépôt du rapport de la Commission d'enquête sénatoriale, vous comprendrez que nous nous sommes penchés avec attention sur les crédits destinés à la prévention et à la lutte contre de telles catastrophes.

Les accidents sont extrêmement fréquents, même s'ils sont moins dramatiques que celui qui a frappé les côtes françaises. En l'espace d'une semaine, au mois de septembre 1978, un pétrolier grec a provoqué une marée noire en mer d'Irlande à la suite d'un échouement, et un cargo norvégien a coulé à la suite d'une collision dans les parages d'Ouessant.

Il est donc absolument nécessaire que la France, dont les côtes sont longées par de grandes voies maritimes, se dote de moyens importants de prévention et de lutte contre la pollution.

A. — La prévention.

Depuis plusieurs mois, des progrès notables ont été effectués en ce qui concerne la prévention. En avril 1978, la France a fait adopter lors de la Conférence de l'OMCI (Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime) de nouvelles configurations des dispositifs de séparation du trafic au large d'Ouessant et des Casquets. Dans les parages d'Ouessant, on a renvoyé à 27 milles au large le rail des pétroliers entrant en Manche et à 18,5 milles au large le rail des pétroliers sortant. Pour les parages des Casquets, le rail des pétroliers en route vers l'Est a été repoussé à 15 milles au large du Cotentin et le rail des pétroliers sortant a été fixé à 22 milles au large. Ces modifications entreront en application dès le 1^{er} janvier 1979. D'autre part, il est désormais demandé aux navires pétroliers de se signaler par radio aux autorités maritimes dès leur entrée dans les eaux territoriales et en cas d'avarie susceptible d'entraîner une pollution et survenant à leur bord alors qu'ils se trouvent à moins de 50 milles des côtes.

Il est enfin interdit aux pétroliers de s'approcher à moins de 7 milles des côtes françaises sauf pour l'accès à certains ports.

De nouveaux moyens vont être mis en œuvre pour faciliter et surveiller cette nouvelle réglementation.

Entre mars 1979 et la fin de l'année 1979, un nouveau système de balisage harmonisé, appelé système « A », va être mis en application depuis la Baie de Somme jusqu'à la baie d'Audierne. Cette opération coûtera 15 millions de francs.

Les moyens de surveillance vont être accrus. La circulation dans le Pas-de-Calais est déjà surveillée par les radars du centre du cap Gris-Nez et du centre britannique de Saint Margaret's Bay.

Il est prévu d'installer trois centres de surveillance dans les zones critiques de rassemblement. Le centre de Gris-Nez sera doté de deux radars. Une installation analogue qui possédera également deux stations radars (à l'Est et à l'Ouest) sera créée sur la pointe du Cotentin.

Enfin, un centre doit voir le jour à Ouessant. La réalisation de ces trois centres devrait être achevée à la fin de 1980. Ces centres assureront non seulement la surveillance du trafic par radar, mais aussi l'information par radio des navires sur la situation présente dans la zone concernée.

En attendant la réalisation du centre d'Ouessant, la Marine nationale a armé une station provisoire de surveillance par radar.

La Marine nationale intervient plus fréquemment pour sanctionner les infractions aux règles de navigation ; en six mois, elle a constaté 1 300 infractions aux règlements établis.

Le Conseil des Ministres a adopté, le 25 octobre 1978, deux projets de loi permettant d'aggraver les sanctions frappant tout capitaine qui aurait enfreint les règles de circulation maritime ou qui aurait provoqué, même involontairement, une pollution par le rejet en mer d'hydrocarbures. Ces textes, votés par le Sénat il y a quelques jours, permettront d'assurer un meilleur respect des règlements.

Les crédits prévus au budget de 1979 doivent permettre d'étudier l'implantation d'une antenne CROSS en Corse et d'un centre de surveillance de la navigation au cap Courone. Il faudrait accélérer ces études afin que ces installations permettent de réduire le plus tôt possible les risques d'accidents maritimes.

Afin d'améliorer la surveillance, les moyens en personnel des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) seront renforcés (57 créations d'emplois dont 47 emplois de détachés de la Marine nationale).

Grâce à l'ensemble de ces mesures, les crédits destinés à la police de la mer s'élèvent dans le projet de loi de finances pour 1979 à 85 729 515 F, soit une augmentation de 163 % sur 1978 ;

ce sont sur les dépenses d'équipement que portent les efforts principaux : les autorisations de programme passent de 22 millions de francs à 92 millions (+ 316 %). L'ampleur de l'accroissement est un point positif mais il révèle aussi l'ampleur du retard accumulé.

Il faut regretter que les subventions à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) ne connaissent qu'une augmentation très faible : 2,1 % (7 347 450 F contre 7 195 450 F). Cette société joue un rôle considérable et il est fort dommage que cette année encore l'Etat ne lui fournisse pas les moyens de se développer.

B. — La lutte contre la pollution.

Dans ce domaine, la Marine marchande n'a qu'un rôle de conseiller à jouer auprès des autorités chargées de préparer et d'appliquer le nouveau plan Polmar. En effet, ce sont les administrations responsables de la mise en œuvre des matériels qui sont chargées de leurs acquisitions et de leurs entretiens. La Marine marchande est chargée d'acquérir les barrages. Les dotations budgétaires de 1979 devraient permettre d'acquérir 10 kilomètres de barrages qui s'ajouteront aux 20 kilomètres existants.

Dans le budget de la Marine marchande, les crédits destinés à la prévention et la lutte contre la pollution sont en nette augmentation, ce qui va permettre d'améliorer l'efficacité de ces actions.

Malheureusement, de nombreuses recommandations du rapport de la Commission d'enquête sénatoriale sur l'échouement d'un pétrolier ne sont pas suivies d'effets. La protection des côtes françaises est encore loin d'être assurée de façon satisfaisante et on peut légitimement craindre que de nouvelles catastrophes ne se produisent.

CONCLUSION

« Le budget de 1979 ne traduit pas une politique. » Cette appréciation, après examen des crédits, se révèle justifiée. En effet quel que soit le secteur examiné, on s'aperçoit que son horizon, ses perspectives ne sont pas définis.

La protection de nos côtes, la surveillance des 11 millions de kilomètres carrés de notre zone économique ne sont pas efficacement assurées, même si l'on est heureux de constater quelques progrès dans ce domaine.

L'avenir de nos pêcheurs est gravement menacé.

Depuis 1974, la rentabilité de cette activité n'est plus assurée et, depuis 1977, l'accès aux zones traditionnelles est soit réglementé, soit interdit. Dans ces conditions, que va devenir la pêche française ? Que doit-elle faire, comment doit-elle évoluer pour survivre ? Le budget de 1979 n'esquisse aucune réponse dans ce domaine.

L'armement français est écrasé par ses dettes et devant la faiblesse de nombreux taux de fret, il doit vendre des actifs. Cette politique risque de ruiner très rapidement tous les efforts faits pour créer une flotte française importante et moderne. Aucune solution n'est présentée dans le projet de loi de finances pour aider l'armement à traverser cette crise.

La construction navale française est au bord du désastre. Dans quelques mois, plusieurs chantiers vont se trouver en rupture de charge. Comme nous l'avions d'ailleurs déjà réclamé lors de l'examen du dernier budget, un plan de sauvetage aurait dû être lancé il y a plusieurs mois. Le Gouvernement doit définir quelle stratégie industrielle il entend mener dans la construction navale. Or l'examen des crédits budgétaires ne révèle pas de telles orientations.

L'ensemble des secteurs que couvre la Marine marchande est très profondément touché par la crise. L'examen du budget pourrait faire croire que nous nous trouvons dans une période normale. Nous sommes face à un budget de gestion. Or c'est un budget de crise, de mobilisation économique dont le monde maritime a besoin.

Aucune perspective à long terme n'est tracée. Si le Gouvernement continue à avoir une telle absence de politique maritime, nous allons assister très rapidement à l'effondrement de toutes les activités liées à la mer.

L'art politique consiste à prévoir et à créer le futur. Puisque le budget que nous examinons ne trace pas de telles orientations et pour inciter le Ministre des Transports à définir une réelle politique de la mer, votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne vous propose pas le rejet des crédits, car elle craindrait alors que le remède soit pire que le mal, mais elle soumet simplement à l'appréciation du Sénat les dispositions concernant la Marine marchande dans le projet de loi de finances pour 1979 voté par l'Assemblée Nationale.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné ce budget lors de sa réunion du 25 octobre 1978.

Après l'exposé introductif du rapporteur pour avis, **M. Ehlers** a souligné la contradiction de l'attitude de l'Etat français qui s'apprête à subventionner la flotte polonaise alors qu'il lui reproche, par ailleurs, de faire du dumping. D'autres solutions, selon lui, sont envisageables pour aider la construction navale : un plan de sauvegarde concernant à la fois la construction, la réparation navale et l'armement devrait être établi. Il faudrait entre autres aider les armateurs français à commander en France des navires. Cela permettrait de moderniser notre flotte qui a de lourds handicaps dans certains secteurs. Des accords d'Etat à Etat devraient permettre à la France d'améliorer sa balance des frets et passages. En ce qui concerne les problèmes de la pêche, **M. Ehlers** s'est inquiété de l'inexistence depuis plusieurs années de nouvelles commandes de bateaux dans ce domaine. Il a regretté, d'autre part, que la nouvelle politique des quotas conduise à laisser certains bateaux inemployés.

Après des interventions de **MM. Chauty et Laucournet**, les commissaires ont estimé qu'il était absolument nécessaire d'obtenir, lors de la discussion budgétaire, des explications et des engagements du Ministre des Transports sur la politique qu'il entend mener pour résoudre les dramatiques problèmes que connaît le monde maritime.

C'est dans ces conditions que votre Commission des Affaires économiques et du Plan a décidé, à l'unanimité, de soumettre simplement à l'appréciation du Sénat les crédits du projet de loi de finances pour 1979 concernant la Marine marchande.