

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1978, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVIII

MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Jacques Eberhard, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajoux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemsz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Avand, Fernand Chatelain, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, François Dubanchet, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Pierre Gaudin, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Paul Mistral, Jacques Mossion, Jean Natali, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmentier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexe 22), 3152 (tome XXII) et in-8° 770.

Sénat : 87 et 88 (tomes I, II et III, annexe 17) (1977-1978).

Loi de finances. — Marine marchande - Transports maritimes - Constructions navales - Pêches maritimes.

## SOMMAIRE

	Pages.
<b>I. — La flotte de commerce</b> .....	5
<b>A. — Les transports maritimes internationaux et la situation de la flotte de commerce française</b> .....	5
1. — Evolution des transports maritimes internationaux.....	5
2. — Les transports maritimes français.....	8
a) Evolution de la part du pavillon français dans le commerce international .....	8
b) La balance des frets et passages.....	10
3. — La flotte de commerce française.....	10
a) Tonnage et composition.....	10
b) Le plan de développement.....	12
<b>B. — Commentaires</b> .....	15
<b>II. — La construction navale</b> .....	19
<b>A. — La construction navale dans le monde et les chantiers français</b> ....	19
1. — La crise mondiale de la construction navale.....	19
2. — Les chantiers navals français.....	23
a) La production.....	23
b) Les carnets de commande.....	26
c) Les plans de charge.....	28
d) La situation des entreprises de réparation navale.....	30
3. — La politique de la construction navale.....	31
a) La politique de structure.....	31
b) Les aides à la construction navale.....	33
<b>B. — Commentaires</b> .....	35
<b>III. — Les pêches maritimes françaises</b> .....	38
<b>A. — Evolution des pêches maritimes en 1976</b> .....	38
1. — La flotte de pêche.....	38
2. — La production des pêches maritimes.....	40
a) Production et commercialisation.....	40
b) La balance des produits de la mer.....	43
3. — Les droits de pêche.....	44
4. — Les aides aux pêches maritimes.....	46
a) Les aides à l'investissement.....	46
b) Les interventions directes.....	47
<b>B. — Commentaires</b> .....	48
<b>Examen en commission</b> .....	52

Mesdames, Messieurs.

La caractéristique du budget pour 1978 est un délicat dosage entre des mesures d'incitation, proposées pour permettre aux activités économiques de poursuivre leur développement, et la prolongation de la cure de rigueur et de discipline administrée depuis un an aux Français.

Il est évident que, dans la conjoncture actuelle, notre pays doit lutter contre l'inflation et poursuivre l'assainissement financier. Mais il lui faut aussi s'adapter à la situation économique internationale, marquée à la fois par l'augmentation du prix du pétrole et des matières premières et par la concurrence grandissante des pays en voie de développement. Aussi, le rétablissement de la balance commerciale qui, depuis quatre ans, se caractérise par des déséquilibres importants, doit être un des objectifs prioritaires du Gouvernement. Ce redressement, qui semble se manifester depuis quelques mois, est intimement lié au développement de nos exportations qu'il nous appartient de favoriser au maximum.

Or notre marine marchande, dont les activités s'exercent dans un contexte international, n'est-elle pas de nature à favoriser ce redressement économique ?

La réponse ne peut être qu'affirmative. C'est d'ailleurs le sentiment exprimé à diverses reprises par le Président de la République, qui a précisé que la France devait se donner les moyens d'une politique maritime à sa mesure. Elle a été aussi l'expression constante de la pensée de votre Commission des Affaires économiques et du Plan, laquelle, par la voix de son rapporteur, indiquait l'an dernier que « la contribution du transport maritime à l'équilibre de la balance des paiements est capitale, à telle enseigne que si la flotte française n'existait pas, la balance des paiements serait détériorée dans des conditions catastrophiques. Il est bon de savoir que pendant sa durée de vie économique, un navire mar-

chand rapporte en devises entre cinq et trois fois ou entre trois et deux fois respectivement sa propre valeur, selon qu'il s'agit d'un navire de marchandises diverses ou d'un navire de pondéreux, et selon qu'il a été construit en France ou à l'étranger ».

Il serait vain d'affirmer la vocation maritime de la France, de reconnaître que la mer est un atout majeur pour l'économie nationale si, d'une part, les dispositifs du plan de développement de la flotte de commerce devaient être remis en cause ; si, d'autre part, les mesures d'aide particulière en faveur de la construction navale ne devaient permettre le maintien d'une industrie nationale actuellement durement frappée par la crise ; si, enfin, les décisions attendues pour la survie de nos pêches maritimes n'étaient pas prises à bref délai, tant à l'échelon national que sur le plan communautaire.

Ce sont, en effet, les quelques options qui permettront d'avoir une véritable politique maritime.

## 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 récession économique de 1975 qui a provoqué un déséquilibre profond entre l'offre et la demande de transport a continué de se manifester en 1976, surtout au cours des premiers mois.

Cependant, grâce à une reprise importante du trafic pétrolier, le tonnage total transporté a repris sa croissance : + 8 % en volume, + 10 % en tonnes-milles. Mais en 1976, la capacité de la flotte mondiale s'est accrue de 47 millions de t.p.l. (tonnes de port en lourd), soit une augmentation de + 8,6 %, et a atteint ainsi 590 millions de t.p.l.

Les taux de fret sont restés peu élevés et l'on a atteint, en avril 1976, un chiffre record de désarmement : 63 millions de t.p.l., soit 11 % de la flotte mondiale.

En 1976, le trafic maritime mondial de pétrole brut et de produits pétroliers a augmenté de 158 millions de tonnes (plus 11 %) pour atteindre 1 650 millions de tonnes.

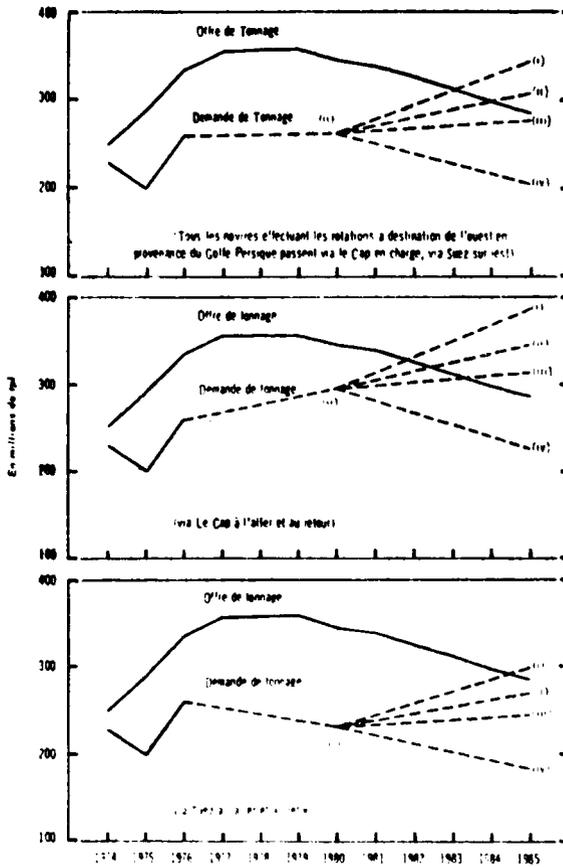
Cela a permis de réduire l'excédent de la flotte pétrolière de 115 millions de t.p.l. en 1975 à 80 millions de tonnes en 1976.

La flotte mondiale de pétroliers a atteint 320 millions de t.p.l. (168 millions de tonneaux de jauge brute) en 1976 grâce à un taux de croissance de 13,6 %.

Le retour à l'équilibre entre la demande et l'offre de transport de produits pétroliers ne sera pas possible, dans les hypothèses les plus favorables, avant 1982, comme le montrent les tableaux suivants.

**Demande de transport pétrolier et tonnage pétrolier disponible.**

**Hypothèse concernant le retour à l'équilibre (source : O. C. D. E.).**



**Demande :**

- (i) Poursuite des politiques énergétiques actuelles. P. I. B. élevé.
- (ii) P. I. B. prévu.
- (iii) P. I. B. faible.
- (iv) Politique énergétique plus rigoureuse. P. I. B. prévu.

**Tonnage disponible :**

- Pas de ralentissement de la vitesse.
- Pas de désarmement.
- Tonnage de transporteurs mixtes affecté au transport de cargaisons sèches : 18 millions de tpl.
- Tonnage de navires-citernes affecté au transport de céréales : 3 millions de tpl.
- Pas de commandes nouvelles.
- Démolition : 12 millions de tpl par an à compter de 1978.
- Pertes / transformations des commandes : 0,6 million de tpl par an.
- Pas d'annulations ni reports de commandes

*Le marché du transport de vrac sec accuse un certain fléchissement en 1976, du fait que l'expansion de la flotte de vrac sec n'a pas été accompagnée d'une demande correspondante de tonnage (baisse de 1 % par rapport à 1975). Les transports des trois principales marchandises expédiées en vrac ont été caractérisés en 1976 par le déclin des expéditions de minerai de fer et de charbon, dû aux difficultés actuelles de la sidérurgie, une légère poussée du trafic de céréales et la stagnation des transports maritimes de bauxite d'alumine ainsi que de phosphates naturels. Certaines études.*

celle de l'Institut d'économie maritime de Bergen notamment, estime que l'excédent de tonnage vraquier s'élève à 35 millions de tonnes de port en lourd et que le marché des transports de vrac solide ne retrouvera pas son équilibre avant la décennie 1980-1990.

*Le trafic de ligne a bénéficié de la reprise économique générale avec cependant d'assez grandes différences régionales. Le volume des échanges par voie maritime vers les pays producteurs de pétrole s'est maintenu à un niveau assez élevé de sorte que les compagnies de navigation desservant ces régions ont dû encore affréter des navires pour répondre à la demande. Les problèmes d'encombrement portuaire dans ce secteur ont sérieusement contrarié une nouvelle expansion dynamique des échanges. Le trafic de ligne vers nombre de pays en voie de développement a été entravé par une réglementation restrictive imputable, en particulier, aux problèmes de balance des paiements que connaissent ces pays. Des coefficients de remplissage notablement plus élevés ont été enregistrés pour les trafics de l'océan Pacifique à destination des pays américains par suite du développement des exportations japonaises vers les Etats-Unis et d'une forte reprise des échanges entre le Japon, d'une part, et l'Australie et l'Europe, d'autre part. Par contre, les transports maritimes à destination du Japon n'ont pas suivi la même évolution.*

*Les compagnies maritimes françaises et européennes souffrent toujours de certaines pratiques des pays à commerce d'Etat. L'énéficiant de baisses de prix qui, selon la ligne, le type de cargaison, le tonnage et la concurrence, ont été de 10 à 40 % inférieures aux taux fixés par les conférences maritimes, les compagnies de navigation d'Etat de l'URSS, de Pologne et de la République démocratique allemande ont réussi des percées importantes sur certaines des principales routes maritimes.*

Dans les trafics bilatéraux, les pays à commerce d'Etat ont aussi recours, pour se réserver la majeure partie des activités de transport, à d'autres procédés tels que les achats FOB et les ventes CAF. Ainsi, selon le CENSA, association regroupant les armateurs européens et japonais, 70 % du trafic maritime entre l'Europe et l'URSS est acheminé par des navires soviétiques.

*La concurrence des pavillons de complaisance est toujours vive et la progression de cette flotte continue : elle représente, en 1976, 100 millions de t.j.b., soit 27 % de la flotte mondiale au lieu de 26 % en 1975 et 24 % en 1974. Il semble cependant que*

la sensibilisation croissante de l'opinion publique aux problèmes soulevés par les pavillons de complaisance a eu un effet sur leur expansion.

*De nouveaux pavillons apparaissent de plus en plus sur les océans : l'Inde, le Brésil, la République populaire de Chine et certains Etats du Moyen-Orient, producteurs de pétrole, commencent à avoir une flotte nationale importante ; ils ont aussi des programmes d'investissements très significatifs. Il est désormais tout à fait du domaine des possibilités que les pays en voie de développement atteignent, d'ici à 1980, l'objectif fixé par la troisième CNUCED, soit 10 % de la flotte mondiale, enlevant ainsi à l'armement européen des marchés traditionnels.*

## 2. — LES TRANSPORTS MARITIMES FRANÇAIS

Malgré un environnement international très difficile, *les armements français ont su garder, en 1976, une activité appréciable.*

Le chiffre d'affaires de la profession s'est accru d'environ 12 % au cours de l'année. Cette situation globale recouvre des différences importantes selon les secteurs. Les armements exerçant leur activité dans le secteur du vrac sec et du pétrole ont connu des difficultés importantes dues à la surcapacité de la flotte mondiale dans ce domaine. Dans le secteur des marchandises diverses, il faut distinguer le groupe public et les armements privés ; si ceux-ci ont pu, dans l'ensemble, réaliser des performances favorables, le groupe public connaît cette année encore des pertes d'exploitation très importantes.

En 1976, *les effectifs des marins embarqués sur les navires français sont restés presque stables (18 119 au 30 juin 1976) par rapport à l'année précédente. Par contre, en 1977, l'évolution semble nettement moins favorable, puisqu'au 30 juin 1977, il n'y avait que 17 104 marins embarqués, ce qui correspond à une baisse de l'emploi de 5,5 % en un an.*

### a) *L'évolution de la part du pavillon français dans le commerce international.*

La part du pavillon français dans les échanges maritimes mondiaux a crû, pour l'année 1975, en raison à la fois de la progression de l'activité de l'armement national et de la baisse du commerce international pendant cet exercice.

**Le pavillon français et le commerce maritime mondial.**

	1972	1973	1974	1975
Echanges mondiaux effectués par voie maritime (millions de tonnes).....	2 866	3 190	3 268	3 037
Pavillon français (millions de tonnes).....	93,6	103,8	102,5	125
Part du pavillon français (en pourcentage)...	3,2	3,2	3,1	4,1

Cette bonne résistance de l'armement français face à la grave crise du commerce maritime mondial a pour conséquence une augmentation de la part du pavillon national dans le commerce extérieur maritime de la France.

**Evolution du taux de couverture apparent.**

	1973	1974	1975
	(En pourcentage.)		
Produits pétroliers .....	32,6	32,8	37,2
Charbons .....	39,4	29,3	43,2
Pondéreux .....	16,6	13	17,6
Céréales .....	10,1	9,4	10,5
Marchandises diverses .....	28,6	28	30,2
<b>Totaux .....</b>	<b>29,6</b>	<b>28,3</b>	<b>33</b>

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, s'accroît de près de 5 points, soit une augmentation de 14 %. Ce mouvement affecte tous les types de trafic. En cette période de crise, le pavillon français a su accroître sa part du marché intérieur. Il a su aussi, comme le montre le tableau suivant, mieux résister que les autres sur les marchés tiers.

**Evolution du taux de couverture nominal.**

	1973	1974	1975
	(En pourcentage.)		
Produits pétroliers .....	57,3	58	73,4
Charbons .....	42,4	33,3	45,5
Pondéreux .....	29,9	23	27,3
Céréales .....	25,3	22,4	18,4
Marchandises diverses .....	40,3	38,9	42,7
<b>Totaux .....</b>	<b>49,9</b>	<b>47,7</b>	<b>58,8</b>

Le taux de couverture nominal, qui est le rapport entre tous les transports sous pavillon français et le commerce extérieur maritime français, est également en forte progression ; en un an, il augmente de plus de 11 points, soit un accroissement de 23 %. Cela prouve que l'armement français a su mieux que les pavillons étrangers résister à la grave crise internationale.

*b) La balance des frets et passages.*

Bien que le chiffre d'affaires de l'armement ait faiblement progressé entre 1974 et 1975 (8 481 millions de francs à 8 782 millions de francs), la balance des frets et passages s'est améliorée ; le déficit corrigé du fret sur importation transitant dans les ports étrangers est passé de 3 412 millions de francs à 2 160 millions de francs. Ce redressement est dû aux efforts des armateurs pour rechercher la qualité du fret alors que le contexte économique était difficile.

Pour 1976, l'estimation du déficit se situerait entre 2,2 milliards de francs à 2,4 milliards de francs allant dans le sens d'une légère augmentation due notamment à la reprise de nos importations pétrolières.

Il faut rappeler que, compte tenu de la structure de notre commerce extérieur maritime, la couverture à 50 % de l'ensemble de nos exportations et de nos importations par le pavillon français ne serait pas suffisante pour éliminer complètement tout déficit. On peut estimer que le déficit de la balance des frets et passages durant l'année 1975 s'est rapproché de ce déficit structurel.

### 3. — LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

*a) Tonnage et composition.*

Au 1<sup>er</sup> juillet 1977, la flotte française comptait 490 navires de plus de 100 t.j.b. totalisant ensemble 11,2 millions de t.j.b. et 19,8 millions de t.p.l. Cela plaçait la France au neuvième rang mondial.

**Composition de la flotte de commerce française.**

CATEGORIE DE NAVIRES	NOMBRE de navires.	TONNAGE jauge brute.	TONNAGE port en lourd.
Navires à passagers.....	27	217 735	54 790
Dont :			
Aérogilseurs.....	3	357	
Cargos.....	344	3 187 538	4 750 311
Dont :			
Cargos de ligne.....	126	893 911	1 204 232
Cargos porte-conteneurs.....	26	410 101	449 653
Transporteurs de vrac sec.....	58	1 000 009	1 665 676
Pétroliers.....	119	7 772 025	14 958 683
Dont :			
Pétroliers long-courriers.....	78	7 434 719	14 570 835
Totaux.....	490	11 177 298	19 763 784

Par rapport au 1<sup>er</sup> juillet 1976, le nombre des navires à passagers a été stable; la vente d'un navire transbordeur (8 450 t.j.b.) étant compensée par l'entrée en flotte d'une unité un peu plus importante (14 918 t.j.b.).

Le nombre des cargos est passé, pendant la même période, de 367 à 344, mais le tonnage est en légère augmentation (3 187 538 t.j.b. contre 3 085 841). Cette diminution du nombre de cargos s'explique par le fait que les navires vendus avaient seize ans d'âge en moyenne et ont été remplacés par des navires d'une haute technicité et d'une plus grande capacité de transport.

La flotte pétrolière a connu la même évolution : diminution du nombre de navires, mais augmentation du tonnage global par l'acquisition d'unités modernes à forte capacité de transport (en particulier deux pétroliers de 550 000 t.j.b.).

Ce rajeunissement, et donc cette modernisation, de la flotte maritime française est perceptible dans tous les secteurs.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1973, 43 % de la flotte française en volume (mesuré en t. j. b.) avait moins de cinq ans et 77 % moins de dix ans. L'âge moyen pondéré du tonneau de jauge brute était de six ans et six mois.

Cette évolution du pavillon français a pu être obtenue en partie grâce au plan de développement.

*b) Le plan de développement.*

Intéressant la période 1976-1980, le plan de croissance de la flotte de commerce a dû être adopté en raison de la crise pétrolière ; il fixe des objectifs précis pour chaque type de navire et de trafic.

Afin d'assurer la sécurité des approvisionnements en pétrole brut et en gaz, l'armement français devrait disposer en 1980 d'une flotte pétrolière de 10 millions de t. j. b. et d'une flotte de transporteurs de gaz de 790 000 t. j. b., ce qui suppose la mise en service de navires nouveaux représentant 4,8 millions de t. j. b.

Pour les marchandises sèches, le taux de couverture par le pavillon français devrait s'établir à un niveau intermédiaire, entre 40 % et 50 %. La flotte de ligne devrait donc atteindre 36 millions de t. j. b. et la flotte de pondéreux 3 millions de t. j. b.

La réalisation de ce programme prévoit qu'un peu plus de la moitié des navires devront être commandés à des chantiers étrangers compte tenu du plan de charge et de la spécialisation des chantiers français.

Pour exécuter le plan, l'armement bénéficiera d'aides importantes sous forme de primes attribuées selon les types de navires commandés et de bonifications d'intérêt ; l'ensemble de ces aides est subordonné à un effort de restructuration de la profession, tendant notamment à supprimer la concurrence anarchique sur les trafics extérieurs à la zone franc.

Globalement en 1977, l'Etat a versé à l'armement français 309 millions de francs de primes d'équipement et 400 millions de francs de bonifications d'intérêts.

**Plan de développement de la flotte de commerce.**  
(Objectifs et réalisation au 31 décembre 1976.)

CATEGORIES de navires.	OBJECTIFS du plan de développement.			REALISATIONS			PRIMES
	Nombre de navires.	Tonnage jauge brute.	Valeur.	Nombre de navires.	Tonnage jauge brute.	Valeur.	
Porte-conteneurs et navires rouliers....	38	520 000	4 000 000	63 165,78 %	839 569 161,45 %	5 834 954 143,87 %	856 696
Cargos à plusieurs ponts .....	33	450 000	1 484 000	1 3,03 %	499 0,11 %	12 712 0,85 %	1 271
Total cargos de ligne.	71	970 000	5 484 000	64 90,14 %	840 068 86,60 %	5 847 666 106,63 %	837 967
Transporteurs de vrac .....	53	2 050 000	5 836 000	17 32,07 %	424 613 20,71 %	1 326 049 22,72 %	69 045
Navires à passagers..				2	430	74 000	
Transporteurs de gaz pétrolier liquéfié (GPL) .....	12	625 000	4 600 000	3 25 %	122 000 19,52 %	668 000 14,52 %	
Transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) .....							
Pétroliers .....	30	4 200 000	7 100 000	11 36,66 %	1 902 000 45,28 %	2 702 708 38,06 %	
<b>Total .....</b>	<b>166</b>	<b>7 845 000</b>	<b>23 020 000</b>	<b>97 58,43 %</b>	<b>3 289 111 41,92 %</b>	<b>10 618 423 46,12 %</b>	<b>927 012</b>

Il ressort de ce tableau que le plan de développement se réalise globalement dans de bonnes conditions mais avec de grandes différences sectorielles.

Les objectifs sont déjà largement dépassés pour la catégorie des navires porte-conteneurs et rouliers tant en nombre (63 contre 38) qu'en tonnage (839 569 t. j. b. contre 520 000 t. j. b.) et en valeur (5,8 milliards de francs contre 4 milliards de francs). En revanche, pour les cargos classiques à plusieurs ponts, la réalisation des objectifs restait faible ; il est manifeste que la modernisation de la flotte s'effectue plus rapidement que prévue et que les armateurs ont préféré remplacer cette catégorie un peu périmée de navires par des porte-conteneurs et rouliers. Ainsi pour l'en-

semble des cargos de ligne, les commandes portaient sur un nombre de navires inférieurs aux prévisions (64 contre 71), d'un tonnage plus faible (840 068 t. j. b. contre 970 000 t. j. b.) mais beaucoup plus performants. Le montant des investissements dépassait d'ailleurs les prévisions (5 847 millions de francs contre 5 484 millions de francs).

Les commandes de navires transporteurs de vrac sec se situaient à un niveau qui restait bas par rapport aux objectifs (17 navires contre 53; 424 613 t. j. b. contre 2 050 000 t. j. b.; 1 326 millions de francs contre 5 836 millions de francs). Il est certain que les armateurs ne sont pas incités pour le moment à investir dans ce type de navires pour lesquels il y a un excédent mondial important. La réalisation intégrale du plan de développement est lié à un relèvement, incertain, des taux de fret.

Dans le secteur pétrolier, l'excédent mondial de navires et la stagnation de nos approvisionnements sont tels que les prévisions d'entrée en flotte de navires neufs risquent de n'être pas atteintes. On peut cependant s'attendre à ce qu'après la livraison des navires actuellement en construction, quelques commandes nouvelles soient passées en 1977 et 1978. Leur livraison devrait intervenir en fin de période en vue de réaliser la modernisation de notre flotte.

On peut dire que le plan de développement de la flotte de commerce s'exécute dans de bonnes conditions même si l'état de la conjoncture actuelle ne permet pas que les taux de réalisation par catégories soient harmonisés. Il faut noter, en dernier lieu, que 58 % des réalisations en valeur du plan de développement ont été effectués par des chantiers de construction français.

## B. — Commentaires.

Avec l'année 1976 s'est ouverte la période du plan de croissance dont la réalisation coïncide avec le VII<sup>e</sup> Plan ; celle-ci s'effectue actuellement dans de bonnes conditions, avec toutefois des réserves en ce qui concerne les cargos de ligne et les transporteurs de vrac. En effet, si, dès la première année du Plan, les objectifs se sont trouvés largement dépassés pour les porte-conteneurs et les rouliers tant en nombre qu'en tonnage et en valeur, par contre, pour les cargos classiques, la réalisation du programme est restée faible.

Néanmoins, de 10 290 863 t. j. b. pour 525 navires au 1<sup>er</sup> janvier 1976, la flotte française atteignait au 1<sup>er</sup> janvier 1977 11 142 826 t. j. b. pour 504 navires, avec une réduction sensible du nombre des cargos. La diminution de ceux-ci s'explique par le souci des armateurs de ne pas investir dans ce genre de navires pour lesquels les taux de fret sont particulièrement déprimés. Ils entendent, en outre, retirer les navires trop âgés et les remplacer par des unités de haute technicité et d'une plus grande capacité de transport.

Dans le même temps, la flotte pétrolière s'enrichissait de 9 gros navires, dont deux unités de 550 000 tonnes de port en lourd, tandis que 11 navires de cette catégorie, représentant 373 000 t.j.b., étaient vendus pour l'étranger ou pour la démolition.

La dernière statistique, en date du 1<sup>er</sup> juillet 1977, précise que la flotte existante comprend 490 navires pour un tonnage de 11 177 298 t. j. b. : par ailleurs, 62 navires sont en commande pour 1 535 965 t. j. b. On constate ainsi *le rajeunissement spectaculaire de notre flotte de commerce* dont l'âge moyen est passé en quelques années de neuf à six ans.

Certes, cette excellente situation, qui tient à la fois aux aides de l'Etat et à l'effort d'investissement de l'armement en vue de réaliser les objectifs du plan de croissance de la flotte, ne doivent pas nous faire méconnaître les difficultés qui découlent de la conjoncture économique maritime. En effet, le déséquilibre profond entre l'offre et la demande de transport provoqué par la récession

économique en 1975 s'est poursuivi au début de 1976. Les marchés des frets, notamment pour les pétroliers et les vracquiers, sont demeurés très bas jusqu'en avril 1976. Malgré une légère reprise, qui s'est manifestée fin 1976, se stabilisant au premier semestre 1977, les difficultés ont toutefois persisté dans les secteurs du vrac et du pétrole, en raison de la surcapacité de la flotte mondiale dans ce domaine.

Ralentissement du chiffre d'affaires, augmentation des dépenses d'exploitation tels sont aujourd'hui les traits distinctifs du commerce maritime mondial, à telle enseigne que les résultats des compagnies de navigation, médiocres en 1975, se sont encore détériorés en 1976, entraînant des ventes de navires et des désarmements.

Outre ces difficultés découlant de la conjoncture et inhérentes aux armements de toutes les nations maritimes, *le pavillon français se trouve pénalisé par un surcoût social qui lui est spécifique*. Ce ne sont pas les rémunérations des équipages qui sont à l'origine de ce surcoût du pavillon français : elles sont même très légèrement inférieures à celles de nombreux pavillons européens ; cependant, elles sont plus élevées que les rémunérations des équipages sous pavillon britannique. Ce sont essentiellement les charges sociales qui, pour les deux tiers environ, entraînent le surcoût du pavillon français. Cela est vrai, non seulement par rapport aux pavillons de complaisance, qui n'en ont aucune, mais aussi par rapport au pavillon britannique où elles sont budgétisées, par rapport aux pavillons de l'Est où elles sont inconnues et par rapport aux pavillons européens. Or, le fret étant fixé sur le plan international, c'est l'armateur qui supporte seul les conséquences de ce surcoût.

Aussi, on comprend difficilement que, dans un contexte de conjoncture déprimée, le Gouvernement ait maintenu sa décision, prise l'an dernier, de supprimer totalement les allocations compensatrices prévues au chapitre 46-36 du budget de la Marine marchande. Ces allocations avaient été créées pour compenser partiellement les charges exorbitantes imposées à l'armement français par les articles 79 et suivants du Code du travail maritime. A l'occasion de la discussion budgétaire pour 1977, nous avons cru devoir protester contre cette suppression préjudiciable à l'armement français, tout à fait inopportune à un moment où la conjoncture étant au plus bas, le surcoût devient absolument insupportable.

A l'appui de notre proposition, un argument nous est fourni par la situation des cars-ferries affectés aux relations trans-Manche. Il est établi, en effet, qu'il existe entre un transbordeur français et un transbordeur anglais une disparité annuelle de 4 millions de francs, au détriment de l'armement français, dont environ 1 800 000 F dus aux charges sociales ; cela représente pour les trois transbordeurs français 12 millions de charges supplémentaires.

Les conséquences du surcoût de notre pavillon sont les suivantes : désarmement des navires français, vente d'un grand nombre de ces navires, exploitation sous d'autres pavillons afin de permettre la survie de l'entreprise. Tel semble être le cas du « Léopard », navire jusqu'ici sous pavillon français, appartenant à la SAGA et exploité par la société « Normandy Ferries », dont le transfert sous pavillon britannique a été décidé pour le 1<sup>er</sup> janvier prochain. Parmi les causes de ce transfert, il convient d'indiquer le surcoût d'armement du pavillon français, aggravé par des charges de pilotage très lourdes que ne supportent pas les navires britanniques.

La fuite devant le pavillon national constitue une solution toute naturelle aux difficultés présentes. C'est là une tentation à laquelle ont succombé certains Etats : la flotte allemande, par exemple, a dû recourir à l'exode de plus du tiers de ses navires sous d'autres pavillons. Ceux qui ont gardé le pavillon national sont armés de façon économique, le personnel utilisé sur ces navires étant rémunéré à des conditions différentes.

Qu'en est-il en France de la « complaisance » ? D'après les renseignements du Ministère des Transports, il semble que 4 % seulement de la flotte en service sont exploités sous pavillon de complaisance : environ une trentaine de navires représentant 450 000 t.j.b. Bien que ce taux soit faible, cette évasion de notre flotte vers des pavillons de complaisance est intolérable, à un moment où la situation de l'emploi est préoccupante. De même, on ne peut que regretter toute vente de navires qui met en péril le potentiel de nos transports par mer.

Le Gouvernement se doit d'affirmer que sa politique maritime est bien celle de l'expansion, mais il lui appartient de conforter ses affirmations par des actes, en prenant toutes mesures qui puissent assurer le maintien de notre pavillon dans une conjoncture difficile.

Il ne peut être question en effet de remettre en cause des mécanismes qui ont permis de parvenir à des résultats tangibles dans l'exécution des plans de relance et de croissance : la prime d'équipement, qui doit servir à compenser le surcoût spécifique du pavillon français par rapport à la concurrence internationale ; les bonifications d'intérêt dont le taux doit rester dans les limites facilitant les problèmes de financement ; les allocations compensatrices dont le rétablissement s'impose.

Ces dispositions permettent de lutter contre la très vive concurrence étrangère et notamment contre le dumping soviétique qui se manifeste particulièrement sur les lignes entre la France, l'Extrême-Orient, l'Amérique du Nord, les Indes et l'Afrique de l'Est.

Par ailleurs, ces mesures d'aide et de soutien sont de nature à permettre, dans un environnement économique peu favorable, le maintien de notre pavillon national ; elles contribuent donc aussi à l'équilibre de notre balance commerciale.

## II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

### A. — La construction navale dans le monde et les chantiers français.

#### 1. — LA CRISE MONDIALE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

La crise qui a débuté en 1975 continue de sévir en 1976 et 1977. Certes, les livraisons de tonnage neuf en 1976 se sont élevées à près de 34 millions de t.j.b. soit un chiffre équivalent à celui de 1974. Mais les mises sur cale ont diminué de près de 23 % en une année.

Les chantiers vivent sur leurs commandes passées, et de très graves problèmes vont se poser dans un avenir proche. En effet, comme le montre le graphique de la page suivante, *le carnet de commandes mondial ne cesse de s'effondrer depuis 1975*. Au 30 juin 1977, il n'atteignait plus que 45 839 417 t.j.b., soit le plus faible montant enregistré depuis trois ans.

En outre, ces carnets menacent de s'épuiser : 82 % des commandes doivent être achevées avant la fin de 1978 (statistiques de Lloyds Register of Shipping).

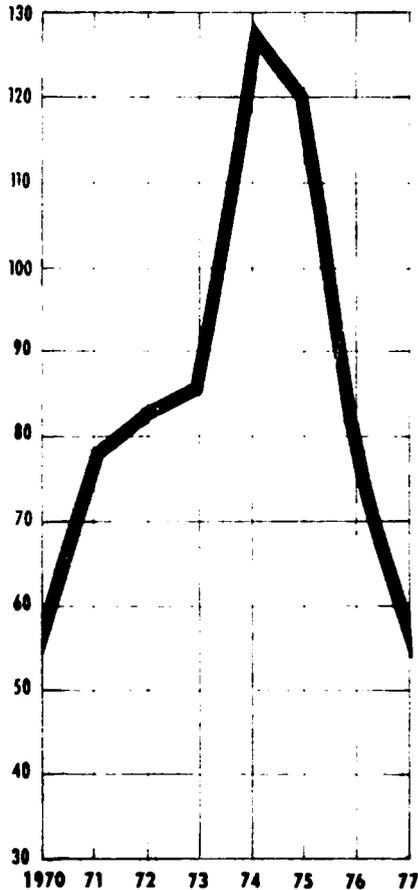
Ainsi le surinvestissement massif caractérisé par un excès de commandes de navires neufs entre 1973 et 1975 est suivi par un phénomène d'ajustement brutal ; la demande de navires neufs, conformément aux prévisions, ne représente plus désormais que le tiers du volume (exprimé en t.j.b.) commandé les années antérieures et n'est plus en rapport avec les capacités de production des chantiers mondiaux.

Parallèlement, *la structure de la demande se modifie très profondément*. Les pétroliers qui représentaient environ 60 % de la demande (en t.j.b.) avant la crise n'occupent désormais qu'une place très modeste (moins de 4 %). Par contraste, la part relative des navires vracquiers et des cargos simples de marchandises générales s'accroît brusquement, passant de 30 % en moyenne pour les années

1974 et 1975 à 62 % en 1976. Toutefois, en tonnage, les commandes de vracquiers se situent à un niveau sensiblement égal à celui constaté au cours des trois dernières années tandis que s'accroissent les volumes absolus de commandes de cargos de marchandises générales (+ 20 % environ) et ceux des commandes de cargos sophistiqués (+ 75 % par rapport à la moyenne des trois années précédentes).

### CARNET DE COMMANDES MONDIAL AU 1<sup>er</sup> JANVIER

en millions de t.j.b.



Les commandes nouvelles se sont très inégalement réparties entre les différentes zones de construction. Le Japon, à lui seul, a reçu plus de 7 millions de t.j.b., soit près de 60 % du total mondial. Cela représente en fait 80 % des commandes qui ont été négociées sur le marché international concurrentiel, une fois exclus les marchés réservés. La part prise par les constructeurs de l'Europe de l'Ouest a été sensiblement réduite, passant de 39 % pour les années 1971 à 1975, à 21,2 % en 1976.

Cette proportion s'applique à un volume de commandes lui-même fortement en baisse et permet de comprendre la gravité des difficultés rencontrées par les chantiers de l'Europe de l'Ouest.

La décroissance de l'Europe occidentale a profité principalement au Japon, mais aussi aux pays tiers dont la part du marché mondial passe de 13 % en 1974 et 1975 (en terme de production) à près de 23 % en 1976 (en terme de commande). Une telle augmentation de la part des pays nouveaux venus à la construction navale est un phénomène quasiment inéluctable puisqu'il est principalement alimenté par un flux régulier de commandes pour le compte national, comme au Brésil par exemple.

Ainsi, dans un marché en récession, l'expansionnisme vigoureux de la construction navale japonaise et la compréhensible aspiration des pays semi-industrialisés à accroître leurs propres capacités de production condamnent l'industrie navale européenne à une crise grave.

Les premières statistiques de 1977 démontrent que les évolutions constatées en 1976 se poursuivent en s'aggravant. La demande mondiale annuelle de navires neufs serait de moins de 10 millions de t.j.b., soit un chiffre inférieur à celui de 1976. Le Japon a obtenu 75 % de la demande mondiale pendant les deux premiers mois de 1977 malgré la quasi-disparition des ordres d'achat à l'étranger des compagnies maritimes de la CEE. Cela signifie qu'il a obtenu la quasi-totalité des commandes des pavillons de complaisance (90 % de ses exportations).

On assiste à une rétention générale des commandes au profit des constructeurs nationaux, phénomène particulièrement défavorable à l'Europe de l'Ouest.

La décroissance du carnet de commandes mondial (moins 57,5 % en deux ans et demi) a entraîné une *réduction des plans de charge et des effectifs des chantiers*.

En Suède, la réduction de l'emploi en 1976 a été de l'ordre de 30 %. En Allemagne de l'Ouest, selon les déclarations officielles, les heures productives ont diminué de 10 % entre juin 1975 et juin 1976 et la main-d'œuvre a été réduite de 4 000 personnes pendant la même période. Au Japon, les réductions d'emplois en 1976 ont concerné 30 000 personnes mais il s'agit essentiellement de la main-d'œuvre intérimaire ou des sous-traitants. La main-d'œuvre propre aux chantiers n'a pratiquement pas diminué.

Toutes les études prospectives tendent à prouver qu'il ne faut pas s'attendre à un redressement du marché.

**Face à cette crise structurelle, la Commission des Communautés européennes vient de définir les orientations d'une stratégie globale en faveur de la construction navale.**

La Communauté essaie tout d'abord d'aboutir à un accord international sur la construction navale. En premier lieu, elle tente d'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, la Commission des Communautés vient de définir 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 (t. j. b. c.), les besoins de capacités européennes de production seront de 2 400 000 t. j. b. c. (contre 4 400 000 t. j. b. c. 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.

## 2. — LES CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS

En 1976, comme en 1975, l'activité de la construction navale française a été relativement satisfaisante grâce aux commandes passées les années précédentes. Par contre, *l'avenir de ce secteur est extrêmement préoccupant à cause de la faiblesse des commandes nouvelles.*

### a) La production.

Grâce aux deux pétroliers géants, les livraisons ont atteint en 1976 le chiffre record de 1 501 637 t. j. b. pour 36 navires (contre 26 navires jaugeant 1 141 000 t. j. b. en 1975).

Les pétroliers ont ainsi constitué la majeure partie du tonnage livré, soit 1 142 000 t. j. b. Les méthaniers conservent la seconde place avec près de 150 000 t. j. b. Il faut souligner l'importance relative du poste « transporteurs de produits chimiques » : cinq unités ont été construites, représentant près de 70 000 t. j. b.

Dans le total du tonnage livré, la part des constructions pour le compte de l'étranger a été de 42 % ; elle avait été de 58 % en 1975. Néanmoins, en volume, les livraisons à l'étranger sont restées du même ordre de grandeur d'une année sur l'autre.

Si les livraisons de 1976 évaluées en t. j. b. ont atteint un niveau record, par contre les mises sur cale ont été en nette diminution : la baisse a été de près de 30 % par rapport à l'année précédente. Cette évolution témoigne de l'incidence sur notre industrie des premiers effets de la récession mondiale de la construction navale. De plus, les navires mis sur cale sont très différents de ceux qui ont été livrés, tant par leur taille que par leur complexité. En réalité, *la production de 1976 a amorcé une baisse.*

**Livraisons effectuées en 1975 et 1976 par les chantiers français.**

FR : Navires destinés aux armateurs français.

EXP : Navires destinés aux armateurs étrangers.

TYPES DE NAVIRES et destinataires.	1975		1976	
	Nombre.	t.j.b.	Nombre.	t.j.b.
<b>Pétroliers :</b>				
FR .....	3	374 400	4	806 014
EXP .....	2	276 000	3	336 600
<b>Total .....</b>	<b>5</b>	<b>650 400</b>	<b>7</b>	<b>1 142 614</b>
<b>GNL (Gaz naturel liquéfié) :</b>				
FR .....	1	78 700	»	»
EXP .....	4	217 800	2	145 000
<b>Total .....</b>	<b>5</b>	<b>296 500</b>	<b>2</b>	<b>145 000</b>
<b>GPL (Gaz pétrolier liquéfié) :</b>				
FR .....	»	»	»	»
EXP .....	2	63 340	»	»
<b>Total .....</b>	<b>2</b>	<b>63 340</b>	<b>»</b>	<b>»</b>
<b>Porte-conteneurs :</b>				
FR .....	»	»	2	59 406
EXP .....	1	29 700	1	29 700
<b>Total .....</b>	<b>1</b>	<b>29 700</b>	<b>3</b>	<b>89 100</b>
<b>Navires rouliers :</b>				
FR .....	2	15 475	2	29 350
EXP .....	6	20 320	1	550
<b>Total .....</b>	<b>8</b>	<b>35 795</b>	<b>4</b>	<b>31 900</b>
<b>Cargos :</b>				
FR .....	2	25 209	»	»
EXP .....	»	»	»	»
<b>Total .....</b>	<b>2</b>	<b>25 209</b>	<b>»</b>	<b>»</b>
<b>Transporteurs de produits chimiques :</b>				
FR .....	»	»	»	»
EXP .....	»	»	2	73 228
<b>Total .....</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>73 228</b>
<b>Navires-citernes :</b>				
FR .....	3	4 750	»	»
EXP .....	»	»	»	»
<b>Total .....</b>	<b>3</b>	<b>4 750</b>	<b>»</b>	<b>»</b>

TYPES DE NAVIRES et destinataires.	1975		1976	
	Nombre.	t.j.b.	Nombre.	t.j.b.
<b>Transbordeurs :</b>				
FR .....	»	»	1	14 000
EXP .....	3	39 000	»	»
<b>Total</b> .....	<b>3</b>	<b>39 000</b>	<b>1</b>	<b>14 000</b>
<b>Navires de pêche :</b>				
FR .....	11	4 758	3	1 730
EXP .....	3	1 100	2	1 000
<b>Total</b> .....	<b>14</b>	<b>5 858</b>	<b>5</b>	<b>2 750</b>
<b>Remorqueurs et divers :</b>				
FR .....	6	1 770	4	1 888
EXP .....	»	»	3	1 107
<b>Total</b> .....	<b>6</b>	<b>1 770</b>	<b>9</b>	<b>2 995</b>
<b>Total des livraisons effectives.</b>				
FR .....	28	505 062	12	912 402
EXP .....	21	647 260	17	589 233
<b>Total</b> .....	<b>49</b>	<b>1 152 322</b>	<b>36</b>	<b>1 501 637</b>
<b>Navires terminés mais non encore pris en charge par leur armateur :</b>				
FR .....	»	»	»	»
EXP .....	»	»	3	119 540
<b>Total général :</b>				
FR .....	28	505 062	19	912 402
EXP .....	21	647 260	20	708 775
<b>Total</b> .....	<b>49</b>	<b>1 152 322</b>	<b>39</b>	<b>1 621 177</b>

**La situation des petits chantiers s'est gravement détériorée  
au cours de l'année 1976 comme le montre le tableau suivant :**

**Production de navires civils des petits chantiers.**

ANNEE	NAVIRES de pêche.		REMORQUEURS et navires de servitudes.		DIVERS		TOTAL	
	Nom- bre.	t.j.b.e. (1)	Nom- bre.	t.j.b.e. (1)	Nom- bre.	t.j.b.e. (1)	Nom- bre.	t.j.b.e. (1)
1974 .....	12	19 000	18	17 000	1	4 000	31	40 000
1975 .....	18	23 000	10	6 000	2	3 000	30	32 000
1976 .....	5	9 000	9	12 000	0	»	14	21 000

(1) Tonneau de jauge brute compensée.

La production normale de petite construction navale civile de ces chantiers est donc de l'ordre d'une trentaine d'unités par an. pour un tonnage de 40 000 t.j.b.c environ, orientée pour plus de 50 % vers la construction de navires de pêche sophistiqués destinés en quasi-totalité à des armements européens.

Aussi, la diminution des commandes de nouveaux navires de la part de ces armateurs à la pêche a-t-elle eu un effet néfaste sur l'activité des petits chantiers français, comme en témoignent les valeurs de la production en 1976. Pendant le premier semestre de 1977, la baisse d'activité s'est accentuée puisque le volume des navires livrés pendant cette période atteint à peine 5 000 t.j.b.c avec sept navires.

*b) Les carnets de commandes.*

**Carnet de commandes au 1<sup>er</sup> janvier 1977.**

(Classement par grands chantiers et par années de livraison.)

FR : Navires destinés aux armateurs français.

EXP : Navires destinés aux armateurs étrangers.

	1977		1978		1979 et suivantes.		TOTAL	
	Nom- bre.	t.j.b.	Nom- bre.	t.j.b.	Nom- bre.	t.j.b.	Nom- bre.	t.j.b.
<b>Chantiers de l'Atlantique :</b>								
FR .....	5	355 000	3	60 000	1	275 000	9	690 000
EXP .....	3	295 900	4	218 000	1	80 000	8	593 900
Total .....	8	650 900	7	278 000	2	355 000	17	1 283 900
<b>Chantiers navals de La Ciotat :</b>								
FR .....	4	105 000	1	48 000			5	153 000
EXP .....	4	157 530	3	138 000	1	45 000	8	340 530
Total .....	8	262 530	4	186 000	1	45 000	13	493 530
<b>France-Dunkerque :</b>								
FR .....	1	70 000	2	15 200	2	60 000	5	145 200
EXP .....	2	108 500	1	48 000	4	273 000	7	429 500
Total .....	3	178 500	3	63 200	6	333 000	12	574 700

	1977		1978		1979 et suivantes		TOTAL	
	Nom- bre.	t.j.b.	Nom- bre.	t.j.b.	Nom- bre.	t.j.b.	Nom- bre.	t.j.b.
<b>Constructions navales et industrielles de la Méditerranée (CNIM) :</b>								
FR .....	1	29 700					1	29 700
EXP .....	2	106 700	5	204 880	2	154 000	9	465 580
Total .....	3	136 400	5	204 880	2	154 000	10	495 280
<b>Dubigeon-Normandie :</b>								
FR .....			1	3 900			1	3 900
EXP .....	4	65 900	1	19 500			5	85 400
Total .....	4	65 900	2	23 400			6	89 300
<b>Total des grands chantiers :</b>								
FR .....	11	559 700	7	127 100	3	335 000	21	1 021 800
EXP .....	15	734 530	14	628 380	8	552 000	37	1 914 910
Total .....	26	1 294 230	21	755 480	11	887 000	58	2 936 710
Importations .....	33	682 461	3	55 400			36	737 861

En 1976, les grands chantiers n'ont enregistré que 20 000 t. j. b. de commandes nouvelles, qui ont porté sur deux navires rouliers. Par ailleurs, deux commandes de pétroliers ont été annulées : elles ont pu être remplacées par celles de deux transporteurs de gaz de pétrole liquéfié.

Au premier semestre 1977, la situation s'est encore dégradée, puisque aucune commande nouvelle de grands navires n'a été passée. Seuls neuf petits navires représentant 4 000 t. j. b. ont été commandés pendant cette période.

Cette évolution des commandes nouvelles combinée avec le volume élevé des livraisons, a provoqué un *dégonflement rapide du carnet de commandes de notre industrie.*

La baisse, en un an, a été de 38 %. Alors qu'il était encore de 4,6 millions de t. j. b. au 1<sup>er</sup> janvier 1976, ce carnet atteignait à peine 2,9 millions de t. j. b. le 1<sup>er</sup> janvier 1977 et 2,6 millions au 1<sup>er</sup> juillet 1977.

Bien évidemment, sa structure s'est trouvée aussi profondément modifiée. Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 1976, la part des pétroliers a diminué de plus de moitié. Celle des navires spécialisés qui dépassait 50 % est passée dans le même temps à 75 %. Parmi ces derniers, ce sont les transporteurs de gaz, tant méthaniens que butaniers et propaneurs qui représentent le plus fort pourcentage, 53 % au 1<sup>er</sup> janvier 1977. Les transporteurs de gaz demeurent donc la principale spécialité des constructeurs français qui conservent la première place dans le monde pour les commandes en carnet de transporteurs de gaz liquéfiés (GNL et GPL) avec le tiers de la capacité que ceux-ci représentent en mètres cubes.

*Les petits chantiers* sont parvenus, de leur côté, à enregistrer en 1976 quelques commandes qui ont porté essentiellement sur les navires remorqueurs et de servitude (l'off-shore comme la pêche ayant cessé ses investissements nouveaux). Mais le volume de ces commandes nouvelles a été très inférieur à leurs besoins d'alimentation d'autant plus que l'activité des petits chantiers avait subi les premiers effets de la crise dès la fin de 1975. En juin 1977, les carnets de commandes ne représentaient guère plus de 6 000 t.j.b.c. pour des livraisons qui interviendront dans les délais très courts.

La demande intérieure de navires de pêche repartira peut-être à la fin de l'année 1977 ou au début de 1978 grâce à la demande de quelques thoniers. D'intéressantes perspectives existent à l'exportation, notamment en direction des pays en voie de développement qui projettent d'accroître leur flotte de pêche, mais la concurrence internationale et notamment japonaise y est extrêmement vivace.

### *c) Les plans de charge.*

La quasi-absence de commandes dans le courant de 1976 et au cours des premiers mois de 1977 a eu pour effet de rapprocher dangereusement les échéances des ruptures de charge dans les chantiers français.

Le carnet de commandes des grands chantiers ne permet plus d'escompter le maintien en activité de toutes les catégories de personnel travaillant dans l'enceinte des établissements.

Déjà, une baisse d'activité de 20 % par rapport à 1975 s'est amorcée au deuxième semestre 1976 et elle affecte en priorité le personnel sous-traitant travaillant dans l'enceinte même des établissements ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

**Effectifs des grands chantiers et de leurs sous-traitants.**

	QUATRIEME TRIMESTRE 1975		QUATRIEME TRIMESTRE 1976	
	Sous- traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.	Sous- traitance en régie.	Effectifs totaux inscrits.
Atlantique .....	789	7 523	586	7 364
CN La Clotat.....	1 116	6 932	425	6 273
France-Dunkerque .....	96	3 340	199	3 714
CNIM .....	114	5 876	110	6 047
Dubigeon-Normandie .....	699	3 289	485	2 986
<b>Total .....</b>	<b>2 814</b>	<b>26 960</b>	<b>1 805</b>	<b>26 384</b>

On constate que les effectifs des sous-traitants en régie qui travaillent en général dans l'enceinte même des établissements ont diminué de 35 % en douze mois tandis que les effectifs propres des grands chantiers n'ont que légèrement diminué.

Au total, les effectifs totaux des effectifs inscrits dans chaque établissement ont diminué de 600 personnes pendant la même période. On notera cependant que l'augmentation des effectifs aux Constructions navales et industrielles de la Méditerranée (CNIM) et à France-Dunkerque compense en partie la diminution de l'emploi qui a été sensible dans les trois autres établissements.

Pendant le premier trimestre 1977, les effectifs totaux des grands chantiers ont encore diminué tombant à 26 123 personnes. Cette baisse se poursuivait pendant le deuxième et troisième trimestre 1977 en raison notamment d'un plan d'allègement des effectifs adopté par Dubigeon-Normandie à Nantes qui affecte 550 personnes.

Le maintien de l'activité à ce niveau réduit de 20 % pendant toute l'année 1978 suppose la prise de 400 000 t.j.b.c de commandes nouvelles. Un très grave problème d'emploi va se poser à la fin de l'année prochaine, car même si ces éventuelles commandes sont passées, il s'écoule toujours un certain temps entre la signature d'un contrat et la mise en construction du navire correspondant.

Les petits chantiers ont été obligés de procéder à des compressions de personnels : employant 1 600 personnes en 1973, ils sont

passés à 1 350 à l'automne 1977. Si quelques chantiers comme les Constructions mécaniques de Normandie, le chantier Aureau, ou les Ateliers et chantiers de la Manche, ont un plan de charge relativement satisfaisant, la plupart des autres entreprises connaissent de très graves problèmes.

*d) La situation des entreprises de réparation navale.*

La dépression du marché de la réparation navale consécutive à un déséquilibre momentané entre l'offre et la demande s'est poursuivie en s'aggravant en 1976 et pendant le premier semestre 1977.

En effet, l'évolution défavorable perceptible dès le milieu de l'exercice 1975 et qui s'était traduite par une diminution des heures productives de 12,7 % par rapport à 1974 s'est aggravée en 1976 ; pour l'ensemble de l'année, les heures productives n'ont représenté que 69,2 % du niveau atteint en 1974 *n'assurant plus aux chantiers de réparation une charge de travail suffisante.*

Au surplus, la concurrence très dure en matière de prix s'est intensifiée, si bien que les quelques contrats obtenus, l'ont été à des niveaux en général inférieurs aux prix de revient.

La dégradation du chiffre d'affaires est essentiellement le résultat d'une fuite de pavillon étranger, ainsi qu'il ressort très clairement du tableau ci-dessous.

**Chiffre d'affaires des entreprises de réparation navale.**

ANNEES	CHIFFRE d'affaires « compte français »	CHIFFRE d'affaires « exportation »	CHIFFRE d'affaires total	POURCENTAGE exportation.
	Unité : millions de francs.			
1974 .....	378	455	833	54,6
1975 .....	456	500	956	52,3
1976 .....	429	355	784	45,3

Au total, les pertes de l'exercice 1976 pour les douze entreprises adhérentes du Syndicat national des industries de la réparation navale (SIRENA) ont dépassé 60 millions de francs et les effectifs ont diminué de 992 personnes pour tomber à 7 169 personnes au 31 décembre 1976.

Des difficultés particulières ont frappé les deux principales entreprises du secteur spécialisé dans la réparation des grands pétroliers. Aux Ateliers français de l'Ouest, à Brest et à Saint-Nazaire la situation a nécessité la mise en œuvre d'un plan de sauvetage particulier comprenant notamment un concours direct de l'Etat.

L'entreprise Terrin à Marseille, également en difficulté, a sollicité et obtenu le bénéfice de la procédure de suspension provisoire des poursuites : un plan de redressement économique et d'apurement collectif des dettes comprenant notamment des limitations d'effectifs a été homologué au moins de septembre 1977. Sous l'égide du Comité interministériel d'aménagement des structures industrielles (CIASI), un protocole d'accord serait signé entre le groupe Terrin et les Chantiers navals de La Ciotat, réservant à ceux-ci une option de prise de participation majoritaire.

### 3. — LA POLITIQUE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

#### a) *La politique de structure.*

En 1976, les chantiers ont poursuivi l'action entreprise, depuis plusieurs années, pour instaurer entre eux une coopération plus étroite.

Sur le plan technique, six chantiers mènent des études communes, coordonnées par l'Institut de recherches de la construction navale, au sein de groupes de travail constitués d'ingénieurs de ces six chantiers et de l'Institut. Les sujets traités concernent les calculs de structure, l'hydrodynamique, les technologies de production et les nuisances.

Dans le domaine de l'informatique, les grands chantiers ont signé un accord pour adopter, en commun, le programme SICEN, mis au point par les constructions navales et industrielles de la Méditerranée.

Sur le plan commercial, les Chantiers de France-Dunkerque et les constructions navales et industrielles de la Méditerranée coopèrent, depuis 1968, au sein de leur filiale commune, la CIFRAME.

Les Chantiers de l'Atlantique et de La Ciotat ont, au début de 1976, signé un accord axé sur l'unification de leurs méthodes de production et l'homogénéisation de leurs commandes, associées à une prospection commerciale en commun.

De leur côté, les petits et moyens chantiers poursuivent leur coopération au sein de leur Comité consultatif, qui a créé deux sous-groupes, l'un le Comité informatique pour le développement de cette technique dans leurs établissements, l'autre le Comité de recherches et d'études nouvelles.

Cinq petits chantiers, les Ateliers et chantiers de la Manche, la Société française de constructions navales et les Chantiers Auroux, La Perrière et Ziegler, ont décidé, en 1973, de créer entre eux un groupement d'intérêt économique, le GIN (Groupement d'industries navales).

Enfin, l'ensemble des petits et moyens chantiers a adhéré à un plan professionnel à l'exportation, élaboré au sein du GENEMA, pour des actions de prospection dans un certain nombre de pays du Tiers Monde, en collaboration avec les Pouvoirs publics et les postes français à l'étranger.

Dans le but d'élargir leurs assises financières et de constituer des ensembles plus diversifiés, donc plus résistants aux aléas de la conjoncture, certains grands chantiers de construction navale ont été conduits à participer à des opérations de fusion avec des sociétés n'appartenant pas à la profession.

C'est ainsi qu'au mois de mars 1976, l'Alsthom et les Chantiers de l'Atlantique annonçaient qu'elles envisageraient de se regrouper, en vue de former un ensemble industriel, spécialisé dans les matériels d'équipements terrestres et navals, qui puisse rivaliser avec les grandes sociétés étrangères établies sur le même modèle. La fusion a été effective le 30 septembre 1976 avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier et a donné naissance à la Société Alsthom-Atlantique. Cet ensemble constitue un groupe de dimension internationale et se situe parmi les premiers en Europe pour la construction de grands systèmes d'équipement.

Un an plus tard, en mars 1977, le conseil d'administration de France-Dunkerque approuvait la mise à l'étude d'un projet de fusion avec la Société métallurgique de Normandie, dont la réalisation devrait intervenir avant la fin de l'année. Les examens préliminaires effectués en parallèle entre ces deux sociétés, qui appartiennent au groupe Empain-Schneider, avaient en effet permis de conclure à l'égal intérêt qu'aurait pour elles la constitution d'un ensemble diversifié plus stable et plus résistan

Dans le secteur des petits chantiers, l'exploitation de l'établissement de Saint-Malo, arrêté depuis 1975 à la suite de la faillite de la SICCNA, a été reprise, au printemps 1977, par les Ateliers et chantiers de la Manche, mais sur une base d'activité réduite.

b) *Les aides à la construction navale.*

Face à la crise, les Pouvoirs publics ont pris des mesures conjoncturelles pour pallier les difficultés que connaissent les chantiers navals.

Jusqu'au 21 juillet 1977, les grands chantiers bénéficiaient d'une aide de base nulle et d'une garantie de prix d'une durée maximale de trois ans à partir de la date de commande. Les seuils de franchise avaient été légèrement diminués par rapport à 1975. Ils étaient fixés à 6,5 % l'an auxquels s'ajoutait une prime d'assurance de 0,8 % l'an, alors qu'en 1975, ils s'élevaient à 7,5 % l'an, prime incluse.

Le régime de garantie de prix adopté pour les petits chantiers était comparable à celui des grands chantiers ; il n'en différait que par la durée garantie qui était limitée à vingt-huit mois. Un régime exceptionnel a été mis en place pour un volume de commande limité à 20 000 t.j.b.c., à prendre en 1977. Ce régime était constitué d'une aide de base maximum de 10 % du prix de vente. Cela permet la prise de commandes nouvelles (quinze petits navires, dont onze sont destinés à l'exportation, représentant un volume de 10 500 t.j.b.c.).

Devant la persistance et l'aggravation de la crise des chantiers navals, et parallèlement à l'action entreprise par la France auprès de ces partenaires européens pour que la Communauté puisse obtenir un certain partage du marché mondial, le Conseil des Ministres du 27 juillet 1977 a décidé la mise en place de mesures de sauvegarde permettant aux chantiers français d'accéder aux marchés internationaux dans des conditions compétitives.

Pour les grands chantiers, l'aide de base est rétablie pour un volume de commandes à prendre d'ici juillet 1978, limité à 420 000 t.j.b.c. Le taux de cette aide varie entre 15 et 20 % selon les catégories de navires. Les conditions de garantie de prix qui s'appliquent aux navires destinés aux pavillons français ou étrangers seront calquées sur celles du régime général de l'assurance

contre le risque économique en ce qui concerne les seuils de franchise, les primes et les modalités de lecture des indices. Les méthodes de crédit seront améliorées, notamment par la possibilité de pouvoir intégrer la construction navale dans les protocoles financiers que la France conclut avec un certain nombre de pays en voie de développement.

Pour la petite construction navale, le Gouvernement a décidé d'accorder un nouveau contingent de 25 000 t.j.b.c. pouvant bénéficier d'un taux de base accru (15 % du prix de base). Les conditions de garantie de prix sont identiques à celles des grands chantiers.

Le projet de loi de finances pour 1978 prévoit une dotation légèrement supérieure (+ 2 %) à celle de 1975 pour les aides à la construction navale. La majeure partie des crédits est affectée à la révision de prix (870 millions de francs), 80 millions de francs sont affectés à la ligne grands navires, et 40 millions de francs à la ligne petits navires.

## B. — Commentaires.

En étudiant, l'an dernier, le chapitre du budget de la Marine marchande consacré à la construction navale, nous avons cru devoir souligner combien les perspectives d'avenir de nos chantiers se présentaient sous un jour plutôt sombre. En effet, en 1975, l'activité de la construction navale française avait été relativement satisfaisante, avec des livraisons de tonnage neuf dépassant 1 200 000 t.j.b. Mais, déjà, le volume des commandes nouvelles s'était réduit puisqu'il n'était que de 180 000 t.j.b. En 1976, la situation était encore plus alarmante, les commandes nouvelles enregistrées par les grands chantiers représentant moins de 20 000 t.j.b.

*La construction navale mondiale est désormais entrée dans une phase de dépression sans précédent dont l'ampleur est considérable et la durée difficile à prévoir. Les carnets de commande ne cessent de s'amenuiser, d'une part en raison de la crise qui frappe les transports maritimes et, d'autre part, en raison de la surcapacité des chantiers de construction, laquelle est à l'origine de l'excédent actuel des transports pétroliers et même des transports du vrac.*

Il est bien inutile d'épiloguer sur les causes de cette crise ; elle est un des effets de la récession de l'économie mondiale. Ces difficultés sont aggravées par la concurrence sauvage de certains pays, tels que le Japon qui assure 60 % des commandes et 80 % du marché réel, à des prix inférieurs de 30 à 40 % aux prix pratiqués ailleurs.

L'essentiel pour les chantiers français, dans une période aussi difficile, est de réussir à traverser cette crise dans les moins mauvaises conditions. Ne devons-nous pas rappeler que les quinze chantiers français — grands et petits — concentrés dans des zones géographiques particulières, représentent un énorme intérêt pour l'économie nationale et pour les régions où ils sont implantés. Une grande partie de leurs activités est en effet dirigée vers l'exportation ; en 1975, sur 6 milliards de francs de chiffre d'affaires, 45 % concernaient des livraisons à l'étranger.

Il n'est pas inutile de souligner aussi qu'ils assurent 30 000 emplois directs et 60 000 emplois de sous-traitants. C'est donc 90 000 personnes dont l'existence est liée au maintien de cette industrie.

Or, le carnet actuel de commandes de nos chantiers entraînant une baisse d'activité de 20 % des heures de travail, a provoqué une réduction des effectifs des sous-traitants en régie, des mises à la retraite anticipée et un arrêt de l'embauche. Par ailleurs, le seul maintien de l'activité à ce niveau, réduit de 20 %, supposerait la prise de 400 000 t.j.b. de commandes nouvelles.

Dans cette perspective, un plan de sauvegarde a été défini lors du Conseil des ministres du 27 juillet 1977 ; il comprend, pour l'essentiel, une aide spécifique exceptionnelle de 900 millions de francs ; un effort du même ordre est demandé à la profession qui devra, en outre, réaliser les opérations de restructuration nécessaires, telle que la constitution de groupes ayant une structure financière solide.

Ainsi pourra être mis en place un « programme d'urgence », qui se traduira par la création d'un contingent exceptionnel d'aide aux chantiers navals de 420 000 t.j.b., destiné à permettre de prendre des commandes d'ici au 1<sup>er</sup> juillet 1978 pour des navires à construire d'ici au 31 décembre 1980. Ce quota représente le tonnage nécessaire pour qu'à la fin de 1978 l'activité des chantiers se situe à 80 % environ de la capacité actuelle. Il donnera droit, au moment de la prise de commande, à une aide budgétaire spécifique, dont le taux variera de 15 à 25 % selon le type de navire, et qui doit permettre de corriger une partie de l'écart existant entre le prix de revient français et les prix de concurrence internationale. A ce titre, le Gouvernement inscrira dans le collectif de fin d'année 320 millions de francs d'autorisations de programme et 120 millions de francs de crédits de paiement. L'effort total, pour l'ensemble des 420 000 t.j.b., représentera une charge de 900 millions de francs, étalée sur les années 1977, 1978 et 1979.

En outre, ce contingent exceptionnel sera couvert par la garantie du risque économique qui représente actuellement environ un milliard de francs par an. Cette somme tendra à se réduire à cause de la baisse des carnets de commandes.

Ces observations étant faites en ce qui concerne les grands chantiers, nous ne saurions omettre la catégorie des petits chantiers, dont la situation très préoccupante n'a cessé d'attirer notre attention depuis plusieurs années. L'an dernier, notamment, nous avons insisté vigoureusement sur l'insuffisance des crédits les concernant, précisant notamment que la plupart étaient en rupture de charge et que l'un d'eux avait même dû déposer son bilan.

Le Ministre, lors du débat budgétaire, avait reconnu l'exactitude de notre propos et, le 15 décembre 1976, le Gouvernement décidait d'instituer pour les petits chantiers, dont l'activité risquait d'être affectée dès la fin de 1977, un système d'aide budgétaire spécifique qui représentait 10 % du prix des navires. Grâce à ce mécanisme nouveau, près de 10 000 t.j.b. ont été commandés aux petits chantiers, notamment à ceux de Dieppe et de Cherbourg. Néanmoins, la faiblesse de la demande de commandes nouvelles, liée à la présence encore plus agressive des chantiers japonais et coréens sur le marché des petites unités, notamment destinées aux pays en voie de développement, a conduit à une aggravation des conditions de la concurrence sur le plan international.

Aussi, dans le plan de sauvegarde du 27 juillet 1977, mis en œuvre par le Gouvernement, un contingent de 25 000 t.j.b. pour les petits chantiers s'ajoutera aux 420 000 t.j.b. prévus pour les grands chantiers. Ce contingent sera couvert par le régime normal de la garantie des prix. L'aide de base, rétablie l'an dernier au niveau de 10 %, sera portée à 15 % de façon à faciliter l'obtention de nouvelles commandes.

Ces nouvelles mesures seront-elles suffisantes ? Rappelons que la production normale des petits chantiers est de l'ordre de 40 unités par an, pour un tonnage de l'ordre de 40 000 t.j.b. Elle est orientée, pour plus de 50 %, vers la construction de navires de pêche. Or la crise qui frappe encore nos pêches maritimes a eu un effet néfaste sur l'activité des petits chantiers : 40 000 t.j.b. en 1974, 32 000 t.j.b. en 1975 et 21 000 t.j.b. en 1976. La baisse s'est encore accentuée au cours du premier trimestre 1977, avec la livraison de sept navires pour 5 000 t.j.b., les carnets de commandes ne représentent guère plus de 6 000 t.j.b.

Il semble que certains chantiers seront en mesure de surmonter la crise, tandis que d'autres sont dans une situation difficile. Il apparaît, en effet, qu'en dehors des thoniers, la demande de navires de pêche n'augmentera pas. Les perspectives les meilleures restent en direction des pays en voie de développement, qui projettent d'accroître leurs flottes de pêche afin d'être en mesure d'exploiter eux-mêmes les possibilités que leur ouvrent les nouvelles délimitations de la zone économique maritime. Dans ce domaine, le rôle de l'Etat est prépondérant ; il lui appartient d'user de tous les moyens pour faciliter les négociations entre les petits chantiers et les pays en voie de développement.

### III. — LES PECHES MARITIMES

#### A. — Evolution des pêches maritimes en 1976.

##### 1. — LA FLOTTE DE PÊCHE

Le tableau ci-dessous indique la composition de la flotte de pêche française, par genre, au cours des dernières années.

Flotte de pêche française par genre de pêche.

GENRE DE PECHE	31 DECEMBRE 1974		31 DECEMBRE 1975		31 DECEMBRE 1976	
	Nombre.	Tonneaux de jauge brute.	Nombre.	Tonneaux de jauge brute.	Nombre.	Tonneaux de jauge brute.
Petite pêche et pêche côtière .....	12 620	96 409	12 334	93 926	12 145	96 776
Pêche au large.....	568	107 554	557	108 066	544	111 479
Grande pêche.....	80	66 504	76	70 943	67	52 726
Totaux .....	13 268	270 467	12 967	275 835	12 756	260 981

Les navires de petite pêche et de pêche côtière sont des bateaux jaugeant moins de 50 t.j.b. et effectuant des sorties qui ne dépassent pas quatre jours (vingt-quatre heures pour les navires de petite pêche).

Les embarcations de moins de 10 t.j.b. représentent plus de 70 % en nombre de la flotte de pêche française, mais à peine 13 % en tonnage ; ces embarcations n'effectuent que des sorties d'une journée au maximum et ont des apports très faibles. Ils font vivre modestement une grande quantité de pêcheurs dont beaucoup sont des retraités.

Entre 10 et 50 t.j.b., on trouve un grand nombre de navires appartenant au secteur artisanal, extrêmement atomisé, et sur lequel il est difficile de porter un jugement d'ensemble car les conditions régionales sont trop différentes.

La pêche au large réunit des navires qui effectuent des sorties de plus de quatre-vingt-seize heures et inférieures à vingt jours. En fait, la durée moyenne d'une marée, c'est-à-dire d'une sortie en mer, varie de huit à quinze jours ; cette durée permet le débarquement d'un poisson de qualité, d'espèces diversifiées souvent rares et dont les cours de commercialisation présentent en général une bonne tenue. Ce poisson est conservé à 0 °C en cales réfrigérées.

La pêche au large est, en général, exercée par des entreprises industrielles qui subissaient encore gravement les effets de la crise en 1976. Les effets conjugués de la hausse sensible des charges d'exploitation, produits pétroliers en tête, et de la diminution de la valeur des productions mises à terre ont provoqué une détérioration profonde des résultats en 1975 et 1976, mettant souvent en cause l'existence même des entreprises. Cette crise fut d'autant plus aiguë pour les armements industriels, qu'elle les frappait à un moment où la plupart d'entre eux se trouvaient engagés dans des programmes d'investissement très lourds. Le résultat en fut parfois le désarmement et la revente d'unités souvent récentes, notamment dans les ports les plus touchés comme La Rochelle et Concarneau.

La grande pêche comprend, d'une part, les navires dont le tonnage est égal ou supérieur à 1 000 t. j. b. ; d'autre part les navires dont le tonnage est égal ou supérieur à 150 t. j. b. mais qui effectuent des sorties d'une durée supérieure à vingt jours. Cette flotte est composée principalement de bateaux sauteurs, congélateurs, pratiquant la pêche dans les parages de Terre-Neuve et dans la mer de Barents ; ces navires rapportent de la morue, du lieu noir, des sébastes..., salés, surgelés, présentés en plaques ou en filets. Ces navires sont basés à Bordeaux, Saint-Malo et Fécamp.

Globalement, la flotte industrielle de pêche est moderne, car une grande partie (chalutiers et thoniers) a été renouvelée au cours du VI<sup>e</sup> Plan : cependant, certains secteurs, comme par exemple les chalutiers classiques de moyens tonnages appartenant à des quirkitaires souffrent d'obsolescence. De plus, depuis la crise grave qui secoue les pêches depuis 1974 (hausse du carburant, baisse du prix du poisson), ce mouvement de modernisation a été stoppé : entre 1974 et 1976, aucune commande de navire nouveau n'a été passée par le secteur de la pêche industrielle.

La situation de la flotte de pêche artisanale est encore plus mauvaise car l'effort de renouvellement n'a pas pu être accompli à cause du renchérissement de l'investissement naval, de l'insuffisance des ressources financières des artisans et de la modicité des aides étatiques. Dans ce secteur, l'âge moyen d'un navire doit maintenant dépasser quinze ans.

Au cours de l'année 1976, les effectifs des marins pêcheurs ont connu une relative stabilité : le 30 décembre 1976, il y avait 24 245 marins embarqués, soit 13 084 officiers et 11 161 marins contre 24 977 fin 1975. La légère baisse est due au secteur de la pêche au large. Compte tenu des personnels se trouvant momentanément à terre, le secteur des pêches emploie donc environ 30 000 officiers et agents d'exécution. A titre de comparaison, avaient été immatriculés comme marins à la pêche ayant navigué durant l'année considérée : 51 233 officiers et marins en 1960, 42 046 en 1969 et 37 538 en 1970.

## 2. — LA PRODUCTION DES PÊCHES MARITIMES DEMEURE INFÉRIEURE AUX BESOINS

### a) *La production et la commercialisation.*

L'année 1976 et les premiers mois de 1975 se caractérisent par une *stagnation de la production en volume* (691 394 tonnes en 1976, soit une hausse de 0,4 %) et par une *amélioration des conditions de commercialisation*.

En effet, après la crise de marché qui a frappé en 1975 l'ensemble du secteur des pêches maritimes, la modification de la conjoncture internationale ainsi que les actions communautaires et nationales, notamment l'entrée en fonction du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche et de la conchyliculture (FIOM), ont permis de redresser la situation.

Ainsi, dès les premiers mois de 1976, les stocks existants ayant pu être résorbés, les cours se sont orientés à la hausse et, à la fin de l'année 1976, les prix avaient retrouvé dans l'ensemble des secteurs au moins leurs niveaux de 1974. Cette évolution à la hausse s'est poursuivie au cours du premier semestre 1977.

On a observé par ailleurs, en 1976, un léger recul de la production qui semble se confirmer en 1977. Cette situation de pénurie

de la ressource, qui ne pourra que s'amplifier dans les années à venir en raison de la multiplication des mesures de restriction de la pêche ou d'extension des eaux réservées, ne manquera pas de poser de graves problèmes de rentabilité, tant au niveau des armements, qu'à celui du mareyage ou de la transformation. La situation du marché par secteur peut s'analyser comme suit :

Les stocks provenant de la *grande pêche* ont été résorbés rapidement en 1976 à la suite d'une diminution générale des captures. La relance de la demande de poissons surgelés en mer a permis par ailleurs de rééquilibrer le marché et les prix ont pratiquement retrouvé dès l'été 1976 leurs niveaux du printemps 1974. Cette évolution à la hausse s'est maintenue depuis le début de l'année 1977.

Cependant, le problème de la pénurie de la ressource atteint particulièrement la *grande pêche*. En effet, l'élargissement des zones réservées et la réduction généralisée des quotas de pêche dans les eaux qu'ils fréquentaient traditionnellement menacent la rentabilité des chalutiers de *grande pêche*.

C'est pourquoi la prospection de nouveaux lieux de pêche et l'exploitation de nouvelles espèces s'imposent. Le FIOM aidera financièrement à l'organisation de campagnes de prospection sous le contrôle des organismes scientifiques (Institut scientifique et technique des pêches maritimes, Centre national d'exploitation des océans).

*Le marché du thon tropical congelé* a connu en 1975 les mêmes difficultés que celui du poisson de fond surgelé. A partir d'avril 1976, les stocks qui pesaient sur le marché ont été résorbés et les prix ont pratiquement retrouvé leurs niveaux de 1974. Depuis, le marché international du thon congelé a été très actif et orienté à la hausse, avec une demande ferme par rapport à une offre légèrement insuffisante, les captures réalisées par la flotille française au large des côtes d'Afrique ayant été médiocres au cours du dernier trimestre 1976. Le blocage des prix intervenu au cours de ce trimestre a toutefois interrompu provisoirement la progression des cours sur le marché français. A la fin de 1976, les cours du thon congelé sur le marché international ont atteint des niveaux records dépassant très sensiblement ceux des livraisons de la flotille nationale aux conserveurs français. Cette situation tend à se normaliser, les prix français et internationaux s'équilibrant progressivement.

Après avoir connu de graves difficultés en 1975, la *pêche fraîche hauturière* a vu sa situation s'améliorer progressivement en 1976. Au cours du premier semestre 1977, on constate que la hausse des prix moyens se poursuit. Cependant la stagnation des apports constatée en 1976 se confirme et on observe même une diminution de 3 % de la production au cours du premier semestre 1977 par rapport au premier semestre 1976. Malgré cette diminution des captures, l'accroissement du prix moyen au débarquement entraîne, pour la période considérée, une augmentation moyenne de 19 % du chiffre d'affaires des armements.

Pour la *pêche côtière artisanale*, la commercialisation des espèces fines, dont les captures ont tendance à diminuer, ne pose pas de problème en raison de la forte demande. La vente des espèces saisonnières, dont les cours ont continué de se dégrader, a connu des difficultés habituelles d'écoulement. Tel est le cas notamment de l'anchois et de la sardine, qui se heurtent à la concurrence des importations à bas prix d'Italie et du Maroc pour la sardine, d'autres pays pour l'anchois déjà préparé, et à une certaine stagnation de la demande de conserves et semi-conserves de ces espèces. De plus, la campagne sardinière en Méditerranée est mauvaise depuis le début de 1977.

En 1976, les organisations de producteurs ont retiré du marché environ 10 000 tonnes de poisson qui n'avaient pas trouvé acquéreur au-dessus du prix de retrait à la première vente, dont 4 000 tonnes de maquereaux et 2 000 tonnes de sardines. En 1977, ces retraits devraient être moindres.

L'épizootie de l'*huître plate* a continué à sévir et il ne reste plus guère que les baies de Cancale, de Saint-Brieuc et de Quiberon qui soient épargnées. Pour l'ensemble du golfe du Morbihan, et pour plusieurs secteurs de la rade de Brest, le caractère de « calamité agricole » a été reconnue en 1976 et les exploitants doivent bénéficier de l'ensemble des mesures prévues en pareil cas. Du fait des mortalités enregistrées, la production d'*huîtres plates*, qui, en année normale est de l'ordre de 12 000 à 15 000 tonnes, est tombée à 4 000 tonnes en 1976 ; malgré les prix élevés pratiqués, ces produits se sont bien vendus. Pour 1977, on prévoit une production d'*huîtres plates* d'environ 4 000 tonnes.

Quant aux *huîtres creuses* dont la pousse n'est plus exceptionnelle comme ces dernières années, la production a cependant été de l'ordre de 100 000 tonnes en 1976 grâce aux excellents captages

obtenus les années précédentes. Les difficultés de commercialisation enregistrées au début de l'année 1976, conjuguées à une qualité médiocre du produit dans certains centres, avaient laissé des stocks importants sur les parcs. Ces excédents ont pu être absorbés pendant la campagne ouverte en septembre 1976 du fait de l'amélioration de la qualité, d'une relative stabilité des prix au détail et d'une campagne de publicité menée par l'organisation professionnelle de la conchyliculture.

En 1976, les centres mytilicoles ont produit environ 40 000 tonnes de moules de culture. Il convient d'y ajouter 4 200 tonnes de moules pêchées sur les bancs naturels. Cette production totale ne suffit pas à satisfaire la consommation nationale qui a recours à l'importation (26 200 tonnes en 1976, principalement des Pays-Bas et d'Espagne). Le prix moyen s'est maintenu à un niveau convenable. Pour 1977, la production des moules devait s'établir au même niveau qu'en 1976, niveau relativement bas par rapport aux années précédentes en raison du captage déficitaire de naissains au cours des années 1975 et 1976.

La culture contrôlée des autres coquillages (palourdes, pétoncles, clamps, ormeaux) 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.

#### *b) La balance des produits de la mer.*

Le solde négatif de la balance commerciale des produits de la mer est un phénomène constant et qui augmente au cours de l'année. En 1976, il a atteint 1 835 millions de francs (+ 25 % par rapport à 1975) et 258 000 tonnes. Pour les cinq premiers mois de 1977, l'augmentation du déficit par rapport à la même période de 1976 est de 16 %. Le taux de couverture des importations par les exportations est de 24 % en valeur et 32 % en volume.

Les pays membres de la Communauté européenne sont nos principaux fournisseurs (37 % en valeur) et clients (61 % en valeur).

Les produits importés sont souvent de haute valeur ajoutée et ont un prix moyen élevé (6,35 F/kilogramme) alors que nos exportations ont une moyenne plus faible (4,75 F/kilogramme) et sont constitués pour une large part de produits peu ou pas transformés.

Il faut prendre conscience que le marché français des produits de la mer est durablement et structurellement importateur. Ainsi,

en 1976, on peut estimer à 860 millions de francs les importations pour lesquelles il n'existe pas de possibilité de développement ou de substitution pour la pêche française.

Certains efforts peuvent être entrepris pour tenter d'arrêter la croissance de ce déficit : accélération des recherches en aquaculture, développement des exportations de produits transformés à forte valeur ajoutée, recherche de nouveaux produits. Il convient cependant de mesurer la limite de ces actions. La modernisation de la flotte de pêche industrielle conduit cette dernière à rechercher les rares espèces qui se présentent habituellement en concentration importante (lieu noir, maquereau notamment). Or, ces poissons ont une faible valeur unitaire et leur exportation n'améliorera pas sensiblement l'équilibre de notre balance commerciale.

D'autre part, dans le contexte actuel d'accès aux eaux et de gestion des stocks, l'approvisionnement en produits originaires des mers lointaines risque de présenter de plus en plus de difficultés pour nos marins.

Il est à prévoir et à craindre que la production française ait de plus en plus de mal à alimenter suffisamment le marché et qu'il faille davantage faire appel aux produits étrangers pour couvrir les besoins nationaux.

### 3. — LES DROITS DE PÊCHE

Le principe ancestral de la mer libre a été aboli par la création des zones économiques exclusives de 200 miles. Il s'agit là d'un bouleversement complet pour la pêche française : par exemple 72 % de la pêche hauturière fraîche s'exerce dans les eaux réservées irlandaises et britanniques.

Face à cette novation fondamentale du droit de pêche, la France et ses partenaires de la Communauté européenne ont adopté le principe d'une politique commune.

En premier lieu, la résolution du 3 novembre 1976 du Conseil des Communautés européennes 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. En conséquence, la Communauté a entamé les négociations avec de

nombreux pays. Trois accords ont été signés à ce jour (Etats-Unis, îles Féroé et Suède) et deux autres (Norvège et Suède) sont soumis à l'examen des gouvernements.

Dans tous les accords des quotas ont été imposés aux pêcheurs européens.

Il est urgent qu'un accord se dégage au sein de la Communauté européenne sur le régime de conservation et, notamment, sur la fixation des quotas, afin que la Communauté puisse à son tour imposer à ces pays des restrictions aux activités de leurs flottes du type de celles qu'ils imposent à nos flottes.

Les pêcheurs européens, souffrant des restrictions qui leur sont imposées par des pays tiers, doivent au moins avoir l'assurance que le stock européen de poisson ne sera pas pêché abusivement par les flottes de ces pays.

La gestion de la mer communautaire et la protection des ressources hialeutiques posent à l'heure actuelle un certain nombre de problèmes. Le Royaume-Uni et l'Irlande réclament de leur côté la reconnaissance d'une bande côtière pouvant aller jusqu'à 50 milles dont l'accès serait réservé à leurs nationaux et l'extinction des droits historiques prévus par le traité d'adhésion dans la bande des 12 milles. La France, appuyée par ses partenaires et la Commission, défend au contraire le principe de l'égalité des conditions d'accès à la mer communautaire en se fondant à la fois sur le droit communautaire existant et sur les données de la biologie qui condamnent la notion de frontières politiques ; la protection de l'espèce ne peut en effet être assurée de manière efficace que si elle porte sur la totalité du stock à protéger.

Par ailleurs, si un accord unanime a été enregistré, au niveau des principes, sur la nécessité de prévoir, compte tenu de l'état de surexploitation actuel des stocks de la mer communautaire, des mesures de conservation stricte et des limitations des prélèvements par l'institution de quotas, le débat reste entier sur les modalités de répartition de la ressource.

Il est primordial que des règles de pêche précises et non discriminatoires à l'égard de nos marins soient rapidement établies sur toutes les mers du monde. Le Gouvernement doit veiller à défendre strictement les intérêts nationaux à Bruxelles. L'avenir de la pêche française en dépend.

#### 4. — LES AIDES AUX PÊCHES MARITIMES

##### a) *Les aides à l'investissement.*

La pêche artisanale bénéficie de primes pour la construction de navires répondant à certains critères agréés par l'Administration : la prime est de 6 % du coût de construction ou de 30 % en cas d'adhésion à un groupement de gestion. Ces primes sont beaucoup plus faibles que celles dont bénéficient la pêche industrielle (15 à 20 %) ou celles qui sont distribuées par nos voisins (Royaume-Uni : 25 % ; Belgique 30 % ; Italie 30 %). Le montant des autorisations de programme pour ces aides passe de 7,5 millions de francs en 1977 à 5 millions de francs en 1978.

A ces primes, s'ajoutent des prêts du FDES à long terme et à taux réduit consentis sous forme de prêt principal du Crédit maritime mutuel ou de prêt complémentaire de la Caisse centrale de crédit coopératif : le total des prêts ne peut pas excéder 85 % de l'investissement après déduction des primes.

Dans le projet de loi de finances pour 1978, 2,8 millions de francs (contre 10 millions de francs en 1977) sont affectés à la pêche industrielle. Ces armements peuvent recevoir des subventions égales actuellement à 15 % du montant des investissements, auxquelles s'ajoutent des bonifications d'intérêts de 4 points sur les prêts bancaires à long terme d'une durée de douze ans et limités à 30 % des investissements.

Enfin, des bonifications d'intérêts peuvent être accordées pour les prêts complémentaires destinés à financer les investissements navals des armements, laissant à la charge des emprunteurs un intérêt de 7,25 % pour les navires commandés après le 3 octobre 1973.

L'attribution de ces aides est subordonnée à des conditions techniques (type de navire agréé) et financières : le bénéficiaire doit être une société de personnes ou de capitaux (non constituée de quirkataires privés), justifiant d'un capital social de 500 000 F au plus, d'un chiffre d'affaires de 8 à 16 millions de francs (selon le type de pêche) et de la possession de quatre bateaux au plus (y compris le navire pour lequel l'aide est demandée).

La pêche semi-industrielle est bien adaptée aux nouvelles conditions d'exercice de la pêche, qu'il s'agisse des zones autorisées par

le nouveau droit de la mer ou du poids accru des charges d'investissement et d'exploitation (carburant, notamment). Pour encourager la modernisation de cette flotte, dont le renouvellement enregistre un retard certain, les règles d'attribution des aides publiques ont été assouplies afin de les rendre accessibles à des entreprises moins importantes.

Il est regrettable que les aides à l'investissement diminuent dans le budget 1978 à un moment où, après une forte crise, le secteur des pêches semble mieux se porter et est donc capable d'investir à nouveau.

b) *Les interventions directes.*

La crise du marché du poisson, en 1975, avait conduit à prendre des mesures d'urgence et à créer une organisation des produits de la pêche. Ces deux types d'action se sont perpétués, mais le projet de loi de finances pour 1978 propose des interventions moins importantes que l'an passé.

Malgré l'augmentation du prix des produits pétroliers, l'aide au carburant voit sa dotation budgétaire stagner : 50 millions de francs comme en 1977.

La grave crise de marché subie par les pêches maritimes françaises en 1975 a fait ressortir la nécessité d'une structure nationale capable d'intervenir sur le plan économique et financier, pour organiser et régulariser ce marché comme il en existe depuis plusieurs années dans le secteur agricole pour les viandes, les céréales, le vin, le lait, etc. Un décret du 30 décembre 1975 a créé le Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture (FIOM).

Depuis sa création, cet organisme qui est aussi le correspondant du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole est intervenu pour soutenir le prix du poisson au débarquement pour aider les exportations et promouvoir la consommation des produits de la mer.

Au cours de l'année 1977, le FIOM va tenter d'améliorer les structures du secteur de la pêche : amélioration des conditions de débarquement, recherche de nouveaux produits, de nouveaux bancs de pêche. Ces actions ne seront possibles que si une concertation étroite existe entre les pouvoirs publics et les professionnels.

## B. — Commentaires.

C'est en fonction du contenu de l'article 64-40 du budget de la Marine marchande qu'il nous faut apprécier la politique du Gouvernement vis-à-vis des pêches maritimes. Or, cet article, qui fixe le montant des subventions d'équipement, se trouve cette année en diminution importante par rapport au budget pour 1977 : les crédits passent de 33 000 000 F à 9 800 000 F. Ainsi, la flotte industrielle ne disposera en 1978 que de 4 673 000 F et la flotte artisanale de 2 435 000 F.

Pourquoi cette réduction des crédits destinés à la modernisation de la flotte ? Elle tient essentiellement au ralentissement de la construction de nouveaux navires de pêche. Ceci s'explique par l'importance des coûts d'exploitation, due notamment au quadruplement du poste carburant, et aussi aux incertitudes actuelles touchant les droits de pêche et l'accès aux ressources.

Quoi qu'il en soit, notre flotte s'amenuise dans des conditions inquiétantes : depuis deux ans, aucune commande de navire nouveau n'a été passée dans aucun des trois secteurs de la pêche industrielle. Si une grande partie de cette flotte est moderne, ce n'est le cas ni des chalutiers classiques, ni des pinasses. Pour ces dernières, qui représentaient un secteur important du port de Lorient, il ne reste plus aujourd'hui que 54 navires, contre 110 en 1966, dont plus de la moitié ont plus de quinze ans.

Même constatation en ce qui concerne la pêche artisanale, dont la situation est, peut-être, plus mauvais encore, puisqu'il s'agit d'une flottille âgée dont le taux de renouvellement n'a pas atteint 4 %. Comment pourrait-il en être autrement, alors que le prix de revient des navires de ce secteur atteint des chiffres exorbitants, hors de proportion avec les ressources des pêcheurs-artisans. En plus, l'aide de l'Etat n'est que de 6 %, alors que les subventions des pays concurrents de la CEE atteignent 15 et 30 %.

L'objectif est donc de sortir de l'impasse où risque de sombrer la pêche maritime française. Par quels moyens ? Avant tout, il faut assurer dans des conditions suffisantes la rentabilité des

navires, dont les comptes d'exploitation ont été profondément perturbés par les augmentations successives du coût du carburant. Avant la crise pétrolière, le pourcentage moyen du coût du carburant dans le chiffre d'affaires des pêches maritimes était de 7,26 %. Il atteint désormais 16,47 % et, dans un port comme Lorient, 21 %.

Or, l'aide de l'Etat au carburant, reconduite cette année à 50 millions de francs, n'est pas de nature à apporter l'amélioration souhaitée du compte d'exploitation. La Commission nationale de la flotte a tiré récemment la sonnette d'alarme. De son côté, l'Union des armateurs à la pêche a proposé que soit doublée l'aide au carburant prévue par l'article 44-40 du budget. A défaut, elle suggère une formule qui établirait le prix du litre de gas-oil à 0,30 F pour les pêcheurs ; la différence avec le prix actuel serait financée par une très légère augmentation du prix de l'ensemble des produits pétroliers (0,097 centime par litre).

Ces diverses préoccupations des armateurs inquiets du déséquilibre chronique de leurs comptes d'exploitation sont encore aggravées par l'incertitude où ils se trouvent en ce qui concerne l'accès à la ressource. Il est inutile de rappeler les travaux de la Conférence internationale du droit de la mer et la création d'une zone économique de 200 milles, privilégiant l'Etat riverain. Il nous suffit de faire mention des dispositions du Traité de Rome, instituant la Communauté européenne et prévoyant la communautarisation des eaux des Etats membres, pour affirmer qu'il ne peut exister qu'un régime intracommunautaire de gestion des eaux communes. Il n'est pas possible que soient remis en cause les principes de communautarisation des eaux du Traité de Rome, qui ont été librement acceptés par ceux qui y ont adhéré. Nous reconnaissons que le régime communautaire de gestion et de conservation des stocks entraînera des sacrifices. Mais que l'Irlande menace de soustraire sa zone économique à l'accès de ses partenaires, que les Britanniques manifestent leur volonté d'aboutir à la reconnaissance d'une zone étendue, réservée à l'usage exclusif de leurs nationaux, nous ne pouvons l'accepter, sans compromettre irrémédiablement l'avenir de nos pêches maritimes. Il est inadmissible que des pêcheurs bretons exerçant leurs activités dans les eaux communautaires, dans le respect de nos règlements nationaux, puissent être poursuivis et condamnés par le pays riverain, sans qu'une décision d'interdiction de pêche dans la zone concernée ne soit intervenue.

Ces observations sur les mesures qui doivent être mises en œuvre pour maintenir l'outil de production seraient incomplètes si nous ne formulions quelques remarques sur la commercialisation et sur la balance commerciale des produits de la mer.

En effet, la commercialisation des produits de la pêche maritime, si elle a connu de graves difficultés en 1975, s'est nettement améliorée à partir de 1976. Les cours continuent d'ailleurs de progresser et cette évolution se confirme dans tous les secteurs : grande pêche, pêche thonière congelée, pêche fraîche hauturière et pêche artisanale. Elle est due à la modification de la conjoncture internationale, ainsi qu'aux actions communautaires et nationales, mais aussi au recul de la production. La diminution des captures entraîne inévitablement un accroissement du prix moyen au débarquement, en raison du jeu de la loi de l'offre et de la demande. L'augmentation du chiffre d'affaires des armements, qui en est la conséquence, ne suffit malheureusement pas à équilibrer leurs exploitations du fait de l'insuffisance des apports.

Dans ce domaine de la commercialisation, le rôle du FIOM peut être important. Ses buts sont en effet d'agir sur le marché, en orientant la production, en favorisant les divers circuits de distribution et en encourageant la consommation des produits. Or, un malaise existe et se développe à l'égard de cet organisme ; les professionnels de la pêche lui reprochent d'être trop étroitement soumis à la tutelle de l'Etat. Il est vrai qu'ils auraient préféré un Office des pêches dont ils auraient été les seuls responsables. Ils lui reprochent aussi de n'avoir pas utilisé, au cours de sa première année de fonctionnement en 1976, les moyens mis à sa disposition puisque 32 millions de francs n'ont pas été dépensés et ont été reportés sur les ressources de 1977. Celles-ci, avec la subvention de l'Etat de 24,6 millions de francs et les taxes parafiscales de 9,6 millions de francs ont atteint le montant de 66,3 millions de francs.

Rien ne permet de penser que les dépenses de l'année en cours atteindront ce chiffre. Or, on pouvait espérer que l'intervention du FIOM aurait pu se manifester à l'endroit de SOPROMER — société de transformation des produits de la pêche de Lorient et Concarneau — dont la mise en liquidation a eu des conséquences graves pour les activités de pêche de ces ports. On peut s'étonner d'ailleurs qu'en bien des circonstances ce soit l'établissement

public régional et les départements bretons qui aient dû faire un effort financier pour la pêche, tâche qui incombait plutôt à un organisme comme le FIOM.

En conclusion de ce chapitre sur la situation de nos pêches maritimes, il n'est pas sans intérêt de souligner son rôle dans le commerce extérieur. La balance commerciale des produits de la mer est largement déficitaire, mais nous constatons en ce moment un développement assez spectaculaire de nos exportations, qui ont doublé en volume et triplé en valeur entre 1972 et 1976. De 58 000 tonnes pour 288 millions de francs en 1972, elles se sont élevées à 103 000 tonnes pour 613 millions de francs en 1976. Il n'en demeure pas moins que la production nationale — 457 000 tonnes pour 1,737 milliard de francs — est nettement insuffisante, puisqu'il nous a fallu importer, en 1976, 317 000 tonnes pour 2,43 milliards de francs. Toutefois, si l'on considère les seuls postes relatifs au poisson, à l'exclusion des crustacés, coquillages et conserves, on constate une meilleure couverture des importations par les exportations, 46 % en tonnage et 33 % en valeur.

La poursuite du développement de nos exportations est certainement la voie à suivre pour réduire le déficit de la balance commerciale. Mais pour ce faire, il nous faut accroître la production, laquelle est tributaire d'une flotte à la mesure de nos possibilités qui sont grandes. Pour ce faire, il faut que l'Etat veuille bien accepter de réduire les charges de nos armements.

Avant de terminer l'examen du budget de la Marine marchande, il faut regretter que les subventions destinées à la Société nationale de sauvetage en mer aient diminué de 20 % en 1977. Si la France veut développer son riche potentiel maritime, il faut une véritable politique de la mer qui agisse dans toutes les directions et qui participe au développement de tous les secteurs maritimes.

## EXAMEN EN COMMISSION

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné ce budget lors de sa réunion du 16 novembre 1977.

Après l'exposé introductif du rapporteur pour avis, **M. Ehlers** s'est inquiété de la part du commerce extérieur maritime couverte par le pavillon national, ainsi que de l'importance des commandes de l'armement français à des chantiers étrangers. Il a déploré la disparition du pavillon français sur le trafic trans-Manche, ainsi que la baisse importante de l'emploi dans la marine marchande. Enfin, **M. Ehlers** s'est interrogé sur l'avenir de la gestion communautaire des mers ainsi que sur l'efficacité du FIOM.

**MM. Braconnier et Pouille** ont regretté que les exportations françaises de produits de la mer ne soient que de faible valeur unitaire ; ils ont souhaité qu'un effort soit entrepris afin que nos exportations incorporent plus de valeur ajoutée.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions concernant la Marine marchande dans le projet de loi de finances pour 1978, voté par l'Assemblée Nationale.