

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1968, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VIII

Transports.

.....
..... III. — MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Monsarrat, Jean Nataf, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 28),
456 (tome XII) et in-8° 65.

Sénat : 15 et 16 (tomes I, II et III, annexe 30) (1967-1968).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Construction navale - Pêche maritime.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Aspect économique général du budget.....	5
II. — L'armement naval.	
A. — Observations générales.....	8
B. — Conjoncture actuelle du transport maritime dans le monde....	9
C. — Commerce extérieur de la France par la voie maritime.....	10
D. — Situation et activité de la flotte de commerce française.....	12
E. — Situation et perspectives de nos principales compagnies mari- times	15
III. — La construction navale :	
A. — La situation dans le monde.....	26
B. — La situation en France.....	28
IV. — Les pêches maritimes.....	32

Mesdames, Messieurs,

Après avoir exposé l'aspect économique général du budget de la Marine marchande, nous étudierons la situation de notre armement naval avant de donner un aperçu du volume et de la répartition de notre commerce extérieur par voie maritime.

Nous fournirons, ensuite, quelques indications portant plus particulièrement sur l'activité de notre flotte de commerce et de nos grandes compagnies maritimes et la situation de notre construction navale, avant de traiter plus largement du problème des pêches maritimes.

I. — ASPECT ECONOMIQUE GENERAL DE CE BUDGET

Il n'est pas dans les intentions du Rapporteur pour avis de votre Commission des Affaires économiques de vous présenter une analyse détaillée du fascicule budgétaire qui traite de la Marine marchande et des Pêches maritimes. Le Rapporteur spécial de votre Commission des Finances se charge, lui, de vous énumérer les divers chapitres de ce budget, d'analyser les crédits qui y figurent et de les rapprocher des dispositions prises dans le budget précédent pour établir des comparaisons et tirer, ensuite, les conclusions qui s'imposent sur le plan de notre politique maritime.

Votre Rapporteur pour avis ne peut donc que vous inviter à vous reporter au rapport de votre Commission des Finances. Mais il est néanmoins de son devoir de souligner que, si l'ensemble des crédits de paiement s'élèvent cette année à 854.372.000 F contre 805.680.089 en 1967, soit une augmentation de 6 %, *l'effort consenti par l'Etat en faveur de nos activités maritimes reste encore insuffisant.*

Le rôle de votre Commission des Affaires économiques n'est-il pas de présenter, en face de ce budget analysé par votre Commission des Finances, les critiques que justifient certaines insuffisances de notre politique maritime, tout en reconnaissant, certes, au Gouvernement les mérites que ses efforts et ses initiatives ont pu apporter de constructif en ce domaine.

Nous ne cessons d'exprimer chaque année, à pareille époque, notre dépit de voir les activités maritimes traitées avec désinvolture par une partie de l'Administration, malgré le dévouement, l'acharnement de certains hauts fonctionnaires de la place Fontenoy, conscients de l'énorme intérêt qui s'attache pour une nation maritime à développer la Marine marchande et les Pêches, et soucieux de faire triompher des idées qui ne trouvent souvent que peu d'écho dans les sphères gouvernementales.

Les réformes qui s'amorcent au sein de l'Administration de l'Inscription maritime ne sont-elles pas une marque du manque d'intérêt dont souffre notre Marine marchande ?

Il n'est encore pour s'en convaincre que d'examiner les crédits inscrits au titre IV destiné aux interventions de l'Etat. Si, globalement, ils progressent de 2,6 % environ, cette augmentation découle essentiellement des mesures d'ajustement, nécessitées par les majorations de traitements et prestations sociales, au titre de l'action éducative et culturelle, et par la contribution de l'Etat à l' E. N. I. M.

Mais, par ailleurs, les interventions de l'Etat décroissent tant pour les subventions aux pêches maritimes (ramenées de 420.000 F par rapport au crédit de 1967) que pour celles allouées aux compagnies exploitant des services maritimes d'intérêt général (en moins : 4.800.000 F) et pour les allocations compensatrices, réduites, cette année, de 7.200.000 F.

Si le Gouvernement entend expliquer ces réductions par une amélioration des conditions d'exploitation à la fois de certaines branches de l'industrie des pêches et de certains compartiments de nos activités maritimes commerciales, elles se justifient difficilement en face de *l'effort énorme consenti par divers Etats étrangers en faveur de leur Marine marchande*. C'est ainsi que, supprimant, par application de l'article 50 de la loi de finances pour 1967, *l'aide au cabotage*, le Gouvernement veut ignorer le rôle important que joue la flotte du cabotage, reliant entre eux les ports secondaires dont l'activité se répercute pourtant sur l'arrière-pays de régions déshéritées qu'ils desservent. Nous ne pouvons, pour notre part, que déplorer cette mesure, alors qu'il eût fallu reconduire une aide devant permettre à nos armements au cabotage de lutter à armes égales avec les armements similaires hollandais et allemand.

Ces critiques ne doivent pas nous faire oublier **ce qu'il y a de constructif dans ce budget**, malgré ses insuffisances.

Les crédits prévus *au titre des dépenses en capital* nous permettent de constater une progression de 12 % pour les autorisations de programme et de près de 6 % pour les crédits de paiement. En ce qui concerne, d'abord, l'équipement culturel et social (chapitre 56-20), il est prévu pour 1968 la construction d'un grand chalutier-école, doté des derniers perfectionnements de la technique et destiné à la formation des cadres supérieurs de la pêche. Le chapitre 57-10, relatif à l'équipement des Services des Affaires maritimes, prévoit la création à Saint-Servan d'un centre électronique chargé de la gestion de la matricule centrale.

Quant aux subventions d'investissements accordées par l'Etat, en dehors de l'aide à la construction navale (chapitre 63-00) qui subit une réduction en ce qui concerne les autorisations de programme et ce, en raison des dispositions du Traité de Rome exigeant que soient alignées les aides communautaires, les divers autres compartiments de ce titre sont *en augmentation* :

a) La prime de modernisation des cargos de ligne (chapitre 63-01) progresse dans des proportions importantes : en autorisations de programme de 13,5 à 57,5 millions de francs et en crédits de paiement de 13 à 25 millions ;

b) Le programme d'adaptation des pêches maritimes (chapitre 64-00) se trouve en augmentation de 3.280.000 F en ce qui concerne les autorisations de programme et de 1.430.000 F pour les crédits de paiement. Ces augmentations obéissent au souci de construire des navires adaptés aux techniques modernes (automatisation, pêche arrière, congélation à bord, etc.) ;

c) Le chapitre 64-01, dont l'objet est « Recherches scientifiques et techniques », réintégré du budget de l'Equipement, comporte 1 million de francs pour les autorisations de programme et 1 million de francs pour les crédits de paiement, en hausse en ce qui concerne ces derniers de 105.000 F ;

d) Même constatation en ce qui concerne les Sociétés de sauvetage, Société centrale de sauvetage et hospitaliers sauveteurs, dont la fusion est intervenue et qui voient leurs crédits accrus de 950.000 F.

L'examen très succinct, trop succinct sans doute auquel nous venons de nous livrer, nous a permis de nous pencher plus spécialement sur quelques chapitres, ceux qui servent de support à notre politique de la Marine marchande et des Pêches maritimes.

Chacun de ces chapitres pose au Gouvernement, au moment de l'élaboration du budget de la Nation, des problèmes dont dépendent l'avenir et l'expansion de nos activités maritimes. De la réponse qui leur est donnée découlent des perspectives favorables ou pessimistes pour notre économie nationale.

II. — L'ARMEMENT NAVAL

A. — Observations générales.

Nous ne saurions méconnaître que *l'activité du commerce mondial* qui, pour plus des deux tiers s'effectue par voie maritime, *ne cesse de s'accroître*, nécessitant un accroissement corrélatif du tonnage total de la flotte mondiale.

Il est donc particulièrement souhaitable que notre pavillon national puisse participer pour la plus large part possible aux activités de ce trafic mondial. Pour ce faire, *il lui faut lutter contre la concurrence étrangère* avec une vigueur qui n'a d'égale que l'âpreté des armements concurrents. Certes, les prévisions pour 1970, résultat des travaux du V^e Plan, permettent d'envisager une couverture satisfaisante par le pavillon national des besoins en transport des produits liquides et solides en vrac. Par contre, pour les échanges par mer avec l'étranger des marchandises diverses, la part du pavillon français devient de plus en plus faible, ce qui fait craindre pour l'avenir si des mesures efficaces ne sont pas prises.

Les dispositions budgétaires pour 1968 nous permettent-elles de dissiper ces craintes ?

Le dernier rapport du Comité central des armateurs de France dresse, dans un document remarquable, le bilan complet de la situation de l'armement français, mettant en relief *la volonté de renouvellement sans précédent* manifestée par celui-ci. Cet acte de foi de l'armement ne saurait dispenser l'Etat de son aide à une activité dont le rôle est prépondérant dans la recherche de l'équilibre de notre balance des comptes.

Or, si le Gouvernement accepte de consentir un effort en ce qui concerne la prime de modernisation des cargos de ligne, effort qui se traduira par la commande de 340.000 tonnes environ de cargos de marchandises diverses, dont une proportion importante a déjà été commandée, nous ne pouvons que déplorer *la réduction des*

crédits affectés à l'armement naval au titre des allocations compensatrices, alors que les charges qui pèsent sur l'armement sont parmi les plus lourdes. Les crédits ouverts à cet effet ne permettront que la prise en charge partielle par la collectivité des quatre mois de maladie dont devait se trouver entièrement déchargé l'armateur. Le versement forfaitaire de 5 %, dont les charges de l'armement devaient être allégées en contrepartie d'un effort de concentration, n'est pas encore supprimé.

Certes, le Ministre des Transports a laissé entendre devant nos collègues de l'Assemblée Nationale qu'il n'est pas exclu que le Gouvernement consente un nouvel effort fiscal en vue d'alléger les charges de l'armement français. Puisse cette perspective se concrétiser à bref délai !

Votre Commission ne peut manquer de déplorer aussi la suppression de l'aide au cabotage. Même si celle-ci devait être reprise par des dispositions particulières du F. I. A. T. au titre de l'aménagement du territoire, il nous semble plus adéquat de confier à la Marine marchande les problèmes qui ne sauraient échapper à sa compétence.

Bien que placée encore *au dixième rang* dans la hiérarchie des flottes des pays maritimes, la flotte de commerce française peut espérer y faire bonne figure en raison de l'importance de ses commandes qui marquent l'accentuation du redressement de notre Marine marchande.

*

* *

B. — Conjoncture actuelle du transport maritime dans le monde.

Le trafic maritime a poursuivi son développement à un rythme élevé, au cours de l'année 1966 et du premier semestre 1967, en dépit des récents événements du Moyen-Orient.

En effet, la fermeture provisoire du canal de Suez n'a pas eu sur le trafic maritime et le niveau des frets de répercussions comparables à celles qui résultèrent du conflit de 1956.

C'est ainsi que les indices d'affrètement au voyage, en passant de 76,05 en janvier à 102 en août, n'ont pas retrouvé le niveau atteint à la fin de 1963, tandis que les taux d'affrètement « Time Charter » n'ont progressé, pour la même période, que de 22 %. Si en revanche, pour les frets pétroliers, les indices d'affrètement au voyage sont passés de 62 à 187,2, il ne faut pas oublier que ces chiffres n'affectent que 15 % des transports d'hydrocarbures.

Plus significatif reste donc le fait que les tarifs de « conférence » et les conditions des contrats à long terme, qu'il s'agisse de pétrole ou de marchandises sèches, n'ont pas varié.

Cette surprenante inertie des tarifs s'explique en grande partie par l'augmentation considérable de l'offre due à l'importance des lancements effectués et au volant que constituait le tonnage désarmé.

Par ailleurs et ceci caractérise, en particulier, les transports d'hydrocarbures, *l'apparition des pétroliers géants a enlevé à la route de Suez une partie de son intérêt commercial.*

Il ne semble donc pas aujourd'hui que la fermeture prolongée de la voie ouverte par Ferdinand de Lesseps puisse avoir de profondes répercussions sur le plan maritime, le seul résultat obtenu jusqu'à maintenant étant de renforcer la tendance à ce gigantisme naval qui enlève précisément au Canal une partie de son intérêt.

*
* *

C. — Commerce extérieur de la France par voie maritime.

Notre commerce extérieur par voie maritime a représenté, en 1966, 73 % de nos importations, soit 93,7 millions de tonnes sur 128,5 et 25,8 % de nos exportations, soit 21,1 millions de tonnes sur 81,2. Cette part de la mer dans nos échanges a suivi, au cours de la dernière décennie, un double mouvement : accroissement aux importations, dû, nous le verrons, à notre dépendance de l'étranger pour le ravitaillement en pétrole et diminution aux exportations, en raison du développement de nos ventes à nos voisins continentaux qui s'effectuent pour la plus grande part par chemin de fer, route ou canaux. Au sujet de ce dernier mode

de transport, il conviendrait, en bonne logique, de considérer comme importation maritime une partie du tonnage traitée par le port de Strasbourg ou acheminée par la Moselle qui provient directement de Rotterdam ou de Anvers.

Malheureusement, qu'il s'agisse d'entrées ou de sorties, la part du pavillon français continue à décroître et, suivant les statistiques des douanes, elle n'atteint plus que 53,5 % dans le premier cas et 26,3 % dans le second.

Nous allons maintenant examiner comment se présente la situation par nature de produits.

Le pétrole occupe dans nos échanges une part qui ne cesse de s'accroître tant aux importations : 62,8 millions de tonnes (67 %), qu'aux exportations : 6,9 millions de tonnes (33 % contre 19 % en 1964). Ces hydrocarbures nous proviennent pour près d'un tiers de la zone franc et, pour la moitié, du Moyen-Orient.

Il convient de noter à ce sujet que la France est moins affectée que d'autres pays par la fermeture du canal de Suez, nos fournitures en « brut » provenant du golfe Persique ne représentant que 34 % des produits importés et un peu plus du quart de nos besoins propres. L'effort que nous avons entrepris depuis plusieurs années pour diversifier nos sources d'approvisionnement s'est donc révélé salutaire.

La part du pavillon français reste, dans ce trafic, une des plus élevée, puisqu'elle atteint près de 60 % aux importations, en légère amélioration, même sur 1965.

En ce qui concerne les autres produits, nous avons relevé un accroissement très marqué des *minerais* de toutes natures (100 % en 5 ans), une régression continue du charbon, une augmentation notable des exportations de *céréales* et une stagnation du volume des *marchandises diverses*. Rappelons que, dans ce domaine, la part de notre pavillon, déjà remarquablement faible, ne cesse de se dégrader.

La traduction financière de cette situation se trouve dans la balance des transports maritimes qui, malgré un faible redressement amorcé en 1965, reste lourdement déficitaire avec des dépenses l'emportant de 1.550 millions de francs sur les recettes. Nous pouvons toutefois espérer qu'en raison de la modernisation générale de notre armement et, en particulier, de son équipement en cargos spécialisés, ce poste financier de nos comptes extérieurs,

de loin le plus défavorable de tous, va continuer à s'améliorer. La réforme fiscale de notre régime portuaire, qui entrera prochainement en vigueur, devrait contribuer également à ramener à notre armement une partie de ce trafic de marchandises diverses qui nous échappe aujourd'hui presque totalement.

Seuls, en effet, une spécialisation et une automatisation aussi poussées que possible de nos navires et un allègement des frais de débarquement et d'embarquement peuvent nous permettre de surmonter le lourd handicap constitué par le *niveau élevé des salaires et des charges sociales supporté par nos armateurs.*

*

* *

D. — Situation et activité de la flotte de commerce française.

1° ÉVOLUTION GÉNÉRALE

Le développement de la flotte amorcé en 1965 s'est accentué en 1966 et le cap des 5 millions de tonneaux de jauge a été dépassé, traduisant une augmentation de 5 % d'une année sur l'autre.

Mais l'effort considérable de nos armateurs apparaît mieux encore lorsqu'on considère l'importance des mises en service qui ont porté sur 465.485 tonneaux de jauge dont 87.220 correspondent à des navires achetés d'occasion à l'étranger.

Compte tenu de ces acquisitions de matériel neuf, *l'âge moyen de la flotte est maintenant de 11 ans seulement* contre 13 et demi pour l'ensemble de la flotte mondiale.

Au cours du premier semestre de 1967, vingt navires nouveaux représentant 245.655 tjb sont encore entrés en service, tandis que 21 unités relativement petites, soit 108 tjb, étaient encadrées.

Compte tenu de ces opérations, le déplacement de notre flotte se monte donc au 1^{er} juillet 1967 à 5.250.000 tjb, chiffre qui nous situe dans le monde au *dixième rang*, derrière l'Allemagne occidentale et l'Italie.

2° CATÉGORIES DE NAVIRES

Pour la première fois, on note de 1966 à 1967 une légère augmentation de la part *des navires à passagers.*

Cette évolution résulte de l'apparition d'une nouvelle génération de navires spécialisés dans le transport des passagers et des automobiles à courte et moyenne distance ou dans les croisières. On note ainsi la mise en service de plusieurs « car-ferries » et des paquebots de luxe *Renaissance* et *Pasteur*.

En ce qui concerne les pétroliers pour lesquels notre armement se place au septième rang dans le monde, la progression s'est poursuivie par le lancement d'unités dont le port en lourd unitaire n'est pas inférieur à 69.000 tonnes. Parmi ces unités, il convient de faire une part spéciale au *Gwénola*, premier tanker de plus de 100.000 tjb, construit par un chantier français.

Cargos.

Bien que notre position reste encore médiocre pour cette catégorie de navires, notre flotte minéralière s'est sensiblement développée et, dans ce domaine, les mises en service l'ont emporté très largement sur les radiations entraînant une augmentation de plus de 100.000 tjb en 1966 et de 128.000 tjb au premier semestre 1967. On constate, là aussi, un relèvement sensible du tonnage unitaire, certains grands minéraliers, tels que le *Cetra-Columba* et le *Cetra-Carina* atteignant, respectivement, un port en lourd de 87.000 tonnes et 75.000 tonnes.

En revanche, notre situation ne s'est guère améliorée pour les cargos non spécialisés.

Enfin, un effort de modernisation et de rajeunissement sensible est en cours dans l'armement au cabotage auquel 9 navires ont été livrés de janvier 1966 à juillet 1967.

Votre Commission qui a toujours déploré la carence de notre flotte de caboteurs se félicite tout particulièrement de cette tendance nouvelle.

3° ACTIVITÉ DE NOTRE ARMEMENT EN 1966

1. *Trafic de passagers.*

Le trafic des passagers assuré sous notre pavillon a évolué comme suit, de 1965 à 1966, par grande liaison :

Evolution des transports de passagers maritimes sur les principaux trafics.

		NOMBRE TOTAL DE PASSAGERS embarqués et débarqués.	
		1965	1966
Corse	Pavillon français.....	473.000	476.000
Afrique du Nord.....	Pavillon français.....	430.000	407.000
Côte occidentale d'Afrique.....	Pavillon français.....	44.000	39.000
Madagascar, Réunion	Pavillon français.....	11.000	8.000
Antilles françaises, Guyane.....	Pavillon français.....	22.500	21.000
Grande-Bretagne	Total	3.856.000	3.877.000
	Pavillon français.....	751.000	886.000
Amérique du Nord (Etats-Unis, Canada)	Total	117.000	102.000
	Pavillon français.....	35.000	33.000
Amérique du Sud.....	Total	9.000	11.000
	Pavillon français.....	5.500	5.000
Proche-Orient	Total	64.000	58.000
	Pavillon français.....	11.000	11.000
Extrême-Orient, Australie, Océanie..	Total	13.000	12.000
	Pavillon français.....	12.000	11.000

Pour les pays de la zone franc, la participation des pavillons étrangers est négligeable.

Ainsi qu'on peut le constater, le trafic avec la Grande-Bretagne est seul à marquer une progression importante, alors que la baisse ou la stagnation est de règle partout ailleurs.

Toutefois, la part de notre pavillon se maintient ou s'améliore sur de nombreuses liaisons, compte tenu de la diminution du trafic. Il en est ainsi notamment sur l'Atlantique-Nord, le Proche-Orient et l'Extrême-Orient. En revanche, notre position s'est sensiblement détériorée sur l'Atlantique-Sud et sur les liaisons avec l'Afrique Noire.

Enfin, fournissant une indication intéressante sur l'évolution de la nature du trafic, le nombre de passagers participant à des croisières s'est notablement accru, passant de 13.966 en 1965 à 20.581 en 1966.

2. Trafic de marchandises.

L'armement français a transporté, en 1966, 87.718.000 tonnes de fret contre 84.601.000 en 1965. Ce trafic se décompose comme suit :

	1965	1966
Exportations vers la zone franc.....	2.937.000	2.722.000
Exportations vers l'étranger	2.624.000	2.843.000
Importations de la zone franc.....	21.059.000	22.259.000
Importations de l'étranger	26.701.000	27.908.000
Trafic tiers.....	23.329.000	24.381.000
Cabotage	7.951.000	7.605.000

Comme on le voit, il y a peu de changement d'une année à l'autre, les seuls mouvements notables concernant nos échanges avec l'étranger et les trafics tiers, trois postes pour lesquels l'accroissement est d'environ 5 %.

*
* *

E. — Situation et perspectives de nos principales Compagnies maritimes.

1° LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Les résultats de la Compagnie générale Transatlantique au cours des trois premiers trimestres de l'exercice 1967 reflètent les grandes tendances de la conjoncture maritime caractérisées :

— sur le plan international, par le retour du marché des frets, après une certaine amélioration en 1965 et au début de 1966, à une situation de stagnation larvée malgré la deuxième fermeture du canal de Suez en juin 1967, qui a laissé calme l'ensemble du marché, exception faite des frets pétroliers ;

— sur le plan national, par la poursuite de l'effort de mutation et de reconversion entrepris par l'armement français et par les conséquences de mouvements sociaux qui ont affecté la Marine marchande française au printemps 1967.

a) *Transport de passagers.*

Sur la ligne de New York, le paquebot *France* continue d'administrer la preuve de la faveur dont il jouit auprès de la clientèle transatlantique et de croisière. Son trafic transatlantique à fin septembre 1967, soit 38.500 passagers, marque sans doute une diminution par rapport à la même date de 1966, soit 44.700 passagers. Cet état de choses s'explique cependant essentiellement, d'une part, par l'extension de sa période d'utilisation en croisière, d'autre part, par l'annulation d'un voyage en juin, en raison de la grève de la Marine marchande.

Son remplissage moyen demeure cependant très élevé et, à nombre de voyages égal, la légère baisse de trafic enregistrée inférieure à la diminution constatée pour l'ensemble des Compagnies maritimes transatlantiques. La Compagnie a, d'autre part, développé l'utilisation en croisière du paquebot avec huit croisières américaines et européennes pour lesquelles elle a recruté près de 12.000 passagers contre 7.500 en 1966.

Sur la ligne des Antilles, les deux paquebots *Flandre* et *Antilles* ont continué d'enregistrer un remplissage de l'ordre de 75 %. Le nombre de passagers sur cette ligne, à fin septembre, est cependant en diminution d'un exercice à l'autre en raison de la mise en ligne du *Flandre*, pour deux voyages, sur le Canada pendant l'été, ainsi que par suite de l'annulation d'un voyage d'*Antilles* au printemps pour fait de grève.

Le déficit d'exploitation de cette ligne demeure très préoccupant malgré les progrès enregistrés dans l'utilisation touristique des navires en automne et en hiver.

Sur les lignes de Corse, le trafic a marqué une très sensible progression pendant la saison 1967 avec 490.000 passagers et 95.000 voitures à fin septembre contre 434.000 passagers et 74.000 voitures à la même date de 1966.

Ce progrès a été rendu possible par l'augmentation de l'offre de places et l'amélioration de la qualité du service due au renouvellement complet de l'équipement du matériel naval de ce réseau réalisé par la Compagnie en 1966 avec la mise en ligne de quatre car-ferries auxquels est venu s'ajouter, en 1967, un cargo accompagnateur de voitures.

Les lignes d'Afrique du Nord traduisent toujours avec 107.000 passagers à fin septembre 1967 contre 136.000 en 1966 la dégradation continue des échanges entre la France et l'Algérie justifiant la réduction de sept à deux du nombre des paquebots opérée entre 1962 et 1967.

b) *Fret.*

Les résultats connus à fin septembre pour l'ensemble des lignes de charge laissent prévoir un trafic sensiblement du même ordre que celui de 1966.

Cette relative stabilité due à l'état du marché et à l'âpreté de la concurrence sur le secteur international où s'exerce la quasi-totalité de l'activité commerciale de la Compagnie rend mal compte de l'effort entrepris par celle-ci pour réorganiser ses lignes en vue de les adapter à l'évolution rapide de la conjoncture maritime.

C'est notamment le cas de la *ligne de charge de la Côte Est des Etats-Unis* dont l'économie se trouve désormais profondément transformée par l'adhésion de la Compagnie à « l'Atlantic Container Line » constituée avec la Cunard Line, la Holland America Line et trois armements suédois pour l'exploitation d'une flotte de dix porte-containers entre l'Europe du Nord et les Etats-Unis. Les opérations commerciales de l'A. C. L. ont débuté à l'automne 1967, la participation française étant, pour le moment, limitée à trois cargos dont deux unités modernes automatisées, récemment mises en service, les *Suffren* et *Rochambeau*, en attendant les deux porte-containers commandés au cours de l'été 1967.

La *ligne du Canada* a, d'autre part, été modifiée par l'abandon de la desserte des Grands Lacs insuffisamment rémunératrice et le report des services correspondants sur les ports canadiens du Saint-Laurent.

Le trafic sur le *Nord-Pacifique* se maintient à un niveau satisfaisant et la desserte du Mexique présente, d'autre part, des perspectives actuelles intéressantes en raison des importants marchés passés par ce pays à l'industrie française.

Les lignes à destination du secteur des *Antilles et de la Côte Ferme* enregistrent des résultats en progression. Le développement des transports par containers au départ des Etats-Unis pose cependant, dès à présent, le problème des frets de retour des cargos

des Antilles qui ne pourront plus trouver sur la Côte Est des Etats-Unis le complément de trafic à l'importation que l'économie antillaise ne peut leur fournir. Ce problème a été résolu par la Compagnie par la commande d'unités nouvelles conçues pour effectuer simultanément un trafic de marchandises diverses à l'exportation et de bananes à l'importation.

Un certain ralentissement a été enregistré sur la *ligne du Sud-Pacifique* en raison de la diminution des importations de cuivre et de farine de poisson. La Compagnie a, d'autre part, conclu un accord de coopération étroite avec un armement péruvien qui doit lui permettre pour l'avenir de maintenir et renforcer ses positions sur ce secteur où l'activité des Armements européens peut se trouver affectée par les mesures protectionnistes prises en faveur des pavillons Sud américains.

L'exploitation de l'importante flotte réfrigérée de la Compagnie a, par ailleurs, été affectée par les baisses de production de bananes consécutives aux intempéries subies, tant aux Antilles qu'en Colombie en 1966 et en 1967, ainsi que par le ralentissement de la consommation de bananes constaté sur le marché européen au cours de l'été.

Le marché du tramping réfrigéré auquel la Compagnie a coutume de recourir pour l'affrètement d'unités temporairement sans emploi est, d'autre part, demeuré déprimé en raison de la disponibilité d'un certain nombre d'unités normalement en service sur la côte orientale d'Afrique et inutilisées à la suite de la fermeture du canal de Suez. La situation générale des échanges entre la France et l'Algérie a continué sur ce secteur d'affecter lourdement l'exploitation des lignes de charge de la Compagnie et de celle de sa filiale, la Compagnie générale d'armements maritimes.

La *ligne de la Baltique*, pour laquelle la Compagnie vient de faire l'acquisition d'un cargo brise-glace spécialisé « Néva », présente, enfin, des perspectives de reprise intéressantes.

c) *Situation générale de la Compagnie et effort de reconversion.*

Les résultats prévisibles de la Compagnie pour l'exercice 1967 seront normalement affectés par la stagnation des recettes dues aux facteurs conjoncturels qui viennent d'être exposés et par la progression inévitable de dépenses indexées en majorité sur le niveau des prix intérieurs français, en dépit d'une pesée constante sur

tous les postes où peut s'exercer son action. Il y a lieu de noter que, parallèlement, le plafond de la contribution financière de l'Etat à l'exécution des services maritimes d'intérêt général a été réduit par le dixième avenant à la convention de 55 millions en 1966, à 50,25 millions pour l'exercice 1967 et que l'indemnité forfaitaire des lignes de Corse a subi également une réduction de 10 à 5,25 millions. Dans ces conditions, il est vraisemblable que la Compagnie sera amenée, pour l'exercice 1967, à demander à l'Etat la revision rétroactive des plafonds de subvention en application des articles 5 et 5 bis de la convention. Les plafonds de subvention pour les exercices 1968 à 1970 doivent, d'autre part, faire prochainement l'objet d'un nouvel avenant.

La Compagnie poursuit en même temps un important programme de réformes et de reconversion dont les principales dispositions font actuellement l'objet de l'examen du Gouvernement et sont axées essentiellement dans quatre directions :

— allégement général des structures dont le maintien n'apparaît plus indispensable en l'état actuel de l'évolution de ses activités, notamment dans le secteur méditerranéen particulièrement touché par la dégradation du trafic ;

— politique systématique d'accords de coopération avec tous les armements français ou étrangers avec lesquels elle se trouve engagée sur les mêmes secteurs. Parmi ces accords, il convient, notamment, de citer la création de l'Atlantic Container Line pour le transport par containers, la constitution avec trois autres armements français de l'A. G. P. A. (Armateurs de Gros Porteurs Associés), en association avec d'importants groupes allemands pour l'exploitation du marché du tramping de pondéreux en vrac ; l'accord précité avec le Consorcio Naviero Peruano sur le Sud-Pacifique ; enfin, tout récemment, l'accord en cours d'élaboration avec la Cunard Line pour l'exploitation coordonnée des paquebots *France* et *Queen Elizabeth* ;

— poursuite d'un important programme d'investissements en matériel moderne de haute productivité pour ses lignes de charge dont la Compagnie escompte une nette amélioration des résultats de celles-ci. Ce programme, partiellement réalisé et en cours d'exécution, porte sur 16 navires représentant 210.000 tonnes de port en lourd ;

— développement d'activités nouvelles dans les domaines correspondant à sa vocation.

Les progrès suivants ont été enregistrés dans ce domaine en 1967 :

— la Compagnie générale de Tourisme et d'Hôtellerie, filiale créée en juin 1966, a pris en gérance un motel en Provence et entrepris la construction de deux hôtels de vacances en Corse qui ouvriront pour la saison 1968 ;

— la Compagnie a décidé de constituer en filiale d'agence de voyages, avec la participation de la Compagnie des Messageries maritimes, son bureau de tourisme Transat-Vacances ;

— elle a créé, en accord avec la Société d'étude et de développement des aéroglisseurs marins (S. E. D. A. M.) et divers autres participants, la société « Naviplanes-Côte d'Azur » qui exploitera sur le littoral méditerranéen, au cours de l'été 1968, un service expérimental d'aéroglisseurs marins de conception et de réalisation françaises ;

— elle s'est intéressée à l'étude et à l'exploitation des ressources océaniques dans la mesure où elle peut y trouver un complément d'activités relevant de sa vocation d'armateur ;

— enfin, elle a développé, au sein de l'A. G. P. A., avec la mise en service des pétroliers « Ville de Metz » et « Jacques Cartier » son activité sur le marché du transport de produits pétroliers et pondéreux en vrac.

Il est intéressant de noter que l'activité de ce groupement et de ses associés allemands a d'ores et déjà représenté en 1966 un transport total de 5.600.000 tonnes de produits pondéreux sur divers trafics de long cours.

2° LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

La Compagnie des Messageries maritimes avait enregistré, au cours du premier semestre 1967, un redressement intéressant de ses résultats d'exploitation, en dépit des mouvements sociaux intervenus au début de l'année : très longue grève des dockers de Marseille, suivie du lock-out des acconiers et retards à l'appareillage décidés par les équipages pour protester contre la vente des paquebots.

Depuis lors, malheureusement, les événements du Moyen-Orient et la fermeture du Canal de Suez ont entraîné de lourdes conséquences financières pour la Compagnie, car le détour par

Le Cap a des répercussions particulièrement sensibles sur les résultats des lignes de paquebots d'Extrême-Orient et de l'océan Indien. On peut, d'ores et déjà, évaluer à 12 millions de francs le supplément de dépenses qui résultera de ces circonstances pour l'exercice en cours.

La subvention prévue pour 1968, soit 57 millions contre 59,3 en 1967, devra donc être complétée pour couvrir l'augmentation des charges contractuelles imposée à la Compagnie par ces événements indépendants de sa gestion. Celui-ci ferait l'objet d'un avenant spécial, conformément au précédent de 1956.

De toute façon, d'ailleurs, les plafonds de subvention, qui n'ont été fixés que jusqu'en 1967 inclus, devront être révisés et, à cette occasion, le Gouvernement sera amené à prendre une nouvelle fois position sur la structure des services contractuels de la Compagnie en vue de limiter leur charge budgétaire.

C'est ainsi que la ligne de l'océan Indien, actuellement exploitée avec quatre unités, ne sera probablement plus assurée, à partir du 1^{er} juillet 1968, qu'avec trois paquebots du type *La Bourdonnais*.

Il a, de plus, été demandé à la Compagnie d'envisager l'exploitation de la ligne d'Extrême-Orient avec deux navires au lieu de trois. Le *Viet-Nam*, dont la location par le Club Méditerranée des installations de 1^{re} et de 2^e classe vient d'être résiliée à la suite de la fermeture du Canal de Suez, ne serait donc pas, en conséquence, remis en service sur cette ligne.

Deux nouveaux paquebots seraient retirés peu de temps après les ventes du *Laënnec*, du *Charles Tellier* et du *Louis Lumière*, ce dernier exploité également avec le Club Méditerranée qui n'a pas renouvelé son contrat.

Cependant, on ne saurait trop souligner la nécessité, quels que soient les impératifs budgétaires, d'échelonner les réductions de services contractuels. Il faut, en effet, donner à la Compagnie le temps de développer son secteur libre pour assurer le réemploi du personnel licencié et lui permettre de conserver une assiette suffisante pour ses charges générales, une fois réalisées, bien entendu, toutes les économies possibles parmi son personnel sédentaire.

Dans le même temps, *l'Etat se doit d'aider la Compagnie à opérer sa reconversion* en lui accordant les dotations en capital indispensables pour financer les investissements imposés par l'évo-

lution des techniques, c'est-à-dire notamment, la construction de porte-containers et de navires spécialisés (polytherme, minéralier et bâtiment océanographique).

Disposant d'un réseau mondial qui s'étend aux cinq continents, les Messageries peuvent encore faire progresser un chiffre d'affaires en augmentation de 77 % depuis 1958 ; mais à condition que soit assurée intégralement la couverture du déficit des services qui lui sont imposés par son Cahier des Charges.

Votre Commission estime donc qu'il serait à la fois équitable et de l'intérêt de l'Etat de laisser à cette entreprise publique le bénéfice de ses lignes de charge pour l'inciter à développer davantage son secteur rentable. Il n'est pas normal, en effet, que, depuis 1948, la Compagnie des Messageries maritimes ait dû prélever sur les bénéfices de son réseau libre l'équivalent de 184 millions de francs actuels pour combler des déficits de son réseau contractuel insuffisamment couverts par la subvention.

A cet égard, les dotations en capital seraient pour l'Etat un moyen de restituer à la Compagnie nationale une partie des sommes qui lui restent dues et qui lui font actuellement défaut pour financer ses investissements.

3° LA COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS RÉUNIS

a) *Politique générale.*

La politique du groupe se caractérise par la poursuite des efforts déjà entrepris pour diversifier les secteurs d'activités et améliorer les structures et l'efficacité commerciale afin d'abaisser les prix de revient et réduire ainsi autant que possible le handicap qui frappe notre pavillon en raison du coût élevé de nos charges de personnel.

Dans le cadre de cette politique, plusieurs opérations de regroupement, de concentration et de fusion avaient été réalisées ces dernières années. On rappellera notamment l'importante concentration effectuée, fin 1964, avec la Compagnie Fabre - S. G. T. M. et la création de la Nouvelle Compagnie de Paquebots (société constituée par la C. M./C. R., la Compagnie Fabre et la Compagnie Paquet) pour exploiter les paquebots desservant la C. O. A.

D'autres initiatives allant dans le même sens ont été prises récemment concernant la Compagnie de navigation Paquet et un important transitaire, la Maison Walon.

Le principe d'une prise de participation dans la Compagnie de navigation Paquet, annoncé l'été dernier, est en cours de réalisation.

L'entrée de cette compagnie dans le groupe des Chargeurs va entraîner une réorganisation de ses structures et de ses activités, effectuée avec le souci de limiter autant que possible les incidences sur le personnel.

Grâce au regroupement ainsi réalisé des intérêts C. M./C. R., Fabre, N. C. P. et Paquet, il sera sans doute plus facile de résoudre le grave problème de l'exploitation des paquebots. En effet, sans cette concentration, il aurait fallu rapidement désarmer ces navires qui, dans les conditions où ils étaient utilisés, n'étaient pas rentables.

La Compagnie maritime des Chargeurs réunis a décidé, d'autre part, de prendre une participation dans la Maison Walon. Ce rapprochement devrait permettre de mieux connaître les activités des transporteurs terrestres qui sont appelés à jouer un rôle important dans l'avenir en raison notamment de la mise en œuvre des « containers ».

Dans le but de s'adapter rapidement à cette technique nouvelle, la Compagnie a décidé d'utiliser des terrains dont elle disposait à Bordeaux pour aménager un centre de groupage de containers. Cette activité nouvelle est exercée par le truchement d'une filiale, « Sud-Ouest Containers » (Sud'OC) dont les activités se développent rapidement.

b) *La flotte et son activité.*

1. — Composition.

La Flotte exploitée par le Groupe des Chargeurs et ses filiales et associés comprenait, au 1^{er} janvier 1967, 79 navires ayant un port en lourd de 690.871 Tdw et une jauge brute de 542.812 tonneaux.

Cette flotte se répartissait comme suit entre les différentes sociétés constituant le Groupe :

		Tonnes.
Compagnie Maritime des Chargeurs réunis.	35 navires :	369.000
Compagnie Fabre - S. G. T. M.....	33 —	234.500
Autres filiales	6 —	58.300

2. — Activité.

Le trafic réalisé en 1966 par les navires du Groupe est résumé par le tableau suivant :

Lignes du Groupe.

Lignes de la Compagnie Maritime des Chargeurs réunis :

		Tonnes.
Ligne Europe — Côte occidentale d'Afrique	82 voyages :	712.536
Ligne C. O. A.—Etats-Unis d'Amérique.	4 —	30.769
Lignes bananières	24 —	29.405
Ligne d'Afrique du Sud.....	16 —	125.413
Ligne Europe—Extrême-Orient.....	11 —	157.796
Ligne Japon—C. O. A.....	12 —	73.500
Ligne du Tour du Monde.....	12 —	175.346
	161 voyages :	1.340.765

Lignes de la Compagnie Fabre-S. G. T. M. :

		Tonnes.
Ligne Méditerranée — Côte occidentale d'Afrique	55 voyages :	397.457
Lignes bananières.....	77 —	173.475
Ligne des Grands Lacs.....	17 —	113.098
Ligne de la Côte Est des U. S. A.....	25 —	99.748
Ligne du Golfe du Mexique.....	14 —	112.117
Ligne des Antilles.....	24 —	293.670
Ligne de la Guyane.....	18 —	79.996
	230 voyages :	1.269.540

Lignes de la Nouvelle Compagnie de Paquebots :

Lignes France — Côte occidentale d'Afrique : 46 voyages, 43.456 passagers et 85.450 tonnes de fret.

3. — Renouvellement et modernisation.

Le Groupe des Chargeurs réunis poursuit la réalisation d'un important programme de renouvellement et de modernisation de sa flotte.

Depuis la fin de 1967, trois cargos très automatisés du type 13.800 Tdw (*Ango, Forbin, Dupleix*) ont été mis en service sur la ligne d'Afrique du Sud.

Les quatre navires suivants de cette série sont du type pont ouvert permettant le chargement de containers (*Bougainville, Kerguelen, Surcouf, Joinville*).

Toutes ces unités seront livrées avant le début de 1969.

Le Groupe a également en commande un navire polytherme de grande capacité (320.000 pieds cubes) destiné, en principe, à la Compagnie Fabre. Cette commande a été groupée sous l'égide de la C. M/C. R. avec celle de cinq autres armements afin d'obtenir des conditions plus favorables de prix et de délai de livraison.

En vue de renforcer dans les prochaines années la flotte de polythermes du groupe, la CM/CR a affrété pour une longue durée deux des navires polythermes dont la commande avait été groupée avec la sienne.

Enfin, la Compagnie a décidé récemment de se réserver pendant de nombreuses années la disposition d'un quatrième bateau à bois de 15.000 Tdw, du même type que les *Douka, Dina, Djiba*, récemment achetés.

En contrepartie de ce vaste effort d'investissements, la Compagnie procède au « délestage » d'un certain nombre de navires hors d'âge, désormais périmés.

Ces opérations de vente de navires âgés, à rentabilité très faible, sont d'autant plus nécessaires que les accords de salaires intervenus dans la Marine marchande en juin dernier se sont traduits pour la Compagnie par un alourdissement sensible de ses charges de personnel navigant (9 %, soit un pourcentage très supérieur aux normes nationales) susceptible de rendre déficitaire leur exploitation. *Cet alourdissement des charges* a amené également la Compagnie à résilier la commande d'un huitième cargo du type 13.800 tonnes pour lequel une option lui avait été réservée. Le fait est d'autant plus regrettable que ce type de navire marque un premier pas effectué vers la réalisation de navires « révolutionnaires » actuellement à l'étude ou dont l'exploitation vient même de commencer dans un certain nombre de pays.

III. — LA CONSTRUCTION NAVALE

A. — La situation dans le monde.

Depuis cinq ans, la production de la construction navale ne cesse de s'accroître et le tonnage lancé est passé de 8 millions tjb en 1961 à 14 millions en 1966.

Cependant, l'augmentation de la demande a heureusement suivi cet accroissement de l'offre de navires et le nombre des bateaux désarmés est tombé à son niveau le plus bas depuis 1957.

Tous les éléments les plus favorables seraient donc réunis pour l'industrie de la construction navale si *la concurrence japonaise* ne maintenait pas les prix à un niveau à peine rémunérateur pour ses concurrents européens. Il s'agit, en effet, rappelons-le, du seul domaine où les industriels ne bénéficient d'aucune protection douanière à l'échelon mondial.

Qu'il s'agisse des chantiers navals de France ou des autres pays d'Europe, il convient donc de ne pas confondre volume des travaux et carnets de commandes avec prospérité, tant les marges bénéficiaires restent faibles.

Cette situation se trouve encore aggravée par la nécessité où se trouvent la plupart des fabricants de navires de procéder à une modernisation importante de leurs installations pour s'adapter à la construction de navires sans cesse plus volumineux.

Les frais d'amortissement qui en résultent viennent naturellement peser lourdement sur le budget de ces entreprises.

Toutefois, l'afflux des commandes reçues par les chantiers, notamment depuis ces derniers mois, a permis aux constructeurs de relever leurs prix dans une proportion de 3 à 6 % pour les grosses unités et de 6 à 10 % pour les navires de moindre importance.

La suprématie japonaise que nous venons d'évoquer apparaît nettement à la lecture du tableau suivant, indiquant, en milliers

de tonneaux, les lancements effectués en 1966 et le carnet de commandes des chantiers dans les principaux pays constructeurs au 1^{er} avril 1967.

	LANCEMENTS en 1966.	CARNET de commandes au 1 ^{er} avril 1967.
Japon	6.685	15.043
Allemagne de l'Ouest.....	1.184	2.092
Suède	1.161	2.454
Grande-Bretagne	1.084	2.148
Norvège	537	1.181
France	443	2.446
Italie	422	1.126
Danemark	411	1.189
Espagne	398	1.049
Total mondial (1).....	14.807	33.883

(1) Non compris les pays de l'Est.

Mais ces chiffres seraient plus frappant encore si l'on se référait aux résultats obtenus il y a 10 ans où les lancements effectués au Japon ne représentaient que 996.000 tjb contre 1.422.000 en Grande-Bretagne et 17 % de la construction mondiale de navires contre 46 % aujourd'hui !

Derrière le géant nippon, deux pays se signalent par un taux d'expansion également élevé : *l'Espagne et la Norvège*. Encore convient-il de signaler que nous ne faisons pas état, faute de renseignements précis, des pays de l'Europe de l'Est dont certains, tels que l'U.R.S.S. et la Pologne, font actuellement un effort considérable pour développer leur production.

Pour en terminer avec cette revue de la construction navale dans le monde, nous pensons intéressant de donner quelques renseignements complémentaires sur *les pétroliers* de plus de 100.000 tonnes en construction et en commande au début de 1967, ces bâtiments représentant à eux tout seuls plus du tiers du total.

Pétroliers de plus de 100.000 tjb.

(En construction et en commande au 1^{er} janvier 1967.)

	TONNAGE total.	TONNAGE moyen.	TONNAGE du plus gros navire.
Japon	9.550.000	180.000	276.000
France	2.544.000	143.000	212.000
Allemagne de l'Ouest.....	1.157.000	185.000	210.000
Danemark	901.000	150.000	150.000
Norvège	891.000	224.000	158.000
Hollande	734.000	183.500	210.000
Suède	523.000	160.000	220.000
Grande-Bretagne	507.000	150.000	190.000
Espagne	116.000	116.000	116.000

B. — La construction navale en France.

Après une période de crise particulièrement grave et préoccupante pour notre construction navale, nous constatons avec satisfaction l'intense activité qui se manifeste en ce moment au sein de cette industrie, activité qui n'est pas sans dépendre de celle de l'armement français. Est-ce à dire que les séquelles de cette crise ont complètement disparues ?

Nos chantiers n'ont pas hésité à effectuer des réformes profondes de structures, à accroître leurs investissements, bien que les résultats financiers laissent encore à désirer en raison de la concurrence japonaise notamment, qui maintient le prix international à un taux très bas. En dépit des commandes abondantes, très abondantes même ces derniers temps, la construction navale française se heurte encore à de grandes difficultés.

Si les chantiers travaillent à pleine activité, si les carnets de commande sont bien remplis, *ces commandes*, en raison de la concurrence japonaise, *sont prises à un prix international si faible qu'il ne laisse, pratiquement, aux chantiers aucun bénéfice.* Au 1^{er} avril 1967, ce carnet atteint le total élevé de 2.300.000 ton-

naux, ce qui nous situe, du moins pour les commandes, au troisième rang dans le monde, loin derrière le Japon, mais presque à égalité avec la Suède.

Ce succès des chantiers français dû certes, en priorité, aux armateurs français, mais aussi aux achats étrangers, a été rendu possible par les efforts entrepris depuis trois ans dans le sens d'une modernisation particulièrement poussée (exemple la construction aux Chantiers de l'Atlantique d'une des plus grandes formes du monde où pourront être construits des navires de 300.000 tonnes et plus) leur permettant de se maintenir à la tête du progrès tout en réduisant au maximum leurs prix de revient.

Il va sans dire, toutefois, que cette industrie ne saurait subsister sans des avantages et des aides que tous les pays n'hésitent pas à lui consentir, sous des formes diverses propres à chaque nation. Aussi devons-nous souhaiter que le Gouvernement français prenne les mesures qui s'imposent pour favoriser l'exportation, par une acceptation de la garantie du risque de change, faisant ainsi droit aux exigences des armateurs étrangers qui entendent conclure le contrat dans leur monnaie nationale.

Il nous reste maintenant à examiner la *situation particulière de nos principaux établissements*.

ACTIVITÉS DES CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS

Lancements réalisés par chaque chantier en 1966.

(En tonneaux de jauge brute : tjb.)

France-Gironde—Dunkerque	94.540
Ateliers et chantiers du Havre	2.659
Graville	1.220
Le Trait	7.500
Atlantique (Penhoët)	191.375
Ateliers et chantiers de Bretagne	26.175
Dubigeon	2.900
La Pallice	2.351
France Gironde Bordeaux	1.600
La Ciotat	87.500
La Seyne	43.500

Total 64 navires et 461.320 tjb.

Ainsi qu'on peut le voir, nos cinq principaux chantiers ont assuré plus de 95 % de la production. Par ailleurs, si l'on considère les unités produites, on constate que seuls, Dunkerque, Saint-Nazaire et La Ciotat ont lancé des navires de plus de 65.000 tonnes.

Carnet de commandes au 1^{er} juillet 1967

(en tonneaux de jauge brute).

France-Gironde-Dunkerque	230.700
Ateliers et Chantiers du Havre.....	9.396
Chantiers de Graville	730
C. N. C. Le Trait	28.700
Atlantique	1.416.033
S. F. I. A. C. Bretagne.....	71.300
Dubigeon-Normandie	10.600
A. C. La Rochelle-Pallice.....	11.612
France-Gironde-Bordeaux	7.950
C. N. La Ciotat	478.050
C. N. I. M. La Seyne.....	101.400

Total 2.366.471 t j b (1)

Le gonflement de ce carnet de commandes paraît particulièrement encourageant, surtout si on le rapproche de celui des autres chantiers mondiaux, puisqu'il nous place au niveau de la Suède devant l'Allemagne et la Grande-Bretagne, mais il ne faut pas trop s'illusionner sur le chiffre annoncé qui doit recouvrir une période relativement longue, puisque notre rythme de production — actuellement de 450.000 t j b — ne doit pas se développer, conformément aux prévisions du Plan de plus de 4 % par an.

Compte tenu de cette indication, et du fait que le Gouvernement dispose par le biais de son aide financière d'un moyen efficace pour contenir un développement éventuellement plus rapide de notre production de navires, notre carnet de commandes recouvre, en quelque sorte, une période de 4 ans à 5 ans, alors que pour les chantiers suédois, allemands ou anglais le volume de construction porte sur une durée moitié moindre.

(1) Au 31 octobre 1967, on comptait, parmi les navires commandés, 12 pétroliers de la classe des 200.000 tonnes.

Dès lors, une question se pose : devons-nous, par crainte d'un contrecoup semblable à celui qui se produisit dans un passé récent, maintenir effectivement notre activité de construction navale à un niveau « jugé » économiquement raisonnable, quitte à refuser des commandes nouvelles d'armateurs pressés — procédé éminemment malthusien — ou profiter de l'accroissement de la demande provenant aussi bien de France que de l'étranger — à concurrence de 35 % — pour développer notre appareil productif ? Nous aimerions avoir, également, à ce sujet le point de vue gouvernemental.

*

* *

IV. — LES PÊCHES MARITIMES

L'an dernier, à pareille époque, dans l'examen auquel nous nous livrions des fascicules budgétaires concernant les pêches maritimes, nous avons cru devoir souligner *la crise particulièrement grave* qui affectait cette activité nationale. Nous n'avions pas manqué de regretter vivement l'insuffisance des crédits affectés aux chapitres 44-01 et 64-00, le premier relatif aux subventions aux pêches, le second fixant le programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, ces deux chapitres constituant le fondement même de l'action économique gouvernementale.

Sous la pression des professionnels, en face des réactions de nos collègues de l'Assemblée Nationale, le Gouvernement avait alors accepté de reconsidérer ses chiffres et admis ensuite de consentir un effort supplémentaire. Cet effort a-t-il été suffisant, non pas pour rattraper un retard accumulé depuis longtemps — une telle opération ne se fait pas en un jour ! — mais pour tenter de sortir d'une situation fort préoccupante, réaliser les objectifs du V^e Plan et nous présenter à Bruxelles dans une position aussi favorable que possible, semblable à celle de nos partenaires ?

Certes, des mesures ont déjà été prises, qui marquent le souci des hauts fonctionnaires de la place Fontenoy, sous la direction hautement qualifiée de son Secrétaire général, à défaut d'un Ministre de la Marine marchande et des Pêches maritimes, de réaliser le maximum avec les moyens mis à leur disposition. C'est ainsi que des subventions ont pu être allouées aux divers F. R. O. M., l'Etat entendant maintenir et développer ses efforts en faveur des organisations de marché. Par ailleurs, des organismes de coordination et d'information ont été créés en vue d'harmoniser les plans de pêche et de coordonner les apports. Quant aux crédits d'investissements, leur destination était de permettre aux entreprises de bénéficier de subventions, sous réserve de satisfaire à des critères techniques, économiques et financiers.

Cette politique, exposée bien des fois par M. Morin, et qui traduit la volonté des Pouvoirs publics de relancer nos pêches maritimes, trouve-t-elle, dans le budget de 1968, le support qu'on est en droit d'attendre du Gouvernement, si vraiment il entend réaliser les grandes lignes d'une politique d'expansion et de modernisation de la pêche maritime ? A côté des mesures relatives à la protection des fonds, à la recherche, à la formation professionnelle, à la réforme de la distribution, il est des mesures d'ordre économique qu'il est indispensable de mettre en œuvre si l'on veut tendre à :

- l'amélioration des conditions d'investissement ;
- la diminution des coûts d'exploitation ;
- la réorganisation des circuits de distribution ;
- la valorisation des apports de pêche.

Les chapitres du budget qui doivent permettre d'atteindre ces diverses mesures économiques sont les chapitres 44-01 et 64-00.

A. — *Chapitre 44-01.* — Aide en faveur de la pêche et plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes. Ce chapitre, qui comportait en 1967 un crédit de 7.214.000 F, est ramené pour 1968 à 6.794.000 F, soit en diminution de 420.000 F. Le Gouvernement justifie cette réduction par l'aménagement des marchés du thon et de la morue, l'aide consentie à ces espèces étant supprimée. Par contre, l'effort important entrepris en 1967 en faveur des Fonds régionaux d'organisation du marché du poisson est confirmé et développé en 1968 par l'inscription d'un crédit supplémentaire de 200.000 F.

B. — *Chapitre 61-00.* — Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, dont les crédits fixés à 12 millions de francs pour les autorisations de programme sont en hausse de 3.280.000 F par rapport au budget de 1967, les crédits de paiement atteignant 6.800.000 F, augmentés eux aussi de 1.430.000 F.

Ces crédits du chapitre 64-00 se répartissent entre deux ordres d'opérations :

Article 1^{er}. — Subvention aux investissements (pêche industrielle) ;

Article 2. — Plan de relance.

Votre Commission des Affaires économiques approuve pleinement cette augmentation sensible des crédits. Toutefois, si elle admet que les armements qui sollicitent l'aide des pouvoirs publics

pour la construction d'un navire soient soumis à certaines exigences et devront satisfaire à certains critères, elle souhaite que les dossiers ne soient pas examinés et les décisions prises avec une rigueur mathématique, les critères retenus devant être assez souples pour que ne soient pas rejetés du bénéfice de l'aide les armements qui ne répondraient pas exactement aux normes définies.

Quant au plan de relance, dont les crédits au titre des autorisations de programme atteignent cette année 2.500.000 F, il permettra la poursuite de la modernisation et de l'équipement des pêches artisanales métropolitaines et leur adaptation aux problèmes de production et de distribution auxquels elles se trouvent aujourd'hui confrontées.

Votre Commission des Affaires économiques croit devoir se faire l'écho ici des *plaintes des pêcheurs artisans* qui regrettent que les mêmes incitations ne soient pas envisagées à leur profit au même titre qu'à leurs collègues de la pêche industrielle. Ils déplorent également la discrimination dont ils sont l'objet, concernant le retrait de l'aide à la construction navale pour les navires de moins de 50 tonneaux.

La mise en œuvre de ces mesures d'ordre économique ne saurait suffire. Elle n'est qu'un des éléments de la prospérité de nos pêches maritimes. Si les apports ont atteint, en 1966, 570.000 tonnes, pour une valeur au débarquement de 946 millions, en légère augmentation par rapport à 1965, ces résultats n'ont pas pour effet d'envisager l'avenir sans appréhension. Nombreux sont, en effet, les armements qui se débattent au milieu de difficultés insurmontables. En ce qui concerne la pêche fraîche, le volume des apports de poissons de fond a atteint 311.061 tonnes en 1966, pour une valeur de 500,3 millions de francs contre 301.500 tonnes en 1965 pour une valeur de 499,8 millions de francs. Il en résulte que le prix moyen des espèces de fond a diminué en 1966 par rapport à l'année précédente, puisque de 1,66 F le kilogramme en 1965, il est tombé à 1,61 F le kilogramme, la différence en moins étant de 3 %. C'est en grande partie cette évolution des prix, conjuguée avec la baisse de rendement des captures, qui est à la base de la crise actuelle de la pêche.

Alors que les frais d'exploitation ne cessent d'augmenter, conséquence de la hausse des prix industriels, les recettes des armements diminuent. La taxation des prix de détail du merlan,

maintenue par le Gouvernement malgré les protestations justifiées du monde maritime, armateurs et marins, constitue bien le genre de mesure que rien ne justifie ! Si, de 1952 à 1966, le S. M. I. G. a été majoré de 110 %, le prix du merlan n'a bénéficié que d'une dérisoire augmentation de 6 %.

L'an dernier, votre Rapporteur avait cru également devoir attirer votre attention sur l'envahissement de notre marché par les importations, entraînant un abaissement des prix dont le niveau ne permettait plus d'assurer la rentabilité des armements à la pêche. Nous pourrions reprendre l'argument cette année pour nous entendre dire sans doute qu'il n'est plus possible de les limiter davantage qu'elles ne le sont actuellement.

Si, dans nos rapports avec nos partenaires de la C. E. E., il est difficile de s'élever contre la libération des échanges à l'intérieur de la Communauté, au moment où s'ouvre le Marché commun, il est tout de même indispensable que soient prises des mesures d'harmonisation des conditions de concurrence. Mais vis-à-vis des pays tiers avec lesquels nous sommes liés par des accords bilatéraux, rien n'empêche le Gouvernement de dénoncer ceux-ci, de les adapter à une politique de protection des diverses activités de la pêche maritime française.

N'est-ce pas un des moyens pour maintenir une industrie dont la situation économique ne cesse de se dégrader ? Il appartient au Gouvernement de dissiper le malaise qui atteint les gens de mer et de lever les inquiétudes de tous ceux que préoccupe l'avenir de la pêche maritime française.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1968, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant la Marine marchande.