

N° 52

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1980, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XIX

MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajoux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, George Berchet, Auguste Billiémaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Philippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guilaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmentier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Marcel Souquet, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e légis.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 40), 1297 (tome XX) et in-8° 227.

Sénat : 49 et 50 (Tome III, annexe 29) (1979-1980).

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

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	3
CHAPITRE I – La flotte de commerce	5
I – L'évolution des transports maritimes internationaux	5
II – La marine marchande française	8
A) La flotte de commerce française	8
B) La situation de l'emploi et de l'armement	13
C) La balance des transports maritimes	15
D) Les perspectives	17
CHAPITRE II – La construction navale	21
I – La construction navale dans le monde	21
II – La construction navale française	24
A) La production	24
B) Les carnets de commandes et les plans de charge	24
C) Les problèmes actuels de la construction navale française	25
CHAPITRE III – L'exploitation des ressources de la mer	30
I – La pêche	30
A) La production et la commercialisation	30
B) L'évolution de la flotte et la situation de l'emploi	31
C) La politique de la pêche	34
II – La protection de l'environnement	36
EXAMEN EN COMMISSION	38

INTRODUCTION

L'an dernier, à pareille époque, dans la présentation que nous faisons du budget de la Marine marchande, nous avons cru devoir exprimer notre souci né de la transformation des structures, de ce qu'était le Secrétariat général de la Marine marchande. Nous avons en effet l'impression que les changements apportés nous situaient en retrait, par rapport aux intentions exprimées à diverses reprises par le Chef de l'Etat, dont les propos nous avaient laissé entrevoir la création d'un Ministère de la Mer aux compétences non plus limitées aux activités maritimes traditionnelles, mais aux nouveaux problèmes découlant des conférences du droit de la mer et des perspectives d'exploitation du sous-sol marin.

« La France, disait-il, est un pays maritime : elle doit devenir une puissance maritime. C'est pourquoi j'ai demandé au Gouvernement une nouvelle politique de la mer, cohérente, active, hardie ».

« La France, ajoutait-il, doit se donner les moyens d'une politique maritime à sa mesure ».

En est-il ainsi aujourd'hui ?

La Marine marchande, qui fut à une certaine époque un département ministériel à part entière, à l'instar des grands pays maritimes, puis un secrétariat d'Etat rattaché le plus souvent au Ministère de l'Equipement, n'est plus aujourd'hui qu'une simple direction du Ministère des Transports. Loin de nous l'intention de mettre en doute les qualités de compétence et d'autorité de ceux qui sont en charge des activités maritimes. Mais disposent-ils des moyens de mener à bien leur tâche ?

On peut constater l'existence de nombreuses associations à vocation strictement maritime, certaines jouissant d'un caractère officiel ; leur création n'est-elle imposée que par un vide à combler ? Le Gouvernement éprouve-t-il le besoin de rechercher ailleurs que dans ses propres structures la solution aux problèmes spécifiques que posent les activités diverses de la Marine marchande ?

Il est étonnant qu'en ce qui concerne la préparation du VIII^e Plan, les transports aient été confiés, non pas à une Commission, mais à un simple comité dans lequel les représentants des activités maritimes tiennent peu de place ; la construction navale ne dispose, elle, d'aucune représentation dans les structures établies. De là à dire que la France n'a pas de politique de la mer, il n'y a qu'un pas.

Ce propos, entendu et répété souvent, est-il une simple boutade ? Est-il la manifestation de mauvaise humeur des contestataires habituels ? Ne correspond-il pas plutôt à la réalité ?

L'examen du budget doit nous en apporter la réponse. Encore

devons-nous, en toute objectivité, situer la question dans son contexte de crise qui, affectant gravement l'économie mondiale, n'épargne pas les activités maritimes françaises. Votre Commission des Affaires économiques et du Plan en a parfaitement conscience. Elle n'en attache que plus d'importance au budget de la Marine marchande qui doit permettre le développement des transports maritimes, dont la contribution à l'équilibre de la balance des paiements est capitale et le maintien de notre industrie de la construction navale, qui, atteinte de plein fouet par la récession, doit trouver dans son avance technologique des raisons d'espérer ; l'Etat doit enfin reconnaître le caractère spécifique des pêches maritimes, dont la plupart des difficultés ne trouveront leur solution qu'à l'échelle communautaire.

CHAPITRE I

LA FLOTTE DE COMMERCE

Comme les années précédentes, le monde maritime a profondément souffert de la stagnation économique mondiale.

La flotte française a également dû continuer à affronter une crise grave. Conformément à sa vocation maritime, maintes fois affirmées, il est nécessaire que la France accentue sa politique permettant à notre flotte de conserver et de développer la place qui lui revient dans les échanges maritimes mondiaux.

I. - L'ÉVALUATION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

La hausse du prix du pétrole intervenue à la fin de 1973 et la stagnation de l'économie mondiale qui a débuté peu après ont considérablement ralenti le développement des échanges maritimes. Les flux de trafics n'ont en effet augmenté en tonnes-milles que de 1,3 % par an en moyenne entre 1974 et 1978, alors que leur taux de croissance annuel avait été de 12 % entre 1968 et 1974.

Avec 3 437 millions de tonnes, les transports maritimes sont restés stables en 1978 ; le trafic a cependant légèrement diminué si l'on calcule en tonnes-milles (-1 %). 1 440 millions de tonnes de pétrole brut ont été acheminées par voie maritime, soit un chiffre légèrement inférieur à celui de 1977 ; la crise de la sidérurgie a entraîné une nouvelle baisse des trafics de minerais et de charbons ; par contre, une hausse de 6 % a été enregistrée dans les échanges de produits industriels.

A partir de 1975, la quasi-stagnation de la demande de transport face à une offre de tonnage qui ne cessait de croître au fur et à mesure de la livraison par les chantiers des commandes considérables enregistrées dans les années 1972, 1973 et 1974 a engendré un déséquilibre profond du marché des transports maritimes qui s'est traduit par un effondrement des frêts et une augmentation massive du tonnage pétrolier désarmé ; ce déséquilibre a rapidement gagné celui des marchandises sèches.

En 1978, l'offre de tonnage de l'armement mondial a progressé d'environ 2 %. La flotte est passée en un an de 402,5 millions à 409,25 millions de tonneaux de jauge brute (tj b). Elle était répartie comme l'indiquent les tableaux suivants :

**Part des principaux pays
dans la flotte mondiale**

(% du tonnage total mesuré en t j b)

Pays	1974	1975	1976	1977	1978
Libéria.....	17,8	19,2	19,6	20,3	19,8
Japon.....	12,4	11,6	11,0	10,2	9,7
Grande-Bretagne.....	10,1	9,7	8,9	8,0	7,6
Norvège.....	7,9	7,6	7,5	7,1	6,4
Grèce.....	6,9	6,6	6,7	7,5	8,4
U.R.S.S.....	5,8	5,6	5,6	5,4	5,5
U.S.A.....	4,6	4,3	4,0	3,9	4,0
Panama.....	3,5	4,0	4,3	4,9	5,1
Italie.....	3,0	3,0	2,9	2,8	2,8
France.....	2,8	3,1	3,0	2,9	3,0
R.F.A.....	2,6	2,5	2,5	2,4	2,4
Suède.....	2,0	2,2	2,1	1,9	1,6
Pays-Bas.....	1,8	1,7	1,5	1,3	1,3
Espagne.....	1,6	1,6	1,6	1,8	2,0
Danemark.....	1,4	1,3	1,4	1,3	1,4

Flotte mondiale au 1^{er} janvier 1979
(en milliers de tpl)

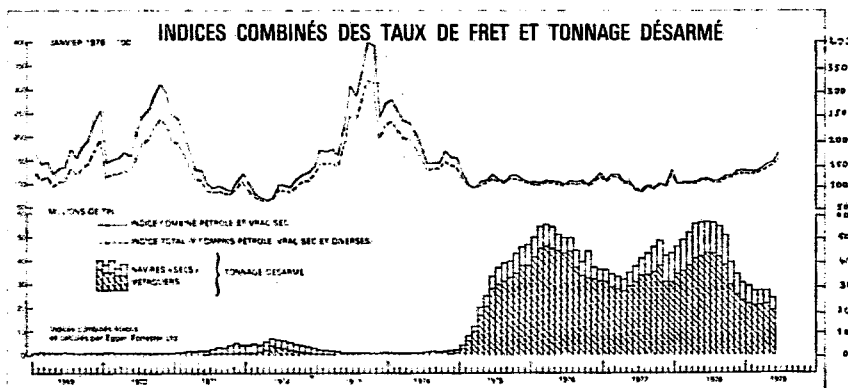
Pavillon	Pétroliers		Navires mixtes		Vraquiers		Total	
	Nbre	Tpl	Nbre	Tpl	Nbre	Tpl	Nbre	Tpl
Libéria.....	720	102 652	149	16 534	827	30 677	1 696	149 863
Japon.....	183	29 504	40	5 675	409	16 714	632	51 893
Grèce.....	276	18 975	45	4 199	723	20 977	1 044	44 151
Royaume-Uni.....	246	28 587	34	4 689	250	10 270	530	43 546
Norvège.....	144	26 049	38	4 709	136	6 839	318	37 597
Panama.....	132	11 229	8	964	330	8 066	470	20 259
France.....	77	15 198	5	892	43	1 644	125	17 734
Italie.....	95	8 977	31	3 707	106	3 739	232	16 423
États-Unis.....	247	13 195	2	167	16	395	265	13 757
Espagne.....	71	9 751	4	466	48	1 593	123	11 810
R.F.A.....	37	5 971	1	78	63	3 416	101	9 465
U.R.S.S.....	209	6 559	7	705	75	1 787	291	9 051
Singapour.....	77	5 556	4	484	89	2 609	170	8 649
Suède.....	26	5 804	4	693	33	1 190	63	7 687
Inde.....	29	1 992	17	1 575	94	3 197	140	6 764
Danemark.....	43	5 453	-	-	32	1 132	75	6 585
Autres.....	517	33 205	29	3 152	686	20 686	1 232	57 043
Total.....	3 129	328 657	418	48 689	3 960	134 931	7 507	512 277

La croissance très faible de la flotte mondiale au cours de l'année 1978 est due à la diminution des livraisons des chantiers et à l'importance des démolitions qui ont atteint le chiffre record de 21,7 millions de tonnes de port en lourd (t p l). Si le nombre de porte-conteneurs et de transporteurs de gaz liquéfié a crû de manière importante, le tonnage global des autres navires a été quasiment stable. On peut même noter que pour la première fois la flotte pétrolière a diminué ; en effet les mises à la ferraille et les pertes dans ce secteur se sont élevées à 13 millions de tonnes de port en lourd (t p l) alors que les livraisons ont représenté 9 millions de t p l. Le 30 juin 1979, il y avait 3 325 pétroliers de plus de 10 000 tonnes pour 327 404 864 t p l, 411 transporteurs mixtes pour 47 710 508 t p l et 51 transporteurs de gaz naturel liquéfié pour 4 617 200 m³.

La diminution du nombre des nouveaux navires ainsi que les nombreuses démolitions ont entraîné une réduction des excédents d'offre de tonnage. Certains calculs ont permis d'estimer que la flotte en service atteignait 437 millions de t p l en janvier 1979, que 29 millions de tonnes de navires étaient désarmés, que 35 millions de tonnes de navires naviguaient à vitesse réduite et que les autres formes d'exploitation inefficace (prolongement des périodes d'immobilisation, transport de cargaisons partielles, utilisation comme entrepôts ou diminution de la vitesse due à un entretien insuffisant) absorbaient 11 millions de tonnes.

L'excédent apparent de tonnage atteignait ainsi un total de 75 millions de tonnes, dont 54 millions de tonnes de pétroliers, au lieu de 110 millions de tonnes, dont 75 millions de tonnes de pétroliers en 1978. Cependant une partie de l'excédent de tonnage doit être considérée comme permanente. En effet certains navires désarmés seront trop coûteux à remettre en service en raison de leur détérioration au cours de leur longue période d'immobilisation ; par ailleurs, certains armateurs hésiteront à réarmer des pétroliers qui, du fait de leur ancienneté, ne sont plus conformes aux règles de sécurité récemment adoptées par l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (O.M.C.I.). L'excédent réel de tonnage peut donc être estimé à 45 millions de tonnes, dont 30 millions de tonnes de pétroliers, au lieu de 80 millions de tonnes, dont 55 millions de tonnes de pétroliers, en 1978.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, les indices des taux de frets évoluent de façon parallèle à ceux du tonnage désarmé :



On s'aperçoit que depuis le milieu de l'année 1978, l'évolution des taux de frêt est plus favorable malgré la persistance d'un important excédent de tonnage mondial. Cette augmentation des taux est due à l'espérance de la reprise de la demande, mais aussi à l'augmentation importante des coûts d'exploitation, notamment des soutes.

Le commerce maritime mondial continue à traverser une crise sévère. Cependant certains éléments, comme la réduction relative des capacités de transport ou l'accroissement des prix, peuvent laisser espérer qu'à la différence de la construction navale, la marine marchande s'adaptera plus vite aux nouvelles conditions du marché.

II. - LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE

En 1978 et 1979, notre flotte de commerce a durement ressenti la crise qui affecte l'ensemble du monde maritime.

A. - La flotte de commerce française :

Au 1^{er} juillet 1979 la flotte française comportait 441 navires de plus de 100 t j b totalisant ensemble 11,4 millions de t j b ou 20,4 millions de t p l ; 15 navires représentant 432 900 t j b étaient en commande à cette même date.

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

Catégorie de navires	Nombre de navires		Tonnes de jauge brute		Tonnes de port en lourd	
	1978	1979	1978	1979	1978	1979
Navires à passagers	27	28	206 919	154 563	51 859	40 248
Dont :						
Aéronefs	3	4	357	1 966	.	
Cargos	339	302	3 404 467	3 249 655	5 074 336	4 861 072
Dont :						
Cargos de ligne	115	106	724 600	643 238	988 281	882 124
Cargos porte-conteneurs	49	50	800 315	856 264	958 619	1 027 163
Transporteurs de vrac sec	55	44	1 031 659	986 600	1 731 632	1 687 917
Pétroliers	118	111	8 179 518	8 059 864	15 706 293	15 566 258
Dont :						
Pétroliers long-courriers	75	69	7 719 722	7 595 361	15 185 478	15 037 958
TOTAUX	484	441	11 790 904	11 464 082	20 832 482	20 467 578

La réduction de la flotte a continué comme les années précédentes.

Entre le 1^{er} juillet 1978 et le 1^{er} juillet 1979 le nombre des navires est passé de 484 à 441 (- 8,8 %) et le tonnage a diminué de 2,7 %. Il n'y a que les cargos porte-conteneurs qui ont légèrement augmenté. Pour la première fois on peut s'apercevoir que le tonnage pétrolier a cessé de croître puisqu'il est passé de 8 179 518 t j b à 8 059 864 t j b.

Au cours du troisième trimestre de 1979 cette tendance à l'amointrissement de notre capacité de transport s'est poursuivi, puisque le 1^{er} octobre 1979, notre flotte se composait de 433 navires de plus de 100 t j b, représentant 11,3 millions de t j b ou 20,2 millions de t p l.

La flotte française reste une flotte jeune et moderne. L'âge moyen est en effet de 6 ans pour les cargos (4 ans pour les porte-conteneurs), 5,84 ans pour les pétroliers et 12,52 ans pour les navires à passagers ; ces derniers sont pour la plupart des navires à moyen et petits tonnages affectés au trafic côtier.

Cette modernisation de notre flotte a pu être obtenue grâce au *plan de développement de la flotte de commerce*, adopté par le Gouvernement le 2 octobre 1974. L'objectif était de rendre la flotte française capable de servir le commerce extérieur avec un degré suffisant d'efficacité et, en particulier, d'assurer une couverture par le pavillon national à un niveau intermédiaire entre 40 % et 50 % du commerce extérieur de marchandises sèches.

La flotte de commerce devait de 1976 à 1980 atteindre 16,3 millions de tonneaux de jauge brute grâce à la mise en service de 7,9 millions de tonneaux de jauge brute ce qui représente un montant d'investissement de plus de 23 milliards de francs. Cet important programme d'acquisition pouvait être mise en oeuvre grâce à un effort financier de l'Etat qui a privilégié deux formes d'aides : les primes d'équipement versées pour les commandes de navires neufs (à l'exception des navires à passagers et transporteurs d'hydrocarbures) et les bonifications d'intérêts qui abaissent les taux d'intérêt des crédits de financement de navires à des niveaux préférentiels au plus égaux à ceux couramment pratiqués à l'étranger. Pour les navires mis en service entre le 1^{er} janvier 1976 et le 31 décembre 1980, l'enveloppe des primes d'équipement a été fixée à 1,2 milliard de francs et celle des bonifications d'intérêts à 2,6 milliards de francs.

L'aggravation de la crise maritime a entraîné deux mesures d'aides complémentaires :

- des compléments de prime d'équipement, destinés à porter à 11,5 % le taux des primes, seront versés aux propriétaires de navires transporteurs de vrac sec admis au plan de développement de la flotte de commerce ;

- au titre des frais financiers afférents aux exercices 1979 et 1980 des bonifications d'intérêts complémentaires peuvent être attribuées aux entreprises d'armement maritime par abaissement à 6 % (au lieu de 7,75 %) du taux résiduel après étude cas par cas par la Commission interministérielle des bonifications d'intérêts en faveur de l'armement (C.I.B.I.A.). Cette mesure est en principe réservée au secteur du vrac sec ; à titre exceptionnel, elle peut être accordée pour les financements de navires de lignes régulières.

En contrepartie les armements doivent prendre des mesures concrètes permettant d'améliorer la situation des entreprises notamment sur les plans commerciaux et financiers.

Comme l'indique le tableau ci-après, les réalisations du plan de développement sont proches des objectifs pour la catégorie des cargos de ligne en tonnage (833 000 t j b contre 970 000 t j b) et les ont déjà dépassés tant en nombre de navires (73 contre 71) qu'en valeur (6 771 914 000 F d'investissements contre 5 484 000 000 F).

**PLAN DE DEVELOPPEMENT
DE LA FLOTTE DE COMMERCE**

Prévisions, réalisations et répartitions
des commandes entre la France et l'étranger
au 1-06-1979

(Valeur en milliers de F.)

Catégories de navires	Prévisions			Réalizations			Primes	Commandes en France			Commandes à l'étranger		
	Nbre	TJB	Valeur	Nbre	TJB	Valeur		Nbre	TJB	Valeur	Nbre	TJB	Valeur
Cargos de ligne	71	970 000	5 484 000	73 102,8 %	833 000 85,9 %	6 771 914 123,5 %	990 962	47 64,4 %	478 631 57,5 %	4 763 589 70,3 %	26 35,6 %	354 369 42,5 %	2 008 325 29,7 %
Transporteurs de vrac	53	2 050 000	5 836 000	19 35,8 %	452 693 22,1 %	1 273 603 21,8 %	71 135	2 10,5 %	4 080 0,9 %	44 031 3,5 %	17 89,5 %	448 613 99,1 %	1 229 572 96,5 %
Navires à passagers				3	12 430	289 000	—	3 100 %	12 430 100 %	289 000 100 %			
GPL/GNL	12	625 000	4 600 000	3 25 %	123 218 19,71 %	843 900 18,34 %	—	2 66,67 %	110 000 89,21 %	714 900 84,71 %	1 33,33 %	13 218 10,73 %	129 000 15,29 %
Pétroliers	30	4 200 000	7 100 000	12 40 %	1 819 156 43,31 %	3 211 170 45,22 %	230	5 41,67 %	1 111 956 61,13 %	2 134 170 66,46 %	7 58,33 %	707 170 38,87 %	1 077 000 33,54 %
TOTAL	166	7 845 000	23 020 000	110	3 240 497	12 389 587	1 062 327	59 53,6 %	1 717 127 53 %	7 945 690 64,1 %	51 46,4 %	1 523 370 47 %	4 443 894 35,9 %
Navires d'occasion acquis et livrés entre le 1/11/74 et le 1/12/75				13	47 124	272 266	17 648						
Mesures complémentaires en faveur des transporteurs de vrac							74 922						
							1 154 897						

Les distorsions constatées entre les taux de réalisation en nombre de navires, et ceux en tonnage ou en valeur s'expliquent par le fait que tous les navires commandés sont des navires très performants, porte-conteneurs et rouliers ; il est manifeste que la modernisation de la flotte s'effectue plus rapidement que prévu par le remplacement accéléré des cargos classiques à plusieurs ponts.

Les commandes de navires transporteurs de vrac sec se maintiennent à un niveau qui reste très en deça des objectifs (19 navires contre 53 ; 452 693 t j b contre 2 050 000 t j b ; 1 273 603 000 F d'investissements contre 5 836 000 000 F). Sauf cas particuliers (navires petits et moyens) les armateurs n'ont pas investi dans ce type de navires pour lesquels, du fait de la crise, les taux de fret du marché sont particulièrement déprimés. Dans ce domaine, la réalisation intégrale du plan de développement est très certainement liée à un relèvement des taux de fret. A cet égard, la remontée de ceux-ci enregistrée depuis le début de l'année reste insuffisante.

On peut observer que les navires les plus évolués, qui incorporent une importante valeur ajoutée, ont été en grande partie commandés en France : c'est le cas des navires porte-conteneurs, des rouliers, des transporteurs de gaz et des très gros pétroliers.

En revanche, les navires simples comme les transporteurs de vrac sec, et les pétroliers de petit et moyen tonnage ont été en quasi totalité commandés à l'étranger.

La majeure partie des commandes du plan de développement a été passée antérieurement à la crise ou à ses débuts : pendant les années 1973, 1974 et 1975.

Depuis 1976 peu de commandes ont vu le jour et presque toutes ont porté sur des navires de ligne, perpétuant ainsi au cours du temps le retard par rapport aux objectifs concernant les transporteurs de vrac.

Or cette situation ne semble pas devoir s'améliorer à brève échéance. En effet, si l'excédent mondial de navires par rapport aux besoins est assez faible ou même parfois inexistant dans la catégorie des cargos de ligne, il n'en est pas de même pour les pétroliers, et par voie de conséquence pour les transporteurs de vrac sec, dont les trafics sont très liés à ceux du pétrole par l'intermédiaire des navires mixtes.

A cet égard, dans le secteur pétrolier, la réduction de nos approvisionnements et l'excédent mondial de navires sont tels que nos armements n'ont plus rien commandé depuis 1973. Aussi, les prévisions effectuées lors de l'élaboration du plan de développement ne seront réalisées qu'à 40 % en nombre de navires, 43 % en tonnage et 45 % en valeur.

B. - La situation de l'armement français :

Les résultats de la plupart des entreprises françaises de transport maritime se sont progressivement dégradés à partir de 1975 et la situation de quelques unes d'entre elles est devenue critique en 1978.

Le chiffre d'affaires maritime de l'armement s'est établi en 1977 à 9,5 milliards de francs, soit une hausse de 23 % par rapport à l'année précédente.

Mais la quasi-stagnation de la marge d'exploitation, conséquence du bas niveau des frets et de l'augmentation des charges et des frais financiers et généraux font que les résultats avant amortissement de l'armement en 1977 sont ainsi en baisse très sensible par rapport à ceux de 1976. La dégradation des résultats s'est poursuivie en 1978 dans un contexte de stagnation relative des trafics et a touché les rares entreprises qui avaient pu échapper jusqu'alors aux effets de la crise. Dans plusieurs armements, l'équilibre des comptes d'exploitation et des trésoreries n'a pu être atteint qu'en ayant recours à des cessions de navires (62 navires ont quitté la flotte en 1978).

Au cours de l'année 1978 la situation financière de la *Compagnie générale maritime* a subi une nouvelle dégradation. Son compte d'exploitation fait apparaître une perte de 269 millions de francs et le compte de pertes et profits une perte nette de 399 millions de francs. Un plan d'entreprise qui couvre une période de quatre ans a été établi. Il a comme objectif le rétablissement de l'équilibre financier en 1983. La première étape de ce plan est un contrat d'entreprise qui a été conclu pour 1979 et 1980 entre l'Etat et la Compagnie générale maritime (C.G.M.). L'armement national doit améliorer sa gestion et sa productivité ; le nombre de navires doit légèrement diminuer ; la flotte sera comprise à la fin de 1980 entre 48 et 54 navires au lieu de 61 actuellement. Une certaine réduction des effectifs devra être opérée en particulier parmi le personnel sédentaire.

En contrepartie la C.G.M. recevra de l'Etat une dotation en capital de 230 millions de francs en 1979 et 200 millions de francs en 1980 et une compensation pour les surcharges supportées au titre des retraites du personnel sédentaire (53 millions de francs en 1979 et 59 millions de francs en 1980). Pour son objectif de redressement financier, la C.G.M. bénéficiera de la même liberté que les autres armements français, notamment en matière de gestion de la flotte et de fixation des tarifs.

L'armement pétrolier français au long cours a, dans l'ensemble, bien résisté à la crise qui frappe l'armement mondial grâce à des recettes dérivées de contrats conclus avant la crise et qui couvrent ses charges d'exploitation. L'armement pétrolier au cabotage se trouve confronté à de très graves difficultés financières résultant à la fois de la diminution des trafics (et parfois de leur disparition) et du niveau très bas des taux de fret qui n'assurent pas la couverture des charges d'exploitation.

La situation de l'armement sec français est contrastée suivant les secteurs.

L'armement de lignes régulières bénéficie d'une hausse continue des taux de fret mais ses charges d'exploitation augmentent au moins aussi vite et il doit, en outre, faire face sur certains secteurs à une vive concurrence. Il en est résulté une stagnation des résultats bruts d'exploitation qui ne permettent pas d'assurer normalement les échéances de remboursement des emprunts levés ces dernières années par les armateurs pour financer la modernisation rapide de leur flotte.

L'armement vracquier a bénéficié jusqu'en 1978 de recettes relativement stables liées à des contrats de transports à moyen terme conclus avant la crise. Une grande partie de ces contrats arrivent à échéance prochainement et ne seront pas renouvelés aux conditions antérieures. En 1978, les taux de fret du marché ne permettaient plus de couvrir les charges variables d'exploitation, a fortiori les charges en capital. Les premiers mois de 1979 ont vu une remontée des taux de fret sur le marché du vrac, qui devrait, si cette tendance se maintient, permettre aux armements intéressés d'obtenir en 1979 une amélioration sensible de leurs résultats.

Le cabotage assure les relations à courte distance. Son rôle économique, politique et social est primordial. Or, il subit à l'heure actuelle la conjonction du bas niveau des taux de fret et du montant élevé des charges d'exploitation pour des navires souvent anciens, de petite taille et peu sophistiqués. Il est urgent que, comme s'y est engagé le Ministre des Transports, un plan d'aide soit mis d'urgence en place, faute de quoi la flotte française des caboteurs aura dans peu de temps disparu, corps et biens.

Le tableau suivant montre la disproportion qui existe, dans ce domaine, entre les flottes étrangères et françaises.

**Participation des caboteurs français
au trafic de quelques ports secondaires**

PORTS en 1977	Caboteurs secs de moins de 500 tonneaux de jauge brute		Caboteurs secs de 500 tonneaux à 1 600 tonneaux de jauge brute	
	Pavillons Etrangers (1)	Pavillons Français	Pavillons Etrangers (1)	Pavillons Français
TONNAY-CHARENTE	42	3	79	3
QUIMPER	38	2	-	-
LORIENT	81	4	15	1
SAINT-MALO	282	7	174	2
LES SABLES D'OLONNE	42	1	28	1
FECAMP	165	0	25	4
LE LEGUE	117	17	-	-
DIEPPE	196	0	75	1
HONFLEUR	120	3	12	0

(1) Les pavillons étrangers sont principalement constitués dans l'ordre suivant : Allemand RFA - Danois - Hollandais - Norvégien et divers (Panaméen - Singapour - Cyprite - Anglais, etc.).

Nous ne pourrions donc que nous réjouir de toutes les mesures qui tiendraient à reconstituer la flotte française du cabotage.

L'armement de navires à passagers soumis à la concurrence internationale connaît des difficultés dues au coût élevé des équipages (nombreux sur ce type de navires) sous pavillon français alors que les concurrents utilisent le plus souvent au moins pour le service général du personnel étranger ne bénéficiant pas du statut de marin.

En conclusion, il apparaît que l'armement français dans son ensemble s'est trouvé confronté en 1978 à une crise sévère à laquelle ses concurrents étrangers doivent pour la plupart faire face depuis quelque temps déjà.

Le rajeunissement de la flotte qui s'est manifesté par l'acquisition de navires ayant des effectifs moindres et la dégradation de la conjoncture maritime a entraîné depuis cinq ans une *régression des postes de travail* sur les navires de commerce français.

Au 31 décembre 1978, 13 645 marins, dont 4 622 officiers étaient embarqués sur des bateaux, au lieu de 15 221 (dont 4 909 officiers) au 31 décembre 1977, soit une diminution de 10 % en un an. Durant la même période le nombre de chômeurs dans ce secteur a augmenté de 11 %, passant de 1 326 demandeurs d'emploi au 1^{er} janvier 1978 à 1 466 au 1^{er} janvier 1979. Il est probable qu'au cours de l'année 1979, la situation continuera à se dégrader.

C. - La balance des transports maritimes

L'existence d'une flotte nationale permet de gagner des devises lorsque les navires français assurent des trafics tiers ou d'en économiser lorsque nos bateaux assurent des trafics liés à notre commerce extérieur qui, en leur absence, eussent été effectués par des navires étrangers. De plus, la présence du pavillon national à l'étranger est un des moyens d'assurer la présence commerciale de la France et peut susciter des échanges avec nos industries.

Le commerce extérieur de la France s'effectue largement par la voie maritime. En 1978, 76 % de nos importations en volume et 37 % en valeur ont été transportés par voie maritime ; 31 % de nos exportations en volume et 34 % en valeur ont été acheminés par mer.

En 1977, le trafic maritime mondial a été de 3 415 millions de tonnes environ. Le pavillon français, pour la même année, a transporté 116 millions de tonnes, soit 3,4 % du trafic mondial.

**Evolution du taux
de couverture apparent (en tonnage)**

	1975	1976	1977
	(En pourcentage)		
Produits pétroliers	37,2	32,6	29,9
Charbon	43,2	37	39,1
Pondéreux	17,6	14,1	14,8
Céréales	10,5	11,1	15,5
Marchandises diverses	30,2	28,8	27,4
TOTAUX	33	29,3	27,8

Le taux de couverture apparent, qui est un ratio permettant de comparer les tonnages transportés de ou vers les ports français par notre armement avec notre commerce national par voie de mer régresse depuis plusieurs années.

**Evolution du taux
de couverture nominal
(en pourcentage)**

	Hydrocarbures		Vrac sec		Marchandises diverses		TOTAL	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
1974	58,0	49,8	26,2	24,1	38,9	59,5	47,7	49,1
1975	73,4	76,6	30,4	28,2	42,7	53,5	58,8	56,8
1976	68,5	68,4	26,4	24,5	40,2	53,0	54,6	53,4
1977	68,4	74,5	31,2	23,8	36,3	46,4	54,5	50,3

On peut constater que le taux de couverture nominal qui mesure tous les trafics transportés par des navires français par rapport à notre commerce national par voie de mer, est aussi en diminution, en particulier pour les marchandises diverses : ceci provient à la fois de l'accroissement de la crise dans le secteur des cargos de ligne et du recul des positions françaises sur certains secteurs, du fait de la croissance des flottes des pays en voie de développement.

Le trafic des passagers s'est élevé en 1977 à 11,9 millions d'entrées et de sorties, contre 11,2 millions en 1976. 39 % de ce trafic était assuré sous pavillon français. Le trafic concerne essentiellement les liaisons sur la Manche et vers la Corse qui, à elles seules, représentent environ 90 % des mouvements de voyageurs.

Le trafic de voyageurs avec les ports de Grande-Bretagne représente environ les 3/4 du trafic de voyageurs de l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains. En 1978, les liaisons ont été assurées à 72,5 % sous pavillon britannique, 23,4 % par le pavillon français et le reste (4,1 %) par d'autres pavillons. Ce déséquilibre dans la répartition du trafic est dû à l'important surcoût du pavillon français par rapport au pavillon britannique.

En 1978, le trafic passager avec la Corse a représenté 1,5 million de mouvements (1,2 million avec la France et 0,3 million avec l'étranger). La Société nationale maritime Corse-Méditerranée assure la totalité des relations avec la France continentale. En 1979, cette société a reçu une dotation budgétaire de 300 millions de francs afin de compenser la faible tarification due au principe de la continuité territoriale.

Le solde de notre balance des frets et passagers a été en 1977, négatif de 2,8 milliards de francs (2,6 milliards en 1976). Cette détérioration est due en grande partie à l'augmentation des détournements de trafic, c'est-à-dire des importations françaises transitant par les ports étrangers.

A une époque où la France est mobilisée pour économiser ou gagner des devises, il serait nécessaire que les armateurs développent leurs implantations à l'étranger. Cela leur permettrait, en particulier, d'accroître le trafic qu'ils réalisent entre pays étrangers; d'importants efforts ont été faits dans ce domaine puisqu'en 1977, le trafic entre ports étrangers représentait 47 % du tonnage transporté par des navires français. D'autre part, il faudrait que les chargeurs français se préoccupent davantage de faire transporter leurs marchandises sur des navires français. Un important programme d'information et d'incitation devrait être mis en place par le Gouvernement.

D. - Les perspectives :

Il est probable que le transport maritime continuera d'être le moyen le meilleur marché à la tonne-mille tant du point de vue de l'énergie que celui des capitaux ou de la main d'oeuvre. Malgré cet atout général, la flotte de commerce française va continuer à se heurter à de graves difficultés dues à l'environnement international et à sa situation propre.

La concurrence internationale est de plus en plus vive alors que la demande de transport est stagnante et que les taux de fret sont très bas. La flotte sous pavillon de complaisance continue à croître (+ 6 % en 1978) et représente environ le tiers de la capacité mondiale de transport. Les conditions pratiquées par celle-ci permettent d'offrir des tarifs très bas.

Certains pays développés (R.F.A. en particulier) ont décidé de favoriser l'immatriculation d'une part importante de leur flotte sous ces pavillons afin d'assurer à leur armement une compétitivité qu'ils ne peuvent plus maintenir en utilisant leur pavillon propre.

Par ailleurs, le Comité des associations d'armateurs des Communautés européennes estime que les premiers résultats du contrôle des activités des compagnies maritimes d'Europe orientale justifient la prise de premières mesures de défense. Il demande donc qu'une telle décision soit prise le plus rapidement possible.

La perturbation du marché mondial de la construction navale permet à de nombreux pays de se doter d'une flotte moderne à bas prix qui bénéficiera en outre de coûts d'exploitation sensiblement inférieurs aux nôtres.

Enfin, le monde maritime connaît une montée des protections nationales. Les pays en voie de développement considèrent pour des raisons de prestige et de balance de paiements, qu'ils doivent maîtriser le transport de leur commerce extérieur. Ils ont donc des exigences croissantes en ce qui concerne le partage du trafic, surtout sur les lignes régulières. Le code de conduite (40/40/20) sera vraisemblablement appliqué dès sa ratification, ce qui entraînera une redistribution des parts de marché détenues par les armateurs en fonction de l'origine nationale du fret.

L'armement français doit donc évoluer dans un marché de plus en plus étroit et où le nombre des acteurs grandit sans cesse. Les taux de fret excessivement bas ne permettent que rarement à nos armateurs de couvrir leurs nombreux frais. Dans ce domaine, la France souffre de plusieurs handicaps. L'endettement des sociétés d'armement est égal à leur chiffre d'affaires et les frais financiers sont donc très importants. Le monopole de l'emploi des marins français sous pavillon français est un gage de qualification, mais c'est aussi un facteur d'augmentation des coûts.

Dans ce domaine, seul le pavillon suédois est aussi coûteux. Par rapport au pavillon britannique, le surcoût d'un équipage français a pu être estimé à 5 000 F, par jour, en moyenne, pour des navires identiques ; la cause essentielle de cette différence est la budgétisation des charges sociales pratiquées au Royaume-Uni. Par ailleurs, l'augmentation des prix des soutes a fait notablement augmenter le prix de revient.

Face à ces difficultés réelles et durables, le projet de loi de finances pour 1980 n'apporte pas de solutions. La seule mesure qui concerne la marine

marchande est un crédit de paiement de 235 millions destiné à achever le plan de développement de la flotte adopté à l'automne 1974.

Les responsables de la politique de la marine marchande ont à plusieurs reprises affirmé que l'amélioration de situation de l'armement français ne dépendait pas de mesures budgétaires. Il est certain que plusieurs faiblesses peuvent et doivent être surmontées par la profession elle-même. Ainsi, il serait nécessaire que l'activité de la marine française, encore trop concentrée sur les Etats de l'ancien empire colonial et les départements et territoires d'Outre-Mer, soit redéployée. Cependant les armateurs ne sont pas maîtres de toutes les données de leur activité. Les bas taux de fret, le surcoût social, la concurrence des pavillons de complaisance sont des contraintes sur lesquelles ils ne peuvent agir.

Le Conseil des Ministres du 17 octobre 1979 a arrêté de nouvelles orientations. Un crédit de 150 millions de francs sera inscrit au titre de l'aide à l'investissement (achat de navires) dans le projet de loi de finances rectificatif pour 1979. Le régime des bonifications des taux d'intérêt sera aligné sur les règles fixées par l'O.C.D.E.. Le régime des prêts participatifs du F.D.E.S. pourra être appliqué aux entreprises de transport maritime qui veulent développer leur implantation à l'étranger. Par ailleurs, un concours va être lancé pour promouvoir la construction d'un navire à performances élevées notamment du point de vue des économies d'énergie.

Ces mesures sont certainement bénéfiques, mais on peut se demander si elles sont à la mesure des difficultés actuelles.

La marine marchande est d'une importance vitale pour notre sécurité. En outre, elle est une source appréciable de devises. La situation actuelle du marché international condamne à terme notre marine si aucune mesure n'est prise. Il faut envisager certaines dispositions particulières : ne serait-il pas possible par exemple que l'Agence pour les économies d'énergie subventionne comme elle l'a fait pour d'autres professions, un programme de réduction de consommation de fuel à bord des navires français ?

De plus, certains spécialistes estiment que le Gouvernement devra un jour choisir entre une aide à l'armement pour compenser le surcoût social et l'autorisation de transférer sous d'autre pavillon nos navires.

D'une manière générale, il est urgent que les pouvoirs publics déterminent avec les intéressés les nouveaux objectifs de la flotte de commerce.

Cette nouvelle politique devrait se traduire en premier lieu par des actions diplomatiques. La France doit continuer sa lutte contre les pavillons de complaisance et les navires inférieurs aux normes ; par ailleurs, le Gouvernement doit contribuer à l'élaboration d'une politique de la marine marchande au sein de la Communauté européenne qui va voir sa puissance maritime s'accroître fortement grâce à l'adhésion de la Grèce, de l'Espagne et du Portugal.

En outre, comme nous l'avons déjà demandé l'année dernière, il faut, au moment où le plan de développement s'achève, qu'une nouvelle série de mesures soit prise. Un « plan de maintien », car il est difficile d'espérer davantage, doit être élaboré d'ici la fin de l'année prochaine afin de permettre à notre flotte de garder un rang conforme aux intérêts vitaux de notre pays et à la vocation maritime de la France.

CHAPITRE II

LA CONSTRUCTION NAVALE

L'année dernière, nous avons longuement décrit la crise qui frappe depuis 1975 la construction navale mondiale et française. Malheureusement, les sombres perspectives que nous tracions alors se révèlent toujours d'actualité. Sans qu'il soit donc nécessaire de reprendre cette analyse, il faut cependant noter les quelques facteurs d'évolution qui sont intervenus.

I. - LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE

L'activité comparée de la construction navale mondiale en 1976, 1977 et 1978, mesurée en millions de tonneaux de jauge brute (t j b) et de tonneaux de jauge brute compensée (t j b c) (1), est résumée dans le tableau suivant :

Activités de la construction navale mondiale

(en millions de tonnes)

	MISES SUR CALE		LIVRAISONS	
	tjb	tjbc	tjb	tjbc
1976	27	18,5	34	21,5
1977	19	16	27,5	21
1978	12,9	14,2	18,2	16,5
Variations 1977-1976	-29,6 %	-13,5 %	-19 %	-2,3 %
Variations 1978-1977	-32,1 %	-11,2 %	-38 %	-21,4 %

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

Comme nous le prévoyions l'année dernière, la construction navale est entrée, en 1978, dans une phase profonde de dépression. Les livraisons ont marqué, pour la première fois depuis le début de la crise, un recul important. Les mises sur cales diminuant en 1978, il faut s'attendre à une chute des livraisons en 1979. On peut noter que le ralentissement des mises sur cales est plus important en t j b qu'en t j b c. Cela est dû à la disparition des pétroliers dans les carnets de commandes et à l'importance prise par les navires complexes de taille moyenne dans la demande récente de tonnages neufs.

La production mondiale (2) des chantiers a diminué de 55,3 % depuis 1975, passant de 34,7 millions de t j b à 15,5 millions de t j b en 1978. L'année dernière, 34,2 % de la production mondiale (au lieu de 46,5 % en 1970) a été réalisée au Japon, 35,3 % dans les pays de l'A.W.E.S. (3) (au lieu de 42,8 % en 1970) et 30,5 % dans le reste du monde (au lieu de 10,7 % en 1970). La crise tend ainsi à égaliser les parts des trois groupes des principaux producteurs.

Les commandes de tonnage neuf se sont élevées, en 1978, à 10,8 millions de t b j c. C'est le niveau le plus bas atteint depuis le début de la crise. Cela ne représente plus que la moitié de la capacité de production des chantiers estimée à 21 millions de t b j c.

La répartition des nouvelles commandes reflète le déclin des chantiers de l'Europe de l'Ouest au profit, en particulier, des entreprises d'Europe orientale. On assiste également à un cloisonnement du marché qui favorise les chantiers des pays dont les armateurs ont des besoins importants de renouvellement de tonnage, en raison de l'âge moyen élevé de leurs navires. Par contre, ce phénomène désavantage les constructeurs des pays comme la France, où les compagnies de navigation ont déjà procédé à la modernisation de leur flotte, souvent au prix d'un endettement qui obère leurs possibilités d'autofinancement et de recours au crédit pour de nouvelles commandes de tonnage neuf.

Les prix de vente se sont maintenus en 1978 au même niveau qu'en 1977. En conséquence, compte tenu de l'inflation qui a sévi dans tous les pays, l'écart entre le prix de revient et le prix de vente s'est à nouveau accru.

(2) Production : mises sur cales + livraisons

(3) A.W.E.S. : Association of West European Shipbuilders : cette association regroupe les pays suivants : Allemagne fédérale, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hollande, Italie, Norvège, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

En Europe, les contrats sont souvent conclus à des prix de l'ordre de 40 à 50 % des coûts de construction. Il semble que la situation va s'améliorer dans ce domaine en 1979. En effet, la hausse de certains taux de fret et les nouvelles normes de sécurité concernant les pétroliers entraînent un certain volume de commandes. Les nouveaux pays venus à la construction navale, comme la Pologne, le Brésil ou la Corée du Sud, qui ont maintenu le niveau des prix très bas, n'ayant pas des capacités de production très importantes, les prix de vente des navires vont sans doute légèrement remonter.

Le carnet de commandes mondial s'est amenuisé de 25 % en 1978. Il ne s'élève plus qu'à 23,4 millions de t j b c (5,4 millions pour le Japon, 9 millions pour l'A.W.E.S. et 9 millions pour le reste du monde). Entre 1974 et 1979, le carnet de commandes est passé de 128,9 millions à 25,8 millions de t j b, soit une réduction de 80 % en cinq ans. On estime que près de 70 % du carnet mondial, au 1^{er} janvier 1979, était constitué de navires qui devaient être livrés avant la fin de l'année.

Malgré cette détérioration des plans de charge, il y a très peu eu de fermetures de chantiers, même au Japon où, pourtant, les faillites ont été nombreuses. Cependant le nombre d'heures de travail a fortement diminué ; on peut évaluer en moyenne entre 20 et 30 % les réductions des effectifs intervenus en 1978 dans les chantiers de l'Europe de l'Ouest et du Japon.

Face à la gravité de la crise, *la plupart des Etats ont accentué leur politique de soutien de la construction navale*. Les différentes mesures sont fort nombreuses : prise de participation dans le capital des entreprises, aide à l'armement national et aide directe à la prise de commandes, avantages fiscaux, prêts avantageux, bonification d'intérêts, subventions, prises en charge des pertes, commandes publiques, fonds d'adaptation ou de reconversion. Il est difficile d'évaluer avec précision l'importance de ces différentes aides, mais il n'est pas rare qu'elles atteignent 30 % du prix de revient d'un navire. La charge de plus en plus importante de ces subventions a conduit la plupart des gouvernements à subordonner leur octroi, soit à un programme de restructuration de l'industrie, soit à un plan de réduction de la production.

La concertation internationale a été décevante. Les pays de l'O.C.D.E. avaient conclu, en 1974, un arrangement destiné à limiter et à harmoniser les aides à la construction navale. Cet accord est de moins en moins respecté.

Au sein de la Communauté européenne, la Commission a élaboré un nouveau plan de réduction concertée des capacités de production. Celui-ci préconise le déchargement des navires anciens européens qui seraient susceptibles d'être vendus sur le marché de l'occasion, en compensant, pour l'armateur, la différence entre le prix de la ferraille et celui de l'occasion. Les armateurs devraient commander des navires neufs, dans la proportion de 2 t j b c démolis pour 1 construit, avec le bénéfice d'une prime supplémentaire cumulée avec les aides nationales existantes.

Ce plan permettrait d'éliminer des navires anciens achetés très bon marché par les pavillons de complaisance ; il susciterait également des commandes de renouvellement des flottes durant la période 1980-1982, pendant laquelle la crise de la construction navale devrait atteindre son maximum. Ce programme « démolition-construction » est actuellement en cours de discussion. Certains pays craignent que son coût soit très élevé et que son efficacité soit faible, tant qu'il se limitera aux pays de la Communauté européenne.

II. - LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE

L'an passé, nous avons déjà exprimé de vives inquiétudes quant à la situation des chantiers français de construction navale. Ceux-ci ont effectivement connu de graves difficultés en 1978 et 1979 et il est nécessaire que les pouvoirs publics améliorent encore l'aide fournie à ce secteur.

A. - La production

En 1978, les chantiers français ont livré 424 140 t j b au lieu de 1 110 016 t j b en 1977, soit une diminution supérieure à 60 %. Cette faiblesse des livraisons sera confirmée en 1979 puisqu'il n'y aura que 500 000 t j b livrés. Les deux tiers des livraisons de 1978 étaient constitués de porte-conteneurs et de cargos rouliers, et le tiers de transporteurs de gaz et de produits chimiques. 60 % en tonnage et 70 % en valeur des navires livrés au cours de l'année étaient destinés à des clients étrangers. Ces chiffres montrent le rôle important que continuent de jouer les commandes étrangères dans l'activité de nos chantiers qui contribuent ainsi à l'équilibre de la balance commerciale du pays.

Par rapport au niveau très faible atteint en 1977, les mises sur cales ont progressé en 1978. Elles représentent 980 000 t j b (+ 104 %) ou 610 000 t j b c (+ 22 %). Cette progression ne signifie nullement une reprise de l'activité en 1979. Elle est due au fait de la mise en construction du dernier des quatre pétroliers de la classe des 550 000 t p l et de cinq grand methaniers.

B. - Les carnets de commandes et les plans de charge

Le volume des commandes enregistrées par les chantiers français en 1978 s'est élevé à 184 000 t j b. Les commandes ont essentiellement porté sur des navires de technique élaborée.

**Carnet de commandes
au 1^{er} octobre 1979 par chantier et année de livraison**

Chantiers	Carnet de Commandes total		dont exportation		Date de livraison					
					1979		1980		1981	
	nombre	TJB	nombre	TJB	nombre	TJB	nombre	TJB	nombre	TJB
Ateliers d'Atlantique	7	309 000	5	245 000	1	45 000	3	138 000	3	126 000
Constructions navales de la Ciotat	6	168 600	4	139 600	2	87 600	2	29 000	2	52 000
France Dunkerque	8	320 000	5	272 600	1	80 000	4	127 400	3	112 600
Constructions navales et industrielles de la Méditerranée	3	190 000	3	190 000			1	80 000	2	110 000
Dubigeon Normandie	3	43 570	1	18 570	1	18 570	1	12 000	1	13 000
Ateliers et chantiers réunis du Havre et de La Rochelle-Pallice	6	20 770	2	11 070	2	10 270	3	6 900	1	3.600
Total grands et moyens chantiers	33	1 051 940	20	876 840	7	241 440	14	393 300	12	417 200
Ateliers et chantiers de la Manche	8	4 900	8	4 900			5	2 750	3	2 150
Constructions mécaniques de la Normandie	3	850	1	250	1	250	1	300	1	300
La Perrière	3	700	2	320			3	700		
La Garonne	2	2 650	1	1 050			2	2 650		
A.F.O.	2	3 800	1	3 000			2	3 800		
Total petits chantiers	18	12 900	13	9 520	1	250	13	10 200	4	2 450
Total général	51	1 064 840	33	886 360	8	241 690	27	403 500	16	419 650

La chute brutale à partir de 1976 des commandes nouvelles a conduit à une contraction sévère du carnet de commandes des chantiers français. Celui-ci est passé de 1 484 970 t j b au 1^{er} octobre 1978 à 1 064 840 t j b le 1^{er} octobre 1979, soit une diminution de 28 %. 83 % des navires sont destinés à l'exportation et 60 % sont livrables avant la fin de l'année 1980.

C. - Les problèmes actuels de la construction navale française

Les grands et les petits chantiers français sont confrontés à un grave problème: trouver sur un marché déprimé et sur lequel s'exerce une concurrence excessivement vive les commandes indispensables pour assurer leur survie pendant le laps de temps qui les sépare de la fin de la crise.

1. Les grands chantiers

Les grands chantiers ont eu, en 1978, de très mauvais résultats d'exploitation. Compte tenu de la réduction d'activité et du faible prix auquel sont conclues les commandes nouvelles, leur situation ne s'améliorera pas dans un proche avenir. La forte diminution des plans de charge a entraîné, comme l'indique le tableau ci-dessous, une baisse des effectifs.

**Evolution des effectifs
des principaux chantiers navals**

	FIN 1976		FIN 1977		FIN 1978		MARS 1979	
	Sous-traitance en régie	Effectifs totaux inscrits	Sous-traitance en régie	Effectifs totaux inscrits	Sous-traitance en régie	Effectifs totaux inscrits	Sous-traitance en régie	Effectifs totaux inscrits
Alsthom Atlantique	624	7 382	342	6 842	69	6 043	47	5 950
Constructions navales de la Ciotat	437	6 295	425	6 329	99	4 300	127	4 318
France Dunkerque	199	3 714	145	3 719	195	3 898	212	3 941
Constructions navales et industrielles de la Méditerranée	110	3 808	102	3 269	26	3 400	90	3 310
Dubigeon Normandie	434	2 922	317	2 517	223	2 215	116	2 066
Ateliers et chantiers réunis du Havre et de La Rochelle-Pallice	295	2 411	144	1 917	80	1 740	176	1 809
TOTAL	2 099	26 532	1 475	24 593	692	21 596	768	21 394

Entre la fin de l'année 1975 et la fin du 1^{er} trimestre 1979, le volume global des effectifs affectés à la construction navale des grands et moyens chantiers a accusé une diminution de 5 138 personnes, soit une chute de 19 %. Cette réduction s'est effectuée par un arrêt de l'embauche et par une limitation des horaires à 40 heures, voire même 34 heures par semaine dans de nombreux cas. Les départs volontaires ont été encouragés par les entreprises ainsi que les mises à la retraite anticipée avec garantie de ressources qui correspondront, au cours du deuxième semestre 1979, à environ 3 % des effectifs des grands chantiers.

Pour que la régression prévisible de l'activité dans les années à venir ne soit pas insupportable sur le plan financier et sur le plan social, et

dommageable sur le plan industriel, il est nécessaire que les chantiers réussissent à enregistrer un volume minimum de commandes de navires ou de matériels entrant dans des activités de diversification.

Compte tenu des faibles prix de vente imposés par le marché international, il est indispensable que l'Etat apporte son soutien aux chantiers.

Dès la fin de 1977, le Gouvernement avait décidé l'application d'un régime d'aides exceptionnelles. En mars 1979, les objectifs de cette politique ont été redéfinis et d'importantes aides budgétaires, complétées par des crédits financiers à l'intention des armateurs du tiers monde, ont été octroyées aux chantiers. Ces mesures ont permis d'écarter des difficultés majeures dans un certain nombre de chantiers.

Le projet de loi de finances pour 1980 prévoit un crédit d'un milliard de francs pour l'aide à la construction des grands navires. En dehors de cette importante subvention budgétaire, il serait nécessaire que les chantiers puissent offrir à leurs clients des conditions de crédit analogues à celles de la concurrence. Or, malgré les efforts faits récemment par les Pouvoirs publics, il se trouve qu'en matière de financement, les propositions que les constructeurs sont autorisés à présenter sont, en général, moins avantageuses que celles de leurs collègues étrangers, notamment japonais et allemands. Il faudrait également que l'Administration communique plus rapidement ses décisions relatives aux aides ou aux conditions de crédit. Certains retards sont à l'origine de l'élimination des offres françaises.

Enfin, il serait nécessaire d'accentuer les efforts déployés pour que les chantiers diversifient leurs activités et résistent, ainsi, mieux à la grave crise actuelle. Jusqu'à présent, le Fonds Spécial d'Adaptation Industrielle, créé en septembre 1978, n'a eu qu'une action très limitée.

2. Les petits chantiers

Dans l'ensemble, la situation des petits chantiers reste moins préoccupante que celle des grands chantiers. Leur marché porte essentiellement sur la construction de navires de pêche, de remorqueurs, de petits caboteurs et de certains bâtiments militaires (vedettes rapides). La concurrence internationale pour ce type de produit est relativement moins vive que pour la grande construction navale. Par ailleurs, la récente reprise des investissements dans le secteur de la pêche a favorisé les chantiers spécialisés en ce domaine.

En 1977, le Gouvernement avait défini un régime d'aide en faveur des petits chantiers qui leur a permis, jusqu'à présent, de traverser la crise. Ce plan d'aide a été renouvelé jusqu'au 31 juillet 1978. Depuis, les constructeurs doivent, lors de chaque remise de prix, demander à l'Administration une indication sur les modalités de l'aide susceptible d'être accordée. Il serait nécessaire d'établir un nouveau plan d'aide afin que les petits chantiers sachent de quelles subventions ils peuvent bénéficier.

Le concours d'idée pour promouvoir un navire productif et économe en énergie, que le ministère doit lancer d'ici la fin de l'année peut être, s'il aboutit rapidement, un moyen efficace de relancer la production des petits constructeurs. Il est certain en effet, qu'une demande mondiale importante existe pour ce type de bateaux, en particulier pour la pêche et la surveillance maritime.

En attendant l'éventuel succès de cette opération le Gouvernement pourrait, afin de soutenir l'activité des petits chantiers, accélérer le renouvellement des parcs d'engins flottants souvent vétustes, appartenant à des services publics civils.

3. La réparation navale

Les chantiers français de réparation navale connaissent en 1979 une stabilisation de leur situation générale, après les bouleversements qui avaient marqué l'année 1978 : grèves importantes à Dunkerque et à Marseille, constitution des groupes A.F.O. et Beliard Crighton-Flandres Industrie, éclatement du groupe Terrin et régression générale des effectifs de la réparation navale, en particulier à Marseille. A une exception près, les entreprises avaient toutes enregistré des pertes en 1978. Pour 1979, si plusieurs d'entre elles ont encore réalisé une exploitation déficitaire pendant le premier semestre, il semble qu'il n'existe plus de situations aussi dramatiques que celles de l'an dernier.

Cette amorce de rétablissement correspond d'abord à une amélioration conjoncturelle. Le point le plus bas de la crise semble maintenant avoir été dépassé, et si le niveau des prix reste très déprimé, on observe une certaine reprise d'activité qui s'explique par le jeu convergent de plusieurs facteurs.

En premier lieu, la légère amélioration du niveau général des frêts s'est traduit sur certaines lignes par une accélération des rotations. Cela occasionne également des remises en service de bâtiments désarmés, ce qui fait augmenter la demande générale de réparation. Le relèvement des taux de fret fait d'autre part remonter pour les armements le coût de la journée d'immobilisation des navires en exploitation ; il pénalise ainsi les chantiers des pays à bas coût de main d'œuvre dont les délais de réparation sont en général importants, et dont la localisation oblige en outre, souvent, les navires venant en réparation à un déroutement qui rallonge d'autant la durée de l'opération.

Le deuxième facteur d'amélioration de la conjoncture tient au fait qu'un certain nombre de réparations qui avaient été différées par les armements dans l'attente de jours meilleurs, doivent finalement être effectuées quelle que soit la situation financière de l'armateur.

Enfin, il semble que les armements français, à la lumière de certaines difficultés techniques ou de délais rencontrés dans les chantiers de réparation des pays à bas coût de main d'œuvre, en soient venus à une meilleure appréciation de la qualité des prestations des réparateurs français.

CHAPITRE III

L'EXPLOITATION DES RESSOURCES DE LA MER

Avec 13 millions de kilomètres carrés, la France possède la troisième zone économique exclusive du monde. Certains responsables politiques ont affirmé que c'était un atout primordial pour l'avenir de notre pays. Il est donc parfaitement légitime que le Gouvernement se préoccupe tout particulièrement du développement de l'exploitation des ressources de la mer.

I. - LA PECHE

A. - La production et la commercialisation

Le marché des produits de la pêche a été caractérisé, en 1978, par une légère baisse des apports due essentiellement à la diminution des captures des espèces de grande consommation dans les eaux habituellement fréquentées par nos navires.

L'évolution de la production des pêches maritimes et de la conchyliculture, de 1977 à 1978, s'établit comme suit :

Production des pêches maritimes

	1977			1978		
	Tonnes	Valeur en millions de francs	Prix moyen au kilogramme	Tonnes	Valeur en millions de francs	Prix moyen au kilogramme
Poissons frais	374 457	1 677,7	4,48	366 804	1 800,9	4,91
Crustacés	32 411	327,2	10,10	28 472	325,2	11,42
Mollusques et coquillages ...	51 057	225,1	4,41	46 680	227,6	4,87
Produits de la grande pêche .	25 913	183,6	7,29	22 913	168,4	7,35
Thon tropical congelé	57 940	272,0	3,97	54 803	217,3	3,95
Huîtres	93 985	563,0	5,99	95 302	594,2	6,23
Moules	50 565	117,1	2,32	50 409	128,0	2,54
Algues	26 386	5,6	0,21	43 086	7,9	0,18
Total.....:	712 714	3 371,3		708 469	3 469,5	

Globalement, les débarquements des produits marins ont été légèrement inférieurs à ceux de l'année 1977. La réduction la plus spectaculaire a été celle du lieu noir et du liasto. Par contre, les captures de maquereaux ont été très supérieures à celles de l'année 1977. On peut penser que, compte tenu du contingent favorable de maquereaux qui a été attribué à la France, un report d'activité a été effectué sur cette espèce au détriment du lieu noir et pour compenser l'interdiction totale de pêche du hareng.

L'écoulement de la production nationale n'a pas rencontré de difficultés particulières au cours de l'année 1978. Les organisations de production qui contrôlent toute la production de la pêche industrielle et hauturière et environ 20 % de la pêche artisanale, ont retiré du marché environ 7.000 tonnes de poissons frais ou réfrigérés (principalement des maquereaux, merlans, anchois), soit 1,5 % des débarquements. Malgré les quelques expériences tentées, la France, contrairement aux autres pays de l'Europe, demeure un pays consommateur de produits frais.

Notre balance commerciale des produits de la pêche maritime demeure très fortement déficitaire ; en 1978, les importations se sont élevées à 3,5 milliards de francs et les exportations ont représenté 841 millions de francs ; notre déficit en ce domaine est donc égal à 2,7 milliards de francs, soit une progression de 12 % par rapport à 1977.

Il est vraisemblable que ce déficit ira en s'accroissant. L'implantation progressive de nos industries de conserve de thon, les droits d'entrée privilégiés consentis par la Communauté européenne aux Etats associés, le coût de la main d'oeuvre dans ces pays contribuent à établir un flux d'importation qui ne pourra que se développer au cours des prochaines années avec l'adhésion de l'Espagne et du Portugal. Il est nécessaire que le Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture (F.I.O.M.) accentue ses efforts de recherche de marchés à l'étranger pour des produits susceptibles d'être pêchés par la flotte nationale, mais qui sont sous exploités en l'absence de débouchés sur le marché français.

B. - L'évolution de la flotte et la situation de l'emploi :

Au 31 décembre 1978, la flotte de pêche française comprenait 12 193 navires (soit une diminution de 2,2 % par rapport à 1977) pour un tonnage de 221 811 t j b (-5,1 % par rapport à 1977).

Flotte de pêche française

TONNAGE	1976		1977		1978	
	Tonneaux de jauge brute	Nombre	Tonneaux de jauge brute	Nombre	Tonneaux de jauge brute	Nombre
Pêche artisanale.....	12 309	109 172	12 133	109 370	11 926	109 622
Pêche hauturière.....	342	86 590	293	74 760	230	69 115
Pêche thonière.....	31	22 840	29	22 060	24	19 937
Grande pêche.....	17	29 000	16	27 780	14	23 137
Total.....	12 699	247 602	12 471	233 970	12 193	221 811

La *pêche artisanale* connaît la situation la moins défavorable, le tonnage ayant amorcé une légère remontée en 1978 ; cette tendance manifeste l'efficacité du dispositif d'aide publique renforcé mis en place pour enrayer le vieillissement de la flotille. Le montant total des aides de l'Etat en faveur du renouvellement de la flotille artisanale peut s'élever à 25 % du coût de l'investissement envisagé. On peut noter que des collectivités locales et des établissements publics régionaux ont voté des aides complémentaires afin d'accroître l'effet incitatif de ces mesures. La poursuite de la décroissance du nombre de navires dans ces conditions traduit l'accroissement du tonnage unitaire, élément indispensable de compétitivité et de sécurité dans ce secteur. Les prévisions de mise en chantier pour la fin de l'année 1979 et 1980 montrent que la pêche artisanale reprend un rythme normal d'investissement de l'ordre de 100-120 navires/an.

La *pêche hauturière* subit un ensemble de contraintes au niveau de l'accès à la ressource qui a pour effet, non seulement de rendre très aléatoire des mises en chantier, mais aussi d'imposer des ventes de navires pour rééquilibrer les bilans. A cet égard, l'année 1978 s'est révélée très difficile. La perte de substance de notre flotte hauturière crée des situations dramatiques à la Rochelle, Concarneau, Lorient et Boulogne. Les dispositifs d'aide n'ont eu pour effet que de limiter les ventes de la partie la plus moderne de la flotte. Les nouvelles conditions d'exploitation caractérisées notamment par le fardeau croissant des dépenses de carburant (16 à 20 % des coûts d'exploitation) ont imposé en outre une révision des procédures de choix des investissements. L'attentisme constaté en matière de mise en chantier devrait s'atténuer dans la mesure où les résultats d'exploitation et le dispositif d'aide publique le permettront.

La *pêche thonière* est caractérisée par la substitution progressive de grands thoniers transocéaniques aux unités petites et moyennes qui constituaient le gros de la flottille. La décroissance du nombre des navires et du tonnage total n'est pas accompagnée par une baisse de la production, ce qui signifie que des gains de productivité ont été obtenus. Le taux de renouvellement constaté, 3 à 4 navires par an, permet de développer prudemment une flottille thonière tropicale qui reste parmi les meilleures du monde.

La *grande pêche* poursuit son adaptation à une situation caractérisée par des restrictions croissantes d'accès aux zones de pêche traditionnelles de Norvège et de Terre-Neuve. Les efforts entrepris pour redéployer l'activité de cette flottille (Atlantique Sud, Terres Australes) ont eu pour effet de ralentir un déclin qui ne paraît pas être absolument inéluctable.

Evolution des postes embarqués à la pêche

	Conchyliculture et petite pêche	Pêche côtière	Pêche au large	Grande pêche	Total
Officiers					
30-12-76.....	10 011	986	1 925	162	13 084
30-12-77.....	9 584	940	1 780	191	12 495
30-12-78.....	9 419	915	1 723	180	12 237
Personnel de maistrance et d'exécution					
30-12-76.....	6 172	1 590	3 172	227	11 161
30-12-77.....	5 895	1 529	2 933	285	10 642
30-12-78.....	5 535	1 472	2 749	295	10 051
Total					
30-12-76.....	16 183	2 576	5 097	389	24 245
30-12-77.....	15 479	2 469	4 713	476	23 137
30-12-78.....	14 954	2 387	4 472	475	22 288

Le recul constaté lors des années précédentes, des postes embarqués se poursuit, bien que la perte entre la fin 1977 et la fin 1978 (849, soit - 3,6 %) soit plus faible qu'entre décembre 1976 et décembre 1977 (1 108, soit - 4,6 %). L'analyse des statistiques par genre de navigation indique des évolutions assez largement contrastées.

Les effectifs à la grande pêche ont progressé entre 1976 et 1977 puis se sont stabilisés en 1978. Dans la pêche au large, le nombre des marins embarqués continue à décroître (- 12,2 % en deux ans) plus rapidement que celui des pêcheurs côtiers (- 7,5 % en deux ans). Il est difficile d'établir des perspectives de l'emploi pour les années à venir, tant que l'on ne connaît pas le régime définitif des accès à la ressource ou l'influence qu'aura l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne sur ce secteur.

On peut noter que différentes mesures d'ordre social ont été prises récemment : adaptation au secteur de la pêche des dispositions du Code du Travail sur l'indemnisation du chômage partiel et du chômage total temporaire, attribution, au titre de 1977 et 1978, d'allocations temporaires d'aides sociale pour certains pêcheurs artisans. Cela devrait, dans une certaine mesure, modérer l'impact qu'une dégradation de la situation de certains armements pourrait avoir sur l'emploi des marins pêcheurs.

C. - La politique de la pêche

Dans le projet de loi de finances pour 1980, le Gouvernement a consenti un effort important en faveur de la pêche. En effet, les subventions d'équipement inscrites au chapitre 64-36 sont en nette augmentation. Les autorisations de programme atteignent 52 044 000 F au lieu de 17 040 000 en 1979, soit une croissance de 35 millions de francs. 41 140 000 F sont destinés à la modernisation de la flotte hauturière et artisanale, 6 millions au développement de la conchyliculture et de l'aquaculture et 4 100 000 F à la modernisation des entreprises de transformation.

Les crédits de paiement s'élèvent à 49 500 000 F au lieu de 27 millions en 1979. 45 300 000 F vont aux entreprises de pêche et 4 200 000 F à l'organisation des marchés et à la commercialisation des produits de la mer. Ce redéploiement de moyens marque la volonté du Gouvernement de maintenir notre potentiel de pêche. Il faut d'ailleurs observer que, depuis que de nouvelles mesures ont été prises, le renouvellement de notre flotte s'accélère. Alors qu'en 1977, il n'y a eu que 42 navires représentant 1 513 t j b primés, en 1978, 154 unités jaugeant 3 450 t j b ont été aidées par l'Etat. Pour le premier semestre de 1979, 87 bateaux représentant 2 144 t j b ont reçu une subvention.

Malgré cet effort, votre Commission des Affaires économiques et du Plan demeure très préoccupée par le maintien en valeur de l'aide aux carburants. Dans le chapitre 44-36, il n'est prévu pour cette action primordiale pour nos pêches que 53 millions de francs en 1980, soit le même montant qu'en 1979. La forte augmentation du prix des carburants va donc réduire l'efficacité de cette aide. En 1978, il fallait 0,95 litre de carburant, soit en moyenne 0,74 F pour pêcher un kilo de poisson ; pour 1 franc de valeur débarquée, on avait besoin de 0,18 litre, soit 0,14 F.

Compte tenu de l'éloignement sans cesse plus important de nos ressources et de la hausse du prix du pétrole, ces chiffres vont s'accroître en 1980 et l'on peut raisonnablement penser que les frais de carburant dépasseront 20 % du coût total de production. Depuis 1977, l'aide aux carburants est de 10,5 centimes par litre pour l'ensemble des pêches françaises. Afin de préserver l'avenir de nos pêches et de maintenir l'emploi dans ce secteur qui fait vivre de nombreuses régions françaises, *nous demandons avec la plus grande insistance que l'aide aux carburants soit augmentée*. Par exemple, on pourrait revenir au système en vigueur en 1976, soit une aide de 15 centimes par litre pour l'ensemble des pêches françaises.

Cependant, toutes ces aides seront inefficaces si les ressources deviennent de plus en plus rares et si les quotas sont de plus en plus restrictifs. Devant l'absence d'une politique communautaire de pêche, le souhait d'envisager le renouvellement de notre flotte n'est-il pas une utopie ? L'avenir de nos marins est en effet intimement lié à la politique communautaire puisque 72 % de nos captures sont faites dans les eaux de la Communauté européenne.

La position de blocage du Royaume-Uni à l'encontre de la politique communautaire en matière de pêche, sujet permanent d'inquiétude pour les professionnels français, est une attitude inqualifiable et contraire au traité de Rome.

Qu'il s'agisse de l'établissement des quotas de pêche ou de l'augmentation des mailles, tout est prétexte à la Grande-Bretagne pour interdire à nos pêcheurs l'accès à leurs ressources traditionnelles et limiter leurs droits historiques. Le conflit qui s'est déclenché récemment à propos de la diminution des mailles de filets utilisés par les langoustiniers est une parfaite illustration de la politique britannique. Après l'arraisonnement de deux bateaux de pêche français, la Cour de Justice a condamné notre partenaire. Mais loin de s'incliner devant cette décision, celui-ci a récidivé en saisissant un nouveau bateau de pêche. Les Anglais semblent donc n'attacher aucune autorité aux décisions de la Cour de Justice. Qu'il nous soit permis de rendre hommage à ce propos à notre Ministre des Transports qui a su s'élever avec vigueur contre les exigences britanniques auxquelles il n'entend pas céder : « Ce serait a-t-il déclaré, sonner le glas d'une grande partie de la pêche française ». Qu'il sache que tous les parlementaires français le soutiennent de la manière la plus énergique dans cette position.

Enfin, il est nécessaire, dès à présent, de préparer l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun. Cet élargissement ne manquera pas en effet d'avoir des conséquences sérieuses pour nos pêches. En 1976, la production espagnole représentait, avec 1 400 000 tonnes, l'équivalent des productions britannique et française réunies. En moyen de production, l'Espagne dispose de 600 000 t j b. soit la moitié du tonnage de la Communauté européenne.

L'adhésion du Portugal et de la Grèce ne poseront que des problèmes beaucoup plus limités et spécifiques.

Quoi qu'il en soit, l'entrée de ces trois nouveaux Etats dans le Marché commun ne devrait pouvoir se faire que dans le cadre du strict respect de l'article 117 du traité de Rome qui prévoit l'harmonisation des législations sociales des Etats membres. Il faut par ailleurs que le Gouvernement prenne le plus rapidement possibles les mesures qui permettent à notre flotte de s'adapter aux nouvelles conditions de concurrence.

II. - LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Afin d'accroître la sécurité maritime et d'améliorer la protection de notre environnement, diverses mesures ont été prises.

L'effort pour la construction et l'équipement des centres de surveillance de la circulation maritime de Gris Nez, Jobourg et Ouessant, qui contrôlent les dispositifs de séparation du trafic dans le Pas-de-Calais et la Manche, sera poursuivi. Les crédits qui leur sont affectés s'élèveront à 79 millions de francs en 1980. Du 1er janvier au 1er septembre 1979, le centre de surveillance du trafic de la Manche a constaté 2 964 infractions. Seulement 1 441 navires en faute ont pu être identifiés. Il faut remarquer que le nombre d'infractions aux nouvelles règles de circulation est en diminution : il était de 30 au mois de janvier 1979 au moment de la mise en place du nouveau dispositif de séparation du trafic et n'est plus que de 6 par jour au mois de septembre 1979.

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS Atlantique et CROSS Méditerranée) reçoivent une dotation d'équipement de 6,54 millions contre 2,80 millions en 1979. En outre, la création de 53 emplois est prévue pour l'ensemble de ces centres dont les crédits de fonctionnement sont augmentés de 1,5 million de francs. En 1978, ces centres ont dû intervenir à plus de 3 000 reprises pour faire face à divers événements de mer.

On peut également noter que l'installation auprès de différents quartiers des Affaires maritimes de centres chargés d'assurer la visite des navires se poursuit : 5 nouveaux centres seront équipés en 1980 et 20 emplois supplémentaires sont prévus à cet effet. En 1978, il y a eu 5 759 inspections de navires de commerce (3 947 bâtiments français et 1 812 étrangers) pour vérifier leur conformité aux normes de sécurité.

Enfin, le programme de surveillance aérienne des navires pollueurs est maintenu, pour 1980, au même niveau que celui de cette année.

Le Service des Phares et Balises connaîtra une augmentation de 1,8 million de francs des crédits de paiement afin de développer son action. Dans le domaine de la protection du littoral, il convient de souligner que les crédits affectés à la protection des ouvrages atteignent 16,2 millions de francs en autorisations de programme, soit près d'un doublement par rapport à 1979. Cette importante augmentation permettra la remise en état de digues endommagées par les tempêtes des deux derniers hivers. Afin de lutter contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures, il est prévu de constituer un stock de 30 kilomètres de barrage d'ici la fin de l'année 1980. Il est envisagé de réaliser deux centres de stockage de matériels de nettoyage du littoral, l'un à Brest et l'autre à Marseille.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné ce budget lors de sa réunion du 24 octobre 1979.

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du rapporteur, le président Chauty et M. Durieux sont intervenus à propos des problèmes posés par la mise au point d'une politique communautaire des pêches.

M. Ehlers a souligné les conséquences, pour notre flotte de commerce, de l'entrée dans la Communauté européenne de la Grèce. Il s'est également inquiété du fait que les activités de la pêche s'installent de plus en plus souvent hors de la France, ce qui pose de graves problèmes économiques et sociaux. Il a indiqué que la flotte artisanale de pêche pourrait largement se développer si certaines aides lui étaient accordées.

°
° °

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet un **avis favorable** à l'adoption des crédits de la Marine marchande figurant dans le projet de loi de finances pour 1980.