

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1983, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Jean COLIN,

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, Jean Chamant, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Marcel Dau nay, Bernard Desbrière, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaud not, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, 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 Vadepiéd, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 1063, et annexes, 1165 (annexe 22), 1167 (tome X), 1170 (tome VIII), et in-8° 200.

Sénat : 95 (annexe 18) (1982-1983).

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

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I – LA FLOTTE DE COMMERCE	7
I.– L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX	7
II.– LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE	10
A. LA FLOTTE DE COMMERCE	10
B. LE PLAN DE CONSOLIDATION ET D'EXPANSION DE LA FLOTTE	12
C. LES RESULTATS FINANCIERS DE L'ARMEMENT ET LA SITUATION DE L'EMPLOI	14
D. LA BALANCE DES TRANSPORTS MARITIMES	17
CHAPITRE II – LES PECHEES MARITIMES	19
I.– LA SITUATION DES PECHEES	19
A. LA PRODUCTION ET LA COMMERCIALISATION	19
B. L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE ET LA SITUATION DE L'EMPLOI	22
1. La flotte de pêche	22
2. La situation de l'emploi	23

II.- LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA PECHE	24
III.- L'EVOLUTION DES NEGOCIATIONS INTERNATIONALES	28
A. LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE	28
B. LES AUTRES NEGOCIATIONS	31
CHAPITRE III - LA CONSTRUCTION NAVALE	34
I.- LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE	36
II.- LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE	36
A. LA SITUATION DE LA CONSTRUCTION NAVALE	36
B. LES PROBLEMES ACTUELS DE LA CONSTRUCTION NAVALE	40
1. Les grands chantiers	40
2. Les petites chantiers	41
3. La réparation navale	42
C. LA POLITIQUE GOUVERNEMENTALE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE	42
CHAPITRE IV - SECURITE ET POLLUTION	47
CHAPITRE V - LA RECHERCHE	49
CONCLUSION	51
EXAMEN EN COMMISSION	53

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget de 1983 pour la marine marchande ne peut être apprécié qu'en tenant compte d'un contexte international extrêmement difficile, car s'il est une activité qui dépende de l'environnement international, c'est bien celle de la mer.

Sans doute, doit-on donner acte à M. le Ministre de la mer de la motivation profonde qui est la sienne et que traduit largement le document budgétaire soumis à notre examen. Sans doute, faut-il juger avec faveur la majoration très substantielle des crédits de recherche, notamment au titre du Centre National pour l'Exploitation des Océans et de l'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, la même remarque s'appliquant au Fonds d'Aide à la Recherche et à l'Innovation pour ce qui concerne le Ministère de la mer. Il existe tant d'éléments qui militent pour un renouvellement à la fois des conceptions et aussi des activités en ce domaine, que l'on ne peut que souscrire à l'augmentation de la part faite à la recherche.

Sur le plan des dotations budgétaires dans leur ensemble, on observe par contre une pause inquiétante. Elle est due bien sûr aux contraintes budgétaires d'ensemble et à la volonté gouvernementale de contenir les dépenses publiques. De sorte qu'à la majoration de 30% des crédits dont pouvait se flatter le budget 1982, succède une augmentation de 10% qui est donc l'inflation et constitue une simple reconduction des crédits de l'an passé, même si le ministère emploie le terme plus présentable de consolidation.

Mais, au surplus, la politique suivie dans le domaine de la mer ne peut, semble-t-il, se définir uniquement en termes de crédits budgétaires – qu'ils soient suffisants selon certains, ou bien trop limités selon d'autres – ces crédits représentant une part quasi négligeable du budget de la Nation, soit à peine 1% de l'ensemble. Encore faut-il savoir que la subvention à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), organisme de retraite des anciens marins, en représente déjà 40%.

Le phénomène ne date certes pas d'hier, et bien que notre pays comporte près de 3700 kms de côtes, rien que pour la métropole, les Français, à part quelques périodes glorieuses, marquées par des noms illustres, ne sont pas, pour la plupart, tournés vers les choses de la mer. L'époque récente a vu pourtant à travers la plaisance, le tourisme « off-shore » s'ouvrir de nouveaux horizons. Et c'est un élément, parmi bien d'autres, qui amène à penser qu'en matière économique et pour des problèmes de la mer, nombre de données sont entièrement à repenser.

On pouvait nourrir les plus grands espoirs après la création d'un ministère de la mer, regroupant sur une seule tête les nombreux échelons de décision intervenant jusqu'alors. L'idée était suffisamment pertinente pour recueillir l'adhésion générale et le rapport présenté l'an dernier devant le Sénat n'a pas manqué de faire largement état de cette heureuse initiative.

Certes, l'expérience de 18 mois est bien courte pour autoriser un jugement définitif. Force est de reconnaître cependant que les schémas d'ensemble qui conditionnent la politique générale ne sont guère modifiés. Les règles concernant les pêches, le commerce maritime, la construction navale n'ont pas été profondément revues. Là aussi, on peut au mieux parler de consolidation. En tout cas, l'on ne saisit nulle part la présence d'un grand courant porteur qui va permettre à notre pays de faire des progrès essentiels et de marquer des points. Les contraintes budgétaires y sont sans doute pour beaucoup et par ailleurs il faut admettre que les conditions de la concurrence internationale sont devenues terriblement difficiles.

Beaucoup, dont votre rapporteur, voudront cependant garder leur foi entière quant à l'avenir de la France dans le domaine maritime...

Nous avons certes, en face de nous, une compétition internationale sans pitié, mais tant de possibilités nouvelles apparaissent que tout effort d'équipement supplémentaire, toute mise en application de nos recherches et tout progrès sensible en ce domaine immense, ne peuvent qu'apporter à notre pays de nombreux atouts économiques, qu'il ne faut en aucun cas négliger.

C'est à partir de ces idées dominantes que seront maintenant examinés les divers secteurs qui relèvent du domaine de la marine marchande, sans se dissimuler dès maintenant que, dans plusieurs de ces secteurs, l'on se trouvera sans aucun doute possible en 1983, dans une situation tout à fait périlleuse.

CHAPITRE I

LA FLOTTE DE COMMERCE

I.- L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

De 1980 à 1981, le trafic maritime exprimé en tonnes, a baissé de 5%. En tonnes-milles, la baisse est un peu plus importante, puisque de 6%. Cette diminution est essentiellement due au secteur pétrolier, en tonnage et en distance.

Le secteur du vrac sec est globalement resté stable, les augmentations des trafics de charbon et de céréales n'ayant fait que compenser la baisse des trafics de minerai de fer. Mais un tassement est déjà constaté pour le charbon.

Le secteur des autres marchandises n'a globalement pas varié. On avait déjà observé des années négatives dans le commerce maritime mondial (en 1959 et 1975), mais 1981 marque la deuxième année consécutive de décroissance globale, la demande se situant aujourd'hui, toutes marchandises confondues, à un niveau inférieur à celui de 1973.

Les tableaux suivants retracent ces évolutions :

Millions de tonnes

	Pétrole brut	Produits pétroliers	Minéral de fer	Charbon	Grains	Autres marchandises	Total
1979	1 538	279	327	159	182	1 270	3 755
1980	1 362	276	314	188	198	1 310	3 648
1981 (estimations)	1 205	240	303	196	204	1 315	3 463

Milliards de tonnes-milles

	Pétrole brut	Produits pétroliers	Minéral de fer	Charbon	Grains	Autres marchandises	Total
1979	9 614	1 045	1 599	786	1 026	3 605	17 675
1980	8 385	1 020	1 613	952	1 087	3 720	16 777
1981	7 350	930	1 580	1030	1 120	3 730	15 740

La capacité de la flotte mondiale est restée au total stationnaire. L'évolution par catégorie de navires est la suivante :

	Pétrole		Vrac		Autres		Total	
	nombre	1 000 Tjb	nombre	1 000 Tjb	nombre	1 000 Tjb	nombre	1 000 Tjb
1979	6 950	174 213	4 638	108 323	59 541	130 485	71 129	413 021
1980	7 112	175 004	4 706	109 596	62 014	135 311	73 832	419 911
1981	6 986	171 696	4 736	113 083	62 142	136 056	73 864	420 835

La flotte pétrolière a baissé de 2% en tonnage, celle de vrac a augmenté de 3%. Il faut noter que le tonnage en commande a un peu progressé en 1981, en particulier dans le secteur du vrac.

Le taux d'utilisation des capacités de transport de la flotte mondiale s'est encore dégradé en 1981. L'excédent exprimé en pourcentage de la capacité de transport est évalué à 19% contre 15% l'année précédente.

Cette surcapacité mondiale de tonnage apparaît de nouveau comme le facteur le plus fondamental. Déjà observée pour le pétrole brut et le vrac sec, cette surcapacité est apparue pour les transports de produits, les gaz de pétrole liquéfiés, les navires rouliers et certains types de navires à passagers.

Cette surcapacité a pour conséquences :

- l'augmentation du tonnage désarmé estimé à 55 Mt au lieu de 20 Mt en 1980,

- le niveau des frêts redevenu alarmant et sans rapport avec les coûts,

- l'orientation vers les contrats de court terme sur des marchés déprimés ; cette fragmentation des marchés est coûteuse pour les armateurs et interdit toute programmation,

- enfin, la baisse du prix des navires, tant sur les marchés de l'occasion que de construction neuve.

II.- LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE

A. LA FLOTTE DE COMMERCE

Au 1er juillet 1982, la flotte française se composait de 394 navires totalisant ensemble 9,8 M. TJB (1), contre 401 navires totalisant 10,7 M. TJB en juillet 1981, soit une diminution de 7 navires. 11 bâtiments étaient alors en commande, dont 2 navires de passagers, 8 cargos et 1 pétrolier. Le renouvellement de la flotte ayant porté sur des tonnages peu importants, l'âge moyen est passé de 6,8 ans à 7,8 ans.

Cette flotte se répartit de la façon suivante :

FLOTTE DE COMMERCE AU 1 ^{er} JUILLET 1982			
	Nbre	Tjb	Tpl
Navires à passagers :			
Paquebots	2	19 100	9 989
Transbordeurs	22	148 812	31 528
Aéroglossiers marins	4	1 968	—
Total	28	169 878	41 515
Cargos :			
Cargos de ligne	88	491 193	657 899
Cargos porte-conteneurs	55	987 319	1 158 975
Bananiers, polythermes	14	80 212	86 713
Transporteurs de vrac sec	41	1 083 636	1 861 406
Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole)	5	473 812	898 271
Citernes à vin et à huile	8	9 449	18 259
Transporteurs soufre liquide et produits chimiques	8	49 479	78 535
Caboteurs < 500 tjb	16	8 518	13 687
Navires secs stationnaires	34	73 908	108 472
Berge: pousseur	1	1 200	—
berge	1	12 555	22 739
Total	289	3 249 281	4 884 936
Pétroliers :			
Pétroliers LC	48	5 896 584	11 760 234
Caboteurs pétroliers	33	188 478	305 488
GPL-GNL	8	287 391	256 894
Pétroliers et GPL stationnaires	8	28 470	45 846
Total	97	6 400 901	12 368 240
TOTAL GÉNÉRAL	394	9 820 060	17 294 691

(1) Tjb : tonneaux de jauge brute.

En dépit des données ci-dessus, notre flotte constitue un instrument de travail tout à fait remarquable, et il faut rendre hommage à ceux qui ont, avec foi et détermination, contribué à ce très grand effort de modernisation qui a marqué les années 70-78.

Même si nous ne sommes qu'au 9^e rang dans le monde, cette place est plus qu'honorable si l'on fait abstraction des pays qui s'illustrent par le système des pavillons de complaisance (1).

Comparée à la flotte britannique, autrefois insurpassable, mais qui s'est encore appauvrie de 156 navires au cours du dernier exercice, la flotte française, dans un climat de marasme profond, fait toujours bonne figure. Avec 41 retraits certes, mais aussi 15 mises en service, notre pays a beaucoup mieux résisté. Il se trouve maintenant tout juste après les États-Unis, mais avant la R.F.A. et l'Italie. La différence avec la Grande-Bretagne n'est plus écrasante. La position du Libéria et de Panama est tout à fait particulière.

Et, pour autant, la situation est tout à fait préoccupante du fait de la surcapacité mondiale. Il y a dans le monde trop de bateaux, par rapport au frêt à transporter. Le secteur le plus touché est le secteur pétrolier, où l'on avait vu beaucoup trop grand. La pratique des économies d'énergie, essentielle pour beaucoup de pays occidentaux, ne peut qu'accentuer le marasme.

Alors, dans une conjoncture aussi déprimée, seule la combativité est payante. Et la flotte française a su en montrer suffisamment, jusqu'à transporter au Japon du charbon australien. Mais la lutte impitoyable qui est engagée ne laisse aucune marge de manoeuvre. Et les charges nouvelles auxquelles doivent faire face les armateurs désespèrent ces derniers, malgré le dynamisme dont ils ont fait preuve jusqu'alors. Au 1^{er} janvier 1982, il est estimé que les charges sociales ont progressé de près de 7 % par rapport à 1981.

En 1980 et 1981, la taxe professionnelle avait fait l'objet d'un remboursement dans la limite des 2/3. Il faut reconnaître que son régime en ce domaine est assez extravagant pour les navires, et qu'il avantage certaines villes dans des conditions discutables. Pourtant, rien n'a été prévu pour 1982 et la taxe pèse donc d'un poids accru sur l'armement français. En outre, un régime particulier met à la charge exclusive de celui-ci les frais d'accidents et des maladies contractées à bord, et cela pendant une durée de 4 mois. La formation professionnelle est également assurée par les armateurs, même pour le personnel excédentaire. Enfin,

(1) Classement mondial par ordre d'importance décroissante : Libéria, Grèce, Japon, Panama, Grande-Bretagne, U.R.S.S., Norvège, U.S.A., France, R.F.A., Italie, etc...

le régime des congés et des repos peut amener un équipage à refuser de prendre en charge sur le champ une cargaison. L'occasion sera perdue et vraisemblablement le pavillon français ne sera plus sollicité par le client qui s'est présenté..

Apporter quelques adoucissements à ces charges financières excessives, et quelque souplesse dans l'application du régime social en vigueur, n'est pas faire preuve d'esprit rétrograde. Au contraire, une telle orientation va dans le sens du maintien de notre flotte et de la défense de l'emploi.

Il est essentiel que le gouvernement prenne conscience de l'importance de l'enjeu en ce domaine, où les règles de la concurrence sont si implacables que tout refus de regarder le problème en face aboutit, et dans un délai très court, au déclin brutal et sans remède de notre flotte de commerce.

En outre, il est facile au gouvernement de jouer un rôle essentiel en faveur de celle-ci, par de fermes mais pourtant bien simples recommandations.

N'est-il pas anormal que nos exportations d'automobiles soient acheminées très souvent sous pavillon étranger (la Norvège assure 40% de ce trafic), et ne devrait-on pas, surtout pour le secteur nationalisé, donner des instructions pressantes pour qu'il soit fait appel au maximum à la flotte française ?

N'est-il pas anormal que, dans les contrats passés avec l'étranger, les négociateurs oublient le plus souvent d'évoquer même ce problème du transport maritime ?

Le gouvernement se doit en ce domaine de mener une action dynamique dans les plus brefs délais. Il s'agit, là encore, d'une question de survie pour notre marine marchande. Les chiffres de la balance des transports maritimes (3 milliards annuels de déficit en 1980) sont suffisamment significatifs à ce sujet.

B. LE PLAN DE CONSOLIDATION ET D'EXPANSION DE LA FLOTTE

Il ne fait que prendre la suite du précédent plan de développement, dont la terminologie même était plus ambitieuse. Le plan précédent avait permis, on l'a déjà dit, de très remarquables résultats. Le nouveau plan a

des intentions fort louables, même s'il donne l'impression d'avoir des objectifs beaucoup trop défensifs de maintien de la situation actuelle plutôt que des objectifs résolument offensifs.

Il présente malheureusement beaucoup d'imprécisions dans les actions envisagées. En dehors du plan de redressement de la Compagnie générale maritime, il apporte surtout des idées générales, basées sur des notions parfaitement louables, mais totalement inopérantes si celles-ci ne sont pas assorties de mesures concrètes. La réforme des aides à la flotte de commerce reste à faire, le développement de la solidarité entre chargeurs et armateurs à définir. La protection contre les mesures discriminatoires prises par les Etats étrangers doit entrer dans la réalité.

En bref, ce plan présente l'immense inconvénient de laisser entendre que les graves problèmes évoqués ci-dessus vont trouver une solution, alors que rien ne permet de penser qu'il en sera bien ainsi, et que rien de concret n'est encore intervenu.

L'aide à l'investissement, tel qu'elle est désormais conçue, n'est pas non plus sans défauts.

Le gouvernement a tous pouvoirs pour refuser ou accorder l'aide en fonction de l'intérêt économique et social de l'opération, notion qui mérite à être précisée pour ne pas devenir discrétionnaire. L'aide peut concerner des navires d'occasion de 10 ans et plus, ce qui paraît un âge élevé (âge moyen de la flotte française, 7,8 ans). L'aide est plafonnée en pourcentage, 15% et en quantité, 30 MF, ce qui est faible.

Enfin, la plus grande critique découle de l'exigence où l'on met l'armateur d'augmenter ses fonds propres d'un montant équivalent à l'aide apportée. Il suffit de se reporter à ce qui est dit plus haut, sur le caractère doublement aléatoire de bénéfices même modiques, dans la branche considérée dans les années à venir, et au tableau des résultats financiers pour redouter que les aides ainsi définies restent largement inutilisées. Ajoutons que l'ensemble du dispositif d'aides à l'armement ne comporte pas d'objectifs quantitatifs, à la différence du précédent plan de développement de la flotte de commerce, qui a porté sur la période 1976 à 1980. On veut éviter toute décision précipitée d'investissements dans une conjoncture internationale incertaine et favoriser une approche concertée entre partenaires, selon la terminologie à la mode. Ne s'est-on pas plutôt résigné à un repli ? C'est une question qui peut gêner face aux incertitudes que traduit le plan de consolidation, mais qui mérite une réponse claire, des engagements sans équivoque. La dotation prévue

pour 1983 correspond aux prévisions actuelles de renouvellement de la flotte de commerce : 152,6 MF en autorisations de programme et 150 MF en crédits de paiement (contre 220 l'an dernier).

En bref, le plan actuel paraît déjà en retrait par rapport aux espoirs qu'il avait pu faire naître, d'autant que les niveaux d'intervention restent similaires, sinon inférieurs, à ce qui existait dans le passé, et surtout par rapport à nos concurrents étrangers, notamment en matière de taux et de durée des crédits relatifs aux investissements neufs.

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

Le chiffre d'affaires de l'armement peut être estimé à 12,7 milliards de francs en 1980. Les résultats financiers apparaissent dans le tableau figurant p. 15 :

La Société Navale des Chargeurs Delmas-Vieljeux (SNCDV)

L'augmentation de près de 27% du chiffre d'affaires entre 1980 et 1981 reflète la reprise des échanges entre l'Europe et la Côte Occidentale d'Afrique. Compte tenu de l'évolution des frais de personnel, de la consommation intermédiaire et des frais financiers, le résultat d'exploitation avant amortissements et provisions progresse de 32,7% et s'élève à plus de 280 millions de francs en 1981.

Au cours de l'année 1981, 3 navires sont sortis de flotte. La société exploite donc 24 navires en propriété, représentant une capacité de 440.000 TPL. Par ailleurs, la société a passé commande en novembre de quatre navires porte-conteneurs de 32.000 tonnes de port en lourd, dont un conjointement avec la Compagnie de Navigation Denis Frères, auprès des Chantiers de l'Atlantique. Ces navires seront livrés au cours de l'année 1984.

La Société Française de Transports Maritimes (SFTM)

Le chiffre d'affaires ne croît que de 6%, tandis que le résultat d'exploitation avant amortissement et provisions chute de 25%. Cette dégradation provient essentiellement d'une croissance importante des frais

**Tableau des résultats financiers des principaux armements
en 1980 et 1981**

En milliers de francs	1980					1981				
	Armements	SNCDV	SFIM	CMCR	CGM (1)	CGMF (2)	SNCDV	SFIM	CMCR	CGM (1)
C.A. H.T.	1.539.403	1.261.491	1.149.628	2.971.685	273.338	1.954.403	1.340.035	1.399.114	3.722.688	310.35
Résultat d'exploita- tion avant amortisse- ments et provisions...	213.058	162.889	32.207	- 135.935	24.408	282.662	122.916	64.900	3.529	- 3.44
Bénéfice avant im- pôts, amortissements et provisions	201.796	211.600	82.191	- 136.847	78.999	393.824	227.077	130.007	- 65.300	17.14
Résultat net	30.332	3.997	649	- 267.832	- 381.870	65.588	10.505	- 47.573	- 275.716	- 420.50

SNCDU : Société Navale des Chargeurs Delmas Vieljeux.

SFTM : Société Française des Transports Maritimes.

CMCR : Compagnie Maritime des Chargeurs réunis.

CGM : Compagnie Générale Maritime.

financiers, de la baisse du résultat d'exploitation des navires due à la crise du marché maritime et aux avaries subies par certains navires, ainsi qu'à l'augmentation des frais généraux qui résulte principalement de la modernisation du système informatique de la société. La flotte de SFTM se compose de 42 navires en 1981, après la sortie de flotte de 6 navires pendant cet exercice.

La Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis (CMCR)

Le groupe des Chargeurs Réunis a été profondément restructuré en 1981, ce qui impose de n'opérer qu'avec prudence les comparaisons chiffrées entre les exercices 1980 et 1981.

Avant la restructuration intervenue au cours de l'année 1981, la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis détenait par le biais de filiales l'ensemble des actifs maritimes du groupe. Depuis la réorganisation de ce groupe, la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis n'a plus pour objet que d'assurer les activités maritimes de lignes régulières du groupe, ses anciennes filiales spécialisées dans le transport de vrac, les croisières ou le transport de véhicules étant devenues des filiales directes de la société Chargeurs Réunis. Les recettes totales du compte d'exploitation s'élèvent à 1.399 MF contre 1.149 MF en 1980, soit une progression de près de 22%. Par contre, le résultat net d'exploitation devient déficitaire.

La forte croissance du résultat d'exploitation et du bénéfice avant impôt provient en partie d'un allègement de frais financiers, que la société mère a conservé à sa charge lors de la restructuration. La flotte comporte 18 navires représentant 270.700 TPL. Pendant l'exercice 1981, 4 unités ont été vendues.

La Compagnie Générale Maritime (CGM)

Le chiffre d'affaires de la CGM non consolidé, qui est imputable à l'exploitation de navires de lignes régulières à hauteur de 80%, et à celle de navires spécialisés pour 20%, a progressé de 25,3% en 1981 et s'élève au terme de l'exercice passé à plus de 3,7 milliards de francs.

Le chiffre d'affaires de la CGMF non consolidé, société holding du groupe maritime d'économie mixte, provient des produits de frètement

des navires aux sociétés du groupe. En 1981, le montant de ce chiffre d'affaires a atteint 310 millions de francs. Aux termes du contrat d'entreprise signé par la CGMF avec l'Etat, il est procédé à un regroupement des sociétés dites du « noyau dur », qui correspondent aux activités de transport maritime du groupe, c'est-à-dire des sociétés CGMF, CGM, CGAM, CGTB, Messigaz et du G.I.E. Gecenat. Le chiffre d'affaires et le déficit d'exploitation des sociétés du « noyau dur » étaient respectivement de 3.895,08 millions de francs et de 392,7 millions de francs en 1981 au lieu de 3.290,3 millions de francs et 513,7 millions de francs en 1980.

En revanche, le chiffre d'affaires de la CGMF consolidé, qui regroupe les sociétés du « noyau dur » ainsi que d'autres sociétés de transport maritime, la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée notamment, et des entreprises ayant des activités diverses, s'est élevé en 1981 à 5,1 milliards de francs, son déficit d'exploitation à 376,6 millions de francs, et sa perte nette consolidée à 440,2 millions de francs. La C.G.M. exploite avec ses filiales 53 navires d'un tonnage total de 1,96 millions de TPL.

En matière d'emploi, les réductions d'effectifs se sont poursuivies en 1981, comme l'indique le tableau ci-après (au 31 décembre 1981).

	Total officiers	Total non officiers	Catégories spéciales	Total général
30.12.78	4 662	9 018	5	13 645
30.12.79	4 326	8 367	8	12 701
30.12.80	4 431	8 363	29	12 843
30.12.81	4 098	7 685	34	11 817

D. LA BALANCE DES TRANSPORTS MARITIMES

Le déficit de la balance des frêts et passagers s'est élevé à 3,3 milliards de francs en 1980, soit une hausse de 2% par rapport à 1979. Le déficit escompté pour 1981 risque d'atteindre 4,5 milliards de francs, compte tenu de la hausse du dollar.

L'évolution du commerce extérieur est la suivante par grandes catégories :

Unité T : million de tonnes

Unité V : million de francs

		1979		1980	
		T	V	T	V
HYDROCARBURES	Taux de couverture nominal :	66,7	71,3	65,2	75,6
	Commerce extérieur	139,1	5 561	128,0	5 801
	Activité de l'armement	92,8	3 965	83,5	4 386
	Traffics tiers compris				
CHARBON	Taux de couverture %	61,6	59,9	62,4	63,0
	Commerce extérieur	22,4	968	26,9	1 499
	Armement	13,8	580	16,8	945
CEREALES	Taux de couverture %	16,5	33,0	12,7	15,7
	Commerce extérieur	10,9	979	13,4	1 798
	Armement	1,8	323	1,7	283
AUTRES PONDEREUX	Taux de couverture %	34,8	31,4	35,4	29,8
	Commerce extérieur	34,2	2 158	35,3	2 581
	Armement	11,9	677	12,5	769
DIVERSES	Taux de couverture %	31,7	40,5	33,5	44,0
	Commerce extérieur	49,8	17 058	49,9	18 592
	Armement	15,8	6 904	16,7	8 190
TOTAL VRAC SEC	Taux de couverture %	40,7	38,5	41,0	34,0
	Commerce extérieur	67,5	4 105	75,6	5 878
	Armement	27,5	1 580	31,0	1 997
TOTAL SLC	Taux de couverture %	36,9	40,1	38,0	41,6
	Commerce extérieur	117,3	21 173	125,5	24 470
	Armement	43,3	8 484	47,7	10 187
TOTAL GENERAL	Taux de couverture %	53,1	46,6	51,8	48,1
	Commerce extérieur	256,4	26 724	253,5	30 271
	Armement	136,1	12 449	131,2	14 573

Commerce extérieur : détournements de trafics inclus. Activité de l'armement. Trafics tiers inclus.
 Les résultats pour 1981 ne sont pas encore publiés.

CHAPITRE II.- LES PECHES MARITIMES

I.- LA SITUATION DES PECHES

A. LA PRODUCTION ET LA COMMERCIALISATION

La production totale « débarquée » par les navires français de toutes catégories armés en 1981, de capacité globale réduite de 3,18% sur l'année précédente, a été à peine inférieure à celle de 1980, soit de 0,14%, revenant, tous produits confondus à 700 000 t. contre 704 000 t., mais elle s'est nominalement valorisée de 14% avec un chiffre de ventes passé de 4 227 millions de francs en 1980 à 4 821 millions de francs en 1981. Il faut noter cependant que cette production totale est à peine supérieure à ce qu'elle était en 1974 (+ 4%).

Le poisson, à l'état frais et congelé, constitue, comme en 1980, les deux tiers de cette valeur, soit 3 206 millions de francs, le poisson salé ayant pratiquement disparu. La part du poisson frais dans cette catégorie est de 83%, atteignant 2 667 millions de francs, en progrès de près de 18% pour un tonnage de 397 324 t., accru de 3,32% ; celle du congelé est de 16,6%, soit 534 millions de francs, en augmentation de près de 9%, quoique son tonnage (70 849 t.), ait régressé d'environ 5%, malgré une légère amélioration de la production du thon tropical, au niveau de 60 000 t., représentant plus de 80% du poisson congelé.

La part des crustacés, des mollusques de pêche et d'élevage atteint le tiers de la valeur de la production totale « débarquée ». Bien que portant sur un volume en recul de près de 4%, ainsi ramené de 243 933 t. à 234 290 t., malgré une amélioration sur les huîtres, elle s'est valorisée de 10,6%, passant de 1 449 millions de francs à 1 604 millions de francs, somme qui représente le triple de la valeur du poisson congelé —thon tropical compris— dont 47% pour les huîtres, soit 760 millions de francs, en progrès de 8,6% en valeur et de 7,5% en volume. Enfin, les plantes marines à destination industrielle accentuent leur régression amorcée en 1979 : leur tonnage (28 000 t.) a fléchi de 22% et leur valeur (6,506 millions) de 17%.

**Evolution de la production des pêches maritimes
En tonnage débarqué de 1974 à 1981**

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Poissons frais	395 800	370 000	387 500	374 079	362 786	363 840	380 200	397 324
Poissons salés	5 700	4 000	2 700	2 042	1 500	1 087	1 300	344
Poissons congelés	80 200	71 100	70 910	79 059	73 508	64 037	74 100	70 849
Total poissons	481 700	445 100	462 990	455 180	437 794	428 964	455 600	468 517
Crustacés	29 400	31 200	30 800	37 606	217 143	28 675	242 700	234 290
Hûîtres	79 100	94 000	90 700	93 985		105 930		
Coquillages, mollusques	84 800	103 000	89 500	102 064		102 987		
Total destiné à la consommation humaine	675 000	673 300	673 990	688 835	654 937	666 556	698 300	702 807
Farine, huile	4 300	3 500	3 900	3 912	3 005	2 249	2 200	1 779
Total	679 300	676 800	676 010	692 747	657 942	668 805	700 500	704 586

En valeur (1 000 F) de 1974 à 1981

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Valeur	2 709 100	2 612 300	2 913 700	3 335 950	3 490 738	3 696 870	4 202 000	4 815 370

En 1981, les importations se sont élevées à 4,7 milliards de francs pour un volume de 485 244 tonnes et les exportations à 1,5 milliard de francs pour un volume de 119 415 tonnes.

Le déficit de la balance commerciale s'est donc encore creusé puisqu'il s'élève à 3,9 milliards de francs, contre 3,4 milliards de francs en 1980, soit un taux d'aggravation de 15,57%, soit plus fort qu'en 1980 (10,5%) et 1979 (+ 13,7%).

Il s'agit d'un déficit structurel, la production nationale n'étant pas capable de satisfaire la demande intérieure qui s'oriente toujours davantage vers des produits nobles ou de haute valeur ajoutée. L'augmentation la plus forte a d'ailleurs porté sur les salmonidés et sur les crustacés, mollusques et coquillages, frais, congelés ou transformés. C'est pourquoi les efforts entrepris en vue d'améliorer la présentation de cette balance commerciale, qu'il s'agisse de la rationalisation des captures, de l'accélération des recherches aquacoles ou de la production de nouveaux produits auprès des consommateurs, ne seront susceptibles d'aboutir qu'à terme relativement long, mais encore faut-il avoir la volonté de progresser et le souci de mieux répondre aux desiderata exprimés. Il convient de souligner à cet égard une nette progression des exportations françaises dépassant 30% en tonnage et avoisinant 45% en valeur. Il peut être l'amorce d'une meilleure pénétration des marchés étrangers par les producteurs et les transformateurs. En ce domaine, les produits congelés et les conserves de poissons ont obtenu les plus nets succès qui paraissent pouvoir se maintenir en 1982.

Il n'en demeure pas moins que le bilan d'ensemble est lourdement déficitaire, et qu'il ne fait que s'accroître.

Année	Importations		Exportations	
	Tonnes	Valeur (millions de F)	Tonnes	Valeur (millions de F)
1980	448 000	4 465	96 000	1 055
1981	485 000	5 453	129 000	1 512
variations	+ 8,25 %	+ 22,1 %	+ 34 %	+ 43,3 %

B. L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE ET LA SITUATION DE L'EMPLOI

1. La flotte de pêche

La flotte de pêche française comprenait 11 090 bateaux armés au 1er janvier 1981, et 10 780 au 1er janvier 1982, soit une diminution de près de 3%.

La ventilation entre pêche artisanale et pêche industrielle s'établit comme suit : (nombre d'unités).

	1980	1981	1982
Artisanale < 100 T.J.B.	10 820	10 775	10 366
Industrielle > 100 T.J.B.	298	315	299

Pour la pêche artisanale, la tendance observée depuis quelques années montre une légère augmentation des bateaux armés aux engins dormants et au chalut. Par contre, les bateaux polyvalents regressent.

L'effort de modernisation de la flotte engagé depuis plusieurs années est loin d'avoir obtenu des résultats déterminants (20% des bâtiments ont plus de 23 ans). Certes, depuis quatre ans, le rythme moyen des constructions de bateaux de plus de 12 mètres en France métropolitaine est nettement soutenu, 84 unités en moyenne. Pour le premier semestre 1982, 62 unités ont été programmées ou mises en chantier. Il est à souhaiter que ce mouvement se développe encore.

Pour la pêche hauturière, 4 chalutiers de 24 à 34 mètres ont été construits en 1981 ; 4 opérations de modernisation ont pu être menées.

Pour la pêche thonière océanique, le renouvellement de la flottille est plus rapide. En 1981, 6 thoniers étaient en construction ou en commande. L'entrée en flotte de ces unités est de nature à accroître fort valablement notre potentiel de pêche, en raison de la haute technicité de ces bateaux et des moyens de prospection qui y sont rattachés.

Pour la grande pêche, la tendance à la diminution des effectifs semble s'atténuer. Les unités restantes s'orientent de plus en plus vers des zones de pêche où le redéploiement est favorable (Atlantique nord pour le merlan bleu, zone des Kerguelen pour les espèces antarctiques).

2. La situation de l'emploi

Globalement, les effectifs embarqués à la pêche régressent d'année en année. C'est une constatation regrettable qui devrait conduire à arrêter des mesures pour stimuler le recrutement. Cette régression est plus marquée pour la pêche au large que pour les autres métiers. On remarquera que les effectifs à la pêche côtière évoluent relativement peu. La tendance est partout à la régression et l'on signale quelques unités désarmées faute d'effectifs. En ce qui concerne la grande pêche, la mise en service de nouveaux thoniers senners congélateurs a compensé la réduction des effectifs résultant de la sortie de la flotte des chalutiers de grande pêche.

Le tableau ci-après rend compte de cette régression au 30 décembre 1981 :

INSCRITS MARITIMES

	1979	1980	1981
Grande pêche	607	560	614
Pêche au large	4 356	4 300	3 920
Pêche côtière	2 438	2 500	2 356
Petite pêche	14 147	14 659	14 143
TOTAL	22 548	22 019	21 033

On doit également noter un vieillissement considérable de la profession de marin.

II.- LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA PECHE

L'ampleur de notre déficit commercial dans le secteur de la pêche, la diminution regrettable du nombre d'inscrits maritimes, où la chute annuelle est loin d'être négligeable, justifient pleinement des mesures incitatives qui jusqu'à présent, ont surtout consisté en aides financières. Elles sont certaines et l'annexe 2 du présent rapport décrit le régime, au demeurant complexe des aides de l'Etat à l'investissement. Mais le taux de 20% qui semble la règle, sauf pour l'installation de matériel de congélation sur un bâtiment existant (35% des cas) ne paraît pas suffisamment incitatif. Il est vrai que dans bien des cas, la subvention est complétée par une subvention de la région, du département, voire de la commune. Il ne serait pas inintéressant de connaître, par département ou région, l'effort fait localement. Le nouveau régime des aides à l'investissement ne semble guère innover. Il apporte certes des contraintes : telles que l'adhésion à une organisation de producteurs ; s'y ajoute une condition discutable car elle est très subjective : celle de l'intérêt du projet appréciée par les pouvoirs publics. Mais le taux de 20% n'est pas pour autant dépassé. Le régime des prêts bonifiés est lui aussi décrit en annexe 2 comme l'ensemble des aides financières. D'autres aides, moins directes ont été créées, telles que la détaxe sur le carburant. En outre, le F.I.O.M. a été reformé pour améliorer ses conditions de fonctionnement.

La politique suivie par le Gouvernement, si elle reprend, avec quelques adaptations, les dispositions en vigueur précédemment ne paraît pas jusque là répondre au problème clé. Comment encourager véritablement un net développement du secteur de la pêche ; comment susciter un réel attrait pour ce secteur d'activité où le chômage est très faible et où des possibilités existent. A un moment où nos exportations sont stimulées, malgré l'accablant déficit commercial du secteur de la pêche, celle-ci devrait être l'objet de mesures de relance de grande envergure, tandis que la modernisation de notre flotte de pêche devrait se poursuivre à un rythme accéléré.

Les horizons à faire apparaître doivent donc être plus larges que le simple maintien d'un statu quo qui bien souvent est antiéconomique. Aussi est-il étonnant d'entendre dire que des licences d'exportations aient été refusées pour des bâtiments d'occasion et qui pouvaient avantageusement être remplacés par des navires mieux adaptés construits par nos chantiers.

Aussi est-il surprenant de constater que les cours de déchargement sont fort variables d'un port à l'autre et qu'en tout état de cause ils sont le plus souvent très supérieurs à ceux pratiqués dans des ports étrangers tout proches.

Aussi est-il regrettable de voir que le système de la criée automatique ne se généralise pas ou en reste trop souvent, en la matière, à des méthodes surannées. Ce n'est pas rendre service à l'intérêt général que de conforter des intérêts particuliers et invoquer la défense de l'emploi n'est qu'une réponse à très courte vue.

Aussi, votre rapporteur estime-t-il qu'en ce domaine l'innovation et le progrès constitueraient sans doute la meilleure méthode pour contribuer à une expansion combien nécessaire de la pêche.

A titre personnel, votre rapporteur ne résiste pas non plus à la tentation de faire état d'une remarque de son cru et d'indiquer combien il a été surpris, à l'occasion d'un court voyage aux Antilles, de constater que la pêche (sauf pour l'île des Saintes) n'était pratiquée qu'en vue de l'économie purement familiale, alors que des bâtiments étrangers, venus souvent de fort loin, faisaient dans les parages de fructueuses campagnes.

Pour autant la pêche française est incontestablement aidée par l'Etat. Voyons maintenant le problème du carburant et l'action du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés de la pêche (F.I.O.M.).

- L'aide au carburant

Malgré la procédure entamée en janvier 1982 par la Commission de la C.E.E., contestant les aides au carburant accordées en 1981 et 1982 en France comme en Italie, la subvention de 0,105 francs par litre de carburant allouée en 1980, soit 53 millions de francs à l'ensemble des arma-

teurs à la pêche, a été allouée à partir du 1er juillet 1981 (0,21 franc par litre), soit 79 millions de francs pour l'ensemble de l'année. Pour 1982, les pouvoirs publics avaient prévu une dotation de 106 millions de francs, allouée par rapport à 1980, sous le titre « d'aide au maintien de l'emploi dans les régions côtières ». Par ailleurs, au début de l'année 1982 a été mis en place un système de modulation des augmentations du prix du carburant livré aux pêcheurs, qui complète et renforce celui de l'aide au carburant. L'objectif de ce mécanisme est que le taux d'augmentation du prix du carburant en 1982 ne soit pas supérieur à l'évolution de l'indice des prix à la consommation établi par l'I.N.S.E.E.. A noter cependant que l'approvisionnement du marché libre de Rotterdam n'a pas été autorisé.

● **Les interventions du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche et de la conchyliculture (F.I.O.M.)**

Il est apparu nécessaire de procéder à une réforme du F.I.O.M. pour lui permettre, à partir de légères modifications de structures et de compétences, d'améliorer ses conditions de fonctionnement. Cette réforme ne vise donc pas à modifier la nature du F.I.O.M. lui-même qui demeure un organisme de soutien du marché et qui continuera à intervenir sur celui-ci de façon indirecte.

L'effort du F.I.O.M. a plus particulièrement porté sur le développement de la connaissance des marchés, sur la régionalisation des interventions et sur l'adaptation des pêches maritimes à la situation internationale.

Le développement de la connaissance des marchés, tant au niveau des apports que de la commercialisation, conditionne le meilleur fonctionnement de tout le système. Il a donc été décidé d'accroître en 1981 les crédits destinés à la mise en place d'un mécanisme de saisie informatisée des cours et des quantités présentées à la vente dans les halles à marée principales. Ces dépenses se sont élevées en 1981 à 775 000 F contre 176 000 F l'année précédente. La connaissance de la demande des produits par les consommateurs est assurée par des « panels » portant sur les ménages et les collectivités.

La rationalisation des interventions vise à éviter dans toute la mesure du possible les retraits de produits pour destruction lors de la mise en oeuvre des actions de soutien des cours. C'est pourquoi, alors que les espèces intégrées dans l'organisation communautaire ont donné lieu à plus de 20 000 tonnes de retraits en 1981, les retraits d'espèces soutenues par le F.I.O.M. n'ont pas atteint les 2 000 tonnes.

Les interventions du F.I.O.M. sont ainsi composées en majorité d'aides à la stabilisation sur surgélation et stockage ainsi qu'à des primes encourageant la conclusion de contrats entre producteurs et transformateurs.

L'adaptation du secteur des pêches à la situation internationale doit pouvoir permettre une réorientation de la flotte de pêche hauturière dont l'accès à certaines de ces zones de pêche est menacé tout en contribuant à la réduction du déficit du commerce extérieur des produits de la mer.

Des campagnes de prospection et des campagnes expérimentales sont entreprises avec l'aide du F.I.O.M.. A côté des expériences menées au large des Kerguelen, d'autres actions sont menées dans certaines zones de l'Atlantique sud et de l'Océan indien ainsi que sur la côte est du Groenland dont les eaux sont riches en crevettes.

La réduction du déficit du commerce extérieur passe également par un accroissement des exportations françaises de produits de la mer. Dans ce but, le F.I.O.M. accorde des aides financières sous forme de restitutions à l'exportation aux opérateurs nationaux expédiant des espèces abondantes sur des marchés dont les prix demeurent inférieurs aux cours nationaux.

Cette pratique peut permettre, surtout pour le chinchard, de créer à terme un courant bénéficiaire par augmentation de la demande.

En 1981 et 1982, le F.I.O.M. a poursuivi ses actions de soutien et d'adaptation du secteur des pêches maritimes. Pour lui permettre de développer son activité, le budget du F.I.O.M. a été considérablement augmenté en 1981, s'élevant à 162 millions de francs contre 65,2 millions de francs en 1980. Pour 1982, on observe une régression, l'état prévisionnel a ainsi été arrêté à hauteur de 131,77 millions de francs. La subvention de l'Etat prévue au budget de 1983 s'élève à 95 millions de francs, soit une augmentation de 11,8% par rapport à 1982, ce qui n'est rien d'autre qu'une reconduction.

III.- L'EVOLUTION DES NEGOCIATIONS INTERNATIONALES

A. LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE

Après avoir connu, lors de la session du 29 septembre 1981, une avancée importante avec l'adoption par le Conseil d'une nouvelle réglementation pour le marché du poisson, l'adoption également de l'accord de pêche avec le Canada et le mandat donné à la Commission de négociier des accords de pêche avec les pays de la côte de l'Afrique de l'Ouest, les travaux pour l'élaboration de la politique commune des pêche ont traversé au plan communautaire- une période apparente de léthargie, la présidence belge qui avait pris la succession de la présidence britannique ne convoquant une nouvelle session du conseil pêche que le 15 juin 1982.

Cette longue période d'inactivité officielle du conseil a cependant permis des discussions entre les Etats membres directement concernés par le délicat problème de l'accès. La France s'est ainsi engagée, en étroite concertation avec l'ensemble des milieux professionnels français, dans des discussions bilatérales approfondies avec ses deux partenaires privilégiés en la matière : le Royaume-Uni d'une part, la République d'Irlande d'autre part. Ces discussions ont permis d'aboutir à des arrangements intéressants pour la pêche française puisqu'ils conduisent au maintien de ses pratiques passées et actuelles dans la bande des 6 et 12 milles autour de ces deux Etats, la philosophie de la proposition de la Commission en la matière étant la progression et l'extension à l'ensemble des douze milles du régime dérogatoire en vigueur jusqu'au 31 décembre 1982 assorties d'arrangements particuliers entre Etats membres.

Par ailleurs, le nombre de navires français de pêche autorisés à se trouver simultanément présents dans la zone biologiquement sensible que la Communauté doit, en principe, définir autour des Orcades et des Shetlands est tel qu'il ne devrait en aucune façon gêner le déroulement des campagnes de pêche des armements hauturiers français dans cette région.

Il est vite apparu, lors des sessions du 15 juin à Luxembourg et des 28-29 juin à Bruxelles que des progrès également sensibles demeuraient possibles entre les autres Etats membres. Les questions ont donc avancé, sauf dans le domaine de la durée du nouveau régime dérogatoire à mettre en oeuvre. Il est donc permis de penser que le problème de l'accès ne constitue plus désormais l'obstacle insurmontable qu'il a longtemps présenté pour la définition complète de la politique des pêches.

Le butoir au parachèvement de la politique commune des pêches demeure pourtant la répartition du disponible communautaire (quotas) entre les Etats membres. En fait, si les demandes complémentaires des Etats membres restent peu importantes, à l'exception de celles présentées par le Danemark et tout récemment encore, l'intransigeance de ce pays semble avoir à nouveau bloqué les discussions, la France ne retrouvera pas exactement, pour l'instant, les quantités qu'elle demandait, mais, dans le cas d'un compromis général, elle devrait pouvoir s'en rapprocher au plus près à partir du moment où il serait, alors sans aucun doute, procédé à une réévaluation du disponible pour les espèces de la Mer du Nord, réévaluation qui, du fait d'une gestion conjointe, ne peut se faire qu'avec l'accord de la Norvège.

Faute d'un accord sur les quotas, le Conseil des 20 et 21 juillet, pas plus que celui de septembre, puis celui du 26 octobre, puis celui du 8 novembre, n'ont pu se prononcer sur le régime de l'accès à la politique structurelle, pas plus d'ailleurs que sur le nouveau règlement établissant les mesures techniques de conservation où un différend anglo-belge n'a toujours pas permis de transformer l'accord de principe du Conseil en accord définitif. Par contre, le Conseil a adopté diverses modalités d'application du règlement du marché, ce qui devrait faciliter la mise en route de la nouvelle politique des marchés le 1er janvier prochain, si l'accord est vraiment obtenu à cette date.

Mais pour les accords entre les membres de la C.E.E., tout dépend encore du Danemark. celui-ci prétend obtenir de la Norvège, des concessions à la fois sur les tonnages disponibles en Mer du Nord et sur les conditions de pêche qu'il est pratiquement le seul des Etats de la Communauté à supporter, dans le Skagerrak-Kattegat (pêche du hareng et du sprat tout particulièrement).

Il est évident désormais que la plupart de ces Etats sont soucieux d'arriver à une conclusion avant le 31 décembre 1982, date d'expiration du régime décennal dérogatoire sur l'accès. Si le Conseil ne parvenait pas à trouver un terrain d'entente avec cette date, le risque est en effet très grand de voir les Etats membres s'engager dans une longue bataille

juridique et, pourquoi pas, dans une épreuve de force en cas de mesures unilatérales britanniques et irlandaises. Certes, les négociations bilatérales, menées par ticulièrement au cours du premier semestre 1982 et qui se sont conclues par des possibilités d'arrangements, ont réduit ce risque mais il demeure cependant. Dans une telle éventualité, les pêcheurs de la Communauté et singulièrement les pêcheurs français pourraient –même momentanément– être considérablement gênés.

Ce souci d'arriver à une conclusion avant le 31 décembre 1982 amène d'ailleurs la plupart des Etats membres à envisager de plus en plus ouvertement un accord à Neuf dont les composantes seraient mises en oeuvre de façon nationale avec l'approbation de la Commission. Quels que soient les avantages de cet accord à Neuf, il est cependant évident que tout doit être mis en oeuvre pour arriver à un compromis général et à Dix, d'autant que la Communauté sera peut être amenée à s'engager au cours de l'année 1983 dans les difficiles négociations d'adhésion de l'Espagne et du Portugal.

Dans le domaine des relations avec les pays tiers, au cours de l'année écoulée, outre l'adoption et la mise en oeuvre de l'accord C.E.E. – Canada, la C.E.E. a renouvelé ses accords de pêche annuels avec les Feroes, la Norvège et l'Espagne, et biennuel avec le Sénégal. Elle a pu obtenir, faute d'un accord biennuel avec la Guinée Bissau, que le précédent accord venu à expiration en mars 1982 soit prolongé « pro rata temporis » à compter du 1er août 1982 jusqu'à la fin de l'année, étant entendu que les négociations d'un accord à plus long terme doivent reprendre à Bruxelles fin septembre. A cette même période de l'année la Communauté doit également entamer des négociations formelles avec la Mauritanie, négociations qui font suite aux nombreuses discussions Commission-Mauritanie qui ont eu lieu à la demande répétée de la France soucieuse de voir les relations de pêche avec cet Etat s'engager définitivement sur des bases fiables.

B. LES AUTRES NEGOCIATIONS

● La pêche sur le plateau des Kerguelen

Le plateau des îles Kerguelen a été un lieu de pêche très activement exploité par les armements soviétiques au cours des années 1970.

La création en 1978 d'une zone économique sous juridiction française au large des T.A.A.F. (1) a permis au Territoire de réglementer l'exercice de la pêche dans cette zone et de prendre les mesures nécessaires à la conservation des ressources.

(1) Terres Australes et Antarctiques Françaises.

Cette réglementation prévoit :

- des mesures d'ordre technique pour limiter la capture de jeunes populations ou éviter la surexploitation (taille des mailles des filets, quadrillage des zones,...) ;

- des mesures favorisant le contrôle : délivrance d'une licence aux bateaux, présence à bord d'observateurs, limitation du nombre de bateaux pouvant pêcher simultanément sur la zone, des jours de pêche, et des quotas de prises ; une gestion rationnelle des stocks de poissons par l'établissement de statistiques établies d'après les documents réglementaires des navires.

La pêche sur le plateau des Kerguelen est encore actuellement essentiellement le fait des armements soviétiques, mais des perspectives existent de faire d'ici quelques années de cette zone un lieu de redéploiement de la pêche française avec la Réunion comme base arrière.

● La pêche soviétique

Depuis 1979, des accords de pêche sont passés entre la France et l'U.R.S.S. qui fixent les conditions et les quotas auxquels sont soumis les armements soviétiques et prévoient le versement d'une redevance au Territoire. Les résultats du second accord (1er juin 1981 - 31 septembre 1982) sont les suivants : 26 230 tonnes de poissons pêchés par 7 navires sur zone en 1 000 jours de pêche. L'accord autorisait 30 000 tonnes en 1 580 jours de pêche.

Le nouvel accord porte sur une période de deux ans, du 1er octobre 1982 au 30 septembre 1984. Les dispositions principales concernent : des quotas dégressifs compatibles avec le développement de la pêche française dans cette zone et une saine gestion de la ressource : 25 000 tonnes pour la première année de l'accord, 23 000 tonnes pour la seconde année ; une augmentation sensible de la redevance ; le maintien de la flotte soviétique au niveau actuel (7 navires sur zone maximum) ; la participation financière de l'U.R.S.S. au déploiement des observateurs qui assurent la gestion scientifique des stocks.

● La pêche française

En 1981 et 1982, plusieurs campagnes de pêche hauturière ont été réalisées avec l'aide du F.I.O.M. par 3 navires français armés par 2 armements réunionnais et un armement métropolitain.

S'agissant de campagnes encore expérimentales, aucun quota n'avait été fixé. Les résultats sont les suivants : pour les 3 navires : 1981 : 5 marées, 133 jours de pêche, 4 785 tonnes de prises ; 1982 : 4 marées, 148 jours de pêche, 3 494 tonnes de prises.

Cette expérience d'exploitation d'une zone française par des navires français doit être poursuivie dans les années qui viennent et nécessitera encore quelque temps l'intervention des pouvoirs publics pour tenir compte des nombreuses difficultés à résoudre avant de parvenir à une exploitation rentable. Celles-ci sont dues pour l'essentiel au caractère inhabituel des espèces pêchées dans cette zone, ce qui nécessite d'importants efforts pour la mise au point des machines de traitement et des techniques de pêche et la création de circuits commerciaux pour un marché encore inexistant.

CHAPITRE III. – LA CONSTRUCTION NAVALE

Après deux années de reprise qui, quoique limitée, permettaient d'espérer que le monde maritime sortait progressivement de la crise amorcée en 1974, l'année écoulée est venue démentir cruellement cet espoir. Les transports maritimes ont souffert de la récession économique et en particulier de la réduction progressive et constante des importations de pétrole et de la stagnation des transports de charbon. Par le caractère international de leur industrie, les chantiers navals français subissent de plein fouet la récession sur le marché des constructions neuves et le maintien de leur activité va exiger, plus que par le passé, un effort soutenu de la collectivité nationale. Sans doute aussi doit-on songer à innover et à pratiquer une politique de diversification pour assurer la survie. Nous allons examiner l'évolution de la construction navale mondiale et française en 1981, en soulignant d'emblée que l'horizon est totalement bouché et que faute de voir la situation bien en face, on se prépare des lendemains explosifs.

I.- LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE

a) Evolution de la demande de navires :

Après un relatif redressement en 1979/1980, la situation du marché s'est à nouveau détériorée en 1981, le niveau des commandes (13,5 M T.j.b.p.)* accusant une baisse d'environ 800 000 T.j.b.p. par rapport à 1979/1980.

Les statistiques disponibles au 1er juillet 1982 confirment la diminution du rythme des commandes particulièrement évidente depuis le deuxième semestre 1982.

Cette évolution reflète une conjoncture maritime extrêmement défavorable depuis six mois, qui semble devoir se poursuivre encore pendant un long moment.

Il ne faut pas être surpris de cette vision très pessimiste. La flotte mondiale se caractérise par une importante surcapacité de tonnage. Le mouvement s'est encore aggravé en 1981.

La flotte pétrolière continuera de décroître, comme conséquence de la réduction de ce trafic. Le tonnage désarmé est estimé à 55 millions de tonnes de port en lourd, soit près de 10% du tonnage mondial (642 M.t.p.l.). Il ne faut donc pas s'étonner que cette situation ait conduit à une baisse importante des prix, notamment pour les navires d'occasion qui peuvent être achetés parfois au deux tiers de leur valeur véritable. Mais encore faut-il trouver à les employer. En tout cas, cet état de fait constitue d'emblée un lourd handicap pour les chantiers navals. Comment peut-on imaginer, dans ces conditions, que l'avenir ne soit pas sombre pour notre construction navale, alors que le Japon lui-même est très touché et qu'un pays comme la Corée du sud accroît annuellement sa production de 60% en l'écoulant à des prix de dumping.

Les chiffres des commandes et des livraisons devraient tempérer de telles inquiétudes si l'on ne savait que dans un souci louable de mainte-

* T.j.b.p. : Tonneau de jauge brute pondéré.

nir leur rythme d'activité, les principaux chantiers n'avaient anticipé sur leur plan de charge.

L'aide de l'Etat demeure en la matière plus indispensable que jamais. Mais une nouvelle politique d'ensemble doit être définie, la restructuration envisagée pour les grands chantiers n'étant pas forcément la panacée.

Les chiffres qui suivent sont à examiner selon cet éclairage.

La construction navale mondiale
Evolution des commandes et de la production (navires achevés)
(En milliers de tonneaux de jauge brute pondérés)

Années	Commandes nouvelles		Navires achevés	
		Moyenne trimestrielle		Moyenne trimestrielle
1977	14.041	3.510	21.181	5.295
1978	10.796	2.699	16.547	4.137
1979	14.208	3.552	14.078	3.520
1980	14.358	3.590	12.635	3.159
1981 (1)	13.526	3.382	13.755	3.439
(1)				
1981. 1er Trimestre	Moyenne :	3.218		2.973
2e Trimestre	32579	3.940		3.157
3e Trimestre	Moyenne :	3.437		3.568
4e Trimestre	3.184	2.931		4.057
1982 1er Trimestre		3.269		3.462

Source : Lloyd's Register of shipping

(1) Chiffres provisoires.

b) Répartition géographique des commandes

La répartition des commandes en 1981 fait apparaître :

– une stabilité de la part des commandes prises par la Communauté économique européenne (19,8%)

– une diminution de la part du Japon (42,4% en 1981 contre 46,7% en 1980) qui demeure toutefois plus élevée qu'en 1978–1979.

Il est à noter par ailleurs que la Corée du Sud continue d'exercer une concurrence très vive sur les pays constructeurs de navires de l'O.C.D.E. (6,4% des commandes mondiales en 1981 et 6,5% en 1980, contre 3,5% en 1977).

c) Répartition des commandes par types de navires

Comme en 1980, la demande de navires neufs a été sensible pour les transporteurs de vrac qui ont représenté 36,8% du total des commandes en 1981 (contre 30,1% en 1980 et 19% en 1979).

Notons par contre une diminution des commandes de navires spécialisés, imputable pour l'essentiel aux navires transporteurs de produits pétroliers.

II.- LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE

A. LA SITUATION DE LA CONSTRUCTION NAVALE

D'après les informations fournies par la Chambre syndicale des constructeurs de navires, l'évolution de la construction navale française a été sensiblement la même que celle que nous venons d'évoquer au plan mondial.

1. La production de tonnage neuf en 1981

L'évolution de l'activité en 1981, comparée à celle des deux années précédentes, a été la suivante :

En millions	1970	1980	Variation 80/79	1981	Variation 81/80
Mises sur cale :					
en tjbp.....	0,336	0,377	+ 12 %	0,535	+ 42 %
(en tjb).....	(0,302)	(0,233)	(- 23 %)	(0,331)	(+ 42 %)
Livraisons :					
en tjbp.....	0,507	0,318	- 37 %	0,479	+ 51 %
(en tjb).....	(0,727)	(0,289)	(- 60 %)	(0,589)	(+104 %)
Production (1) :					
en tjbp.....	0,421	0,347	- 18 %	0,507	+ 46 %
(en tjb).....	(0,514)	(0,261)	(- 49 %)	(0,460)	(+ 76 %)

Ces statistiques font apparaître une augmentation de la production au cours de l'année passée.

Cependant, les variations inscrites dans la dernière colonne du tableau sont à interpréter avec prudence. En effet, à la suite de la période de forte régression de la demande sur le marché des années 1977 et 1978, les chantiers français disposaient d'un excédent de main-d'oeuvre qui les a conduits à accélérer les mises sur cale de leurs commandes récentes, et donc à commencer leur construction plus tôt qu'il n'est d'usage.

Par ailleurs, en ce qui concerne les livraisons, il existait en carnet, à la fin de 1980, des navires d'un volume élevé en t.j.b.p., dont la construction était à un stade avancé, pratiquement proche de la finition. C'est en particulier le cas de cinq grands méthaniers de 126/130 000 m³ remis à leurs armateurs au cours de 1981, et qui représentaient à eux seuls un tonnage compensé d'environ 200 000 t.j.b.p..

Compte tenu de l'importance relative du tonnage de ces navires par rapport à celui de l'ensemble de la production, on conçoit facilement que leur livraison puisse, suivant l'année où elle s'effectue, entraîner des fluctuations de forte amplitude dans les statistiques.

Dans ces conditions, il paraît raisonnable de conclure que si l'activité des grands chantiers s'est maintenue au niveau moyen réalisé au cours des trois années précédentes, l'avenir est néanmoins extrêmement incertain, dans un contexte mondial totalement déprimé.

Les statistiques concernant les petits chantiers reflètent une augmentation passagère de leur production d'environ 10%.

Les effectifs ont peu varié en 1981 ; ils ont augmenté de 3,5%.

Les livraisons des grands chantiers au cours de l'année passée ont porté sur 12 navires marchands : (5 méthaniers, 1 transporteur de produits chimiques, 4 porte-conteneurs rouliers, 2 transbordeurs de passagers et de voitures).

Les livraisons des petits chantiers ont concerné 26 navires (14 bâtiments de pêche, 8 remorques, 4 navires divers).

Dans le domaine militaire, on relève les livraisons de 10 patrouilleurs rapides et de 3 vedettes de surveillance.

La part des livraisons de tonnage marchand pour compte étranger s'est élevée à 68% pour l'ensemble des chantiers, ce qui une fois encore, atteste de l'insuffisance de la demande nationale.

Le volume des **commandes** enregistrées par les chantiers français en 1981 a été de 335 000 t.j.b.p., en diminution de 40% sur celui des douze mois précédents. Il correspond à une part de 2,4% des commandes mondiales, contre 3,9% en 1980. Ces chiffres ont la signification d'un véritable signal d'alarme. En effet, ce volume est très inférieur aux livraisons de 1981 ; il se situe aussi au-dessous du niveau moyen des quatre dernières années. Cette dégradation de la situation place les grands chantiers dans une situation tout à fait préoccupante.

Les commandes enregistrées par les grands chantiers comprennent essentiellement des porte-conteneurs, des transporteurs de produits pétroliers et des transporteurs de produits chimiques, des transporteurs de gaz de pétrole liquéfié et des câbliers.

En comparaison, mais cette remarque a une valeur toute relative, les petits chantiers paraissent dans une situation moins critique. Mais si les contrats prévus en 1982 correspondaient à un tonnage nettement supérieur à l'an passé, il n'est pas du tout certain que ces prévisions s'inscrivent finalement dans les faits.

La crise deviendrait alors également très sérieuse pour les petits chantiers. Or des réticences apparaissent dans le secteur privé. Si les commandes de 2 chalutiers et l'adaptation à plusieurs bâtiments de ce type de dispositif de congélation sont lancées, les commandes nouvelles ne paraissent pas pour le moment aller au-delà.

Le plus préoccupant résulte pourtant du tarissement brutal des commandes publiques, comme suite aux décisions de compression des dépenses de l'Etat. Pas de commandes de remorqueurs en vue, alors qu'un certain nombre sont à bout de souffle. Deux viennent au reste d'être désarmés à Rouen. La commande de bâtiments pour le C.N.E.X.O. est différée, de même que se trouve différés les projets de barges pour le Commissariat à l'Énergie Atomique (à une exception près) et de balises pour le port de Dunkerque.

En bref, face à un marché bloqué, l'exportation offre peu de ressources et les méthodes appliquées par la COFACE (1) font preuve de moins en moins de souplesse. Finalement, l'avenir des petits chantiers, dont le dynamisme est pourtant connu, ne se présente pas sous un jour très favorable. Il est bien dommage, au surplus que des lenteurs administratives, qui ne sont plus de mise, viennent compliquer la tâche des chefs d'entreprises. Comment admettre qu'en novembre le régime exact des aides applicables à partir du 1er janvier 1982 aux petits chantiers ne soit pas encore explicité, alors qu'il suffit d'une lettre du Ministre de la Mer avec l'accord néanmoins de son collègue des finances ? Comment accep-

(1) COFACE : Compagnie Française d'Assurance du Commerce Extérieur.

ter que les entreprises doivent affronter tous les risques dans un tel climat d'incertitude, qui dépasse bien sûr le cadre de la présente année et pèse bien lourd sur les commandes à prendre dans les années à venir ? Comment ne pas regretter tout autant que le problème des révisions de prix pour les aides concernant les navires en construction depuis plusieurs mois n'ait pas encore reçu de solution à quelques semaines de la fin de l'année ? Comment admettre notamment que les achats faits en France par les armateurs français soient frappés d'un prélèvement qui atteint depuis plus d'un an 3,5% et qui lié aux variations des droits de tirage spéciaux n'a aucune justification sur le plan du marché intérieur ?

C'est par cette reprise injustifiée, réduire de plus de 30% l'aide réellement accordée aux petits chantiers. C'est amener ces derniers à une situation forcément déficitaire, alors que la promesse de revoir ce régime aberrant d'aplition des D.T.S. avait été prise pour 1982.

Quant à la recherche prônée à juste titre par le ministère, elle se heurte sur place, pour les nécessaires opérations d'expérimentation à une incompréhension quasi complète et une application extrêmement tatillonne des réglementations en vigueur.

Ainsi, peut-on, à travers les remarques ci-dessus, mieux apprécier tant la situation réelle des petits chantiers que l'ensemble de la politique suivie à leur égard.



La part des commandes de navires marchands pour l'exportation qui avait atteint près des deux tiers en 1980, n'a été l'année dernière que de 50% et sera certainement très inférieure en 1982.

L'insuffisance des commandes enregistrées par les chantiers en 1981 au regard du volume important de leurs livraisons de l'année a provoqué une forte baisse de 10% de leur carnet. A la fin de décembre, celui-ci s'élevait à 1 262 000 t.j.b.p. ; il correspondait à une charge théorique d'environ deux ans. En fait, sur ce total, et comme il est dit plus haut, de nombreux navires étaient à un stade très avancé de production, et le tonnage en construction, qui s'élevait alors à 743 000 t.j.b.p., représentait près des deux tiers de celui en carnet.

Pour les grands chantiers, la charge jusqu'alors convenable en 1982 va se dégrader dès le début de 1983. La situation est évidemment différente d'un établissement à l'autre, et si la plupart des constructeurs ont dès maintenant besoin de prendre des commandes pour éviter des ruptures de charge, il en est parmi eux certains pour qui le sous-emploi va apparaître à très brève échéance .

B. LES PROBLÈMES ACTUELS DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Face à la crise, les chantiers français ont du, au cours des dernières années, procéder à une réduction massive de leur activité de construction navale. Les effectifs sont passés de 24 500 à 18 500 personnes, soit une baisse d'environ 25%. Cette régression s'est effectuée dans le cadre d'un programme établi en concertation avec les pouvoirs publics et s'est traduite par un affaiblissement de la situation financière des entreprises. En effet, celles-ci ont du supporter de lourdes charges en raison de la mise en oeuvre d'une politique de diversification et des mesures sociales prises pour éviter les licenciements. La diminution de l'activité a dans le même temps entraîné une dégradation des prix de revient, tandis que pour assurer leur plan de charge face à une concurrence internationale accrue, elles étaient contraintes de prendre des commandes à perte.

Ce programme de contraction de l'activité des grands chantiers est arrivé à son terme en 1980, année où la reprise de la production ramenait l'espoir. La nouvelle dégradation intervenue fin 1981 remet en cause cette stabilisation. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont décidé de mettre en oeuvre une politique de restructuration de ce secteur. Il faut en mesurer à la fois l'intérêt et les limites.

1. Les grands chantiers

Ils abordent cette nouvelle dépression dans des conditions beaucoup plus difficiles que celles dans lesquelles ils sont entrés dans la crise. En ce qui concerne les résultats financiers, 4 chantiers enregistrent des pertes d'exploitation (La Ciotat, France-Dunkerque, Dubigeon Normandie et A.C.H. - A.C.R.P.) (1). Quant aux résultats nets relatifs aux navires commandés entre 1979 et 1981, ils sont négatifs pour les mêmes chantiers, à l'exception de celui de La Ciotat. Leurs réserves financières sont épuisées et leurs carnets de commandes ne comportent plus comme lors de la première crise, des contrats de longue durée conclus à des prix leur laissant une marge bénéficiaire suffisante pour les reconstituer et leur permettre de tenir jusqu'à la reprise du marché. Les effectifs s'élevaient à 20 150 au 1er mars 1982 auxquels s'ajoutaient 1 562 personnes employées en régie horaire (contre 23 530 en 1978). Des contrats de solidarité ont été signés pour une durée d'un an et devraient concerner environ 1 000 personnes.

(1) A.C.H. : Ateliers et Chantiers du Havre.
A.C.R.P. : Ateliers et chantiers de La Rochelle-Pallice.

2. Les petits chantiers

Provisoirement et pour l'année 1982, ils sont dans une situation moins défavorable que les grands. On constate en effet qu'ils ont réussi à maintenir et même à augmenter légèrement leurs effectifs : ceux-ci s'élevaient à 3 565 personnes et 630 en régie au 1er mars 1982, contre 3 320 et 356 en 1978. Ce résultat est dû aux actions vigoureuses menées sur le plan commercial, notamment dans le cadre du plan professionnel à l'exportation, ainsi qu'aux efforts dans le domaine de la recherche et du développement qui leur permettent d'offrir des navires d'une haute technicité (navires de combat, de surveillance ou bâtiments de pêche).

En ce qui concerne les résultats financiers 1982, tous ont enregistré jusqu'alors des résultats positifs d'exploitation et dans l'ensemble leurs résultats nets étaient acceptables. Il est dit plus haut néanmoins que l'avenir dès 1982 était pour eux aussi très incertain et que les multiples contraintes dont ils étaient l'objet, tant sur le plan financier que sur le plan de la gestion, freinaient notablement leur dynamisme.

● **Le montant des autorisations de programme demandées pour 1983, soit 1.444,25 MF (grands, moyens et petits chantiers), vise à couvrir les commandes nécessaires à prendre durant l'année 1983.**

Il comprend :

1.318,25 MF pour les grands et moyens chantiers, en aide de base + garantie de prix

63 MF pour les petits chantiers, en aide de base + garantie de prix

● La dotation demandée en crédits de paiement (1.570,85 MF) doit couvrir les paiements des aides de base et de garantie de prix relatives aux commandes enregistrées par les grands, moyen et petits chantiers en 1980, 1981 et 1982.

Pour ce qui concerne les commandes anciennes, prises avant le 1er août 1977, tous les retards de paiements ont été apurés grâce aux dotations des années précédentes.

Les modalités d'aide seront redéfinies dans le contexte que présenterait la présence de deux groupes de grands chantiers à l'issue des restructurations (l'un public axé autour d'Alsthom-Atlantique et de Dubigeon,

l'autre privé, comportant la Ciotat, le C.N.I.M. et France-Dunkerque). A côté de ces deux groupes, A.C.H. maintiendra ses structures propres. Cette réforme du régime d'aide sera précisé dans le cadre de la future convention Etat-profession.

3. La réparation navale

Le secteur de la réparation navale qui ne reçoit plus d'aide depuis 1980, connaît aujourd'hui de sérieuses difficultés.

La situation du marché qui s'est détériorée depuis la fin du deuxième semestre 1981, se caractérise par une raréfaction des appels d'offres et une diminution du montant des travaux affectués sur les navires.

Pour faire face à cette conjoncture déprimée, les structures industrielles du secteur et les capacités financières des entreprises de réparation navale apparaissent insuffisantes. En particulier les fonds propres de certaines des entreprises de réparation navale déjà affectés par les pertes subies durant la période 1976/1979 seront affaiblis par les résultats nets négatifs enregistrés en 1981 (4 entreprises ont subi des pertes en 1981).

Des opérations de restructurations financières et industrielles sont à l'étude en ce qui concerne Béliard Grighton-Flandres industries (Dunkerque) et Goger (Le Havre).

Si le Ministre de la Mer est dispose à permettre le maintien de l'activité des chantiers de réparation navale, il doit leur en donner les moyens dans le cadre d'un renforcement des structures industrielles du secteur de la réparation navale.

A cette fin, le budget 1981 de la construction navale prévoit dans la limite de 35 millions de francs, la mise en place d'une aide à la réparation navale en 1983.

C. LA POLITIQUE GOUVERNEMENTALE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE

1. Les nouvelles orientations

Depuis de nombreuses années, le gouvernement s'est attaché à mettre un terme à la régression de la capacité de la construction navale française. Depuis 1981, les entreprises ont été incitées à intégrer dans

leurs effectifs le personnel intérimaire et à signer des contrats de solidarité ; ces contrats devraient permettre l'embauche d'environ 1 000 personnes d'ici la fin du printemps 1983. Si ces demandes ont été satisfaites, remarquons qu'elles se rattachent bien plus à la mise en oeuvre de la politique gouvernementale qu'à une aide particulière au secteur considéré.

Parallèlement, une politique industrielle visant à consolider les structures de cette industrie a été poursuivie. Trois orientations maintenant apparaissent :

- La **restructuration** de la grande construction navale ; celle-ci se propose de créer des entreprises de dimension comparables à celle des principaux chantiers navals étrangers afin de mettre la construction navale française en meilleure position pour affronter une concurrence internationale très vive.

Compte tenu de ces orientations sont actuellement en cours :

- d'une part, ds négociations entre le groupe Empain-Schneider, actionnaire majoritaire de France-Dunkerque, les chantiers navals de la Ciotat et les C.N.I.M. (la Seyne-sur-Mer) en vue d'un regroupement de leurs activités.

Il est rappelé à cet égard que le chantier de France-Dunkerque et la Société métallurgique de Normandie (S.M.N.) - ayant été reprise en location - gérance par Usinor et Sacilor.

Compte tenu de l'importance que les pouvoirs publics attachent à cette opération de restructuration, une société contrôlée par le secteur public devrait prendre une participation au capital du nouvel ensemble qui serait constitué.

- d'autre part, une étude entre Alsthom-Atlantique - filiale de la C.G.E. et Dubigeon-Normandie en vue d'un rapprochement de leurs activités construction navale. Cette restructuration conditionne la signature d'une convention et l'Etat et la profession qui définira dans un cadre annuel :

- les orientations industrielles des chantiers navals ;
- les objectifs à atteindre en matière de recherche ;

- les actions à entreprendre dans le domaine social ;
- la nature exacte des relations entre l'Etat et les entreprises.

Il convient toutefois de souligner que le Gouvernement a incité les chantiers navals à prendre des mesures qui s'inscrivent dans la perspective de la future convention (signature de contrats de solidarité portant sur l'embauche d'environ 1 000 personnes ; intégration d'intérimaires).

Cette première orientation appelle deux remarques de fond. A moins d'être supportée en très grande partie par l'Etat, cette restructuration semble manquer d'assises financières très solides. On voit mal ce que pourraient supporter Usinor et Sacilor qui, au moment de leur nationalisation l'an dernier étaient devenus très fragiles. Il faut donc dire clairement que les grands chantiers vont passer de fait dans le secteur nationalisé. Une fois de plus, celui-ci sera alourdi d'une branche qui connaît de très sérieuses difficultés. Par ailleurs, dans un secteur aussi menacé, a-t-on bien la certitude et peut-on prendre l'engagement que la restructuration annoncée ne sera pas l'amorce d'une contraction profonde dans un délai plus ou moins bref, avec l'abandon d'un ou plusieurs chantiers actuels ? Il serait souhaitable que le ministre de la mer explicite la conviction qu'il doit avoir, quant à nos chances réelles dans la partie qui est engagée, face à une compétition internationale redoutable et au dumping forcené de certains pays d'extrême-orient.

b) La diversification des chantiers navals vers des activités soumises à une concurrence moins vive que la construction de navires neufs, en particulier dans le secteur para-naval (off-shore, usines flottantes, transformation navale). De même, la réorientation récente des chantiers civils sur les marchés militaires - en particulier à l'exportation - devra être poursuivie.

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* recouvrent des 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 de 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. Ces remarques déjà présentées l'an dernier par le rapporteur ne comportent pas d'éléments nouveaux, les opérations de diversification ne semblent pas s'être davantage concrétisées.

c) **L'accroissement des efforts de recherche** des chantiers français, et le renouvellement de leur potentiel technologique et technique. Un accent particulier sera mis sur l'application rationnelle des techniques modernes de production (automatique, robotique) faisant largement appel à l'informatique.

CHAPITRE IV

SECURITE ET POLLUTION

En matière de sécurité, le développement et le renforcement, tant en effectifs qu'en autres moyens, des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), se poursuit.

La construction de l'antenne de l'Ile Rousse (rattachée au centre de Toulon) a été entreprise. La Garde et Agde font l'objet d'améliorations, qui complètent les efforts antérieurs, le budget 1983 a prévu les crédits nécessaires.

Pour la côte Atlantique, (CROSS d'Etat), trois réalisations d'importance : le centre de Corsen Ouessant, dont la tour radar, déjà en service depuis près de deux ans, sera complétée par un centre d'exploitation ouvert depuis peu. Les mêmes remarques s'appliquent aux centres de Jobourg et du Cap Gris Nez dont les radars sont en service depuis la mi 1981, tandis que les centres seront achevés fin 1983.

En 1981, les CROSS sont intervenus dans 3691 événements de mer survenus au large ou à proximité des côtes. 3999 personnes ont été assistées, 1335 retrouvées et sauvées contre 193 blessées, 129 décédées et 149 disparues.

En ce qui concerne les infractions aux règles de la circulation, 4241 contrevenants ont été détectés, soit 2% du trafic à Ouessant et 1% au Cap Gris Nez. 1807 ont été identifiées.

Pour les pavillons étrangers (près de 700 infractions identifiées), le Ministère de la Mer a saisi les autorités maritimes compétentes. Il a reçu des réponses dans deux cas sur 3. Le Ministère de la Mer cherche en outre à se doter de matériel pour lutter efficacement contre les pollutions accidentelles de la mer et du littoral.

En 1982, l'effort s'est poursuivi. Le matériel nécessaire comprend les barrages, les récupérateurs et les bacs de stockage. Avec 30 kms de barrages pour l'ensemble des côtes françaises, le ministère estime-t-il être suffisamment doté ? Mais il manque encore 11 récupérateurs, le barrage n'étant efficace qu'à raison d'un récupérateur pour 1 km de barrages. Pour les bacs de stockage, des achats importants ont été faits en 1982, 11 centres de stockage existent désormais. On pourrait penser, à travers les éléments fournis par le ministère de la mer, que ce dernier possède actuellement les moyens d'intervenir utilement puisque les achats de matériel se ralentissent.

Votre rapporteur se propose de demander au ministre s'il en est bien ainsi, les catastrophes précédentes ayant laissé de trop amers souvenirs pour ne pas se protéger au maximum, d'autant que les infractions aux règles de circulation demeurent courantes, notamment au large d'Ouessant.

S'agissant des suites données aux catastrophes de l'Amoco Cadiz et du Tanio, il faut rappeler que dans le premier cas, une procédure juridique fort complexe se poursuit. L'essentiel de cette procédure se déroule à Chicago, où l'agent judiciaire du Trésor français a exercé une action en responsabilité. D'autres procédures devant des juridictions françaises paraissent bien aléatoires, d'autant que le juge de Chicago a interdit toute action devant toute autre juridiction.

Concluons sur ce point qu'en dépit de la convention de 1969, une surveillance accrue du trafic maritime est seule capable d'apporter la sécurité en ce domaine. Il est tout de même fâcheux que pour un tiers des infractions des bâtiments étrangers, infractions qui se chiffrent à plusieurs centaines par an, le pays concerné ne juge même pas utile de répondre.

CHAPITRE V

LA RECHERCHE

Les actions menées dans le domaine de la recherche pour le secteur maritime peuvent s'aborder à travers les activités de la CNEXO, de l'ISTPM et du FIAR (1). Que les crédits pour la recherche, dans le cadre du budget de la mer pour 1983, aient été largement majorés, chacun ne peut que s'en réjouir. Les chiffres ci-après sont significatifs : CNEXO + 45% en crédits de paiement, ISTPM + 56% en crédits de paiement, Fonds d'aide à l'innovation + 71% en crédits de paiement.

On notera aussi avec un grand intérêt la volonté gouvernementale de réorienter le programme du CNEXO vers des objectifs concrets susceptibles d'entraîner des retombées économiques. Une semblable motivation se doit d'être approuvée sans réserve.

Un plan à moyen terme, prenant en compte ces nouvelles priorités, devait voir le jour avant la fin de 1982. Il serait intéressant de savoir quel en est l'état d'avancement. En effet, jusqu'alors, les recherches menées par le CNEXO s'en tenaient à des études de principe, basées sur la recherche fondamentale et leur finalité immédiate n'apparaissait pas toujours. Sans doute faut-il du temps pour déboucher, et si l'on ne commence pas par le début, c'est-à-dire la recherche fondamentale on a peu de chance d'aboutir, mais on doit aussi se garder de se cantonner dans des données spéculatives. Les études menées au sujet des écosystèmes encourrent à notre avis ce reproche, et même parfois celles concernant l'aquaculture. Enrichir la science, c'est très bien et toutes les découvertes dues à des cerveaux français nous sont agréables. Aider par des applications rapides dans le domaine de la mer à redresser notre économie, c'est encore mieux et ce choix, tout béotien qu'il soit, tient compte des dures réalités du moment.

(1) CNEXO : Centre national pour l'exploitation des océans.

(2) ISTPM : Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

(3) FIAR : Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation.

C'est pourquoi toutes les actions qui concernent l'énergie des mers, la recherche des hydrocarbures, l'hydrothermalisme sous-marin et les nodules polymétalliques, et qui relèvent de cette recherche à buts immédiats, doivent être approuvées et amplifiées. Bien que la lutte contre la pollution et même l'amélioration des prévisions climatiques ne soient pas à négliger, il faut quand même bien définir où sont les priorités et savoir combien la dispersion est dangereuse.

L'ISTPM de son côté exerce son action dans le domaine de la pêche et des cultures marines. La loi d'orientation et de programmation pour la recherche l'a doté d'un statut d'établissement public de recherche scientifique et technique. Le rôle de cet organisme est de contribuer au développement et à l'amélioration des pêches et des cultures marines. Ses principaux domaines d'action sont la protection des espèces, y compris devant les instances internationales, pour éviter l'épuisement résultant de l'excès des captures ; l'orientation, l'estimation et l'expansion de la production conchylicole ; l'étude sur l'environnement de nouvelles activités (centrales EDF, exploitation des sables et graviers), la valorisation des produits.

Contrôle, protection, mais aussi valorisation et expansion sont au centre de l'action de l'ISTPM dont il faut espérer qu'il saura, après sa réforme statutaire, éviter les doubles emplois avec d'autres organismes de recherche qui s'intéressent aux mêmes questions.

La création d'une mission de la recherche au ministère de la mer, en mai 1982, a été l'occasion pour celui-ci de reprendre la responsabilité de la gestion des crédits du chapitre 67-17, article 30 (Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation), précédemment suivis par la mission de la recherche du ministère des transports.

Le montant total théorique des autorisations de programme disponibles en 1982 s'élevait à 39 millions de francs, dont 14 millions de francs de reports de crédits 1981 et 25 millions de francs d'autorisations de programme 1982. Ces derniers ont été soumis au blocage de 25% des autorisations de programme, et c'est donc un total de 32,75 millions de francs qui est actuellement disponible.

Les actions entreprises sont très diverses, reflétant en cela le champ des responsabilités du ministère de la mer. Elles peuvent être classées en cinq groupes d'importance financière décroissante : construction navale, sécurité de la navigation maritime, génie civil marin, socio-économie, et cultures marines. Les prévisions pour 1983 sont présentées au tableau ci-après. On notera que la réduction de l'enveloppe consacrée à la cons-

truction navale résulte à la fois de l'achèvement de deux études importantes (navires à coussins d'air et pétrolier à propulsion nucléaire), et du positionnement sur le budget de l'agence française pour la maîtrise de l'énergie, de 12 millions de francs pour le thème « amélioration du rendement énergétique des navires de la flotte de commerce ».

On remarquera aussi l'introduction du thème « génie océanique » qui regroupe les actions nécessaires pour le développement des technologies avancées de pénétration et exploitation du milieu marin.

FONDS D'AIDE A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION		
Projet de budget pour 1983.		
(En millions de francs.)		
	1982	1983
Construction navale	22.099	14,4
Sécurité de la navigation maritime	3.712	3
Génie civil marin	3	2,5
Cultures marines	1.752	3,4
Socio-économie	2	3
Génie océanique	0	2,5
Total	(1) 32.563	28,8
(1) Dont 14 millions de francs au titre des reports 1982.		

Il est à souhaiter que l'action de ces divers organismes soit parfaitement coordonnée pour éviter les doubles emplois. La récente fusion du C.N.E.X.O. et de l'I.S.T.P.M. doit aller dans le sens d'une concentration des moyens et d'une efficacité accrue.

Mais si la recherche a un sens, ses résultats doivent se traduire par la mise en place des nouveaux matériels, montrant ainsi aux entreprises performantes qui ont suivi le mouvement d'évolution que leurs innovations n'ont pas été conçues en vain.

La question actuellement posée est de savoir, pour les matériels qui le concerne, si l'Etat lui-même est capable de suivre les progrès en cours.

CONCLUSION

Un seul chiffre démontre clairement que les activités du secteur de la mer ne sont pas sur une voie ascendante.

L'E.N.I.M., établissement national des invalides de la marine, qui gère le régime des pensions des marins, dénombre 172.000 pensionnés ou ayants droit de pensionnés pour 1981, contre 73.000 actifs, le budget de la mer prenant 40% à sa charge des dépenses de ce régime.

La France aurait-elle derrière elle son avenir maritime ? On serait tenté de le penser, face aux énormes difficultés de la construction navale, au lourd déficit de notre balance commerciale des pêches, aux handicaps de la flotte de commerce grevée cette année de nouvelles charges dans un contexte international de concurrence acharnée.

Vouloir un redressement spectaculaire, c'est sans doute l'idée qui a présidé à la création d'un ministère de la mer.

Se préoccuper à trouver la recherche de la mise en oeuvre d'applications nouvelles à partir des immenses réserves des océans, voilà sans doute la ligne de conduite à suivre dans les années à venir. C'est pourquoi au delà des plans et des manifestations de bonne volonté, dont la sincérité ne saurait être mise en cause, il faut presser le mouvement d'évolution dans un domaine où pour le moment, presque chacun, dans le secteur qui lui est consacré, se trouve le dos au mur.

Bien que conscient de la complexité des problèmes et de la conviction sincère qui anime le ministre, votre rapporteur, dans ces conditions, ne peut que s'en remettre à la sagesse du Sénat pour l'adoption des crédits du ministère de la mer.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du rapporteur pour avis, M. Michel Chauty, Président, a déploré l'absence d'une politique maritime d'ensemble depuis de nombreuses années et notamment l'inexistence d'une préférence en faveur du pavillon français pour les exportations, qu'il s'agisse de transport d'automobiles ou de céréales.

Concernant l'aide au carburant accordée aux marins pêcheurs, il a indiqué que le prix du gazole qui leur est désormais facturé s'établit en dessous du prix de reprise en raffinerie, ce qui constitue un avantage considérable. Il a également insisté sur la nécessité de se donner les moyens de développer la grande pêche aux îles Kerguelen en installant une véritable base sur place. Il a enfin abordé le problème de la surveillance des côtes et estimé que la sécurité ne serait pas assurée tant que les navires prévus ne seront pas mis en place.

M. Bernard Legrand s'est inquiété des conséquences du nouveau dispositif d'aide à la pêche artisanale instauré par le gouvernement qui concerne les bateaux d'une longueur de 12 m, et risque d'être préjudiciable à la politique de protection de la ressource menée par ailleurs. Il estime pour sa part préférable d'encourager la pêche lointaine qui est plus rentable et ne détruit pas les ressources halieutiques. Il a dénoncé les abus liés au dispositif d'aide communautaire du prix de retrait, et déploré que la France, qui importe la moitié de sa consommation, détruise la moitié des produits qu'elle pêche. Il s'est interrogé sur les intentions du gouvernement concernant les suppressions d'emplois liées aux restructurations des chantiers navals, et notamment d'Alsthom Atlantique. S'agissant de la sécurité maritime, il s'est enfin déclaré favorable aux navires récupérateurs plutôt qu'aux barrages.

M. Joseph Yvon est enfin intervenu pour présenter un **amendement** dont le texte trouve sa justification dans le souci de mettre la situation des veuves de marins à parité avec celle des veuves de la fonction publique, conformément aux dispositions des lois des 20 et 22 septembre 1948 qui prévoyaient l'harmonisation des deux régimes de pension et l'obliga-

tion de rétablissement de la situation des anciens pensionnés. Depuis, la loi du 20 septembre 1948 relative aux pensions civiles et militaires a été modifiée par l'article 61 de la loi n° 65-997 du 29 novembre 1965, qui prévoit que « les veuves remariées, redevenues veuves, ou divorcées ou séparées de corps, peuvent recouvrer leur droit à pension ». Or, en dépit des principes d'harmonisation posés en 1948, il a fallu attendre une loi du 10 juillet 1979 pour voir les veuves de marins remariées bénéficier du même régime que les veuves de fonctionnaires. Mais, compte tenu de la date tardive d'ouverture de leur droit à pension, les veuves de marins ne disposent que de pensions d'un montant dérisoire en raison de la cristallisation de celle-ci à la date de leur mariage, ce qui recrée une disparité intolérable entre les veuves des deux régimes.

L'amendement proposé a pour objet de mettre fin à cette situation et répond aux préoccupations du ministre de la mer qui a exprimé sa volonté, lors du derniers congrès des pensionnés de la marine marchande, de mettre fin aux disparités de situations liées à la date d'ouverture des droits à pension.

M. Jean Colin, rapporteur pour avis, a donné un avis favorable à l'amendement présenté par M. Joseph Yvon.

Sous réserve de ces observations et de l'amendement présenté par M. Joseph Yvon qu'elle a adopté à l'unanimité, la commission a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour les dispositions budgétaires relatives à la marine marchande inscrites dans la loi.

ANNEXES

ANNEXE 1 : REGIME DES AIDES A LA FLOTTE DE COMMERCE

Le Conseil des ministres du 9 décembre 1981 a décidé la mise en place d'un plan visant à consolider la flotte de commerce. Ce plan vient compléter les dispositions du régime d'aides adopté en juin 1980 et répond aux mêmes objectifs de recherche d'une meilleure couverture du commerce extérieur par voie maritime et de sauvegarde de l'emploi.

Il comporte une série d'actions qui seront mises en oeuvre au cours de la période 1982-1983 :

– Le développement de la solidarité entre chargeurs et armateurs sans pénaliser pour autant le commerce extérieur et en collaboration avec les partenaires commerciaux ;

– un plan de redressement de la Compagnie générale maritime tenant compte du maintien de la flotte de la compagnie à son niveau actuel et de son réseau commercial ;

– la poursuite d'une action internationale orientée notamment vers la lutte contre les navires sous normes et la protection des intérêts maritimes français contre les mesures discriminatoires et unilatérales prises par les Etats étrangers ;

– une réforme des aides à la flotte de commerce.

Par ailleurs, le gouvernement a également modifié le régime de l'aide à l'investissement en vue de davantage prendre en compte l'intérêt économique et social de l'opération, en particulier de ses effets sur l'emploi.

Désormais, les investissements admis au bénéfice de l'aide sont les navires neufs, à l'exception des navires pétroliers au long cours commandés entre le 1er janvier 1982 et le 31 décembre 1983, ainsi que les navires

d'occasion entrés en flotte au cours de la même période, âgés de moins de 10 ans ou de 13 ans dans le cas des navires-citernes exploités au cabotage, qui satisfont à certaines conditions de tonnage, et sont acquis par une entreprise dont le chiffre d'affaires hors taxes est inférieur à 500 millions de francs ou dont la part du chiffre d'affaires hors taxes faite au cabotage est supérieure à 66%.

L'aide demeure accordée sous la forme de subvention d'équipement sur la base d'un taux appliqué au prix contractuel initial du navire, plafonné à 15% pour un navire neuf et 10% pour un navire d'occasion sans pouvoir excéder la somme de 30 millions de francs.

L'aide à l'investissement comprend deux parties.

● Une aide de base dont le taux maximum est de 7,5% dans le cas d'un navire neuf et de 5% dans le cas d'un navire d'occasion et qui n'est accordée qu'aux entreprises qui, au préalable, s'engagent à augmenter leurs fonds propres d'un montant équivalent. Le montant de l'aide accordée au titre de cette tranche ne peut excéder 15 millions de francs.

En ce qui concerne les aides à l'armement naval, le régime des bonifications d'intérêts des emprunts servant au financement de la construction et de la transformation de navires dans les chantiers navals français n'a fait l'objet d'aucune modification.

En revanche, le gouvernement a mis en place pour les navires achetés d'occasion entre le 1er janvier 1982 et le 31 décembre 1983 un régime de bonification des intérêts des emprunts servant au financement de leur acquisition. L'âge du navire à la date de prise de possession doit être inférieur à 10 ans ou à 13 ans dans le cas des navires-citernes exploités au cabotage.

Les modalités de bonifications d'intérêts dans le cas des navires d'occasion sont les suivantes :

– la quotité bonifiée des emprunts contractés ne peut excéder 60% du prix du navire majoré du coût des travaux rendus nécessaires par les réglementations françaises en vigueur et par les besoins de l'exploitation commerciale ;

– la durée maximale de la période de bonification est de 7 ans à compter de la date de prise de possession du navire ;

– le taux résiduel après bonification des emprunts est de 8% ;

– lorsque le navire est acheté à un propriétaire étranger, l'armement doit faire la preuve de l'absence d'un crédit étranger dans des conditions voisines de celles susmentionnées.

● Une aide complémentaire dont le taux maximum est de 7,5% dans le cas d'un navire neuf et de 5% dans le cas d'un navire d'occasion et qui est accordée en fonction de l'intérêt économique et social de l'opération. Son montant ne peut excéder celui versé au titre de la première tranche.

Les apports en fonds propres peuvent prendre une ou plusieurs des formes suivantes :

- augmentation du capital social ;
- émission d'obligations convertibles en actions ;
- prêts participatifs accordés par une personne morale autre que l'Etat ;
- avances d'associés en compte-bloqué.

L'octroi de l'aide est subordonné à un agrément du ministre de la mer qui précise les conditions de réalisation des apports en fonds propres.

En ce qui concerne les navires d'occasion, les opérations d'investissement présentant un intérêt particulier au regard du développement de l'entreprise et justifiant un concours supplémentaire des pouvoirs publics peuvent faire l'objet d'un cumul de l'aide à l'investissement et des bonifications d'intérêts.

L'ensemble du dispositif d'aides à l'armement ne comporte pas d'objectifs quantitatifs, à la différence du plan de développement de la flotte de commerce 1976-1980, en vue d'éviter toute décision précipitée d'investissements dans une conjoncture maritime internationale incertaine et de favoriser une approche concertée commune aux différents partenaires intéressés.

La dotation prévue pour 1983 (152,6 M.F. en autorisations de programme et 150 M.F. en crédits de paiement) correspond aux prévisions actuelles de renouvellement de la flotte de commerce.

ANNEXE 2 : LE REGIME DES AIDES A LA PECHE

Il fixe, pour les cinq années à venir, dans la limite des enveloppes budgétaires, le volume souhaitable de constructions neuves ainsi que les règles d'intervention de l'Etat en matière de subventions. Ce programme se présente comme suit.

1. Investissements en pêche industrielle

Une modulation des primes a été introduite en fonction de la nature de l'investissement.

– Les constructions pourront bénéficier d'une subvention égale à 20% de l'investissement total.

– Les thoniers senneurs ne bénéficieront que d'un taux de 12,5%.

– Pour l'installation d'une unité de congélation et de filetage sur un bateau déjà existant, une subvention maximale de 35% pourra être accordée.

– Les investissements destinés à améliorer la productivité du bateau bénéficieront de subventions de 12% à 20%.

– Les nouveaux matériels de déchargement pourront être aidés à hauteur de 25%.

– Pour les prêts, le régime dit « O.C.D.E. » est maintenu, mais la quotité maximale du prêt est fixée à 60% du montant total de l'investissement.

2. Investissements en pêche artisanale

Le nouveau régime qui sera mis en place tient particulièrement compte de l'adéquation de l'outil aux différentes ressources et des obstacles que peuvent rencontrer les promoteurs, en particulier les jeunes, qui se lancent dans un métier où le poids financier de l'investissement est de plus en plus déterminant.

Les subventions nationales sont constituées par trois primes :

- prime de base de 10% subordonnée à une double condition : adhésion à un groupement de gestion et adhésion à une organisation de producteurs s'il en existe une dans le port ;

- prime de première installation de 5%, accordée à la première construction neuve subventionnée du patron ou aux transformations substantielles du premier navire acheté d'occasion ;

- prime sélective de 0 à 5% selon l'intérêt du projet.

Une subvention de 10 à 25% peut être attribuée aux investissements à terre (stockage, congélation...).

Les taux de prêts bonifiés, fixés par le plan pluriannuel sont de 5% pour les investissements prioritaires et de 11% pour les autres investissements.

Dans le budget pour 1983, les subventions d'équipement (106,8 M.F. en autorisations de programme et 95,1 M.F. en crédits de paiement) sont en stagnation par rapport à 1982. Elles permettront d'engager le financement des aides à l'investissement dans les proportions suivantes : 50 M.F. pour la pêche industrielle, 38,8 M.F. pour la pêche artisanale et enfin 15 M.F. pour la conchyliculture.

ANNEXE 3

LE REGIME DES AIDES A LA CONSTRUCTION NAVALE

a) Grands chantiers et moyen chantier (Ateliers et Chantiers du Havre et de la Rochelle-Pallice)

- L'aide de base à la construction navale a été rétablie en juillet 1977 ; depuis, cette aide est restée comprise entre 15% et 25% selon les catégories de navires.

Toutefois, dans des cas exceptionnels où la concurrence est particulièrement vive et lorsqu'un problème de charge immédiat se pose, une aide complémentaire peut être accordée.

– Les conditions de garantie de prix qui s'appliquent aux navires destinés au pavillon français comme aux autres pavillons sont identiques à celles du régime général de l'assurance contre le risque économique géré par la Cofac et ce qui concerne les seuils de franchise, les primes et les modalités de lecture des indices.

La durée maximum de la garantie de prix est de 3 ans.

b) Petits chantiers

Le taux moyen d'aide de base est de 10% pour un volume annuel de commandes de 32.000 tjb, soit en augmentation de 4.000 tjb par rapport au niveau de 1981 et 2.000 tjb par rapport au niveau de 1982. Cet accroissement du contingent global de commandes affecté aux petits chantiers est la mise en oeuvre de la consolidation de la petite construction navale française.

Cependant, compte tenu des incertitudes pesant encore sur l'état du marché, il est maintenu la possibilité de recours dans des cas exceptionnels à un taux supérieur lorsque la vigueur de la concurrence internationale les justifie et pour éviter de graves problèmes d'emplois.

Les conditions de garantie de prix sont comparables à celles des grands chantiers mais, compte tenu de la durée de construction plus faible que pour les grands navires, ne peuvent s'appliquer sur une durée supérieure à 28 mois.

c) Le contrôle des aides attribuées est assuré :

– par le régime du prélèvement institué par les dispositions particulières de la loi Defferre de 1951.

– par l'expertise régulière de la Mission de contrôle économique et financier de l'aide à la construction navale qui se compose de deux contrôleurs d'Etat.

Pour les transformations substantielles sur navires achetés d'occasion, le régime des primes est le même que pour les bateaux neufs.

En ce qui concerne les prêts, deux taux ont été fixés :

– prêt bonifié au taux de 5% (constructions neuves de plus de 12 mètres, et transformations substantielles d'un navire acheté d'occasion). L'assiette est fixée à 92% maximum du montant de l'investissement

déduction faite des subventions, dans le cas d'une première installation. Dans les autres cas, l'assiette sera au plus égale aux deux tiers du montant de l'investissement déduction faite des subventions.

– prêt bonifié au taux de 11% (constructions de bateaux de moins de 12 mètres, achats de navires d'occasion ; transformations et équipements divers). La durée du prêt bonifié n'excèdera pas 12 ans pour les prêts à 5% et 9 ans pour les prêts à 11%.

D'autre part, les mécanismes de financement de la pêche artisanale sont applicables dans la limite d'un coût maximum d'investissement fixé chaque année sur la base du coût moyen des navires de 24 mètres entre perpendiculaires constaté au cours de l'année précédente.