

N° 60

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

TOME XX

**MARINE MARCHANDE**

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepleid, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 450 et annexes, 470 (annexe 21), 475 (tome XI) et in-8° 57.  
Sénat : 57 et 58 (annexe 18) (1981-1982).

Loi de Finances - Marine marchande - Constructions navales - Pêches maritimes.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>CHAPITRE PREMIER : LA FLOTTE DE COMMERCE</b> .....	6
<b>I.- L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX</b> .	6
<b>II.- LA MARINE MARCHANDE</b> .....	10
<b>A. La flotte de commerce française</b> .....	10
<b>B. Les résultats financiers de l'armement et la situation de l'emploi</b> .....	15
<b>C. La balance des transports maritimes</b> .....	17
<b>CHAPITRE II : LA CONSTRUCTION NAVALE</b> .....	17
<b>I.- LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE</b> .....	19
<b>II.- LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE</b> .....	24
<b>A. La production de tonnage neuf en 1980</b> .....	24
<b>B. Les commandes de tonnage neuf en 1980</b> .....	25
<b>C. Le carnet de commandes et le plan de charge</b> .....	25
<b>D. Les problèmes actuels de la construction navale française</b> .....	26
1. La réorientation de la production vers des constructions plus sophistiquées .....	26
2. La diversification des activités .....	27
3. La situation des grands chantiers .....	29
4. Les petits chantiers .....	32
5. La réparation navale .....	33
<b>CHAPITRE III : LES PECHEES MARITIMES FRANCAISES</b> .....	35
<b>I. LA SITUATION DES PECHEES</b> .....	37

A. La production et la commercialisation .....	37
B. Les zones de pêche .....	39
C. Les échanges extérieurs .....	40
D. L'évolution de la flotte de pêche et la situation de l'emploi .....	41
<b>II.- LE BILAN DES AIDES A LA PECHE .....</b>	<b>44</b>
A. Le bilan d'application du plan du 2 avril 1980 .....	44
1. Pour la pêche industrielle .....	44
2. pour la pêche artisanale .....	45
B. Bilan d'application du plan de janvier 1981 .....	46
C. Bilan des aides financières accordées par le F.I.O.M. ....	47
D. L'aide au carburant .....	47
E. Les prévisions pour 1982 .....	48
<b>III.- L'EVOLUTION DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE .....</b>	<b>50</b>
<b>IV.- PROBLEME PARTICULIER POUR L'APPLICATION DU REGIME SO-</b>	
<b>CIAL DES MARINS .....</b>	<b>53</b>
A. Le rapport Dufour .....	53
B. Les « petites catégories » .....	53
C. La loi du 21 juillet 1979 .....	54
<b>CHAPITRE IV : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>56</b>
<b>I.- LA SECURITE MARITIME .....</b>	<b>56</b>
<b>II.- LA PROTECTION DU LITTORAL ET LA LUTTE CONTRE LES POL-</b>	
<b>LUTIONS ACCIDENTELLES .....</b>	<b>59</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>60</b>

MESDAMES, MESSIEURS,

Une revue maritime, plus spécialement orientée vers l'étude des problèmes de la pêche, titrait au lendemain de la constitution de l'actuel Gouvernement : « Enfin... un ministère de la Mer ». Cette innovation attendue en effet depuis longtemps a reçu un accueil enthousiaste non seulement de la part des marins et des entreprises d'armement, mais encore de tous ceux qui depuis longtemps souhaitaient un regroupement dans les mêmes mains de nos activités maritimes et considéraient qu'un Ministère de la Mer à part entière s'imposait.

Pour notre part, notre satisfaction est grande. Elle est à la mesure de nos désillusions, nées de l'indifférence, voire de l'inertie manifestée à l'égard de ces problèmes de la mer, par tous ceux qui, même au sein de l'administration, n'ont jamais cru à la vocation maritime de la France. Votre rapporteur l'a souligné bien des fois avec regret. Dans la discussion budgétaire pour 1980, n'avait-il pas cru devoir déplorer les graves réformes de structure du Secrétariat général de la Marine marchande, ramené à une simple direction du Ministère des Transports ? Psychologiquement, ce fut une erreur.

Loin de nous pourtant, l'idée de minimiser le rôle des divers Ministres qui se sont succédés place de Fontenoy. Les précédents débats budgétaires ont fourni l'occasion de reconnaître leurs mérites et de porter témoignage de leur action. Les plans de relance et de développement de la flotte marchande, la réorganisation de notre industrie de la construction navale, l'extension de la pêche industrielle, hauturière et thonière, ont été une oeuvre importante, malgré les difficultés de l'heure et malgré la crise mondiale qui n'a pas épargné notre économie.

Mais il nous a paru opportun, nécessaire même, que les affaires maritimes, dont l'étendue est considérable et la spécificité remarquable, soit l'apanage d'un Ministère à part entière.

A côté des activités traditionnelles que posent les transports par mer, les chantiers navals, les pêches maritimes, il est normal que le Ministère de la Mer connaisse aussi des mesures à prendre contre la pollution marine et se préoccupe également des perspectives nouvelles qu'apportent l'aquaculture, l'exploitation des fonds marins et tout ce qui touche au droit de la Mer.

On a pu écrire que la constitution du Ministère de la Mer était porteuse d'espoir. Nous nous associons volontiers à ce vœu. Les premières décisions

prises par le Ministre semblent donner satisfaction au milieu maritime. Mais il serait illusoire d'envisager à bref délai la solution de tous les problèmes, tant la conjoncture économique est préoccupante. En 1980, elle s'est caractérisée par une forte augmentation des prix des produits pétroliers et par un regain des tensions inflationnistes. L'évolution des prix et de l'emploi reste préoccupante aujourd'hui, sans que soit perçu un élément favorable.

C'est dans ce climat que se présente la discussion budgétaire pour 1982. Les crédits prévus au titre du Ministère de la Mer nous permettront-ils d'assurer la pérennité et la compétitivité de notre flotte marchande ? Constitueront-ils les mesures suffisantes pour assurer la survie de nos chantiers navals ? Nous donneront-ils les raisons d'espérer dans l'avenir de nos pêches ?

## CHAPITRE PREMIER

### LA FLOTTE DE COMMERCE

#### I.- L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Au cours de l'année 1980, l'excédent de tonnage de la flotte mondiale ne s'est pas réduit ; durant les quatre dernières années, l'offre exprimée en millions de tonneaux de jauge brute (t.j.b.) a, en effet, progressé plus vite que la demande exprimée en milliards de tonnes-milles, comme le montre le tableau suivant :

Année	Capacité de transport de la flotte de commerce mondiale (milliers de tjb)			Milliards de tonnes milles		
	Pétrole	Sec	Total	Pétrole	Sec	Total
1977 .....	174 124	219 554	393 678	11 467	6 050	17 517
1978 .....	175 035	230 967	406 002	10 646	6 388	17 034
1979 .....	174 213	238 803	413 021	10 659	7 016	17 675
1980 .....	175 004	244 907	419 911	9 570	7 140	16 710

L'excédent des capacités de transport peut être évalué à 15 %, à partir des désarmements, des coefficients de remplissage et des vitesses des navires. L'an dernier, il était de 14 %.

En ce qui concerne les flottes, on note qu'au 1er janvier 1981 la flotte mondiale s'élèverait à 642 Mtpl (1) contre 637 Mtpl un an plus tôt, soit une quasi stagnation. Elle compterait 326 Mtpl de pétroliers, 48 Mtpl de transporteurs mixtes, 140 Mtpl de vraquiers et 128 Mtpl pour les autres navires. Les livraisons auraient été en 1980, identiques à celles de 1979, mais en forte baisse par rapport à 1978. Mais on a noté une baisse sensible des tonnages livrés à la démolition bien que les prix de la ferraille soient restés élevés : 12 Mtpl en 1980 contre près de 20 Mtpl en 1978 et 14 Mtpl en 1979. En

(1) Mtpl : millions de tonnes de port en lourd.

matière de pertes, 1979 a été une année exceptionnelle mais 1980 aura été une année plus normale et l'on serait ainsi revenu aux taux de pertes antérieurs. Les commandes auraient représenté en 1980 environ 30 Mtpl, comme en 1979, et l'année écoulée aura été sans aucun doute l'année de la commande des vraquiers, qui ont représenté 17 Mtpl.

L'évolution est différente selon les marchés.

Pour ce qui est du *secteur pétrolier*, rien ne permet de dire quand prendra fin le marasme qu'il connaît depuis 1974, mais des évolutions profondes se manifestent en son sein. Le trafic pétrolier en 1980 est du même ordre que celui de 1973, mais une importante réduction de la demande exprimée en tonnes-milles traduit un net raccourcissement des distances d'acheminement des cargaisons. La flotte pétrolière mondiale reste fortement surcapacitaire malgré l'emploi de navires comme entrepôts flottants et la désertion du marché pétrolier par les transporteurs mixtes, l'excédent doit rester de l'ordre de 50 Mtpl, principalement concentré sur les grandes tailles. Les frêts qui ne représentent plus qu'une faible partie de la valeur C.A.F. (1) du pétrole, restent aux alentours des seuils de désarmement pour les gros navires qui représentent 57 % de la flotte mondiale et on assiste à un fort gonflement des tonnages traités au voyage (1,5 milliard de tonnes environ en 1979 et 1980) souvent à capacité partielle des unités, tandis que les navires sous contrat de durée sont fréquemment remis sur le marché.

Par contre, le secteur des *lignes régulières*, compte tenu des spécificités de son exploitation et de la situation qui s'y est développée, doit affronter des problèmes plus sérieux. Il existe, tout d'abord, un grave déséquilibre entre la demande et l'offre malgré une progression modeste et régulière des trafics qui a pu entretenir des espoirs sur la solidité de ce secteur. Mais surtout, la période récente a été marquée par un transfert de l'activité de transport vers des flottes à faible coût d'exploitation. Ce transfert est d'abord le résultat d'une action volontaire d'inspiration politique, ayant conduit certains pays en voie de développement ou de l'Est à se doter de moyens maritimes ou d'arguments commerciaux ou réglementaires propres à leur assurer des cargaisons. Les sous-cotations d'une part, les mesures de réservation ou de partage du trafic sont des illustrations des méthodes utilisées pour la collecte des cargaisons. D'autres concurrences se développent selon un processus économique plus traditionnel fondé sur des conditions d'exploitation très bon marché et des modalités financières d'achat de navires, neufs ou d'occasion, particulièrement attrayantes : c'est le cas des flottes d'Extrême-Orient qui cumulent les avantages de leur coût de main d'oeuvre avec des charges de capital faibles pour des navires acquis dans des conditions favorables. L'intensification de la concurrence s'est notamment traduite par le nombre relativement peu élevé des hausses généralisées des frêts. En revanche, les surcharges de combustible et les modifications pour ajustements monétaires se sont multipliées.

(1) C.A.F. : Coût assurance fret.

Seul, le *secteur du vrac sec* a montré, en 1980, pour les principaux produits et sur les grandes routes maritimes, des signes de reprise. Les taux de fret pratiqués pour les cargaisons sèches ont fortement progressé, atteignant des nouveaux records. L'indice des affrètements au voyage a également augmenté ; cet essor est essentiellement dû à trois éléments distincts : une demande soutenue de minerai de fer durant le premier semestre de 1980, de charbon pendant l'automne et l'hiver, et de céréales pendant toute l'année. Ces trafics utilisant des navires de tonnage différents, les effets favorables de la demande ont été très largement répartis sur toute la gamme des tonnages. Mais cette conjoncture favorable ne doit pas faire illusion. Les risques qui menacent ce secteur sont de même nature que ceux qui affectent, aujourd'hui, le transport pétrolier et les lignes régulières. Au début 1981, la crainte d'une croissance limitée et la menace, que faisait planer un carnet de commandes trop gonflé, laissaient augurer, à moyen terme, des perspectives défavorables. Les résultats actuels confirment l'incertitude quant à la tendance amorcée.

Ainsi, pour tous les secteurs, on constate que l'incertitude qui pèse sur l'économie internationale et la situation énergétique rendent difficile la prévision de l'avenir et que la tendance à un climat déprimé persiste.

**PART DES PRINCIPAUX PAYS DANS LA FLOTTE MONDIALE**  
**(pays dont le tonnage se situe au-dessus de 5 millions de t.j.b.)**

Pays	Au 1 <sup>er</sup> juillet 1979			Au 1 <sup>er</sup> juillet 1980		
	Nombre	Tonnage (1)	%	Nombre	Tonnage (1)	%
Libéria.....	2 466	81 528	19,7	2 401	80 285	19,1
Japon.....	9 981	39 993	9,7	10 568	40 960	9,8
Grèce.....	3 827	37 353	9,0	3 922	39 472	9,4
Royaume-Uni.....	3 211	27 951	6,8	3 181	27 135	6,5
U.R.S.S.....	8 120	22 900	5,5	8 279	23 444	5,6
Norvège.....	2 531	22 349	5,4	2 501	22 007	5,2
Panama.....	3 803	22 324	5,4	4 090	24 191	5,8
U.S.A.....	5 088	17 542	4,2	5 579	18 464	4,4
France.....	1 247	11 946	2,9	1 241	11 925	2,8
Italie.....	1 711	11 695	2,8	1 739	11 096	2,6
R.F.A.....	1 926	8 563	2,1	1 906	8 356	2,0
Chine Populaire.....	1 336	8 348	2,0	1 452	8 913	2,1
Espagne.....	2 773	8 314	2,0	2 767	8 112	1,9
Singapour.....	1 031	7 869	1,9	988	7 664	1,8
Inde.....	601	5 854	1,4	616	5 911	1,4
Danemark.....	1 315	5 524	1,3	1 253	5 390	1,2
Pays-Bas.....	1 233	5 403	1,3	1 263	5 724	1,3
<b>Autres pays.....</b>	<b>18 929</b>	<b>67 565</b>	<b>16,6</b>	<b>20 086</b>	<b>70 861</b>	<b>17,1</b>
<b>Flotte mondiale totale.....</b>	<b>71 129</b>	<b>413 021</b>	<b>100</b>	<b>73 832</b>	<b>419 910</b>	<b>100</b>

(1) en millions de t.j.b.)

## II.- LA MARINE MARCHANDE

**Dans ce contexte difficile, quelle est la situation de la flotte de commerce française ?**

### A. LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE

Au 1er juillet 1981, la flotte française comportait *401 navires* totalisant ensemble 10,7 Mtjb 21 étaient en commande dont 11 dans des chantiers français, 10 à l'étranger ; 6 sont livrables en 1981, 10 en 1982, 3 en 1983 et 2 en 1984. Par ailleurs, la commande de 4 porte-conteneurs aux Chantiers de l'Atlantique pour la société navale Chargeurs Delmas Vieljeux vient d'être annoncée. La consistance de la flotte continue donc de diminuer puisqu'elle comprenait 421 navires au 1er avril 1981 et 502 navires représentant 71,8 Mtjb au 1er janvier 1978. La décroissance en tonnage par rapport à 1980 est due essentiellement à l'évolution de la flotte pétrolière et au remplacement d'unités anciennes et de tonnage élevé par des unités plus productives de moindre tonnage.

En 1979, le nombre de navires avait diminué de 38 avec 17 entrées pour 55 sorties. En 1980, le flux des entrées et des sorties a été à peu près équilibré avec un nombre important de navires d'occasion, 12 navires neufs et 11 achats d'occasion.

Cette flotte se répartissait de la façon suivante par grandes catégories :

**FLOTTE DE COMMERCE AU 1ER JUILLET**

	Nombre	T.j.b.	T.p.l.
Navires à passagers			
- Paquebots .....	2	19 100	9 989
- Transbordeurs .....	23	150 962	31 601
- Aéroglisseurs marins .....	4	1 966	-
<i>Total</i> .....	<i>29</i>	<i>172 028</i>	<i>41 590</i>
Cargos			
- Cargos de ligne .....	86	489 594	652 731
- Cargos porte-conteneurs .....	55	962 311	1 125 279
- Bananiers, polythermes .....	12	56 069	61 127
- Transporteurs de vrac sec .....	39	905 399	1 536 170
- Transporteurs de vrac mixte (sec pétrole) .....	5	475 512	894 961
- Citernes à vin et à huile .....	6	9 449	18 259
- Transporteurs soufre liquide et produits chimiques .....	8	49 479	78 535
- Caboteurs (= ou - 500 t.j.b.) .....	19	8 015	17 120
- Navires secs stationnaires .....	36	80 577	117 960
- Barges pousseurs .....	1	1 200	-
- Barges .....	1	12 555	22 739
<i>Total</i> .....	<i>268</i>	<i>3 050 160</i>	<i>4 524 881</i>
Pétroliers			
- Pétroliers LC .....	59	7 101 437	14 172 197
- Caboteurs pétroliers .....	31	162 454	260 993
- GPL - GNL .....	7	285 691	255 029
- Pétroliers et GPL stationnaires .....	7	24 249	40 533
<i>Total</i> .....	<i>104</i>	<i>7 573 831</i>	<i>14 728 752</i>
<b>TOTAL GENERAL</b> .....	<b>401</b>	<b>10 796 019</b>	<b>19 295 223</b>

L'âge moyen de la flotte française, établi au 1er janvier 1981 était de 6,84 ans.

La flotte française arrivait au 9e rang de la flotte mondiale au 1er juillet 1980 (dernier chiffre connu), devancée par le Libéria, le Japon, la Grèce, le Royaume-Uni, Panama, l'U.R.S.S., la Norvège et les U.S.A.

Si la décennie 1965-1975 avait été celle de la programmation et de la croissance de notre flotte de commerce, le plan de développement, appelé à couvrir la période de 1976 à 1980, a eu pour objectif, d'une part la mise en service d'une flotte pétrolière susceptible d'assurer la sécurité des approvisionnements en pétrole brut, d'autre part la réalisation, dans une conjoncture instable, de la modernisation de la flotte pour maintenir et, si possible, accroître l'influence française en matière de transport maritime.

Les conditions économiques ayant été bouleversées, les résultats en termes de croissance et de composition de la flotte sont très éloignés des objectifs. Toutefois, en 1979 et 1980, les entreprises françaises sont parvenues à conserver leur potentiel de transport et parfois même à développer leurs activités, sauf pour le secteur pétrolier et le secteur des lignes régulières. Le Gouvernement de l'époque avait, en effet, pris un certain nombre de mesures financières tendant à renforcer la compétitivité de l'armement maritime français, à assurer le déploiement international de son activité commerciale et à permettre la poursuite de son effort d'équipement dans un contexte international difficile. Ce plan de développement a ainsi permis de faire passer le tonnage français de 8 millions à 11,4 millions de tonneaux de jauge brute. Mais ce plan est arrivé à son terme le 31 décembre 1980, sans que de nouvelles dispositions aient été prises. Toutefois, il avait été convenu que serait maintenu un mécanisme visant à encourager l'investissement par le système des primes assorties comme précédemment de l'obligation d'un apport équivalent de fonds propres et par des bonifications d'intérêt, qui restent un élément essentiel au niveau actuel des taux. Mais il importe que l'investissement soit possible, c'est-à-dire qu'il existe des moyens de financement appropriés, s'agissant de fonds propres ou de capitaux extérieurs, et ne conduise pas l'investisseur à sa propre ruine par la démesure de ses charges financières, le coût du combustible et les dépenses d'armement.

Le changement intervenu en France après l'élection présidentielle et le renversement de majorité à l'Assemblée nationale, entraînera-t-il une orientation nouvelle de notre politique maritime ? La création d'un Ministère de la Mer permet de l'envisager. En effet, en accord avec le Chef du Gouvernement, le Ministre de la Mer a pris l'initiative de définir « un plan de consolidation et d'expansion de notre flotte de commerce, comprenant un dispositif de relance de l'investissement ». Ce plan est un plan intérimaire de deux ans, dont l'objectif assez ambitieux prévoit d'accroître la part du pavillon sur tous les types de trafic pour faire en sorte qu'il assure 50 % de nos échanges maritimes. Il doit, en outre, marquer un coup d'arrêt à la régression lente, mais régulière dans le commerce extérieur de la France, entraînant inévitablement une dégradation accrue du déficit de la balance des frêts et des passages, qui s'établit à plus de 3 milliards den 1980.

La réalisation de ce plan ne pourra être obtenue qu'avec des crédits importants, que le nouveau Gouvernement a cru devoir engager. Alors que la loi de Finances initiale pour 1981 ne comportait que 100 millions de francs

d'aide, la loi de finances rectificative pour 1981 a proposé un nouvel engagement de crédits d'aide, à concurrence de 143 millions, auxquels s'ajouteront ceux inscrits dans la loi de finances pour 1982, soit 140 millions de francs en autorisations de programme et 220 millions de francs de crédits de paiement.

Il s'agit là d'un *effort considérable*, qui permettra de financer sans difficulté en 1982 la première tranche du plan intérimaire. *La Commission des Affaires économiques ne peut que féliciter le nouveau Ministre de la Mer de ce programme.*

L'attribution des aides s'effectuera suivant un système modulé de subventions selon le type de navire. Elle sera liée à des engagements précis des armements en matière d'emploi et fera une place prioritaire aux commandes en France.

Dans le même ordre d'idées, la Compagnie Générale Maritime, dont la situation était très critique, fait également l'objet de mesures de redressement : elle recevra en 18 mois une dotation de 1 milliard de francs, 500 millions du collectif budgétaire de juillet 1981, 500 autres millions sur le budget pour 1982.

Votre Commission des Affaires économiques a également été informée de la situation des sociétés françaises qui assurent le trafic maritime Trans-Manche. La Brittany Ferries, qui a bénéficié d'une expansion accélérée, connaît de très graves difficultés financières, bien qu'elle dispose « d'un fonds de commerce non négligeable assis sur des positions portuaires intéressantes », selon les termes d'un rapport du Ministère de la Mer. Or, sa survie dépend essentiellement des moyens financiers nécessaires dont il est urgent de la doter.

Mais toutes ces mesures, qui vont dans le sens de l'expansion de notre flotte marchande, ne résoudront pas dans l'immédiat les difficultés, auxquelles il est urgent de s'attaquer en priorité. En premier lieu, les difficultés qui résultent du marasme que connaît le secteur pétrolier, depuis déjà plusieurs années, et dont la flotte reste fortement surcapacitaire. Sa capacité excédentaire devra donc peu à peu être résorbée. Encore faut-il souhaiter que de nouvelles amputations ne viennent s'imposer, pour le cas où les pays producteurs décideraient d'intervenir, comme certains l'ont laissé entendre, dans le transport ou même dans le choix du transporteur. Quoi qu'il en soit, il convient de rechercher les moyens de conserver à la flotte pétrolière française, dans sa majorité jeune et moderne, son efficacité, et pour mieux contrôler sa décroissance inévitable, d'améliorer sa compétitivité.

L'armement naval de la S.N.C.F. dont les résultats seraient mauvais, exerce ses activités en association avec Sealink U.K. Cet accord ne risque-t-il pas d'être remis en question ? On le craint.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement entend mettre tout en oeuvre pour renforcer le potentiel des armements français sur les liaisons Trans-Manche.

Par ailleurs, il s'impose aussi d'explorer les voies de l'adaptation de l'outil à ses besoins futurs.

Autre difficulté en ce qui concerne le vrac sec, qui n'est pas sans donner quelques inquiétudes du fait de la situation économique générale, du ralentissement du trafic de certains minerais dû à la crise énergétique et du grand nombre de navires qui sortent des chantiers navals japonais (1 tous les 15 jours). Une amélioration semble pourtant se dessiner grâce à une sensible augmentation des transports de charbon et de céréales.

Pour les lignes régulières, la conjoncture n'apparaît pas, non plus, très favorable, bien que l'armement français réalise dans ce secteur plus de la moitié de son chiffre d'affaires. Mais il se trouve devant des horizons plus fermés et des problèmes très sérieux, en raison de concurrences de la part de flottes à faible coût d'exploitation, les pays en voie de développement de l'Est ou d'Extrême-Orient ayant des conditions d'exploitation très bon marché.

Ceci nous amène à penser que l'Armement s'efforce de maintenir ses équilibres, de saisir les opportunités réelles de développement, en particulier celles des trafics tiers qui semblent devoir donner des résultats prometteurs. Les difficultés de la conjoncture internationale imposent, en effet, plus que jamais à l'armement français de rester compétitif. Pour ce faire, il lui faut rechercher les perfectionnements possibles en matière d'économie d'énergie, comme aussi dans les domaines de l'automatisation et de la conduite. Mais les problèmes financiers restent au centre des préoccupations de nos armements. C'est pourquoi l'intervention de l'Etat doit être aussi large que possible. Les dernières orientations de la politique maritime, envisagées par le projet de Budget du Ministère de la Mer, nous paraissent de nature à assurer le renouvellement et le redéploiement de notre flotte marchande, au même titre que la politique d'adaptation qui fut définie par le Conseil des Ministres le 17 octobre 1979.

Mais il apparaît que les mesures d'aide au financement et les bonifications d'intérêt, si elles sont essentielles, devraient être complétées par d'autres mesures de nature à atténuer le surcoût des charges qui pèsent sur l'armement, et notamment celles qui découlent de l'application de l'article 79 du Code du Travail maritime.

*C'est donc sur une note d'espoir que nous pouvons conclure ce chapitre concernant la flotte de commerce, souhaitant vivement que le Gouvernement, dans une situation qui se dégrade, puisse maîtriser les tendances inflationnistes, qui auraient pour conséquence une annulation d'une part importante des crédits.*

## B. LES RESULTATS FINANCIERS DE L'ARMEMENT ET LA SITUATION DE L'EMPLOI

Le chiffre d'affaires de l'armement peut être estimé, pour 1979, à 13,6 milliards de francs, soit une hausse de 28 % par rapport à l'année précédente.

Sous l'angle financier, l'amélioration des résultats d'exploitation de l'armement au commerce constatée en 1978 s'est confirmée.

En effet, en 1979, la poursuite du ralentissement de la croissance des dépenses relatives aux frais généraux maritimes à un niveau quasiment équivalent à celui de 1978 et la diminution des frais financiers résiduels, due notamment à une stabilisation de l'endettement global de l'armement et au versement de bonifications d'intérêt complémentaires, ont abouti à un net redressement des résultats avant amortissements.

Millions de francs	1975	1976	1977	1978	1979
Recettes brutes d'exploitation ..	7.458	8.233	9.447	10.609	11.108
Dépenses d'exploitation .....	5.850	6.545	7.704	8.461	8.879
Solde A : marge brute d'exploit- ation .....	1.607	1.687	1.743	2.148	2.229
<b>CHARGES GENERALES .....</b>	-	-	-	-	-
Frais financiers résiduels .....	530	582	751	941	889
Frais généraux maritimes .....	656	646	863	1.018	1.028
Solde B : résultats avant amori- ssements .....	421	459	127	189	312
Dotations aux amortissements ..	1.856	2.043	1.990	1.965	2.319
Valeur des immobilisations net- tes .....	8.931	9.234	12.646	10.956	12.581

**TABLEAUX DES RESULTATS FINANCIERS DES PRINCIPAUX ARMEMENTS  
EN 1979 ET EN 1980  
(en milliers de francs)  
1979**

ARMEMENTS	SNCDV(c)	SFTM(b)	CMCR(c)	CGM(1)	CGMF(2)
C.A. HT .....	1.275.460	1.142.843	879.841	2.654.463	229.529
Résultat d'exploitation avant amortissements et provisions ....	155.195	110.061	33.777	-48.661	-16.202
Bénéfice avant impôt, amorti- ssements et provisions .....	255.193	172.652	79.350	-138.664	104.588
Résultat net .....	21.921	1.325	-27.062	-265.231	-336.182

**1980**

ARMEMENTS	SNCDV	SFTM	CMCR	CGM (1)	CGMF (2)
C.A. HT .....	1.539.403	1.261.491	1.149.628	2.971.685	273.338
Résultat d'exploitation avant amortissements et provisions ....	213.058	162.889	32.207	-135.935	24.408
Bénéfice avant impôt, amorti- ssements et provisions .....	201.796	211.600	82.191	-136.847	78.999
Résultat net .....	30.332	3.997	649	-267.832	-381.870

(1) C.G.M. non consolidée filiale à 99 % de la Compagnie Générale Maritime et Financière (C.G.M.F.), à l'exclusion des filiales de la C.G.M. (C.G.A.M., C.G.T.B., Someca...) (2) C.G.M.F. non consolidée à l'exclusion des filiales de la C.G.M.F. (C.G.M., C.G.A.M., C.G.T.B...)

(c) SNCDV : Compagnie Nationale des chargeurs Delmas Vieljeux.

(b) SFTM : Société Française de Transports Maritimes.

(c) CMCR : Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis.

*En matière d'emploi*, l'année 1980 a été caractérisée par une certaine stabilisation des effectifs, compte tenu de la mise en oeuvre d'un nouveau dispositif de préretraite qui a permis un certain nombre de départs et le maintien d'un certain volant de recrutement. Il y a eu réduction du nombre de postes embarqués essentiellement du fait du renouvellement des navires, les navires anciens de 30 à 35 hommes étant remplacés par des navires modernes de 21 à 22 hommes. L'emploi a diminué dans le secteur du long cours et augmenté dans le secteur du remorquage et du cabotage.

Le dénombrement des effectifs se présente ainsi :

– Moyenne des quatre premiers mois de 1980 :

Effectifs embarqués : 14 247

Postes de travail : 24 220

– Moyenne des quatre premiers mois de 1981 :

Effectifs embarqués : 13 887

Postes de travail : 23 608

Selon les chiffres fournis par le Bureau central de la main d'oeuvre maritime, le nombre de demandeurs d'emploi au commerce (officiers et personnels d'exécution) s'établissait à 1 085 au 1er mai 1981 contre 1 028 au 1er mai 1980. La moyenne annuelle des demandeurs d'emploi au commerce était de 1 169 pour les 5 premiers mois de 1981, contre 1 112 pour l'année 1980. Enfin, selon les chiffres fournis par l'Assedic, les effectifs ayant bénéficié d'une indemnisation au titre du chômage total étaient de 630 au 31 juillet 1981 contre 561 en 1980.

On constate donc que, s'il s'est posé en 1980, des problèmes d'entreprises amenées à disparaître entraînant une perte sèche d'activités, en revanche les entreprises qui avaient programmé leur flotte et leur évolution ont pu à ce jour maîtriser le problème de l'emploi sans licenciements catastrophiques.

### C. LA BALANCE DES TRANSPORTS MARITIMES

La balance des transports maritimes a été marquée par une dégradation en 1979.

L'un des objectifs du plan de 1974 était de limiter le déficit de la balance des transports maritimes et l'on peut considérer qu'il a été atteint, si l'on raisonne en francs constants, car le déficit de 1979, de près de 3 milliards de francs, représente moins de 2 milliards de francs 1975.

Le nouveau plan de deux ans annoncé par le Ministre de la Mer aura pour *objectif la stabilisation puis le développement de la flotte de commerce pour accompagner la croissance* du commerce extérieur. La participation du pavillon national devra être accrue sur tous les types de trafics, notamment dans le secteur du vrac.

Le tableau ci-après indique, par grandes catégories, la part du pavillon national dans le commerce extérieur français, en fonction des tonnages transportés.

Les taux de couverture apparent et nominal sont les suivants (en 1979) :

**TAUX NOMINAL (import + export + trafics tiers)**

	Tonnage	Valeur
Hydrocarbures .....	65,9	60,9
Vrac sec .....	28,6	26,7
Divers .....	33	42,7
Total sec .....	30,3	34,3
<b>TOTAL GENERAL .....</b>	<b>50,8</b>	<b>45,2</b>

**TAUX APPARENT (import + export)**

	Tonnage	Valeur	Tonnage (estimations 1980)
Hydrocarbures .....	26,8	27	29,7
Vrac sec .....	15,4	13,5	
Divers .....	24	29	
Total sec .....	18,8	25,8	17,7
<b>TOTAL GENERAL .....</b>	<b>23,5</b>	<b>27,2</b>	<b>24,4</b>

## CHAPITRE II

### LA CONSTRUCTION NAVALE

« La crise à laquelle les constructeurs du monde entier ont à faire face depuis plusieurs années n'est donc pas parvenue à son terme. C'est pourquoi il demeure indispensable que les efforts des responsables des chantiers pour s'adapter à la situation soient poursuivis et que les gouvernements les soutiennent par les mesures d'accompagnement les plus appropriées ». Ainsi s'exprimait le délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires le 18 juin 1981, dans son rapport annuel à l'Assemblée générale de cet organisme.

En effet, dans le contexte d'une économie mondiale qui tend à se dégrader, le marché des transports maritimes, qui avait marqué une certaine amélioration en 1979, s'est à nouveau détérioré l'année dernière. Dans ce contexte très déprimé, quelle a été l'évolution de la construction navale mondiale et française en 1980 ?

## I.- LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE

Le tableau ci-après donne l'évolution des tonnages mis sur cales et livrés par les chantiers mondiaux de 1978 à 1979.

En millions	1978	1979	Variation 1979/1978	1980	Variation 1980/1979
Mises sur cale					
- en t.j.b.p. ....	14,2	11,6	- 18,3 %	13,5	+ 16,4 %
- en t.j.b. ....	12,9	10,7	- 17,0 %	14,9	+ 39,3 %
Livraisons					
- en t.j.b.p. ....	16,5	14,1	- 14,5 %	12,6	- 10,6 %
- en t.j.b. ....	18,2	14,1	- 22,5 %	13,1	- 7,1 %
Production					
- en t.j.b.p. ....	15,4	12,9	- 16,2 %	13,1	+ 1,6 %
- en t.j.b. ....	15,6	12,4	- 20,5 %	14,0	+ 12,9 %

t.j.b.p. : tonneau de jauge brute pondéré

t.j.b. : tonneau de jauge brute

La capacité mondiale de construction navale se situait à environ 21 millions de t.j.b.c. en 1974, 1975, 1976 et 1977. Par suite de la crise du secteur, les capacités, comme la production, ont été fortement réduites, en particulier dans les pays de l'A.W.E.S. (1) et au Japon.

En 1980, le niveau des livraisons s'est ainsi situé à 12,5 M. t.j.b.c., soit une réduction de l'ordre de 40 % par rapport au niveau de 21 M. t.j.b.c. cité ci-dessus.

Au plan des capacités de production, la réduction a été légèrement moindre (avec, en contrepartie, une sous-utilisation des capacités maintenues); cette réduction, qui a touché presque tous les pays du monde (à l'exception de la Corée du Sud et du Brésil), est estimée à 30-35 % pour les chantiers de l'A.W.E.S. et pour les chantiers japonais.

Les effectifs employés directement par les chantiers de l'A.W.E.S. (construction navale et autres activités) ont ainsi été ramenés, selon les statistiques de l'O.C.D.E., de 328 000 à la fin de 1975 à 247 000 à la fin de 1980, soit une réduction de 25 %.

(1) A.W.E.S. : Association of West European Shipbuilders. Il s'agit de l'Association des constructeurs des pays suivants : Allemagne fédérale, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hollande, Italie, Norvège, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

Selon l'A.W.E.S., la baisse a atteint environ 34 % pour les personnels affectés à la seule construction de navires marchands. S'agissant des capacités industrielles de production, leur niveau a été ramené, dans les pays de l'A.W.E.S., de 8-8,5 M. t.j.b.c. entre 1975 et 1977 à environ 5,6 M. t.j.b.c. à la fin de 1980.

*Le volume des livraisons* a continué de baisser en 1980 ; il représente environ 60 % du volume des livraisons de 1977. La part du Japon dans les livraisons mondiales a augmenté en 1980 et 1981, après avoir relativement diminué en 1978-1979. La diminution constante de la part de la C.E.E. dans les livraisons mondiales depuis 1978 s'est confirmée en 1980 et semble s'amplifier en 1981.

*Le niveau des commandes* passées en 1980, s'est établi à un peu plus de 14 M. t.j.b.c., soit à un niveau comparable à 1979, mais en progression sensible sur les commandes enregistrées en 1978 ; il dépasse, pour la deuxième année consécutive, le niveau des livraisons. Les commandes enregistrées au premier trimestre 1981 sont toutefois en léger retrait par rapport à la moyenne trimestrielle de 1980.

La répartition géographique des commandes constatées en 1980 fait apparaître une augmentation sensible de la part du Japon et une chute importante des « autres pays » (Brésil notamment) par rapport à 1979. Les statistiques portant sur les commandes passées durant le premier trimestre 1981 montrent une progression de la part de la C.E.E. pour la première fois depuis 1977 ; s'agissant cependant de données limitées à un trimestre, il convient de les considérer avec une certaine prudence.

Par type de navires, les commandes du premier trimestre 1981 confirment les tendances observées en 1980, notamment en ce qui concerne :

- la baisse de la part des commandes des navires pétroliers et des cargos spécialisés :

- la forte augmentation des commandes des navires transporteurs de vrac et combinés qui ont représenté 30 % de la demande totale en 1980 et 39 % au cours du premier trimestre 1981.

Le carnet de commandes mondial est légèrement plus important au premier trimestre 1981 qu'à la fin de 1979 et de 1978.

Les dernières prévisions établies par les experts internationaux ne permettent pas d'envisager de reprise de la demande avant 1982-1983.

Il convient de souligner que ces prévisions établies en 1980 sur la base de projections économiques globales réalisées en 1979 apparaissent aujourd'hui un peu optimistes. La situation économique mondiale conduit en effet à penser que la reprise de la demande et de la production pourrait être différée d'un an par rapport aux prévisions.

En dépit de leur amélioration en 1980, les prix de vente des navires sont, d'une manière générale, restés inférieurs aux coûts de production. Aussi, les politiques de soutien des gouvernements à leur industrie nationale de la construction navale se sont-elles poursuivies en 1980.

*La concertation internationale n'a pas progressé en 1980.*

Dans le cadre du Groupe de Travail n° 6 de l'O.C.D.E., les pays européens ont à nouveau manifesté leurs craintes à l'égard de l'expansionnisme des constructeurs japonais et reproché à ceux-ci l'accroissement de leur part de marché, part qui, rappelons-le, s'est élevée, pour les seuls pays de l'O.C.D.E., à 60 % des commandes enregistrées en 1980 par les constructeurs de cette zone. Ils ont jugé que cette attitude n'était pas conforme à l'esprit des lignes d'orientation adoptées en 1976 par les membres de cette organisation. Ces dernières, qui prônaient des principes d'équité, de responsabilité et de solidarité internationale dans le partage du fardeau de la crise, signifiaient pour les Européens une répartition égale des commandes entre les constructeurs de l'A.W.E.S. et ceux du Japon. Il semble que telle n'ait jamais été l'interprétation des Japonais qui ont nié avoir souscrit à une telle répartition et qui ont argué du niveau relatif de leur carnet de commandes pour justifier leur comportement sur le marché en 1980.

*Dans les Communautés Européennes, les constructeurs ont repris leur action auprès de la Commission de Bruxelles pour que, sur le plan communautaire, d'autres mesures soient étudiées et rapidement mises en oeuvre pour inciter les armements du Marché Commun à placer leurs commandes dans les chantiers de cette zone.*

De telles mesures seraient particulièrement opportunes au moment où la Grèce vient de faire son entrée dans le Marché Commun et où l'apport de la flotte marchande de ce 10e pays membre augmente considérablement le tonnage des armements de la Communauté et porte leur part, dans le total mondial, de 17 à 27 %.

Dans cette optique, la Commission s'est penchée sur l'étude de faisabilité d'un schéma de financement applicable dans la Communauté. Les résultats obtenus par des pays tels la Belgique, le Danemark et le Japon, qui offrent des conditions de crédit particulièrement avantageuses à leurs armateurs, méritent qu'on porte attention à une telle proposition. Toutefois, la mise en place d'un tel schéma ne manquera pas de poser des problèmes.

Par ailleurs, *la 5e Directive de la Commission* sur les aides que les gouvernements sont autorisés à octroyer à leurs chantiers nationaux n'a pu entrer en vigueur comme prévu le 1er janvier 1981. Le fait que l'intervention de la Commission est encore renforcée par rapport à la Directive précédente, a provoqué de vives oppositions. En effet, Bruxelles entend assurer un contrôle plus complet des aides nationales et cherche à y inclure les facilités de crédit accordées aux armateurs, ainsi que la couverture des pertes des chantiers par des fonds publics.

De plus, le principe de la dégressivité des aides qui est un des points forts de cette Directive est critiqué par certains qui pensent qu'en pratique, il faut pouvoir adapter rapidement les interventions de l'Etat à l'évolution du marché international, lui-même affecté, en matière de taux de change ou de conditions de crédit, par des distorsions qui ne vont pas toujours en se réduisant, mais marquent parfois de brusques aggravations.

## II - LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE

### A. LA PRODUCTION DE TONNAGE NEUF EN 1980

La production réalisée en 1980 a connu une nouvelle diminution par rapport à celle de 1979, et ceci pour la 5ème année consécutive depuis le début de la crise. L'évolution des tonnages mis sur cale et livrés en 1980, comparée à celle des 2 années précédentes a été la suivante :

EN MILLIONS	1978	1979	VARIATION	1980	VARIATION 80/79
Mises sur cale : .....					
en tjbp .....	0,609	0,336	-45 %	0,377	+ 12 %
en tjb .....	0,980	0,302	-69 %	0,233	- 23 %
Livraisons : .....					
en tjbp .....	0,469	0,507	+ 8 %	0,318	- 37 %
en tjb .....	0,423	0,727	+ 72 %	0,289	- 60 %
Production (1) : .....					
en tjbp .....	0,539	0,421	- 22 %	0,347	- 18 %
en tjb .....	0,701	0,514	- 27 %	0,261	- 49 %

La part de la construction navale française dans la production mondiale, définie comme la moyenne des tonnages mis sur cale et livrés, n'a été ainsi que légèrement supérieure à 2 % en 1980 contre environ 3 % en 1975.

*Les livraisons des grands et moyens chantiers en 1980 ont porté sur 13 navires marchands des types suivants : un méthanier, un transporteur de gaz de pétrole liquéfiés, un transporteur de produits chimiques, trois porte-conteneurs intégraux, six navires rouliers et un transbordeur de passagers et voitures. On dénombre en outre, dans le domaine militaire, un sous-marin.*

Les livraisons des petits chantiers en 1980 ont concerné 24 navires divers : sept bâtiments de pêche, un navire de recherche, deux remorqueurs, deux dragues, un pétrolier-butanier, un caboteur-roulier, six vedettes de surveillance, un pousseur et, dans le domaine militaire, trois patrouilleurs.

La part des livraisons pour compte étranger s'est élevée à près de 50 % pour l'ensemble des chantiers.

## B. LES COMMANDES DE TONNAGE NEUF EN 1980

En 1980, les chantiers français ont enregistré des commandes de navires de types très diversifiés : navires marchands, navires de guerre, navires divers tels que bâtiments de pêche, remorqueurs, et navires très spécialisés parmi lesquels figure un transporteur de produits irradiés.

L'ensemble des commandes de navires civils a représenté un volume de 580.000 tjbp, en augmentation de 25 % sur celui de 1979 et supérieur pour la première fois depuis 5 ans à celui des livraisons de l'année.

Dans le domaine militaire, nous mentionnerons plus particulièrement l'accord conclu entre la France et l'Arabie Saoudite, au terme duquel quatre frégates et deux pétroliers ravitailleurs logistiques seront livrés à ce pays. Une frégate sera construite à l'Arsenal de Lorient et la réalisation des cinq autres unités sera confiée à la construction navale privée.

A ces commandes de navires sont venus s'ajouter d'importants contrats dans le domaine offshore : onze modules et deux plate-formes de forage notamment.

Outre leur diversité, on peut souligner le caractère sophistiqué des types de navires commandés. Ces commandes, de même que les livraisons de 1980, confirment le choix qu'ont fait les chantiers français depuis plusieurs années d'orienter leur production vers des constructions mettant en oeuvre des techniques élaborées, domaine dans lequel ils ont fait la preuve de leur haut niveau technologique et de leur meilleure compétitivité.

Notons aussi que la part du tonnage pour clients étrangers s'est élevée aux deux tiers environ du total des commandes enregistrées en 1980, et que celles-ci se sont réparties entre un grand nombre d'acheteurs en provenance de régions variées du globe : l'Arabie Saoudite, le Qatar, Abu-Dhabi, la Hollande, la Norvège, Panama, les Bahamas, le Brésil, le Bangladesh, le Congo, le Burundi.

Ces succès témoignent des efforts considérables déployés par les chantiers pour prospecter le marché international. Ils mettent une fois de plus en évidence le rôle important que joue notre industrie dans sa contribution à l'équilibre de la balance commerciale du pays, si difficile à maintenir dans le contexte actuel de l'économie mondiale.

## C. LE CARNET DE COMMANDES ET LE PLAN DE CHARGE

En raison de la progression des commandes enregistrées en 1980 et de la baisse de l'activité, le carnet français s'élevait à 1.262.000 tjbp au 31 décembre, c'est-à-dire à un niveau en augmentation de 28 % par rapport à celui atteint à la fin de 1979. Au 1er avril 1981, 43 navires étaient en construction dans les chantiers français et 35 étaient en commande.

Avec sa part de 4,7 % du total mondial, à comparer aux 2,1 % pour les livraisons de 1980, la construction navale française apparaît, de ce point de vue, dans une situation relativement favorable. Malheureusement, cette évolution masque une réalité plus inquiétante. En effet, ce carnet comporte des commandes anciennes de navires de fort tonnage à un stade avancé de leur construction, et des commandes nouvelles dont les dates de livraison sont éloignées, comme celles des paquebots. Aussi, peut-on seulement affirmer qu'en moyenne le carnet assure une charge convenable pour 1981 avec les effectifs des chantiers tels qu'ils étaient à la fin de 1980. Il paraît donc raisonnable d'escompter, pour les mois à venir, une stabilisation de l'emploi au niveau de celui de 1980.

Toutefois, la situation est variable d'un chantier à l'autre et certains devront encore, pour éviter des sous-emplois importants, trouver des travaux à exécuter dans les secteurs de diversification, comme la transformation ou la réparation de navires.

Pour 1982, la charge n'est que partiellement assurée et même, pour certains chantiers, les ateliers de tôlerie verront baisser leur activité dès les premiers mois de l'année. La situation est donc préoccupante puisque, comme on le sait, toute commande prise ne procure du travail que douze mois plus tard.

#### D. LES PROBLEMES ACTUELS DE LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE

La crise qui a frappé la construction navale mondiale depuis 1975 n'a donc pas épargné nos chantiers dont les effectifs totaux ont diminué de près de 25 %.

Quelles sont les perspectives pour 1982 ? On ne saurait minimiser les difficultés que les chantiers auront encore à surmonter en attendant la reprise de la demande de tonnage neuf, que les experts envisagent d'ici peu d'années. Aussi, devront-ils poursuivre les actions de réorientation de la production déjà engagées.

##### **1. La réorientation de la production vers des constructions plus sophistiquées.**

Compte tenu de cette crise, les chantiers français ont du réorienter leur production vers des constructions mettant en oeuvre des techniques élaborées. Les navires et engins spécialisés constituent en effet le secteur du marché où ils doivent impérativement conserver leur place ; la construction de plates-formes « offshore », voire d'usines flottantes, constitue d'autre part pour eux des fabrications susceptibles de leur assurer des débouchés suffisants, à des prix concurrentiels.

C'est ainsi qu'en janvier dernier les Ateliers et Chantiers du Havre ont enregistré la commande d'un « transporteur de produits irradiés » livrable en juin 1982. De même, en mars 1981, les Ateliers et Chantiers de la Rochelle-Pallice recevaient de la Compagnie française des câbles sous-marins, commande de 2 câbliers, et les Ateliers et Chantiers de la Manche à Dieppe d'un navire ravitailleur de plate-forme et de manutention d'ancres. Par ailleurs, les Chantiers de France Dunkerque qui avaient reçu commande de 4 phosphoriques ont lancé le premier 24.000 tpl en avril et le premier 6.600 tpl en mai dernier. Ces navires permettent le transport de produits chimiques dangereux en vrac.

● Par ailleurs, *les chantiers s'efforcent de réduire les coûts d'exploitation des navires.*

En effet, le 2ème choc pétrolier frappe de plein fouet l'armement français. Les cours actuels des soutes et du dollar entraînent pour notre armement, qui utilise 4,5 millions de tonnes de combustibles par an, une dépense de 5 milliards de francs, ce qui représente jusqu'à 40 % des frais d'exploitation.

On comprend ainsi l'intérêt du concours lancé en 1979 par la Direction Générale de la Marine Marchande et le Ministère des Transports pour un navire économique et performant. Parmi les projets primés, on trouve un charbonnier de 150.000 tpl utilisant le charbon comme combustible, proposé en commun par France Dunkerque, les Chantiers de l'Atlantique et CE-TRAGPA ; mais d'autres projets ont été couronnés de succès : un porte-conteneurs de 950 équivalents 20 pieds présenté par la Société Delmas-Vieljeux, un transporteur de GPL liquéfiés de 52.000 m<sup>3</sup> conçu par les Chantiers de la Ciotat, France Dunkerque et la Seyne, et un pétrolier de 250.000 tpl à moteur diesel. Toutes ces actions ont bénéficié de l'effort de l'Institut de recherche de la construction navale dont les activités devraient être soutenues par une aide financière de l'Etat.

## **2. La diversification des activités.**

La crise de la construction navale a conduit certains chantiers à rechercher une diversification de leurs activités. Les effectifs concernés par la diversification représentaient 2.900 personnes en décembre 1980 contre 1.800 en janvier 1979 et environ 1.400 en 1977.

Il convient cependant de différencier 2 formes de diversification pour apprécier les résultats acquis par les chantiers dans les autres activités que la construction navale.

- *Les diversifications sur des secteurs très différents* recouvrent les productions qui, à partir du savoir faire acquis pour la réalisation d'équipements navals (mécanique, chaudronnerie électricité) permettant aux chantiers de s'ouvrir à des équipements terrestres. Trois chantiers réalisent ce type de

productions : les CNIM (escaliers mécaniques, usines d'incinération et de dessalement) DUBIGEON-NORMANDIE (sous-traitance pour la SNIAS) et les Ateliers et Chantiers du Havre (stabilisateurs anti-roulis et treuils hydrauliques). Il convient de noter que cette forme de diversification n'a pas connu de développement important dans les dernières années.

– les *diversifications para-navales* sur des secteurs connexes de la construction navale qui utilisent le potentiel du chantier naval ont connu une forte progression en termes d'effectifs et de chiffre d'affaires depuis 1979. Ces résultats sont dus notamment au développement de la réparation navale et de la transformation navale aux CNIM et à la CIOTAT, aux commandes de navires militaires, (commande SAWARI de l'Arabie Séoudite) et à la percée intéressante de certains chantiers français tant sur le marché des usines flottantes ou modulaires (Alsthom-Atlantique) que sur celui des plates-formes off-shore (CNIM) ou des autres matériels offshore (ACH).

Des résultats acquis en matière de diversification, il est possible de dégager les conclusions suivantes.

La diversification sur des activités terrestres est difficile à réaliser du fait de la faible productivité des chantiers au regard de produits qu'ils connaissent peu. En outre les secteurs de la charpente métallique, de la mécanique et de la chaudronnerie qui correspondent aux qualifications des personnels des chantiers, connaissent une certaine surcapacité et font l'objet d'une très vive concurrence souvent de la part des petites et moyennes entreprises. Des opportunités existent cependant vis-à-vis de produits qui ne nécessitent pas une organisation technique et commerciale très différente de celle liée à la construction des navires (stabilisateurs anti-roulis par exemple).

Par contre, l'expérience des années récentes conduit à penser que les chantiers doivent maintenir leur effort de diversification vers des activités para-navales. C'est en effet à cette forme d'activité qu'est imputable l'essentiel de l'accroissement des effectifs (+ 40 % en 1 an) employés dans la diversification. En outre, les commandes enregistrées en 1981 confirment la bonne position des chantiers français sur les marchés de l'off-shore et des usines flottantes ou modulaires. Il convient cependant de souligner qu'il s'agit de marchés difficiles essentiellement tournés vers l'exportation et sur lesquels porte une forte concurrence, la concurrence étrangère reste généralement celle des chantiers navals et le caractère plus innovateur de ces marchés permet aux chantiers français de se placer dans des conditions évidemment beaucoup moins coûteuses pour le contribuable.

### 3°) La situation des grands chantiers

Au cours des cinq dernières années, les grands chantiers ont été dans l'obligation de procéder à une réduction massive de leur activité construction navale pour adapter leur niveau de production à la demande de tonnage neuf sur le marché des constructions neuves. Cette *réduction a été en moyenne supérieure à celle réalisée sur le plan mondial*, ce qui explique la détérioration de la position relative de la France. Cette diminution des effectifs réalisée suivant un programme particulier à chaque constructeur, établi en étroite concertation avec les pouvoirs publics est pratiquement arrivée à son terme en 1980 ; l'évolution depuis 1978 est retracée dans le tableau suivant :

## EVOLUTION DES EFFECTIFS DES GRANDS CHANTIERS DE CONSTRUCTION NAVALE

	DECEMBRE 1978			DECEMBRE 1979			DECEMBRE 1980			JUN 1981		
	Total (1)	(dont CN) (1)	Régie	Total (1)	(dont CN) (1)	Régie	Total (1)	(dont CN) (1)	Régie	Total (1)	(dont CN) (1)	Régie
Alsthom-Atlantique ..... (Chantiers Navals)	6 040	(6 040)	90	5 320	(5 320)	130	5 030	(5 030)	300	5 000 (2)	(4 700)	230
C.N. Ciotat .....	4 290	(4 290)	100	4 060	(3 660)	100	3 700	(3 300)	130	3 690	(3 290)	100
France Dunkerque .....	3 750	(3 750)	210	3 540	(3 540)	300	3 420	(3 420)	530	3 510	(3 510)	600
C.N.I.M. ....	5 380	(3 500)	90	5 040	(2 850)	230	4 640	(2 540)	340	4 600	(2 500)	320
Dubigeon-Normandie .....	2 000	(2 000)	220	1 830	(1 800)	-	1 760	(1 560)	40	1 780	(5 530)	130
A.C.H.-A.C.R.P. ....	2 070	(1 750)	90	2 010	(1 750)	180	2 050	(1 750)	250	2 030	(1 750)	270
<b>TOTAL .....</b>	<b>23 530</b>	<b>(21 330)</b>	<b>800</b>	<b>21 800</b>	<b>(18 920)</b>	<b>940</b>	<b>20 600</b>	<b>(17 600)</b>	<b>1 590</b>	<b>20 610</b>	<b>(17 280)</b>	<b>16</b>

(1) Total effectifs propres aux chantiers (non compris régie).

(2) Chiffres de mars 1981.

La mise en place de préretraites, de pécules de départ et l'arrêt des embauches ont permis de limiter autant que possible le nombre de licenciements.

De la fin 1978 à juin 1981, les effectifs des grands et moyens chantiers sont passés de 23.580 à 20.610, les effectifs proprement construction navale passant durant la même période de 21.330 à 17.280.

En 1982, la contribution du secteur de la construction navale à l'effort national de créations d'emplois proviendra davantage des activités de diversification des chantiers que de la construction navale. Les experts internationaux ne prévoient en effet pas de réelle reprise de la demande de navires avant 1983.

En ce qui concerne les *résultats financiers*, on note pour les grands chantiers l'apparition en 1981 des premières pertes relatives aux navires commandés durant la période 1978-1980. Trois chantiers enregistrent des pertes d'exploitation (La Ciotat, France Dunkerque et CNIM). Les résultats nets demeurent positifs à l'exception de France Dunkerque dont les résultats positifs des années antérieures ont servi à combler les déficits de la division sidérurgique de la Société métallurgique et navale Dunkerque Normandie.

*S'agissant de la construction navale proprement dite*, qui constitue l'activité traditionnelle de nos chantiers, il semble que se manifeste un net ralentissement de la dégradation de leur activité. Le carnet de commandes totalisant un peu plus d'un million de Tjb, dont 80 % pour l'exportation, n'a pratiquement pas varié en volume et se compose essentiellement, comme nous l'avons vu, de navires mettant en oeuvre des techniques très élaborées.

*Il serait donc souhaitable que les chantiers puissent concentrer leurs efforts sur une action commerciale intense* en vue de prendre les commandes dont ils ont besoin. S'ils ont intérêt à maintenir leurs activités à haut niveau technologique, pourquoi éprouvent-ils tant de difficultés lorsqu'il s'agit de navires marchands de structure simple et de taille moyenne ? Or, c'est sur ces derniers, les vracquiers, que depuis quelques mois se porte l'essentiel de la demande de tonnage neuf. Ils constituent en effet le secteur le plus actif des transports maritimes et vraisemblablement celui dont l'avenir proche est le plus assuré. C'est le moment de souligner que l'action des chantiers ne peut réussir que si elle est soutenue par des mesures d'accompagnement prises par l'Administration, en concertation avec la profession. C'est donc le principe de l'aide qui se pose. *Le niveau insuffisant des prix de vente du marché international au regard du prix de revient justifie l'attribution d'une aide de l'Etat qui demeure impérative.*

*Les crédits inscrits au chapitre 64-35 du budget de la mer seront-ils suffisants pour « maintenir le potentiel industriel des chantiers, ce qui implique la fin de toute idée de régression », suivant les termes mêmes du Ministre de la mer à la Seyne le 26 septembre ? La ventilation des autorisations de programme fixe l'attribution aux grands navires d'une aide de 1.020.000.000 F, inférieure au chiffre de l'an dernier. Par contre, les crédits de paiement sont en augmentation sensible de 601.170.000 F, ce qui est important ;*

Mais il est indispensable que la volonté exprimée par le ministre de la mer d'aider nos chantiers se manifeste par des mesures appropriées, adaptées à l'évolution des conditions du marché. Il faut que le Gouvernement soit convaincu de la nécessité d'attribuer des aides suffisantes pour permettre aux chantiers de passer la période difficile, dont le terme ne serait plus éloigné. La charge pesant sur la collectivité pourra apparaître lourde. Mais « le fait que notre construction navale est une industrie porteuse de technologie avancée, pourvoyeuse d'emplois dans des régions peu industrialisées, exportatrice pour la totalité de sa production, justifie les mesures prises pour assurer sa survie et son avenir ».

#### **4°) - Les petits chantiers**

A côté des grands chantiers, on ne saurait négliger l'importance des petits chantiers, dont les activités sont orientées vers la construction de navires de tonnage réduit et notamment de notre flotte de pêche. Les crédits qui leur furent affectés l'an dernier atteignaient 46 millions de francs. Déjà ils nous avaient parus insuffisants eu égard aux objectifs envisagés, parmi lesquels figurait notamment la reconstitution des armements à la pêche artisanale.

Le budget pour 1982 ne prévoit au titre des petits chantiers qu'un crédit de 50 millions, lequel, compte tenu des tensions inflationnistes, ne permettra guère plus de réalisations que le précédent. Or, de gros efforts sont nécessaires pour reconstituer notre flotte de pêche artisanale. Les intentions du Gouvernement nous semblent orientées dans ce sens. Mais l'aide le permettra-t-elle ? Or, loin de décourager les efforts des petits chantiers, il faut au contraire les entraîner dans leur souci de prospection, en la direction des pays neufs du Tiers-Monde.

Leur dynamisme et leur réussite n'ont pas manqué de les faire bénéficier de marchés intéressants du Ministère de la Défense. La construction de huit navires d'instruction de 43 mètres de long a été confiée aux chantiers suivants : 5 aux Ateliers et Chantiers de la Manche à Saint-Malo, 3 aux Ateliers et Chantiers de la Perrière à Lorient. Par ailleurs, les premiers ont reçu également la commande de 2 thoniers de 70,50 m et d'un chalutier pêche arrière de 54 m ; les seconds d'un remorqueur de 3.100 cv.

Mais en dépit d'une certaine hausse constatée pour les prix de vente pratiqués sur le marché international par les constructeurs étrangers, l'évolution des coûts de production français ne s'est pas traduite par une réduction des écarts constatés depuis plusieurs années. L'avenir de nos petits chantiers, dont la compétitivité ne peut être assurée que par une aide accrue de l'Etat, exige que cette aide soit suffisante pour lutter à armes égales contre les concurrents que sont, entre autres, les Polonais et les Espagnols.

#### EVOLUTION DES EFFECTIFS DES PETITS CHANTIERS DE CONSTRUCTION NAVALE

Effectifs inscrits - sous-traitance en régie comprise

	Décembre 1978	Décembre 1979	Décembre 1980	Juin 1981
C.M.N. ....	1083	1216	1287	1271
A. C. MANCHE .....	723	668	684	716 + x
A. F. O. (1) .....	697	675	685	667 + x
S. F. C. N. ....	412	336	388	408
C. A. LA PERRIERE .....	385	369	372	404
A. C. S. O. (2) .....	315	264	282	353
AUROUX .....	51	52	46	52
<b>TOTAUX PETITS CHANTIERS ...</b>	<b>3666</b>	<b>3580</b>	<b>3744</b>	<b>3871</b>

\* Chiffres de mars 1981 (1) Etablissement de Rouen-Grand-Quevilly

(2) Ateliers et Chantiers du Sud-Ouest, ex. Chantiers de la Garonne à Bordeaux.

#### 5°) - La réparation navale

L'année 1980 et le premier semestre 1981 ont connu une *relative amélioration* de la situation dans le secteur de la réparation navale. Sur un marché toujours caractérisé par un excès de l'offre, les volumes d'activités demeurent très inférieurs à ceux de 1975. Néanmoins pour la deuxième année consécutive, la plupart des entreprises ont enregistré en 1980 des résultats proches de l'équilibre ou légèrement bénéficiaires. Toutefois, elles se trouvent toujours affaiblies en fonds propres en raison des pertes subies pendant la période la plus difficile de la crise de la réparation navale de 1976 à 1979.

Les évolutions intervenues depuis 3 ans ont conduit à des aménagements importants de structures industrielles autour des 4 principaux groupes : AFO, BELIARD GRIGHTON, ACH et CMR. Ces regroupements devraient conduire à une plus grande solidité des entreprises, tout en maintenant dans chaque port important une concurrence que les armateurs estiment indispensable. En 1981, Caillard a déposé son bilan (en janvier 1981) et a été repris pour sa partie réparation navale en location gérance par AFO (en janvier 1981).

A l'occasion d'une augmentation de capital de la COGER, le groupe des ACH a acquis la majorité de cette Société. Les ACH constituent un groupe industriel important en réparation navale (Le Havre, La Rochelle et Marseille avec ACMP, résultant du redémarrage de TERRIN).

Le régime d'aide à l'adaptation industrielle dans le cadre de la restructuration du secteur a pris fin en 1980 ; le marché n'appelant pas sa reconduction sous une forme globale, aucune dotation d'aide à la réparation navale ne figure dans le budget pour 1982.

### CHAPITRE III

#### LES PECHES MARITIMES FRANCAISES

Troisième puissance maritime du monde, la France ne parvient pas à faire vivre sa pêche ; tandis que les pêcheurs, eux, ne réussissent pas à nourrir les Français. En 1980, pour la 3ème année consécutive, la valeur des importations vient de dépasser celle de la production nationale. La situation semble irréversible car c'est chaque stade de la filière poisson qui pose un problème : incertitudes sur l'évolution réelle des ressources naturelles trop longtemps surexploitées, interdictions politiques d'accès aux lieux de pêche depuis l'apparition des zones économiques exclusives des 200 milles, difficultés liées au renchérissement du coût du carburant, immobilisme d'un système de distribution atomisé et coûteux, insuffisances enfin de l'industrie de transformation. Ce tableau est d'autant plus décourageant que la politique européenne de la pêche s'enlise depuis 4 ans. « C'est la valeur du poisson qui doit rémunérer le navire » a posé en principe le Ministre de la mer. L'objectif est clair : c'est le prix auquel ils vendent leurs poissons et non l'aide de l'Etat qui doit permettre aux armements d'équilibrer leurs charges.

Compte tenu des difficultés que nous venons d'évoquer, cette politique ne pourra être couronnée de succès que si elle comprend trois volets : politique de la ressource, adaptation de l'outil de production et organisation du marché.

Le premier volet d'une véritable politique de la ressource porte sur le problème de l'accès aux eaux communautaires du fait des prétentions exorbitantes de notre partenaire britannique qui conteste les droits historiques de nos pêcheurs d'accès à ses eaux côtières. Nous faisons confiance à notre représentant à Bruxelles pour faire preuve, dans les négociations, de la même fermeté que ses prédécesseurs.

Cette politique devra également prendre en compte l'ensemble de la filière poisson ; il semble, en effet, que l'on ne soit jamais parvenu à exercer un contrôle efficace à tous les stades de la distribution. Le rôle du F.I.O.M. (1) ne serait-il pas de se livrer à une étude sérieuse de ce problème ?

Il est également essentiel de développer et de moderniser la flotte de pêche, tant industrielle qu'artisanale. Nous ne pouvons, à cet égard, que nous féliciter de l'augmentation considérable des crédits destinés à financer la première tranche du plan pluriannuel annoncé par le nouveau ministre et que nous réclamions depuis des années.

Il conviendra enfin de développer la politique de recherche sur les techniques halieutiques et d'expérimenter de nouvelles zones de pêche.

## I. - LA SITUATION DES PECHEES

### A. LA PRODUCTION ET LA COMMERCIALISATION

En 1980 la production des produits de la mer s'est élevée à 743 000 tonnes pour une valeur globale de 4,2 milliards.

- La part de la *pêche fraîche* reste toujours largement prépondérante, ce qui correspond à la structure de la consommation française des produits de la mer, à peu près stable depuis plusieurs années et qui demeure orientée vers le poisson frais qui est cependant de plus en plus souvent présenté en filets. Les apports sont passés de 373 000 tonnes à 380 200 tonnes (+ 1,7 %). Le chiffre d'affaires correspondant, en augmentation de 9,8 % s'établit à 2 245,8 millions de francs, traduisant une hausse du prix moyen de 8 %. Il convient de noter que le prix moyen de ces produits frais, en francs constants, s'est sensiblement dégradé en 1980 par rapport à 1979. En effet, l'écoulement de la production nationale a été plus difficile que les années précédentes du fait de la hausse des apports au cours du premier trimestre due en grande partie à la clémence des conditions météorologiques. Cette situation a d'ailleurs entraîné un accroissement des retraits particulièrement sensible pour certaines espèces (sardines, lieus noirs, églefins essentiellement). Dans le secteur des pêches pélagiques, il faut noter l'effondrement des apports de thon germon (3 400 tonnes contre 6 200 tonnes en 1979) dû à une campagne désastreuse. Boulogne-sur-Mer et Lorient restent les deux premiers ports de pêche français.

- - Les *apports de pêche congelée* ont par contre accusé un très net progrès, en quantités et surtout en valeurs. L'augmentation des apports de listes a entraîné une forte progression de la production de poisson congelé (15 %) pour un chiffre d'affaires de 487,7 millions de francs (+ 40,8 %). Cela est dû d'une part à la bonne campagne du thon tropical grâce à la mise en service de thoniers océaniques plus performants permettant de répondre à une demande toujours soutenue ; mais aussi, d'autre part, aux résultats de la grande pêche congelée. Cette dernière est incitée à recherche de nouvelles espèces à exploiter, ainsi le merlan bleu du Nord dont les apports sont encourageants. Les autres secteurs de la grande pêche sont plus menacés, particulièrement la flotte morutière qui a dû abandonner deux de ses chalutiers en 1980.

- - pour les *crustacés* la production totale s'est élevée à 29 447 tonnes (+ 2,6 %) pour un chiffre d'affaires de 435,2 millions de francs et un prix moyen de 14,78 francs/kg, en hausse de 8,6 %.

- - La production des *coquillages de pêche* stable en tonnage par rapport en 1979, a été de 41 208 tonnes pour une valeur de 281,2 millions de francs et un prix moyen de 6,28 francs/kg avec une nouvelle hausse des prix de la coquille Saint-Jacques et de la palourde (+ 15 %).

Enfin, la production des *produits salés* s'est élevée à 1 300 tonnes (18,2 %) pour un valeur de 11,2 millions de francs (+ 34,9 %).

- La *conchyliculture* a elle aussi connu un certain nombre de difficultés. En effet, si la production de moules a nettement progressé, en quantités (+ 17,6 %) et en valeur (+ 19 %), l'ostréiculture a été affectée par une nouvelle crise. Un nouveau parasite, le bonamia, a fait son apparition dans la zone conchylicole de Bretagne Sud où s'effectuent le captage des naissains et le prégrossissement des huîtres plates. Avec l'aide des Pouvoirs publics, les organismes professionnels s'emploient à résorber ce fléau en cherchant à détruire ce parasite tout en atténuant les effets sur le revenu des producteurs.

- Enfin, la *production d'algues* est largement touchée par l'évolution du marché international de ce produit. La valeur de cette production ainsi que le prix moyen ont baissé en 1980 de plus de 22 %. La concurrence étrangère est encore aggravée par la surcapacité de production dont se sont dotés les goémoniers français. Cependant, les investissements réservés à la recherche de nouveaux débouchés par l'industrie des alginates devraient permettre, à terme, une reprise satisfaisante des activités de ce secteur.

Précédant la crise sociale de l'été, qui a marqué l'année 1980 la fin du deuxième trimestre a vu, après une chute des cours ayant entraîné des retraits importants, un redressement des prix moyens en raison d'apports de cabillauds et de merlus plus importants que les années précédentes et une baisse des apports en lieux noirs et élingues notamment pour les ports de l'Atlantique. Les grèves d'août n'ont pas entraîné de désorganisation notable et prolongée du marché de gros et de détail. Si, au cours du mois de septembre, le marché du poisson a la première vente a été relativement perturbé en raison de la désorganisation des circuits commerciaux qui se sont orientés vers l'importation au moment de la grève et de l'importance des apports provoqués par une météorologie clémente et un mauvais étalement dans le temps (tous les bateaux sont repartis en même temps après la grève), les cours médiocres ont partiellement été compensés par les quantités débarquées et au cours du mois d'octobre la situation est redevenue normale dans son ensemble, les difficultés des armements continuant à provenir d'une progression trop rapide des charges, qui ne peut être compensée par la progression des cours.

Au total les *organisations de producteurs ont retiré du marché environ 2 200 tonnes de poisson frais*. Le F.I.O.M. est intervenu pour aider les organisations de producteurs à soutenir, réguler et orienter le marché, ses actions visant notamment à développer les rapports contractuels entre producteurs et

acheteurs, à valoriser les excédents en les stabilisant par le froid ou en les transformant plutôt que de les détruire.

Les organisations de producteurs ont pu ainsi intervenir pour stabiliser ou transformer un tonnage de poisson, qui n'aurait pu être normalement écoulé sur le marché traditionnel des criées, de 4 à 5 fois supérieur à celui retiré du marché de la consommation humaine.

Pour ces actions de soutien de marché, le F.I.O.M. a dépensé 31,5 millions de francs en 1980 et 58 millions de francs en 1981.

## B. LES ZONES DE PECHE

La flotte française, qui était jusqu'à aujourd'hui, présente dans les zones les plus poissonneuses du monde, est de plus en plus menacée par des flottes étrangères qui ont accès à ses lieux de pêche traditionnels (Canada, Saint Pierre et Miquelon...). C'est pourquoi il est indispensable qu'elle recherche de nouvelles zones. A cet égard, l'année 1981 a été marquée par les campagnes de pêche aux *Iles Kerguelen*. Cette région est actuellement le théâtre d'un effort de pêche important qui se concrétise à la fois par l'activité de trois chalutiers français et l'octroi le 1er juillet 1981 d'un quota de 30 000 tonnes à la flotille soviétique. Après la campagne exploratoire du Jutland de la S.N.P.L. (Société nouvelle de pêche lointaine de Bordeaux) en 1979, à laquelle participaient plusieurs scientifiques, une nouvelle expédition a été organisée en 1981 pour trois navires dont un métropolitain (le *Zélande*) et deux appartenant à des armements réunionnais (l'*Austral* et le *Sydro*). Ils ont bénéficié d'une garantie du F.I.O.M. d'un montant de 15 millions de francs. Les résultats des campagnes de l'*Austral* (646 tonnes de produits étêtés et vidés pour la campagne du 6 avril au 10 mai et 906 tonnes pour la période du 16 juillet au 8 août) comme ceux de la campagne du *Zélande* (680 tonnes de produits élaborés en filets, soit 3 000 tonnes de produits bruts) sont très prometteurs.

Reste posé le problème de la commercialisation de ces produits. Une campagne de promotion sur le marché français sera lancée sous peu pour familiariser le consommateur à ces espèces inconnues. Il semble que le marché se fera sur les produits élaborés en filets.

Il convient de noter que la grande pêche lointaine est d'autant plus intéressante que cette flotille est capable, compte tenu de la forte valeur ajoutée à bord au produit pêché, de faire face à la hausse des coûts de production lorsqu'elle dispose d'une ressource exploitable. *Mais si l'on veut développer la pêche aux Iles Kerguelen, il est indispensable de s'en donner les moyens et de construire une base sur place.* Des études approfondies devront être faites à cet effet.

### C. LES ECHANGES EXTERIEURS

En 1980, tout comme les années précédentes, la balance de notre *commerce extérieur* des produits de la mer s'est soldée par un déficit.

Le secteur de la pêche est largement responsable de ce déficit, puisqu'il représente un « manque à pêcher » de 306 000 tonnes (soit 86 % du déficit volumétrique général) et une sortie de devises de 2,89 milliards de francs (83 % du déficit en valeur).

On constate cependant qu'exprimé en francs constants, ce déficit a connu une croissance continue entre 1971 (2,2 milliards de francs) et 1978 (3,6 milliards de francs), a marqué une pause en 1979 (3,6 milliards de francs) et tend à diminuer en 1980 (3,4 milliards de francs).

Les *importations* ont augmenté de 1,2 % en tonnage et 6,5 % en valeur, ce qui confirme le fait que nous importons préférentiellement des espèces nobles (saumon, crevette, sole, langouste, homard, crabe) ou des espèces de consommation courante mais valorisées par transformation (cabillaud, sardine, anchois, thon, hareng). Elles se sont élevées à 4,4 milliards de francs pour un volume de 447 591 tonnes.

Les *exportations* ont quant à elles progressé de 9,3 % en tonnage et de 29 % en valeur (96 000 tonnes, 1 milliard de francs).

La réduction du déficit de nos échanges extérieurs a été retenue comme un des trois objectifs des mesures en faveur des pêches maritimes adoptées par le Gouvernement le 2 avril 1980. Ces mesures visent à maintenir puis développer notre capacité de production, à orienter nos navires vers de nouvelles zones de pêche, à les inciter à rapporter de nouvelles espèces, à valoriser les produits que nous exportons en les transformant préalablement dans notre pays.

Pour promouvoir les exportations, le F.I.O.M. est intervenu de façon ponctuelle dans l'élaboration et l'obtention de contrats (ex. : contrats pour l'exportation de filets de lieux noirs) et la recherche d'une clientèle pour certains produits excédentaires.

Une aide aux exportateurs de chinchards, sous forme de restitutions à l'exportation, a entraîné une dépense de 98 000 francs.

Le F.I.O.M. a par ailleurs financé des campagnes de prospection et des campagnes expérimentales destinées à étudier les possibilités de captures d'espèces commercialisables dans les mers australes (coût : 18,7 millions de francs).

En 1981, toutes ces actions sont poursuivies et une dotation de 1 million de francs a été affectée à la promotion publicitaire des exportations, réalisée avec le concours de la Société française de promotion des exportations agricoles.

La ventilation de nos échanges par grandes zones géographiques montre que si 58 % des exportations sont effectuées vers les autres Etats membres de la C.E.E., ces derniers n'assurent que 42 % de nos importations. En effet, la demande intérieure oblige la France à s'approvisionner auprès des pays tiers en produits nobles (salmonidés) ou à forte valeur ajoutée (préparations à base de crustacés) alors que les autres Etats membres ne fournissent surtout que des espèces communes, complémentaires de la production nationale.

Cette analyse souligne l'incapacité de la production nationale à répondre à la demande de la consommation intérieure. C'est pourquoi, même si la progression de déficit de la balance commerciale tend depuis les trois dernières années à faiblir, le recours constant aux importations fait partie intégrante du secteur des pêches françaises. D'ailleurs et parallèlement, pour la troisième année consécutive, la valeur des importations dépasse celle de la production.

Les mesures prises par la France en vue de rationaliser le prélèvement de la ressource et d'accélérer les recherches aquacoles devraient permettre d'envisager, à long terme, l'annulation de cette tendance qui ne lui est pas spécifique. Au sein de la Communauté européenne, le Royaume-Uni est placé dans une situation analogue au plan de ses échanges commerciaux sans disposer de l'atout que constitue pour la France un secteur de pêche fraîche aussi diversifié.

#### D. L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE ET LA SITUATION DE L'EMPLOI

##### a) la flotte de pêche

Au 1er janvier 1980 et 1981 la flotte française de pêche armée à la pêche (bateaux en activité aux dates de recensement) était composée respectivement de 11 118 et de 11 090 bateaux représentant une jauge de 197 639 et 204 113 tonneaux de jauge brute.

De cet ensemble les bateaux qui exerçaient effectivement une activité de pêche (utilisation d'un engin ou de plusieurs engins de pêche) étaient respectivement de 9 762 et 9 732 bateaux pour une jauge de 186 273 t.j.b. et 192 909 t.j.b..

Dans cette dernière catégorie la répartition entre bateaux de pêche artisans et « industriels » s'établit comme suit :

	1980	1981
Artisans .....	9 484 unités 97 %	9 433 unités 97 %
Industriels .....	278	299 unités 3 %unités 3 %

Pour la *pêche artisanale*, une augmentation des navires armés est observée au niveau des chalutiers et au niveau des bateaux utilisant des engins dormants (lignes, palangres). Cette augmentation de l'activité est due à l'effort d'investissement qui est engagé depuis trois ans qui tend à moderniser la flottille artisanale afin d'éliminer les unités devenues trop vétustes.

Dans le domaine de la *pêche hauturière* la reprise des investissements s'est traduite en 1980 par la mise en chantier ou en activité de 9 chalutiers de pêche fraîche.

Les bons résultats qui sont enregistrés dans le secteur de la *pêche thonière tropicale* congelée depuis plusieurs années ont favorisé les investissements pour la mise en chantier ou en service de thoniers de la nouvelle génération dont la puissance de pêche a été accrue. En 1980, 25 thoniers congélateurs pour un tonnage de 19 690 t.j.b. ont participé à la campagne de pêche dont deux nouveaux bateaux.

Les difficultés d'accès à la ressource et la raréfaction de celle-ci dans une partie des zones exploitées par notre *flotte de grande pêche*, traduisent l'absence de renouvellement de cette flotte. En 1980, onze unités seulement étaient en service pour un tonnage de 19 650 t.j.b., contre 13 unités en 1979.

#### *b) La situation de l'emploi*

En fonction des types de pêche pratiqués et du temps passé à la mer quatre sous populations de marins peuvent être distinguées (Grande pêche, pêche au large, pêche côtière, petite pêche). Pour l'ensemble des métiers pratiqués l'évolution dans le temps des effectifs embarqués s'établit comme suit :

Situation au .....	30.12.77	30.12.78	30.12.79	30.12.80
Nombre .....	23 299	22 456	22 548	22 019

Globalement, la décroissance des effectifs tend à se modérer au voisinage de 22 000 marins depuis 1978.

Au niveau de chaque métier, on observe une certaine stabilité des effectifs à la grande pêche, les diminutions d'effectifs à la grande pêche classique étant pour partie compensées par l'augmentation de l'activité dans le secteur de la pêche thonière tropicale congelée. Par contre, deux métiers sont en décroissance ; la petite pêche et la pêche au large, la tendance étant plus nettement marquée pour la petite pêche.

<b>Nombre de marins</b>				
<b>Situation au .....</b>	<b>30.12.77</b>	<b>30.12.78</b>	<b>30.12.79</b>	<b>30.12.80</b>
Petite pêche .....	15 590	15 055	15 147	14 659
Pêche au large .....	4 739	4 516	4 357	4 300
Pêche côtière .....	2 482	2 400	2 438	2 500
Grande pêche .....	488	485	607	560

Dans le secteur de l'emploi, la dernière situation connue fait apparaître en 1980 une demande d'emplois à la mer qui s'est élevée à 8 936 demandes. La moyenne mensuelle se situant à 744 demandes.

Pour les six premiers mois de l'année 1981, la demande mensuelle est sensiblement identique à celle de l'année 1980 (742 demandes).

## II.- BILAN DES AIDES A LA PECHE

Les mesures prises en avril 1980 étaient intéressantes mais n'étaient pas suffisantes pour équilibrer les comptes d'exploitation des chalutiers et pour maintenir en service les navires pendant la période actuelle de pénurie de ressources.

Aussi un nouveau plan de relance était-il amorcé le 13 janvier 1981 en vue de sauvegarder l'outil de production et de préparer l'avenir. Ce plan représentait une enveloppe financière de 130 millions de francs, qui venait s'ajouter aux 176 millions de francs dans la loi de finances pour 1981. Si l'on ajoute les mesures prises au titre du collectif budgétaire de juillet 1981 (30 millions de prêts au titre du F.D.E.S. destinés à la pêche artisanale, 86 millions de francs pour financer les mesures du plan pêche de janvier et 26 millions de francs consacrés au doublement de l'aide au carburant), les crédits budgétaires ont donc atteint 448 millions de francs en 1981, contre 200 en 1980 et 109 en 1979.

Ces premières mesures prises après la création du Ministère de la Mer ont été accueillies avec satisfaction par les professionnels de la pêche et traduisent la confiance du Gouvernement en l'avenir de la pêche française.

### A. BILAN D'APPLICATION DU PLAN DU 2 AVRIL 1980

#### 1. Pour la pêche industrielle

Le bilan de l'application du plan du 2 avril 1980 est positif. Si certaines ventes de navires ont dues être réalisées pour assainir les situations financières de quelques armements, il est possible de dire que de nombreux dépôts de bilan, et les licenciements qu'ils impliquent, ont pu être évités.

##### a) Aide au maintien en flotte :

En 1980, 28,3 millions de francs ont été répartis entre 21 armements au titre de l'aide au maintien en flotte. En 1981, la dotation initiale était de 24 millions de francs ; un crédit supplémentaire de 16 millions de francs est venu s'ajouter à cette enveloppe en janvier 1981. Grâce à la loi de finances rectificative, le montant des aides en 1981 pourra être doublé par rapport à 1980.

En contrepartie des subventions accordées les armements se sont engagés, selon les cas, à maintenir l'intégralité de leurs navires en exploitation, désinvestir lorsque la situation financière ne permettait pas d'autre issue et réaliser des économies sur les charges d'exploitation.

Les dossiers de demande d'aide pour 1981 sont en cours d'examen ; 3 armements en situation très difficile ont bénéficié d'un acompte sur le montant de l'aide qui sera déterminée d'ici la fin de 1981.

**b) Aide à l'investissement :**

Le régime d'aide permettant de moduler le taux de subvention entre 12 % et 20 % du montant de l'investissement s'est révélé efficace dans la mesure où il autorise à adapter le niveau de la subvention à la situation financière de l'armement et aux caractéristiques propres du navire. Ainsi, ont pu être spécialement encouragés l'achat de navires économes et performants vers d'autres « métiers » de la pêche. En 1980 la construction de 8 chalutiers et de 2 thoniers senneurs a bénéficié d'une subvention d'un montant de 25,2 millions de francs. Au 31 juillet 1981, ce sont 28,7 millions de francs qui ont été versés aux armements industriels et semi industriels afin de les aider à acquérir 4 thoniers senneurs, 5 chalutiers et à transformer un chalutier traditionnel en chalutier congélateur. Le taux moyen de subvention a été de 14,35 %.

– Grâce à l'intervention du C.I.A.S.I. (Comité interministériel d'Adaptation des structures industrielles), deux dépôts de bilan ont pu être évités (l'un à Boulogne, l'autre à Lorient), et près de 250 emplois ont ainsi été sauvés.

– L'ouverture du C.I.D.I.S.E. (Comité interministériel pour le développement des investissements et le soutien de l'emploi) aux dossiers du secteur de la pêche a permis la réalisation de 3 projets. Le premier concerne la transformation d'un chalutier classique en chalutier congélateur afin d'aider l'armement concerné à prendre place sur le marché des produits congelés. Les deux autres projets concernent la constitution de sociétés mixtes, l'une au Mexique, l'autre en Tunisie, et se placent dans le cadre de la politique de redéploiement géographique mise en oeuvre par le Ministère de la mer. .

**2. Pour la pêche artisanale**

Le plan du 2 avril 1980 prévoyait :

– que, au titre de l'aide aux investissements, y compris la flottille artisanale, les crédits seraient portés de 41 millions de francs à 56 millions de francs,

– que les crédits d'investissement seraient maintenus au même niveau, en francs constants, en 1981 et 1982,

– enfin que l'aide de l'Etat devrait permettre la construction de 100 navires de pêche artisanale par an.

Quels sont les résultats de ce plan ?

– en 1980, une dotation de 26,9 millions de francs a été affectée à l'aide à la construction de navires de pêche artisanale : au total, 122 navires –dont 30 outre-mer– ont bénéficié d'une subvention,

– en 1981, 29,5 millions de francs ont été déjà affectés au même objet. Cette dotation sera abondée de 2 à 3 millions de francs supplémentaires, pour financer certaines opérations complémentaires des programmes 1981 en métropole et outre-mer. Au 31 juillet 1981, 117 navires –dont 18 outre-mer– ont reçu une aide de l'Etat.

En termes d'emplois, on peut estimer que cette aide de l'Etat a permis, pour chacune des deux années, le maintien ou la création d'au moins 600 emplois directs, soit près de 2 300 indirects dans les centres de pêche des zones littorales.

## B. BILAN D'APPLICATION DU PLAN DE JANVIER 1981

- *Subvention aux investissements permettant de réaliser des économies d'énergie :*

L'arrêté et la circulaire réglementant le régime d'octroi de ces subventions ont été signés le 27 juillet 1981. Ces textes prévoient une subvention aux investissements permettant de réaliser des économies d'énergie à un taux de 50 % en 1981 et de 25 % en 1982. Devant porter sur des projets de remotorisation, d'amélioration et d'hydrodynamisme, ou permettant de mieux contrôler la consommation de carburant, sur les navires de plus de 40 tonnes, les dossiers déposés par les armements seront traités, selon une procédure déconcentrée, par les Directeurs des affaires maritimes. Un crédit de 30 millions de francs est disponible pour les travaux réalisés en 1981, et 10,5 millions de francs pour les travaux réalisés en 1982.

- *Extension de l'aide au maintien en flotte aux navires dont la puissance est comprise entre 800 CV et 1 500 CV :*

Cette mesure prendra son effet lorsque seront traités les dossiers déposés au titre de l'aide 1981.

Il convient enfin de noter que des mesures ont été prises pour assurer un meilleur fonctionnement du marché. Elles tendent à améliorer les conditions de commercialisation à la première vente afin de mieux valoriser les produits de la pêche ; elles concernent notamment le fonctionnement des tables à marée et le rôle des organisations de producteurs.

### C. BILAN DES AIDES FINANCIERES ACCORDEES PAR LE F.I.O.M.

Le F.I.O.M. assure une part importante des aides financières publiques accordées au secteur des pêches maritimes. Les actions du F.I.O.M. sont menées dans quatre directions : intervention, orientation, études et actions sociales.

Les aides accordées par le F.I.O.M. se répartissent de la manière suivante :

(en millions de francs)

	Montant 1980	Prévisions 1981
Interventions .....	46,5 (dont 26 pour le soutien des prix d'objectifs)	107,5 (dont 58 pour le soutien des prix d'objectifs)
Orientations .....	18,7	36,5
Etudes .....	3,3	5,4
Fonds social .....	4	4,5

Les actions du F.I.O.M. bénéficient à hauteur de 63 % à la pêche industrielle, le reste allant à la pêche artisanale.

Les subventions de l'Etat se sont élevées à 60,3 millions de francs en 1980 ; les prévisions budgétaires pour 1981 (y compris la loi de finances rectificative) sont de 122,5 millions de francs.

### D. L'AIDE AU CARBURANT

Depuis 1970, le prix moyen du carburant payé par les pêcheurs a été multiplié par 10, alors que le prix moyen du poisson au débarquement n'a été multiplié que par un peu plus de 3.

Le poste carburant atteint donc désormais 20 % du chiffre d'affaires dans la pêche artisanale et 30 % pour les grands chalutiers hauturiers de Boulogne ou Lorient alors qu'il ne représentait que 6 % avant 1973 et 15 % en 1974.

Ce prélèvement accru se fait au détriment

- des salaires des marins dans la pêche artisanale et semi-industrielle, ce qui peut se traduire dans certains ports où le chiffre d'affaires progresse peu, par une réduction sensible du pouvoir d'achat,

- de la capacité des armements à rembourser les emprunts à long terme souscrits au moment de l'acquisition des navires. Les menaces de ventes de navires à l'étranger, ou de dépôts de bilan se multiplient.

C'est pourquoi une aide au carburant a été instituée ; en 1981, la dotation initiale était de 53 millions de francs, ce qui représentait une aide de 10,5 centimes par litre.

La loi de finances rectificative a fait passer cette aide à 21 centimes par litre à compter du 1er juillet 1981, soit un doublement.

La pêche artisanale bénéficie de 52 % du montant total de l'aide au carburant, le reste allant à la pêche industrielle.

Le Ministère de la Mer a mis à l'étude une éventuelle modulation du prix du carburant pour la pêche. Cette question fait actuellement l'objet d'une concertation active entre les divers départements ministériels intéressés.

## E. LES PREVISIONS POUR 1982

a) *la dotation 1982 relative aux subventions d'investissement* permettra de maintenir, dans les limites de la hausse des coûts de la construction navale, un flux d'investissements à peu près équivalent à celui de 1981.

Les sommes affectées respectivement à la pêche industrielle et à la pêche artisanale seront en effet du même ordre de grandeur qu'en 1981.

S'agissant notamment de la pêche artisanale la dotation proposée pour 1982 en loi de finances initiale permettra de poursuivre la réalisation de l'objectif, c'est-à-dire la construction de cent navires de pêche par an.

b) *En ce qui concerne les subventions d'exploitation*, les dotations prévues permettront :

- de verser, durant l'année entière, une aide au carburant de 0,21 francs/litre, conformément aux décisions prises en juillet 1981,

- de prolonger l'aide au maintien en flotte, à un niveau intermédiaire entre le niveau de 1980 et le niveau exceptionnel atteint en 1981,

– de prolonger les actions habituelles du F.I.O.M., et notamment le soutien des prix d'objectif, avec une clé de financement ramenée toutefois à la règle d'un partage 50-50 entre le F.I.O.M. et les organisations de producteurs,

– de poursuivre les actions nouvelles du F.I.O.M. financées pour la première fois sur le budget de 1981 : actions en faveur de l'innovation et des réformes structurelles et actions en faveur des cultures marines.

Le Ministre de la mer a récemment précisé à Lorient que les aides financières de l'Etat seront attribuées en fonction des principes suivants :

– la clarté quant à la situation comptable des entreprises (ce qui sous-entend un droit de regard sur les comptabilités aussi bien pour l'Etat que pour les travailleurs),

– des contreparties sociales, c'est-à-dire la garantie de l'emploi, le retour au dialogue social. Le Ministre n'exclut pas la possibilité d'intervention temporaire de l'Etat dans le cas où le sauvetage de certains bateaux passerait par une intervention des marins eux-mêmes à travers une formule coopérative,

– enfin la rapidité afin de donner aux créanciers toutes les assurances nécessaires et de permettre un établissement rapide du climat de confiance.

### III - L'EVOLUTION DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE

Les *négociations* conduites dans le cadre du parachèvement de la politique commune des pêches, ont, sans conteste, été relancées par la déclaration du Conseil des ministres du 30 mai 1980 (affaires étrangères), déclaration qui fixait les lignes directrices devant présider à l'élaboration de ladite politique. Elles n'ont pas abouti pour autant mais *des progrès ont été cependant réalisés* puisque, outre un règlement sur la communication des captures (refondu depuis dans un règlement général sur le contrôle des activités de pêche qui a reçu un accord de principe du Conseil), un important règlement portant sur les mesures techniques de conservation est entré en vigueur le 1er octobre 1980 et sa validité reconduite depuis (jusqu'au 31 octobre 1981 actuellement) malgré l'absence d'accord sur les autres volets de la politique interne et sur certains aspects de la politique externe. Le moindre des avantages de la mise en oeuvre de ce règlement technique n'est sans doute pas d'avoir mis un terme à la querelle franco-britannique sur les maillages autorisés pour la pêche de la langoustine, querelle qui a d'ailleurs trouvé sa conclusion juridique dans un arrêt récent de la Cour de Justice de Luxembourg (5 mai 1981) déclarant non conformes au droit communautaire les mesures unilatérales britanniques qui avaient conduit à l'arraisonnement et à la condamnation d'une dizaine de chalutiers bretons sur la période juillet 1979-juillet 1980.

*Mais la persistance de l'opposition des thèses défendues par la France et le Royaume-Uni* en matière d'accès (après la fin du régime dérogatoire de 10 ans, pour certaines parties de la bande de 0 à 12 milles, mis en place en 1972) comme les oppositions diverses –parfois vives– sur les différents autres aspects de la politique interne ou parfois, tout simplement, des oppositions purement tactiques n'ont permis aucun autre progrès sur la définition du régime interne. Des propositions de la Commission, complètes, existent cependant, fruit des travaux réalisés à la fin de l'année 1980 et au cours des premiers mois de l'année 1981. Ces propositions concernent aussi bien le régime de l'accès aux eaux communautaires que la fixation des totaux autorisés de captures (TAC) et leur répartition entre les Etats membres (quotas), la politique structurelle et la réorganisation du marché de poisson, volet important d'une politique commune des pêches et dont la France dans le mémorandum déposé le 15 septembre 1980 avait demandé une réactualisation complète. Ces propositions se sont vu opposer :

- un veto britannique vis-à-vis de la proposition « accès » qui ne prévoit aucune zone exclusive dans les 12 milles britanniques, ni aucun système de contrôle du nombre des navires en Ouest Ecosse et en Mer d'Irlande mais la généralisation et la prolongation du régime dérogatoire pour une nouvelle période de dix années ainsi qu'un contrôle renforcé de l'activité des navires dans les zones « sensibles ».

– un refus danois, belge, italien (pour des raisons tactiques) et français en matière de quotas. La France fonde son opposition sur le fait que, pour les principales espèces pour la consommation humaine, dans les dernières propositions de la Commission et alors que le disponible communautaire est en hausse sensible, la part française, elle, augmente certes en valeur absolue mais diminue en valeur relative, ce qui va à l'encontre de la nécessaire équité recherchée. Cette équité ne se retrouve pas non plus dans les propositions concernant le hareng où, malgré la réouverture très attendue par les pêcheurs, des pêcheries dans le sud de la mer du Nord et en ouest Ecosse, la France ne retrouve pas les quotas que ses performances historiques lui permettent d'espérer.

Enfin, *en matière de politique structurelle et de réorganisation des marchés*, aspects de la politique interne finalement encore peu discutés au fond par le Conseil, outre quelques différences d'appréciation qui résultent des situations différentes des outils de production ou du marché du poisson dans les Etats membres, il convient cependant de noter les approches que l'on pourrait qualifier de maximalistes des Irlandais et des Italiens, celles minimalistes des Allemands et des Danois et celles enfin modérées des Français et des Britanniques. Encore que pour ces derniers, certaines demandes en matière de marché ont pu paraître exorbitantes, aux Allemands notamment, qui se sont vu contraints de refuser un « mini paquet » marché – accord cadre CEE-Canada –, accord cadre dont l'intérêt pour leur pêche hauturière n'est cependant plus à démontrer.

*Toutefois, un début d'accord a pu être conclu à Bruxelles en septembre dernier* ; les ministres de la pêche ont réussi à mettre au point une organisation de marché offrant une meilleure protection à leurs pêcheurs. Ils ont de surcroît ratifié 3 accords de pêche avec la C.E.E., les Iles Feroe et le Canada. La France a obtenu que la Communauté européenne soit autorisée, en cas d'effondrement des cours dû à des importations massives venant de pays tiers, à prendre des mesures de sauvegarde (fermeture des frontières) dans un délai très bref n'excédant pas 3 jours.

En outre, *le rôle des organisations de producteurs*, déjà privilégié en France, le sera maintenant à l'échelle européenne. Ainsi les pêcheurs non adhérents à ces organisations, tout en bénéficiant également des « prix de retrait » recevront, en cas de recours à ces prix, des indemnités qui seraient égales à seulement 60 % de celles versées aux pêcheurs membres de ces organisations. De plus, les indemnités que ces organisations verseront à leurs membres devront être supérieures d'au moins 2,5 % aux compensations reçues des autorités publiques, tous les pêcheurs devant cotiser à ce bonus.

Il a enfin été convenu que la Communauté débloquerait sur son budget *une aide spéciale de 25 M d'ECU (150 MF)* pour favoriser la restructuration de la pêche côtière artisanale et l'aquaculture. Bien que les points difficiles n'aient point été évoqués, il faut souligner ce premier succès qui exprime une volonté politique unanime d'aller de l'avant. Il reste maintenant à savoir si cette volonté sera confirmée par des décisions lorsque le Conseil passera aux points clés de cette négociation.

#### **IV.- PROBLEME PARTICULIER POUR L'APPLICATION DU REGIME SOCIAL DES MARINS**

Au nombre des différents problèmes qui se posent au Ministre de la Mer, se trouve aussi celui des pensions de l'E.N.I.M. Bien que votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne soit pas spécialement compétente pour les traiter – puisque s'agissant des problèmes sociaux, ils intéressent la Commission des Affaires sociales – elle croit pouvoir néanmoins s'en saisir, compte tenu de l'importance qu'ils revêtent pour le monde marin et parce qu'elle estime que le Gouvernement devrait s'en occuper de façon prioritaire.

##### **A. LE RAPPORT DUFOUR**

Ce rapport résulte des travaux d'une Commission spéciale créée en 1977. Elle avait pour mission :

- d'une part, d'examiner la correspondance entre les salaires réels et les salaires forfaitaires, ces derniers servant de base à la fixation des pensions de marins et des officiers classés en 20 catégories.

- d'autre part, d'évaluer les conséquences financières du rattrapage qui pouvait résulter de cette étude.

La conclusion de ce rapport est que l'écart entre salaires réels et salaires forfaitaires est, en moyenne, de 40 %. Le Gouvernement dispose donc, aujourd'hui, des éléments d'appréciation d'une étude sollicitée en 1977. Il lui appartient de se prononcer sur les conclusions de ce rapport Dufour et de fixer les modalités de l'opération de rattrapage attendue par les professionnels.

Quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard ?

##### **B. LES « PETITES CATEGORIES »**

Le problème des « petites catégories » est de ceux qui suscitent les plus vives revendications. A juste titre d'ailleurs, car c'est unanimement que l'on reconnaît leur modicité et que l'on souhaite qu'elles fassent l'objet d'un réajustement.

Mais la nécessité de ce réajustement se fait surtout sentir lorsque l'on considère la situation des veuves, dont la pension de réversion, calculée sur 50 % de la pension du marin, est à peine suffisante pour assurer une vieillesse décente.

Un apport doit donc être fait dans le sens d'une augmentation raisonnable, la pension de réversion devrait atteindre 75 % de la pension du marin.

### C. LA LOI DU 21 JUILLET 1979

Cette loi concerne la situation des veuves de marins, remariées, dont le second mariage a été dissous par suite d'une décision de justice, divorce ou séparation de corps. Elle les autorise à solliciter le bénéfice de la pension acquise du chef du premier mari, sans condition, en dérogation avec le régime antérieur. Précédemment, en effet, la veuve divorcée continuait à percevoir sans augmentation de taux, les émoluments dont elle bénéficiait avant son nouvel état. Elle ne pouvait recouvrer l'intégralité de son droit à pension que si le divorce avait été prononcé à son profit. Dans ce cas, et dans ce cas seulement, elle bénéficiait d'une pension comportant tous les avantages découlant des réajustements ultérieurs.

Celles qui n'avaient pas obtenu le bénéfice du divorce à leur profit exclusif, ou dont le jugement de divorce avait été rendu aux torts réciproques des époux, se trouvaient pénalisées. En raison du seul échec de leur second mariage. Mais en toute justice, les droits à pension nés du chef du premier mari, acquis par le versement de cotisations, n'avaient pas à être affectés par cette situation. Il y avait là une iniquité flagrante que la loi du 21 juillet 1979 est venue corriger. Le cas est identique pour les veuves titulaires d'une rente versée par la Caisse générale de Prévoyance, rente qui se trouve cristallisée à la date du second mariage.

On pouvait supposer que la législation nouvelle s'appliquerait aux situations établies avant son entrée en vigueur, dans la mesure où elle n'avait pas pour résultat de léser des droits antérieurement acquis. Le nombre de veuves de marins, remariées et divorcées depuis 1979, ne doit pas être important. Il est équitable qu'une loi accordant certains avantages sociaux s'applique en principe aussi bien à ceux qui remplissent à la date de son entrée en vigueur les conditions fixées par le législateur, qu'à ceux qui ne les remplissent qu'après cette date.

Or, contre toute attente, malgré la jurisprudence, malgré les avis du Conseil d'Etat, on a invoqué le principe de la non rétroactivité des lois, bien qu'on ait considéré cette « solution comme malheureuse ». A cette prise de position, on peut répondre avec le Médiateur que « l'application systématique du principe de non rétroactivité de la règle de droit devrait dans de nombreux cas être considéré comme contraire, non seulement à la simple équité, mais peut-être aussi, soit à l'esprit véritable des dispositions de l'art. 2 du Code civil, soit à la hiérarchie des principes généraux du droit dégagés par la jurisprudence administrative.

C'est dans le même sens que se prononce le Conseil d'Etat, dont les considérations en la matière peuvent se résumer comme suit :

– D'une part, le principe de non-rétroactivité de la loi n'a pas valeur constitutionnelle, à l'exception des lois pénales.

– D'autre part, la loi peut se donner une valeur rétroactive, si l'équité le commande.

– Non seulement la loi peut enfin être rétroactive, mais elle peut imposer au Gouvernement de prendre des mesures d'exécution ayant une portée rétroactive.

Ces observations ont amené votre Commission des Affaires économiques à considérer que le principe de non-rétroactivité devrait s'effacer devant cet autre principe, de rang plus élevé : celui de l'égalité de tous les citoyens devant les libéralités de la loi, pour ne pas dire devant la loi tout court.

Alors que le nouveau Gouvernement de la République a cru devoir fonder sa politique sur la solidarité nationale, n'est-ce pas le moment de se pencher sur le sort misérable de certaines veuves de marins, pénalisées gravement au seul motif que, remariées, leur second mariage a été dissous par un jugement de divorce prononcé à leurs torts ou aux torts réciproques des époux.

Faire dépendre le bénéfice d'un avantage, qu'elles ont acquis de leur premier mari, d'un événement qui a marqué péniblement leur existence de veuves, c'est créer deux catégories antagonistes : les bénéficiaires et les exclues.

La solidarité nationale ne saurait le permettre.

## CHAPITRE IV

### LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

#### I - LA SECURITE MARITIME

Le Gouvernement accorde une haute-priorité aux mesures à prendre en matière de prévention des accidents maritimes, qui demeure le moyen le plus efficace pour améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et pour prévenir les pollutions accidentelles.

La politique du ministre s'oriente autour de deux programmes d'action : l'élévation du niveau de sécurité des navires et l'amélioration des conditions de navigation au large des côtes françaises.

L'activité maritime étant par essence internationale, *l'élévation du niveau de sécurité des navires* appelle l'établissement et la mise en application de nouvelles règles et normes internationales concernant tant le navire lui-même que son équipage.

Les normes internationales de sécurité sont élaborées dans le cadre de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (OMCI) qui est l'organisme spécialisé des Nations-Unies consacré exclusivement aux questions maritimes. La France siège au Conseil de l'Organisation et participe activement aux travaux de ses organes techniques, et notamment à ceux du Comité de la Sécurité Maritime. C'est ainsi qu'en novembre 1981, à l'occasion de l'Assemblée de l'OMCI, sera adoptée une importante série d'amendements à la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et que le Comité de la Sécurité Maritime a adopté en avril 1981 les nouvelles dispositions d'organisations de la navigation en Manche et au large d'Ouessant. Les travaux se poursuivent au sein des organes techniques de l'OMCI, notamment en ce qui concerne les dispositifs de prise en remorque des pétroliers, les engins de sauvetage, l'équipement des navires en appareils électroniques de navigation et les conditions d'indemnisation en cas d'accident de navires transportant des marchandises dangereuses.

La mise en vigueur rapide des conventions existantes constitue un objectif majeur et primordial à obtenir de la Communauté maritime internationale, la France a obtenu en décembre 1980 que les treize pays de l'ouest de l'Europe participant à la Conférence régionale sur la sécurité maritime s'engagent à ratifier avant la fin de l'année 1981, si ce n'est déjà fait, quatre conventions internationales essentielles : protocole de 1978 à la convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, convention MARPOL 1973 telle qu'amendée par le protocole de 1978, convention de 1978 sur les normes de formation et de veille, convention n° 147 de l'OIT sur les normes minimales à observer sur les navires marchands. La France est partie à toutes ces conventions, à l'exception de la convention MARPOL pour laquelle l'Assemblée nationale a adopté le 24 juillet 1981 la loi autorisant l'approbation.

*Le contrôle du respect des normes en vigueur* est assuré par les centres de sécurité des affaires maritimes répartis dans les principaux ports français. Constatant que ce respect dépend dans une large mesure des visites et inspections réellement effectuées à bord des navires, il est engagé un programme de contrôles systématiques effectués sur les navires étrangers faisant escale dans les ports, en vue de dépister et d'éliminer les navires inférieurs aux normes. Une attention particulière sera accordée aux navires battant pavillon de complaisance et autres pavillons présentant un risque anormalement élevé.

Pour donner pleine efficacité à ce programme, et éviter les distorsions de concurrence entre ports européens, la France organisera en janvier 1982 à Paris une nouvelle conférence régionale sur la sécurité maritime au cours de laquelle les 13 pays de l'ouest de l'Europe sont invités à s'engager à mettre en place des programmes comparables et à s'informer mutuellement sur le résultat des contrôles effectués.

*La réduction des risques d'accident au large des côtes françaises* entraîne la poursuite d'un important programme d'équipement dans le domaine des aides à la navigation, d'une part, et des moyens d'intervention en mer, d'autre part.

- Au titre des *aides à la navigation*, le programme comporte l'achèvement du dispositif de balisage en Manche, avec notamment l'établissement d'une balise de grande dimension au large d'Ouessant, le développement des aides radioélectriques en Manche et dans le Golfe de Gascogne ainsi que le développement en Manche et en Méditerranée du réseau des centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Concernant la mise en place du futur dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, les premières études techniques ont débuté en 1980 et se poursuivent en 1981, afin de permettre le choix entre diverses dispositions possibles : plateforme reposant sur le pont, plateforme semi-submersible, colonne articulée... Dans l'état actuel des études, le coût de l'ouvrage est estimé devoir être compris entre 200 et 280 MF.

● *S'agissant du programme d'équipement des centres de surveillance de la navigation maritime*, il s'est poursuivi en 1981 et devrait être terminé fin 1982. 20,5 MF sont prévus à ce titre pour 1982. La tour radar d'Ouessant a été mise en service au début de l'année 1981 ; le centre de Corsen est en construction ; les centres de Grisnez et Jobourg sont équipés de radars définitifs qui permettront d'assurer une couverture radar et radiotéléphonique jusqu'à 40 ou 50 milles des côtes.

*Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)* qui coordonnent l'action des divers services dotés de moyens maritimes et centralisent les informations sur la circulation des navires. Ils sont intervenus dans 1974 opérations en 1980 concernant 8663 personnes embarquées. Parmi celles-ci, 3559 ont été assistées, 425 ont été évacuées ou sauvées, 107 ont été blessées, 139 sont mortes et 94 ont été portées disparues. Du 1er au 31 janvier 1981, les CROSS sont intervenus dans 1179 opérations qui ont nécessité plus de 14.200 heures de recherche et de mise en oeuvre de moyens de sauvetage tant maritimes qu'aériens.

Par ailleurs, pour faire respecter *les règles de la navigation* et se donner la capacité d'intervention en mer, il est prévu de développer les moyens hauturiers de la marine nationale, de développer la surveillance aérienne par avions légers et de moderniser les moyens d'intervention côtiers (hélicoptères de sauvetage, vedettes SNSM).

S'agissant de la surveillance de la circulation, 5769 contrevenants aux règles relatives aux dispositions de séparation du trafic en Manche Pas-de-Calais ont été relevés par les 3 centres de contrôle de Grisnez, Jobourg et d'Ouessant, et 2177 contrevenants ont pu être identifiés. 963 constats d'infraction aux règles de circulation commises par des navires étrangers ont été transmises aux pays dont ces navires battent pavillon.

## II - LA PROTECTION DU LITTORAL ET LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES

L'action a été poursuivie en 1981 pour lutter contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures. *Le stock de barrages* qui a été constitué atteindra 30 kms d'ici la fin de l'année, malgré la catastrophe du Tanio et les retards qu'elle a imposés à l'Administration dans la réalisation de son programme. 3 kms de barrages ont de plus été achetés par les Départements d'outre-mer.

Le financement d'une partie des actions de lutte anti-pollution sera assuré à partir de 1982, *par le fonds d'intervention et d'actions maritimes (F.I.A.M.)*, dont la gestion est assurée par le ministère de la mer, les décisions étant prises en Comité interministériel de la mer. Il est envisagé de contribuer à la prévention des pollutions marines accidentelles en concourant notamment au financement des opérations suivantes :

- Equipements des canonniers de la sécurité civile en rampes d'épandage anti-pollution,

- incitation des communes à s'équiper pour faire face à des pollutions limitées.

Les crédits prévus pour la protection et l'aménagement du littoral atteignent 44,6 millions de francs, soit une hausse de 8 %. 4,4 millions de francs sont prévus au titre de la réalisation de la servitude du sentier du douanier instituée par la loi du 31 décembre 1976.

**EXAMEN EN COMMISSION**

A la suite du débat qui a suivi l'exposé du rapporteur pour avis, M. Richard Pouille s'est interrogé sur l'opportunité de maintenir la construction de navires classiques, compte tenu de la compétitivité des chantiers français sur les marchés de haute technicité. Il a indiqué qu'il lui semble préférable de privilégier la construction de navires plus élaborés pour assurer la compétitivité française dans ce secteur.

M. Raymond Dumont s'est déclaré préoccupé par la part réduite et la diminution constante du pavillon français sur les liaisons trans-Manche au profit non seulement de la Grande-Bretagne mais aussi de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne ou de la Finlande. Il a insisté sur la nécessité de prendre des mesures pour améliorer la flotte de l'armement S.N.C.F. qui est largement dépassé par ses concurrents. Concernant la politique communautaire des pêches maritimes, il a indiqué qu'il partage l'opinion du rapporteur pour avis sur les prétentions exorbitantes de la Grande-Bretagne et dénoncé son manque de coopération évident. Il a enfin estimé que les armateurs ont une responsabilité dans la dégradation de la situation de la pêche et considéré que la réduction des effectifs embarqués ne constitue pas une solution pour réduire les coûts d'exploitation.

M. Raymond Brun s'est interrogé sur l'éventualité de l'utilisation du naviplane Bertin dans le trafic trans-Manche, qu'il estime plus performant que les bateaux anglais du même type.

M. Michel Chauty a insisté sur la nécessité d'une politique commerciale pour les constructeurs français. Il a estimé en effet anormal que la part du pavillon français demeure si faible compte tenu de nos capacités. Concernant les petits chantiers, il a souligné l'incohérence de la politique suivie en matière de moteurs qui nuit à leur compétitivité. Il a enfin exposé la situation de la grande pêche aux îles Kerguelen et précisé que si l'on souhaite qu'elles deviennent une base d'avenir pour les pêches françaises, il convient de s'en donner les moyens en installant une véritable base sur place.

\*\*

Après avoir entendu les réponses du rapporteur pour avis, la commission a adopté le rapport pour avis de M. Joseph Yvon concluant à l'adoption des crédits de la marine marchande pour le budget de 1982.