

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1969, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XIII

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, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, André Aubry, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Henri Longchambon, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Abel Sempé, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 31),
360 (tome XII) et in-8° 42.

Sénat : 39 et 40 (tomes I, II et III, annexe 27) 1968-1969).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — La conjoncture maritime internationale :	
A. — Le marché des affrètements	3
B. — La flotte mondiale	3
C. — Les échanges maritimes	5
II. — Situation et activité de l'armement français :	
A. — Importance et composition de notre flotte de commerce	6
B. — Activité de notre armement	6
1° Transport de passagers	7
2° Transport de marchandises	7
3° Participation de l'armement au commerce maritime	8
4° Incidences des événements de mai et juin 1968	8
C. — La Compagnie générale transatlantique	11
D. — Les Messageries maritimes	14
E. — Situation financière des compagnies maritimes du secteur public	16
F. — Les Chargeurs réunis	17
III. — La construction navale :	
A. — Situation sur le plan mondial	20
B. — La construction navale en France	21
IV. — Les pêches maritimes :	
A. — Evolution de la production	23
B. — La consommation des produits de la mer	27
C. — Evolution du commerce extérieur	28
D. — Mesures prévues pour faciliter la commercialisation des produits de la mer et développer la vente des produits surgelés ..	29
V. — Examen des crédits budgétaires et observations :	
A. — Les moyens des services	34
B. — Les transports maritimes	35
C. — La pêche	38
D. — Le régime de retraite des marins	39

I. — LA CONJONCTURE MARITIME INTERNATIONALE

A. — LE MARCHÉ DES AFFRETEMENTS

Contrairement à ce qui s'était passé il y a dix ans, la fermeture du canal de Suez n'a pas eu de répercussions notables sur le marché des affrètements des navires de ligne, marché qui intéresse particulièrement notre armement national.

Pour les armateurs pratiquant l'affrètement au voyage, les conséquences ont été plus importantes mais il convient de distinguer le cas des navires de charge de celui des pétroliers. Pour les premiers, les taux se sont sensiblement raffermis sans toutefois dépasser les chiffres atteints à la fin de 1965. Au début de 1968, ils se situaient ainsi à 30 % environ au-dessus du niveau de 1966, année il est vrai particulièrement défavorable.

Seuls, en définitive, les indices concernant les pétroliers et, dans une moindre mesure, les transporteurs de vrac ont connu une véritable flambée, d'ailleurs de courte durée, sans jamais retrouver des taux comparables à ceux atteints à la fin de 1966 et au début de 1967 (187 en août 1967 contre 366 en janvier 1957) contre 171, un an auparavant (69 millions en 1939).

Cette relative stabilité du marché s'explique par l'abondance du tonnage disponible au début de 1967, et ceci nous conduit à dire un mot de l'évolution de la flotte mondiale.

B. — LA FLOTTE MONDIALE

La nécessité de moderniser leur matériel et de l'adapter aux données économiques nouvelles a conduit les armateurs à passer d'importantes commandes aux chantiers navals. Par ailleurs, certains pays, et notamment ceux de l'Est, développent systématiquement leur flotte pour des raisons, semble-t-il plus politiques que commerciales. Le résultat conjugué de ces deux facteurs a fait faire un nouveau bond en avant au tonnage maritime mondial qui s'est trouvé porté à 182 millions de tonneaux au 30 juin 1967 contre 171 un an auparavant (69 millions en 1939).

Le tableau suivant indique comment se classaient au milieu de 1967 les dix premières flottes de commerce et leur évolution par rapport à 1966 (en millions de tonneaux de jauge brute) :

Libéria	22.598 tjb	+	1.994,5 tjb
Royaume-Uni	21.716 tjb	+	174 tjb
Etats-Unis	18.440 tjb	—	415 tjb
Norvège	18.381 tjb	+	1.961 tjb
Japon	16.883 tjb	+	2.160 tjb
U. R. S. S.	10.617 tjb	+	1.125 tjb
Grèce	7.432 tjb	+	270 tjb
Italie	6.219 tjb	+	368 tjb
Allemagne	5.990 tjb	+	224 tjb
France	5.576 tjb	+	316 tjb

La progression particulièrement rapide des flottes japonaise, norvégienne, russe et libérienne permet d'imaginer la pression concurrentielle qui va en résulter dans le monde compte tenu de la disproportion pour les trois derniers pays, entre leur armement et le volume de leur commerce maritime propre.

Enfin, il est intéressant d'observer que la part des navires pétroliers et des transporteurs de vrac a continué à s'accroître dépassant maintenant 50 %, les mises en service de bâtiments de cet ordre ayant atteint l'an dernier 75 % du total : fait significatif et nouveau dans ce domaine, l'expansion des minéraliers et porteurs de vrac solide a été plus rapide que celle des pétroliers en dépit de l'accroissement toujours sensible de la taille de ces derniers matérialisé par des commandes de plus de 100 navires d'un port en lourd excédant 200.000 tonnes.

On notera d'ailleurs que cet accroissement de tonnage concerne également les cargos de marchandises diverses dont la capacité moyenne — 7.000 tjb — a triplé depuis 10 ans.

On ne saurait oublier également de signaler la disparition progressive des paquebots, problème qui, nous le verrons, nous concerne particulièrement.

C. — LE NIVEAU DES ECHANGES MARITIMES

Dans la plupart des domaines, on constate un ralentissement très net de l'expansion du trafic sauf toutefois pour le pétrole pour lequel l'accroissement déjà sensible en tonnage, + 10 % en moyenne par an, est encore plus important si on l'évalue en tonne-mile en raison des détours qu'impose la fermeture de Suez.

Pour certains produits tels que les minerais de fer et de manganèse et les phosphates, l'évolution est également soutenue.

En ce qui concerne les passagers, une étude récente fournit des renseignements instructifs sur l'évolution respective du trafic par mer et par air entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Elle permet de constater que le pourcentage des usagers de la voie maritime est tombé de 60 % en 1955 à 9 % en 1967 et que le nombre des passagers de paquebots a diminué dans le même temps de 50 %.

Il nous faut dire enfin un mot d'un problème particulièrement grave, celui de la concurrence très spéciale que fait à l'armement des grandes nations maritimes traditionnelles la flotte commerciale, aujourd'hui en plein développement, des pays de l'Est.

En effet, depuis quelques années, ces pays qui disposent d'une flotte de navires modernes notoirement excédentaire se manifestent activement sur le marché des transports maritimes et y proposent des tarifs systématiquement inférieurs à ceux correspondant aux prix de revient les plus étudiés. Les mécanismes régulateurs propres à l'économie de marché, déjà gravement perturbés par le développement des pavillons de complaisance, voient ainsi leur fonctionnement gravement mis en cause. Il apparaît donc indispensable que des mesures de défense soient mises à l'étude par les Nations travaillant encore dans le cadre libéral et menacées par ce nouveau « dumping » basé sans doute sur des préoccupations d'ordre politique.

II. — SITUATION ET ACTIVITE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

A. — IMPORTANCE ET COMPOSITION DE NOTRE FLOTTE DE COMMERCE

Le développement de la flotte amorcé en 1965 s'est poursuivi en 1967 et au début de 1968, mais à un rythme relativement faible, voisin de 2 %.

Au 1^{er} janvier 1968, sa composition était la suivante :

	NOMBRE	JAUGE BRUTE	PORT EN LOURD
Paquebots	42	416.504	174.610 t
Cargos	418	2.254.748	3.030.682 t
Pétroliers	153	2.699.097	4.399.232 t
	613	5.370.349	7.604.524 t

Ces chiffres nous situent toujours au dixième rang dans le monde — derrière l'Allemagne de l'Ouest et devant les Pays-Bas — mais notre part dans le tonnage maritime mondial a légèrement regressé, passant de 3,1 % à 2,8 %.

Par ailleurs, en considérant les bâtiments par catégorie, on constate que l'évolution est très variable.

En effet, si la capacité globale des pétroliers (+ 4 %), et surtout des transporteurs de vrac (+ 38 %), a encore notablement augmenté, la flotte des navires de charge de moyen tonnage a accusé une nouvelle baisse (— 2,6 %), la dixième depuis 1958.

On ne sera pas étonné de constater que notre flotte de paquebots ait également diminué, le recul apparaissant d'autant plus important que leur part dans notre armement était très élevée avant la guerre et encore notable il y a quelques années.

Il est bien évident que, dans ce domaine, la fermeture du canal de Suez a encore précipité le mouvement en imposant aux navires de passagers des charges très lourdes et en allongeant la durée du voyage par mer de 15 jours à trois semaines.

Il convient, toutefois, d'établir une distinction entre les paquebots traditionnels et les « car-ferry » dont la flotte, qui s'est accrue d'une nouvelle unité en 1967, devrait sensiblement se développer en raison de leur bonne adaptation aux besoins d'une clientèle touristique formée en grande partie d'automobilistes.

B. — ACTIVITE DE NOTRE ARMEMENT

1° Transport de passagers.

Le nombre de passagers transportés sous pavillon français a sensiblement diminué en 1967. De plus de 2.100.000 en 1966, il est, en effet, passé à 1.917.600, dont 89.000 pour le trafic tiers.

La baisse est notamment sensible sur l'Atlantique Nord : — 16 %.

En revanche, les lignes de Corse ont sensiblement amélioré leurs résultats avec 530.639 passagers contre 476.000 en 1966. Cette progression, qui contraste avec la stagnation enregistrée précédemment, est due à la mise en service de « car-ferry » particulièrement adaptés au trafic touristique.

Ces résultats montrent que le transport maritime de passagers, probablement condamné sur le long cours, garde de meilleures chances sur les liaisons courtes.

2° Transport de marchandises.

L'armement français a transporté, en 1967, 92.642.000 tonnes de fret contre 87.718.000 tonnes en 1966. Ce trafic se décompose comme suit par grandes liaisons :

	1966	1967
	(En tonnes.)	
Echanges avec la zone franc.....	24.981.000	28.150.000
Echanges avec les autres pays étrangers.....	30.751.000	30.584.000
Trafic entre pays tiers.....	24.381.000	26.790.000
Cabotage national.....	7.605.000	7.118.000
	87.718.000	92.642.000

Ainsi qu'on peut le constater, la progression de l'activité de notre pavillon est due exclusivement à nos échanges avec la zone franc portant d'ailleurs principalement sur les importations de pétrole et de minerais.

On regrettera le nouveau recul de notre cabotage national, principal élément d'activité pour nos petits ports et solution logique au problème des transports de pondéreux vers des régions excentriques comme la Bretagne et le Sud-Ouest.

3° Participation de l'armement français à notre commerce maritime et balance des comptes « transports ».

La part de la mer dans les échanges extérieurs de la France peut être évaluée à 74 % aux importations et à 21 % aux exportations. C'est dire son importance, en particulier, pour nos fournitures en provenance d'outre-mer.

En tonnage, 57,6 % de nos échanges s'effectuent par mer. Ce pourcentage n'étant plus, il est vrai, que de 37,6 % si l'on considère la valeur des produits.

On ne peut, dans ces conditions, que regretter la faible part que prend à cette activité notre pavillon, soit 50,4 % des importations et 26,4 % des exportations et 7,6 % pour les marchandises générales.

En dépit de la compensation relative des trafics « tiers », la ligne « transports maritimes » (1) de notre balance des comptes se ressent de cette situation et accuse, en 1967, un déficit d'un milliard de francs, soit un tiers environ du chiffre d'affaires de l'armement français, en augmentation de plus de 25 % sur l'exercice précédent.

4° Incidences des événements de mai et juin 1968 pour l'armement maritime français.

Les conséquences directes de la grève, qui a duré trois semaines dans le domaine des transports maritimes, sont assez difficiles à évaluer. En effet, si dans l'ensemble, les quatre cinquièmes de la flotte, évitant les ports français, ont pu maintenir leur activité, certains armements ont été affectés par la grève pour la totalité de leur exploitation : c'est le cas, d'une part, des armateurs exploitant des lignes à faible durée de rotation, par exemple en

(1) Non compris les opérations portuaires.

Méditerranée occidentale, d'autre part, des armateurs de navires à passagers. Or, ce sont précisément ces catégories d'armement qui, avant la grève, se trouvaient déjà dans la situation la plus difficile.

Au manque à gagner résultant de l'immobilisation des navires, il convient d'ajouter le coût de la désorganisation des services commerciaux et la perte de recettes due à l'altération du climat de confiance existant avec la clientèle.

Si cet aspect du coût de la grève ne peut pas être négligé, c'est toutefois l'extension à l'armement des dispositions contenues dans le protocole de Grenelle qui fait peser la plus lourde menace sur l'avenir de nos entreprises. Le protocole d'accord que le comité des armateurs et les fédérations d'officiers et de marins ont paraphé le 11 juin comporte, en effet, l'octroi des principaux avantages suivants, en supplément de ceux qui avaient préalablement été accordés à l'occasion de négociations de salaires du début du mois de mai :

— majoration des salaires de 7 % à 10 % à compter respectivement des 1^{er} juin et 1^{er} octobre 1968 par rapport aux salaires en vigueur au 1^{er} janvier ;

— majoration du tarif des heures supplémentaires des marins de 6 % devenant 10 % puis 15 % à compter des mêmes dates ;

— octroi d'une demi-journée de congé supplémentaire par mois d'embarquement à compter du 1^{er} juin 1968, au lieu du 1^{er} octobre 1968, d'une seconde demi-journée à partir du 1^{er} octobre 1969 et d'une troisième supplémentaire, non prévue aux accords précédents, à partir du 31 décembre 1970, en application des mesures touchant à la réduction du temps de travail ;

— revalorisation hiérarchique du traitement des marins appartenant aux plus basses catégories ;

— paiement des jours de grève à raison de 60 % des salaires qui auraient été acquis et possibilité de récupération des 40 % restant.

Ce n'est que sur ce dernier point que l'accord professionnel dépasse l'accord national du 27 mai 1968, cette disposition se justifiant par le fait que des services de sécurité et d'entretien ont dû être assurés à bord des navires immobilisés par la grève.

La mise en application de ces diverses mesures entraînera une augmentation de la masse salariale actuelle (958 millions de francs) de 103 millions pour la période du 1^{er} mai 1968 au 30 avril 1969,

de 141 millions du 1^{er} mai 1969 au 30 avril 1970 et de 160 millions du 1^{er} mai 1970 au 30 avril 1971, soit au total 404 millions de francs. Si l'armement n'avait pas été amené à appliquer l'accord de Grenelle, l'accroissement de la masse salariale résultant des propositions faites au début de mai par le C. C. A. F. aux organisations syndicales et qui paraissaient devoir être acceptées par celles-ci, atteignait pour les trois mêmes périodes de référence respectivement 64, 91 et 110 millions de francs, soit au total 266 millions de francs. *Le supplément net de charges provenant de l'application de l'accord de Grenelle atteint donc 138 millions de francs pour les trois périodes, dont 39 millions pour la première.*

Quant au personnel sédentaire, auquel les dispositions de l'accord national ont été appliquées, le supplément de charges atteint 8,5 millions pour la période s'étendant entre juin 1968 et mai 1969.

Mais les frais de personnels ne seront pas le seul poste des dépenses d'exploitation à subir des majorations importantes. Il faut également tenir compte de la *hausse prévisible des tarifs des services rendus aux navires dans les ports français*, qu'il s'agisse du *remorquage*, du *pilotage*, de la *manutention*, et des *frais portuaires*. Il est impossible d'évaluer dès maintenant l'incidence de ces hausses sur le prix de revient du transport maritime puisque leur quantum respectif n'a pas été fixé. Elles toucheront toutefois directement l'armement français, principal client des ports nationaux.

Dans ces conditions il est incontestable que *l'armement ne pourra pas supporter le surcroît de charges auquel il devra faire face*. Exportateur de services pour la quasi totalité de son activité, il n'a pas la possibilité de répercuter sur le prix de vente du service maritime les différentes augmentations qui vont affecter son prix de revient. C'est la raison pour laquelle les armateurs français ont officiellement demandé à M. le Ministre des Transports, que soient prises les mesures adéquates de soutien et de défense de notre pavillon.

A cet égard, il paraît utile de rappeler qu'en 1936, dans des circonstances analogues, le gouvernement avait jugé indispensable d'instituer, au profit des entreprises de navigation, une aide spéciale destinée à compenser le supplément de dépenses de personnel résultant des « accords Matignon ». Si l'adoption d'une telle mesure prévue par la loi du 26 août 1936 se justifiait à l'époque, les arguments qui militent en faveur d'une intervention de même nature dans les conditions actuelles sont au moins aussi nombreux et aussi

solides. Il convient en particulier de souligner que la vulnérabilité de l'armement français au regard de la concurrence internationale s'est singulièrement accrue depuis 1936. A cette époque, notre marine marchande bénéficiait, en effet, de diverses protections de droit ou de fait sur les trafics coloniaux, qui représentaient environ 40 % de son activité, ce qui la mettait en mesure de contrôler ces trafics à raison de 68 % à l'importation et de 99 % à l'exportation. Il n'en va plus de même actuellement.

En conséquence, si les mesures nécessaires ne sont pas mises en œuvre, il est à craindre que ne s'engage un nouveau processus de dégradation de notre fonds de commerce maritime, dont les répercussions sur l'emploi seraient d'autant plus graves que les premiers navires dont l'armement serait amené à se défaire sont précisément ceux pour lesquels les dépenses de personnel sont les plus lourdes, c'est-à-dire ceux à bord desquels les effectifs sont les plus nombreux. Il s'agit essentiellement des cargos de faible tonnage et des navires à passagers.

C. — LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

La flotte.

Au 1^{er} janvier 1968, la flotte de la Compagnie et de ses filiales s'établissait comme suit :

NATURE DES NAVIRES	NOMBRE	DEPLACEMENT
Paquebots	8	148.383 tjb
Navires de charge.....	33	180.140 tjb
Bananiers	15	75.852 tjb
Minéraliers	2	36.094 tjb
Pétroliers	1	21.107 tjb
Minéraliers, pétroliers.....	1	51.644 tjb

Poursuivant la modernisation de sa flotte, la Compagnie a passé commande de 13 navires nouveaux dont 3 bananiers, dont deux de 400.000 pieds cube, 2 porte-containers de grandes dimensions (212 mètres de long et 35.000 TPL) et 3 cargos polythermes adaptés au transport de produits réfrigérés ou non.

Parmi les bâtiments récemment entrés en service, il convient de mentionner le pétrolier minéralier « Jacques Cartier », qui est actuellement l'unité la plus importante de la compagnie. L'initiative prise, en la matière, par notre armement national, s'est révélée particulièrement heureuse car elle a permis de profiter successivement des hauts niveaux de fret sur le pétrole et sur les minerais.

ACTIVITÉ EN 1967 ET PERSPECTIVES 1968

Activité en 1967.

Passagers. — En ce qui concerne le transports de passagers, nous avons vu les excellents résultats enregistrés sur la Corse, seul secteur où des progrès ont été réalisés. On constate, en effet, une baisse générale sur toutes les autres lignes : Atlantique Nord (47.250 passagers contre 55.109), Antilles (22.514 contre 26.977), Algérie-Tunisie (137.614 contre 176.539), soit, au total, Corse exclue, 228.000 passagers contre 275.500 en 1966.

Fret. — Une baisse de trafic apparaît également, dans le domaine des marchandises, mais son amplitude est plus faible : moins 6,5 %. Cette diminution est due notamment à la suppression de la ligne desservant les Grands Lacs américains et à l'apport de ce trafic à l'Atlantic Container Line aux activités de laquelle la Compagnie participe depuis la fin de 1967. Un recul notable apparaît aussi sur l'Amérique du Sud.

On a observé, en revanche, une progression sensible sur d'autres secteurs, tels que l'Amérique centrale, le Pacifique Nord et l'Amérique centrale.

Perspectives 1968.

Commencé sous des auspices relativement favorables, l'exercice 1968 reflétera inévitablement, comme pour l'ensemble de l'industrie française, les conséquences économiques et financières de la grave crise sociale de mai-juin derniers.

Dans le domaine du transport de passagers, le début et la fin de l'exercice seront marqués par une excellente saison de croisières du paquebot *France*, dont la cote élevée auprès de la clientèle, tant américaine qu'européenne, ne se dément pas.

Par contre, les résultats enregistrés sur la ligne de New York se traduiront par une certaine baisse du coefficient de remplissage, conséquence à la fois des événements de France et des mesures prises par le Gouvernement américain pour retenir ses nationaux dans leur hémisphère.

Le trafic de la ligne des Antilles a été d'autre part profondément affecté par la décision de la Compagnie de vendre, au début de 1968, le paquebot *Flandre* en raison du lourd et persistant déficit d'exploitation de cette liaison. Le remplissage élevé et l'accélération des rotations du paquebot *Antilles* demeuré seul en ligne doivent normalement se traduire par une amélioration sensible des résultats de cette ligne contractuelle.

Le trafic des lignes de Corse, qui avait effectué une forte progression en 1967 avec 530.000 passagers transportés, marquera probablement une très légère récession en 1968, en raison des pertes de trafic enregistrées pendant la période de grève et des conséquences des événements sur la saison touristique estivale.

Les mêmes causes sociales, jointes à la dégradation régulière des échanges entre la France et l'Algérie, se traduisent enfin par un recul de l'ordre de 10 % dans le nombre des passagers transportés à fin septembre par rapport à l'année précédente. Il est intéressant de signaler par contre une progression de l'ordre de 15 % des voitures accompagnées.

Dans le domaine du transport de fret, l'activité de l'ensemble des lignes de charge pour 1968 paraît devoir être comparable à celle de 1967. Il faut d'ailleurs souligner que les mesures prises rapidement par la Compagnie dès le début de la crise de mai-juin pour dérouter ses cargos sur les ports étrangers, auront permis de limiter dans une très large proportion les pertes de trafic et de recettes de la flotte de charge.

La relative permanence du trafic d'ensemble ne doit pas cependant masquer qu'une sensible évolution se poursuit dans l'exploitation de certains courants de trafic traditionnels en raison de l'intégration progressive des activités de la Compagnie dans des consortiums ou pools internationaux tels que l'Atlantic Container Line ou les associations réalisées avec la « Cunard » et avec des armements norvégien, hollandais, allemand ou péruvien.

D. — LES MESSAGERIES MARITIMES

1° La flotte.

Au 1^{er} octobre 1968, la flotte en service se composait de 10 paquebots d'une jauge totale de 105.719 tonneaux et de 31 cargos dont la plupart ont des caractéristiques voisines et portent de 8.000 à 9.000 tonnes. Il s'agit donc, en ce qui concerne les navires de charge, d'une flotte très homogène dont la moyenne d'âge est relativement faible.

Parmi les navires en commande, un cargo polytherme qui entrera en service à la fin du premier trimestre 1969 et deux navires porte-containers qui doivent être incorporés dans la flotte, le premier en juillet 1971 et le second, un an plus tard.

A propos de ces deux dernières unités, il est intéressant de signaler que l'une d'elles sera exploitée en coopération avec des armements anglais, allemands et hollandais sur la liaison Europe—Australie. Certes, la part française sera modeste dans ce groupement qui comprendra 13 navires, mais il est cependant très intéressant pour nous d'avoir réussi une telle opération qui va nous permettre de nous placer sur un trafic riche de possibilités.

En sus de ces commandes, la Compagnie a l'intention d'acheter deux nouveaux cargos classiques pour la ligne de Madagascar et de faire construire 9 cargos semi-containers dont 3 pour l'Afrique du Sud, un transporteur de voitures (car-carrier) pour l'Extrême-Orient et un navire porte-barges pour l'Amérique du Sud.

2° Activité.

En 1967.

En ce qui concerne le transport des personnes, on constate, comme pour les autres compagnies, une diminution sensible du trafic de passagers avec 220,9 millions de passagers-milles pour 51 voyages contre 280,6 millions en 1966 pour 62 voyages. En revanche, pour le fret, le trafic s'est maintenu à 1.571.465 tonnes contre 1.650.845 l'année précédente et 14,8 milliards de tonnes-milles contre 13,2 en 1966.

Le nombre de voyages réalisé ayant été moindre, on observe même une amélioration des chargements.

Cette relative stabilité intéresse tous les secteurs. Cependant, les résultats les plus favorables concernent l'Extrême-Orient et le Pacifique en raison du développement économique de ces régions.

Perspectives pour 1968.

La baisse de trafic d'ailleurs relativement faible constatée en mai et juin semble devoir être rattrapée et le total du fret transporté sera très probablement égal ou même supérieur à celui de l'an dernier.

En dépit de ces résultats satisfaisants, on peut estimer que le déficit global sera de l'ordre de 90 millions de francs.

Observations.

L'examen de l'activité de cette Compagnie, particulièrement axée sur l'exploitation de lignes régulières de cargos de marchandises générales nous fournit l'occasion de rappeler l'intérêt qu'il y a pour notre pays à disposer de bâtiments adaptés au transport de ce fret.

En effet, si nous avons signalé à maintes reprises la faiblesse de la part que prend notre armement à nos importations et à nos exportations de marchandises dites « diverses » ou emballées, nous n'avons peut-être pas insisté suffisamment sur les graves inconvénients qu'il y aurait pour notre pays à dépendre totalement de l'étranger dans un domaine aussi important. A-t-on songé, par exemple, au danger d'une telle situation en temps de guerre, sans parler de la vulnérabilité des gros navires transporteurs de vrac liquide ou solide ? A-t-on suffisamment réfléchi également au caractère particulièrement rémunérateur d'un trafic de marchandises relativement chères ? Enfin, sait-on que près de 90 % de ce fret enrichissant entrant dans nos échanges maritimes est traité par les armements étrangers ? Nous savons que le Gouvernement est conscient de cette situation mais nous lui demandons de prendre les mesures qui s'imposent.

Deux dispositions principales pourraient, dans cette optique, être envisagées. La première consisterait à admettre de suventionner dans une certaine mesure des lignes régulières de cargos ; la seconde tendrait à favoriser l'équipement de nos armements en cargos et en porte-containers. Une telle aide aurait, par ailleurs, l'intérêt de résorber le chômage que ne manquera pas d'entraîner la disparition progressive des paquebots.

E. — SITUATION FINANCIERE DES COMPAGNIES MARITIMES DU SECTEUR PUBLIC

Conformément aux conventions qui les lient depuis 1948, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes exercent une activité orientée, d'une part, vers un trafic commercial de type classique et entièrement libre : transports de marchandises et transports de voyageurs, et, d'autre part, vers un trafic, dit contractuel (essentiellement voyageurs et fret postal). En vertu de cette situation, l'Etat s'est engagé à fournir un complément de trésorerie, lorsque les résultats s'avèrent déficitaires.

Tel est d'ailleurs le cas depuis de longues années, en raison de la concurrence faite par l'avion aux voyages par mer et de la détérioration de la conjoncture politique et économique dans la plupart des régions desservies par les lignes contractuelles de paquebots.

Le tableau suivant montre l'importance croissante des sommes ainsi versées à nos armements nationaux :

ANNEES	COMPAGNIE GENERALE transatlantique.	COMPAGNIE des Messageries maritimes.
	(Millions de francs.)	
1962	44,8	54,0
1963	49,5	60,0
1964	60,5	65,0
1965	59,5	58,0
1966	65,0	68,0
1967	55,0	59,5
1968.	73,0	67,0

Mais les dotations indiquées ci-dessus, malgré leur importance croissante, n'ont jamais suffi à couvrir le déficit réel d'exploitation de nos compagnies maritimes nationales et le texte même

des conventions passées par elles avec l'Etat prévoit, d'ailleurs, sous certaines conditions, un relèvement négocié du plafond des subventions dues par l'Etat.

Nous noterons que, contrairement à l'interprétation qui en est faite par le Gouvernement, ces conventions prévoyaient non pas la couverture financière du déficit des seules lignes contractuelles mais le remboursement de l'ensemble des charges relatives à leur exploitation.

Si donc, dans le passé, le déficit de nos compagnies maritimes n'a été que partiellement couvert ou ne le fut qu'avec retard, on imagine sans peine que la dotation inscrite au budget de 1968, même complétée par les 30 millions du premier collectif budgétaire, sera très insuffisante pour combler le déficit de l'exercice en cours, quelles que soient les mesures prises pour comprimer les dépenses et rationaliser l'exploitation.

A titre d'exemple, rappelons que le déficit de l'exercice 1967 avait été, pour la Compagnie générale transatlantique, de 106 millions de francs et que l'incidence des événements de mai-juin 1968 semble devoir être supérieure à 20 millions de francs.

Pour les Messageries maritimes, nous ne possédons pas d'indications aussi nettes (1), mais l'annonce faite récemment par le président de cette société relative à la vente probable de l'ensemble de sa flotte de paquebots d'ici à 1973 permet de juger de la gravité de la situation.

F. — LES CHARGEURS REUNIS

Nous traiterons dans ce chapitre des moyens et de l'activité du Groupe des Chargeurs réunis qui a pris le contrôle financier de la Compagnie Fabre et de la Compagnie Paquet, cette dernière étant elle-même associée, depuis trois ans, avec la Compagnie maritime des chargeurs réunis dans la Nouvelle compagnie de paquebots.

1° La flotte.

La flotte exploitée par le Groupe en 1968 comprend 102 navires d'un déplacement total de 689.959 tonnes et d'un port en lourd de 882.125 tonnes. Ces chiffres mettent les Chargeurs réunis au premier rang des armements français.

(1) Le chiffre de 89 millions de francs a été avancé.

Il convient de noter qu'une partie de cette flotte est composée de navires affrétés.

Votre commission se félicite des mesures de concentration récemment intervenues, mesures qui vont dans le sens des recommandations du Plan et permettent au Groupe d'étendre et de diversifier ses zones d'activité tout en entraînant une meilleure utilisation des moyens mis en œuvre et une réduction des frais généraux.

Elle se réjouit également de la prise de participation du Groupe dans les Etablissements Walon, importante affaire de transit, transports terrestres et déménagements, cette opération devant permettre à notre armement de profiter au mieux de l'orientation nouvelle des transports maritimes vers la containerisation en intégrant l'ensemble des moyens mis en œuvre de l'expéditeur au destinataire.

Evolution de la flotte.

La flotte appartenant à la Compagnie n'a pas varié en 1967. En revanche, elle sera complétée par un navire polytherme de 320.000 pieds-cubes : *Le Narval*.

Par ailleurs, quatre petites unités *roll on roll off* ont été commandées récemment pour la ligne du Maroc. De plus, la décision a été prise d'affréter deux navires porte-containers : le premier vient d'entrer en service, l'autre suivra au début de 1969.

Enfin, un certain nombre de cargos âgés de plus de 20 ans ont dû être vendus. Il est probable qu'une décision de cet ordre sera également prise pour le paquebot « Général Leclerc ».

Après la vente récente du « Lyautey », il ne restera donc au sein du Groupe que quatre paquebots : le « Général Mangin », le « Mermoz », le « Renaissance » et « L'Ancerville ».

2° Activité du Groupe en 1967.

a) Le transport de passagers.

34.323 passagers ont été transportés en 1967 sur la ligne France—Côte occidentale d'Afrique et 42.903 sur la ligne Maroc—Canaries—Sénégal.

En outre, 6.394 passagers ont participé à des croisières.

La régression du trafic des lignes régulières a conduit le Groupe à développer ses activités touristiques, notamment vers les Canaries. En outre, la mise en œuvre d'un « car-ferry » est envisagée sur le Maroc.

En raison de l'intérêt que présente pour le tourisme l'utilisation de tels navires sur les lignes moyens courriers, votre commission espère qu'une décision favorable interviendra rapidement dans ce domaine.

b) *Le transport de fret.*

L'activité principale du Groupe s'exerce toujours sur les lignes reliant l'Europe à la Côte occidentale d'Afrique dont le trafic représente 60 % du total, soit 1.900.000 tonnes sur 3.260.000. Sur ce secteur, les résultats restent satisfaisants malgré les perturbations apportées par la guerre du Biafra.

En revanche, la fermeture du canal de Suez a fortement perturbé les liaisons avec l'Extrême-Orient et la ligne tour du monde aussi le Groupe a-t-il décidé de mettre fin à l'exploitation de ce dernier service.

L'exploitation des lignes du Maroc a également été gênée par les mouvements sociaux qui se sont produits au port de Marseille et des déroutements ont dû être effectués vers d'autres ports français ou même étrangers. Toutefois 266.200 tonnes ont été acheminées entre l'Europe et le Maroc en 1967.

Perspectives pour 1968.

Pour 1968, les premiers chiffres de trafic ne sont pas encore connus avec précision, toutefois on peut dire qu'après un bon début d'année et une baisse très sensible au deuxième trimestre, la reprise très nette amorcée depuis juillet permet d'espérer des résultats voisins de ceux de l'année précédente.

III. — LA CONSTRUCTION NAVALE

A. — SITUATION SUR LE PLAN MONDIAL

La production des chantiers navals des grandes nations industrielles continue de croître à un rythme accéléré. C'est ainsi que 15.780.000 tonneaux de navires ont été lancés en 1967 (non compris l'U. R. S. S. et la Chine populaire) contre 8 millions en 1961 et que le carnet de commandes atteignait, au 1^{er} janvier 1968, 40.350.000 tonneaux, soit 22 % du tonnage mondial en service.

En revanche, la situation économique des chantiers est partout difficile en raison de la concurrence qui les oppose et, en premier lieu, de la pression très vive qu'exercent sur les prix les constructeurs japonais.

Ces difficultés entraînent, dans tous les pays, un effort de concentration des principales entreprises tandis que celles de seconde importance fusionnent avec les premières, se reconver-tissent ou disparaissent.

Presque partout également les Etats interviennent directement ou indirectement par des subventions ou des facilités de crédit et ceci, nous avons pu le constater, même au Japon.

Dans le contexte mondial, la France se maintient, malgré le handicap de ses hauts salaires et de charges sociales inégalées, à un niveau honorable (5^e rang) ainsi qu'on peut le constater à la lecture du tableau suivant relatif à la situation des grandes nations productrices :

	CARNET de commandes au 1 ^{er} -7-1968.	LANCEMENT en 1967.	TAUX d'expansion depuis 10 ans.
Japon	16.980.269	7.548.950	3,9
Suède	2.820.300	1.306.897	2,2
Allemagne de l'Ouest.....	2.842.063	1.009.244	1
Grande-Bretagne	2.719.614	1.302.625	0,8
France	2.522.937	578.590	1,4
Italie	1.802.000	505.491	1,3
Danemark	1.532.227	483.205	2,5
Espagne	1.481.822	400.760	4
Norvège	1.258.200	525.495	2,7
Pologne	1.190.293	390.818	

On remarquera également que le Japon maintient solidement sa première place avec près de 50 % de tonnage lancé, tandis que certains pays, tels l'Espagne et les pays scandinaves, ont également nettement progressé. Il convient, par contre, d'apprécier nos résultats, pour brillants qu'ils soient, au regard de ceux atteints avant la crise qui a frappé nos chantiers de 1958 à 1964.

Signalons, enfin, que la tendance à l'accroissement du tonnage des navires ne fait que s'accroître, le port en lourd moyen des navires en commande passant, au cours de la dernière décennie, pour les pétroliers, de 32.000 tonnes à 136.000 tonnes. Dans ce domaine, la France a su faire l'effort d'adaptation nécessaire puisque, sur 141 pétroliers de plus de 150.000 tonnes en construction ou en commande, 13 sont ou seront réalisés à Saint-Nazaire ou à La Ciotat.

B. — LA CONSTRUCTION NAVALE EN FRANCE

Le carnet de commandes de nos chantiers, au 1^{er} juillet 1968, et les lancements de navires effectués par eux, en 1967, se présentent comme suit :

	NOMBRE de navires.	PORT en lourd.	LANCEMENTS en 1967 (T. P. L.).
Atlantique	23	3.177.400	451.365
La Ciotat	26	1.260.550	231.370
Dunkerque	15	410.500	126.170
La Seyne	11	137.750	22.170
Quatre grands chantiers.....	75	4.986.200	831.075
Autres chantiers	54	107.620	38.850

18 % des commandes sont prises par des armements étrangers.

Observations de votre commission.

La part prépondérante prise par nos quatre plus grands chantiers donne la mesure de la concentration opérée depuis dix ans. Mais l'accentuation de cette tendance ne manquera pas de créer de sérieuses difficultés dans toutes les régions où la construction navale emploie encore une main-d'œuvre importante.

La situation générale de notre construction navale nous fournit donc des sujets de satisfaction, mais aussi d'inquiétude, qui nous amènent à juger la politique gouvernementale conduite en la matière depuis dix ans.

On se souvient, en effet, que les conclusions du Livre blanc de 1959, fruit des travaux de la commission Merveilleux du Vignaux, avaient conduit le Gouvernement à limiter la production de nos chantiers aux environs de 400.000 tonneaux de jauge pondérée et à concentrer les efforts sur quelques chantiers jugés seuls compétitifs. Cette politique, si elle a permis d'assainir la situation à une époque de crise, a également entraîné un net recul de notre production de navires en valeur absolue et relative, et il faut se féliciter de voir maintenant le Gouvernement desserrer ce « corset » en portant l'objectif de production de nos chantiers à 500.000 tonneaux compensés et, éventuellement, à 580.000 tonneaux après 1970.

La France ayant obtenu dans le même temps, de ses partenaires du Marché commun, que le taux d'aide à la construction navale soit maintenu à 10 %, le crédit accordé, à ce titre, au budget de 1969, se trouve majoré de 12.500.000 F, passant de 226.500.000 F à 239 millions de francs, en autorisations de programme.

Malgré cette heureuse évolution, votre commission se doit de souligner *les graves difficultés économiques que vont connaître nos chantiers* du fait des majorations de salaires consenties en juin, faisant suite, notamment, à Saint-Nazaire, à des augmentations qui ne dataient que de quelques mois. Elle tient à souligner que nos constructeurs de navires se trouvent, sans aucune protection douanière, en compétition avec des chantiers étrangers et que, seule une haute productivité nécessitant des investissements importants leur permettra de faire face à des concurrents bénéficiant, soit comme le Japon, d'une main-d'œuvre abondante et bon marché, soit, comme la Suède, d'une très haute technicité et de larges facilités financières.

Si l'on a pu, en effet, juger excessive la part que notre construction navale consacrait à l'exportation, il y a dix ans, il serait imprudent de compter sur le seul armement français pour soutenir, dans l'avenir, l'activité de nos chantiers, comme c'est le cas aujourd'hui où le pourcentage du tonnage exporté est tombé à 18 %.

IV. — LES PECHES MARITIMES

A. — EVOLUTION DE LA PRODUCTION

Le taux d'expansion de 5 % constaté entre 1965 et 1966 n'a malheureusement pas été maintenu entre 1966 et 1967.

Les apports de 1967 (en poids débarqué) ont atteint 651.589 tonnes contre 640.737 tonnes, soit un taux de + 1,7 %, proche de la moyenne de 2 % constaté avant 1966.

Cette légère progression est surtout due à l'augmentation de la production des coquillages et des huîtres, alors que les apports de poisson frais, en revanche, ont été en légère régression, conséquence logique du désastre du « Torrey Canyon » et de la suppression du maigre, le vendredi.

La valeur de l'ensemble de la production est passée de 1,213 millions de francs en 1966 à 1.287 millions de francs en 1967.

Ces variations peuvent être analysées de la façon suivante pour les divers produits de la mer :

1° Poisson frais.

En 1967, le tonnage de poisson frais débarqué, qui représente 70 % des apports totaux (ceux-ci comprenant les mollusques et les crustacés) a légèrement diminué : 452.558 tonnes contre 457.982 tonnes en 1966. En revanche, la valeur de cette production (50 % de la valeur totale des apports) a atteint 742 millions de francs contre 715 millions de francs en 1966, soit une augmentation de 27 millions de francs. Le prix moyen du kilogramme de poisson au débarquement ressort ainsi à 1,63 F contre 1,56 F en 1966. L'augmentation de la valeur des produits a donc compensé la diminution en tonnage.

Mais cet accroissement, qui n'est que de 3,7 % en 1967, a été insuffisant pour compenser l'augmentation des salaires et des prix pendant la même année. Il en résulte une régression sensible de la situation sociale des pêcheurs, particulièrement de ceux pratiquant le chalutage.

En ce qui concerne 1968, la production des six premiers mois de l'année est très inférieure, en tonnage et en valeur, à celle de 1967 : respectivement — 9 % et — 10 %.

Cette forte diminution des apports due aux événements de mai et juin ne pourra pas être rattrapée et il est donc exclu que les objectifs du V^e Plan (augmentation de 6 % de la consommation) soient atteints.

La production des cinq grands ports et de l'ensemble des autres a été la suivante au cours des premiers semestres 1967 et 1968 :

PORTS	1 ^{er} SEMESTRE 1967 (En tonnes.)	1 ^{er} SEMESTRE 1968 (En tonnes.)	VARIATION (En tonnes.)
Boulogne	66.525	63.086	— 3.349
Dieppe	5.647	5.606	— 41
Concarneau	24.739	23.130	— 1.609
Lorient	27.736	27.923	— 187
La Rochelle	12.859	10.272	— 2.587
Autres ports	61.765	51.163	— 10.602
Total.....	199.271	181.180	— 18.091

2° Morue salée et cabillaud congelé.

On n'enregistre pas de majoration sensible des prix au kilogramme en ce qui concerne la morue salée : 1,53 F en 1967 contre 1,52 en 1966.

En revanche, le prix moyen du cabillaud congelé a légèrement baissé : 1,85 F contre 1,87 F en 1966 pour une production presque double : 7.913 tonnes contre 3.955.

Ces résultats tendraient à montrer que l'exploitation des navires entièrement congélateurs s'avère difficilement rentable alors que les navires mixtes (saleurs-congélateurs) peuvent d'adapter avec plus de souplesse aux besoins du marché.

3° Crustacés.

La production, qui avait atteint 20.501 tonnes en 1966, ne s'est élevée qu'à 19.543 tonnes en 1967.

Une reprise n'est pas à attendre dans ce secteur où l'on peut espérer, au mieux, le maintien de la production annuelle autour de 20.000 tonnes.

Lors des quatre premiers mois de 1968, la production a été de 5.210 tonnes, légèrement supérieure à celle de 1967, et cela grâce aux efforts accomplis par les professionnels, avec l'aide du plan de relance en vue de repeupler les fonds.

4° **Coquillages** (y compris huîtres et moules).

En 1967, la production a atteint 122.051 tonnes pour une valeur de 338.170.000 F, marquant une progression assez nette sur 1966 en fonds et en valeur (+ 10 %).

Cette production se décompose ainsi (en tonnes) :

	HUITRES plates.	HUITRES portugaises.	MOULES	AUTRES coquillages.
1966	12.390	49.925	30.254	18.116
1967	13.014	56.457	32.218	17.365
	+ 624	+ 6.532	+ 4.964	— 751

L'augmentation constatée en 1967 sur les huîtres s'explique par le fait qu'en 1966 la production avait été anormalement faible. En ce qui concerne les moules, on constate une évolution plutôt irrégulière (en 1963 : 34.000 tonnes, en 1964 : 30.566 tonnes, en 1965 : 37.494 tonnes).

Les efforts entrepris dans ce domaine depuis plusieurs années ont été poursuivis ; ils ont porté plus particulièrement sur les points suivants :

— expansion de la mytiliculture qui n'alimente pas suffisamment le marché français, puisqu'il faut recourir largement aux importations ;

— réorganisation des établissements de pêche dans certaines zones exploitées trop intensivement ou dans de mauvaises conditions de rentabilité, telles que le bassin de Thau ou celui de Marennes ;

— régénération des bancs naturels coquilliers.

La profession a été invitée à s'intéresser aux travaux de réensemencement et de nettoyage des gisements, pour lesquels le concours du plan de relance a été prévu.

En 1967, une amélioration sensible des quantités et surtout de la qualité du naissain d'huîtres capté a été constaté alors, que depuis 1963, sévissait une grande pénurie.

Malheureusement, l'été 1967 a vu se développer une maladie altérant les branchies des huîtres, qui a fait des dégâts surtout dans le bassin de Marennes-Oléron où la concentration des huîtres est la plus forte. Les chercheurs de l'Institut scientifique et technique des pêches et ceux de la Faculté des Sciences de Poitiers étudient cette maladie et cherchent, d'une part, à en trouver les causes et, d'autre part, les moyens de l'enrayer.

Par précaution, l'entrée en France du naissin d'huîtres japonais destiné à être placé dans les parcs français a été interdite, les sujets japonais s'étant révélés parasités à 25 %.

Actuellement, il semble que la maladie, qui se développe surtout par temps chaud, soit circonscrite.

5° Conserves des produits de la mer.

L'accroissement d'activité constaté en 1966 a continué en 1967, 109.100 tonnes de poissons travaillées contre 99.000 tonnes en 1966. De ce fait, le total du chiffre d'affaires des conserveries atteint 475.000.000 F, soit 15.000.000 F de plus que l'année précédente.

La tendance à la concentration continue : 107 entreprises en 1967 contre 112 en 1966. Le tonnage moyen travaillé est de 1.020 tonnes par entreprise contre 880 tonnes en 1966 ; 6 entreprises ont un chiffre d'affaires supérieur à 20.000.000 F.

En fonction du poids de poisson utilisé, les principales activités des conserveries s'établissent comme suit en 1967 :

— sardines	34.500 tonnes (30.000 t en 1966).
— thon (toutes espèces).	32.400 tonnes (30.000 t en 1966).
— maquereau	28.000 tonnes (24.500 t en 1966).

B. — LA CONSOMMATION DES PRODUITS DE LA MER

Il est pratiquement impossible de donner un chiffre valable sur la consommation de poisson ; par contre, on peut chiffrer avec assez de précision le poids des différentes catégories de produits de la mer mis à la disposition du marché au stade de la production.

Si l'on tient compte du marché extérieur (importation, exportation), le tonnage mis à la disposition du marché représente comme suit :

1° Poissons frais, salés, fumés, congelés

(Y compris le poisson transformé en conserves.)

11 kilogrammes par habitant (poids au débarquement) (dont seulement 7,2 kilogrammes pour le poisson frais).

2° Crustacés.

0,600 kilogramme par habitant (poids au débarquement).

3° Coquillages.

(Y compris les huîtres.)

3,500 kilogrammes par habitant (poids au débarquement), soit, au total, *15 kilogrammes de produits de la mer par habitant* (poids au débarquement).

Si l'on considère qu'en 1966 cette mise à la disposition du marché de consommation était d'environ 14 kilogrammes par habitant, on voit que la progression est régulière.

La consommation de produits de la mer surgelés est comprise dans les 15 kilogrammes précités. Elle est évaluée en 1967 à 0,570 kilogramme par habitant contre 0,550 kilogramme en 1966.

C. — EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR

1967.	PRODUCTION française (tonnes débarquées).	IMPORT. (tonnes importées).	IMPORT. (production).	EXPORT. (tonnes exportées).	EXPORT. (production).	IMPORTATIONS nettes.	
						1966.	1967.
						%	%
Poissons frais	452.558	69.027	15	11.428	2,5	+ 19,5	+ 12,5
Poissons salés, séchés et fumés	56.437	17.081	30	21.449	38		
Crustacés	19.543	8.673	44	595	3	+ 40	+ 41
Mollusques	110.685	54.654	49	2.098	2	+ 42	+ 47

La France reste exportatrice en ce qui concerne les produits salés (morue salée) et le déficit diminue pour le poisson frais ; il demeure stationnaire pour les crustacés, mais augmente de 4,4 % pour les mollusques.

Pour ce dernier poste, l'augmentation des importations est régulière chaque année ; 54.654 tonnes en 1967 contre 53.511 tonnes en 1966. Les moules représentent la plus grosse partie du tonnage : 38.756 tonnes, sensiblement la même qu'en 1966. L'augmentation a donc porté sur les huîtres, 9.181 tonnes en 1967 contre 7.865 tonnes en 1966.

Tendances du commerce extérieur pour les quatre premiers mois de 1968.

Exportations : on note un accroissement des exportations de 10 % environ, notamment sur les harengs, sprats et maquereaux, et sur les filets congelés produits par les navires de grande pêche. Mais, eu égard à la faiblesse de nos exportations, cette augmentation de 10 % est très insuffisante.

Importations : on note une augmentation du tonnage global d'importation de 0,5 % par rapport à la même période de 1967. Elle s'analyse de la façon suivante :

Diminution des importations de sardines congelées.	— 13 %.
Diminution des importations des filets surgelés....	— 5 %.
Augmentation des importations de filets frais.....	+ 88 %.
Augmentation des importations de cabillaud entier frais	+ 32 %.

Malgré la stabilité des importations prises dans leur ensemble, on constate que celles concernant les filets frais et le cabillaud entier frais augmentent d'une façon très sensible. Cette situation traduit la nécessité d'effectuer un effort en vue de développer la production de filets frais à partir de poissons français. Les IV^e et V^e Plans avaient d'ailleurs insisté sur cet accroissement prévisible du marché du filet frais.

D. — MESURES PREVUES POUR FACILITER LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS DE LA MER ET DEVELOPPER, NOTAMMENT, LA VENTE DES PRODUITS SURGELES

1° Secteur de la pêche artisanale.

Le secteur coopératif n'a pas encore atteint un grand développement dans le domaine de la commercialisation des espèces de pêche artisanale.

Au cours des dernières années une douzaine de coopératives se sont intéressées ou consacrées, avec des fortunes diverses, au mareyage du poisson frais, des crustacés ou des coquillages.

Malgré des résultats financiers souvent assez peu encourageants, ces coopératives ont joué leur rôle dans le maintien des cours à la production, là où elles existaient, mais leur activité est restée réduite dans l'ensemble.

Cependant l'aspect, somme toute assez timide de ce secteur, pourrait être profondément modifié ; c'est le but recherché par l'intervention de l'Union nationale des Coopératives de Mareyage « Pêcheurs Artisans Français ».

Cette société s'est constituée au mois de juin 1967 et s'est implantée aux halles centrales de Paris au début de 1968, avant de s'installer à Rungis quant s'y ouvrira la halle à marée, dans le courant de 1969. Une subvention de 60.000 F a été accordée par les Pouvoirs publics à cette société.

Outre le débouché important qu'elle offrira à ses sociétaires sur le marché parisien, cette union de coopératives pourra éventuellement leur permettre ultérieurement des débouchés dans le filetage ou la congélation.

En coordonnant l'activité des diverses coopératives, elle devrait pouvoir pallier les inconvénients majeurs que représentent pour

les coopératives isolées l'absence d'assortiment et l'irrégularité des apports de leurs sociétaires, et son intervention pourrait être déterminante pour l'essor de ces sociétés.

Elle devrait également permettre la réalisation d'un véritable circuit témoin qui n'avait pu être mis en place jusqu'à présent.

2° Secteur de la pêche industrielle.

La pêche industrielle amorce actuellement un effort parallèle pour valoriser ses produits au prix d'une meilleure maîtrise des circuits de distribution. Une société interprofessionnelle, la Société pour la Commercialisation des Produits de la Mer ou « Socoprom », a été constituée avec la participation des armateurs et des mareyeurs de l'ensemble des ports de pêche industrielle. Cette société doit créer un circuit d'approvisionnement direct du marché d'intérêt national de Rungis, sur lequel elle a obtenu un emplacement de vente. Une subvention de 200.000 F va être accordée par les Pouvoirs publics à cette société, à titre de participation à cette implantation.

D'autre part, pour développer la production et la vente des produits surgelés, les mesures suivantes ont été prises :

— maintien, pour 1968, de la subvention aux investissements (15 % du coût du navire). Cette prime est accordée notamment aux chalutiers de grande pêche congélateurs ;

— octroi aux armements, à compter du 1^{er} janvier 1967, d'une prime de 10 centimes par kilogramme de filet surgelé à bord et de 4 centimes par kilogramme de poisson entier surgelé à bord. L'octroi de cette prime a été subordonné à la constitution d'une société interprofessionnelle regroupant l'ensemble des armateurs congélateurs et chargée, d'une part, de l'orientation de la production, d'autre part, de sa commercialisation, le groupement qui agit comme vendeur unique pour le compte de ses adhérents constituant un front uni face aux chaînes de distribution et aux transformateurs.

La prime a été versée en 1967, pour la totalité de la production des congélateurs, à la société constituée « Prosumer », à charge pour elle de la reverser aux armements au prorata des tonnages débarqués. En 1968, la prime devait être versée à « Prosumer » qui ne devait pas la reverser aux armements, mais constituer

un fond de trésorerie lui permettant d'assurer le stockage des quantités qui ne pouvaient être vendues dès leur débarquement (en raison notamment du prix insuffisant offert). Aucune somme n'a encore été versée, en raison des retards apportés à la mise au point du règlement intérieur définissant les obligations de chacun au sein de la société.

Les crédits ouverts à ce titre ont atteint 1.400.000 F en 1968, contre 1.200.000 F en 1967.

V. — EXAMEN DES CREDITS BUDGETAIRES ET OBSERVATIONS

Le budget de la Marine marchande et des Pêches maritimes atteint, cette année, *un chiffre record* avec 1.021.275.518 F, chiffre en augmentation de plus de 15 % sur celui de l'an dernier, soit 879.372.900 F.

Cette augmentation traduit-elle le souci du Gouvernement de satisfaire aux demandes, dont nous n'avons cessé de nous faire l'écho ? Permettra-t-elle à nos activités maritimes de lutter à armes égales avec la concurrence étrangère et de réaliser, au plan économique national, l'expansion, garantie du plein emploi ? Nous ne pouvons guère l'espérer après avoir examiné les divers chapitres du fascicule budgétaire que nous avons aujourd'hui à vous commenter.

En effet, ce relèvement des crédits s'explique pour une part importante par les événements de mai-juin et les accords de Grenelle.

C'est ainsi que le Titre III, consacré aux moyens des services et comprenant notamment les crédits affectés aux dépenses de fonctionnement de l'administration centrale et des directions et quartiers des affaires maritimes, voit sa dotation passer de 56.183.665 F en 1968 à 61.273.805 F en 1969.

La dotation du Titre IV, relatif aux interventions publiques, est également supérieure de 74.292.618 F à celle inscrite au budget de 1968, cette augmentation tenant, principalement, à la subvention d'équilibre accordée à l'Etablissement des invalides de la Marine qui passe de 351.172.662 F à 404.687.340 F, soit une progression de 53.514.678 F.

On constate, également, une progression des frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime, la contribution de l'Etat en ce domaine bénéficiant cette année d'une « rallonge » de 993.800 F.

Quant à l'action économique, si le chapitre 45-01 relatif à l'exploitation des services maritimes d'intérêt général et le chapitre 45-03 qui prévoit les allocations compensatrices en faveur de

l'armement naval, sont en hausse : le premier de 14.250.000 F, le second de 500.000 F, les crédits affectés aux pêches maritimes restent identiques à ce qu'ils étaient l'an passé, soit 6.794.000 F. Quant à l'aide au cabotage, elle disparaît, nous le craignons, de façon définitive.

Quant aux dépenses en capital qui se manifestent surtout par des subventions d'investissements accordées par l'Etat dans le but d'apporter à nos activités maritimes l'oxygène indispensable à une reprise de vitalité, il apparaît que l'effort de l'Etat, quand il existe, est nettement insuffisant. Ainsi, l'augmentation du crédit d'aide à la construction navale n'est que la conséquence de l'accroissement des commandes passées à nos chantiers, tandis que la prime de modernisation des cargos de ligne ne bénéficie, cette année, d'aucun crédit au titre des autorisations de programme et obtient 30.000.000 F de crédits de paiement au lieu de 25.000.000 F en 1968.

Un nouveau chapitre 64-02 apporte, il est vrai, aux compagnies d'économie mixte une aide de 40.000.000 F, tendant à faciliter la reconversion des sociétés touchées par le déclin de leurs lignes de paquebots, mais cette dotation ne saurait compenser l'insuffisance notoire des subventions d'équilibre consenties avec parcimonie depuis de nombreuses années.

Enfin, en ce qui concerne les pêches, nous devons déplorer que le programme d'adaptation de cette industrie ait été aussi négligé : si les crédits d'autorisations de programme restent, en effet, stationnaires à 12.000.000 F, les crédits de paiement sont amputés de 800.000 F par rapport à 1968 : 6.000.000 F au lieu de 6.800.000 F.

Telles sont les grandes lignes de ce budget de la Marine marchande, sur lequel il nous appartient maintenant de formuler un certain nombre d'observations. Nous pourrions, certes, suivre la présentation du fascicule budgétaire, ce qui semblerait *a priori* plus commode, mais nous préférons choisir une autre voie plus logique, nous semble-t-il, en examinant successivement les deux grandes activités qu'administre le Secrétariat général de la Marine marchande : d'une part, les transports maritimes ; d'autre part, les pêches maritimes. Mais, auparavant, nous souhaiterions formuler quelques remarques sur les moyens des services en raison, surtout, de projets de modification de structure de l'administration des affaires maritimes.

A. — MOYENS DES SERVICES

Notre première observation concernant les moyens des services, consiste à déplorer *leur insuffisance* pour assurer le bon fonctionnement de l'administration côtière et lui permettre de remplir ses missions traditionnelles de police de la navigation et de surveillance des pêches, au moment où notre zone de souveraineté s'étend aux limites des 12 miles.

La gendarmerie nationale et la douane bénéficient d'importants crédits pour acquérir du matériel naval (vedettes côtières) — souvent à l'étranger d'ailleurs, comme si nous ne disposions pas de chantiers suffisamment qualifiés en France. En revanche, la Marine marchande, dont la vocation de police n'est pas contestée et qui détient le monopole du sauvetage en mer ne dispose que de maigres crédits. Mais il y a plus grave encore ; alors qu'on se plaint à reconnaître *la compétence et le dévouement des administrateurs des affaires maritimes*, c'est comme à regret qu'on leur concède les avantages de carrière accordés à tous les autres corps d'officiers. Cependant tous ceux qui les ont vus à l'œuvre dans la diversité de leurs tâches apprécient sans réserve leur valeur professionnelle. Appelés à se pencher sur des problèmes économiques, ils doivent rechercher des solutions souvent difficiles, au mieux des intérêts de leurs administrés, sans négliger l'intérêt général. Dans les ports de pêche notamment, il leur faut, de plus, s'intéresser au fonctionnement des marchés, envisager avec les représentants qualifiés des organisations maritimes les conditions de rotation des navires et, en toutes circonstances, ils sont des conseillers particulièrement écoutés et appréciés.

En outre, leur rôle d'arbitre dans les conflits entre armateurs et marins est loin d'être négligeable et leurs fonctions de magistrat instructeur ou de président du tribunal commercial maritime leur confère une autorité indiscutable. Dans ces tâches parfois difficiles, ils savent faire preuve de psychologie et allier la science du droit à la connaissance approfondie des règlements maritimes.

Le corps des administrateurs des affaires maritimes répond donc pleinement à ce qu'on attend de l'administration dans la recherche de l'efficacité.

Certes, nous n'entendons pas écarter toute idée de réforme. Mais la création envisagée de 4 directions et 22 circonscriptions ne trouvera aucun fondement solide ni dans sa départementalisation,

ni dans sa régionalisation. Elle n'aboutira qu'à éloigner l'administration des administrés et compliquera ainsi la tâche de chacun en paralysant le règlement des affaires.

Une commission dite « ECAL », du nom de son président, aurait déposé un rapport sur ces problèmes. Nous ignorons tout de ce document et le mystère dont on entoure ses conclusions n'est pas de nature à favoriser le travail des services du littoral.

Aussi votre Commission des Affaires économiques, soucieuse du bon fonctionnement des activités maritimes, demande au Gouvernement de ne s'arrêter qu'aux mesures qui permettront aux Services détachés de la Marine marchande de mener à bien leur tâche, dans le souci d'une plus grande efficacité.

B. — LES TRANSPORTS MARITIMES

Ainsi que vous avez pu le lire au début de ce rapport, l'ensemble des crédits affectés à l'armement au commerce atteint, pour 1969, le chiffre de 257 millions de francs. Inscrits sous le Titre IV « Interventions publiques » et sous le Titre VI « Subventions d'investissements accordées par l'Etat », ils font l'objet de 5 chapitres :

a) Chapitre 45-02. — « Aide en faveur de l'armement au cabotage ». Le crédit supprimé en 1968 n'a pas été prévu pour le budget actuel, malgré les protestations unanimes des parlementaires côtiers, lors de la dernière session budgétaire. Soucieux de l'avenir de leurs régions, ils considèrent, en effet, que la flotte de cabotage, reliant entre eux les ports secondaires, leur apporte de ce fait une activité qui se répercute sur l'arrière-pays.

b) Chapitre 45-03. — « Allocations compensatrices en faveur de l'armement naval ». Le montant du crédit accordé à ce titre pour 1969 s'élève à 63.000.000 F, en augmentation de 500.000 F sur celui de 1968. Cette dotation sera répartie suivant des modalités nouvelles définies par l'article 74 de la loi de finances, c'est-à-dire réservés en totalité à l'aide sélective, alors que l'article 73 de la loi de finances pour 1962 avait prévu que les deux tiers des crédits seraient répartis forfaitairement entre l'ensemble des navires. Seuls donc pourront désormais bénéficier de cette aide les navires appartenant à des entreprises françaises affectés aux lignes et aux trafics soumis à concurrence internationale et rencontrant des difficultés particulières.

c) Chapitre 63-01. — La « prime de modernisation des cargos de ligne », voit ses crédits de paiement passer, cette année à 30.000.000 F au lieu de 25.000.000 F en 1968.

Ces deux chapitres permettent d'évaluer l'effort du Gouvernement, qui se chiffre à 93.000.000 F. Ces interventions de la puissance publique permettront-elles d'arrêter cette hémorragie de petits et moyens navires qui s'est manifestée par la disparition de 32 d'entre eux au cours du précédent trimestre ? Certes, l'application à la flotte de commerce des accords de Grenelle a eu pour effet d'accélérer ce mouvement, mais ils ne l'ont pas déclenché puisque, d'octobre 1967 à octobre 1968, l'effectif de notre flotte s'était déjà réduit de 56 navires.

Cette carence de notre armement entraîne un déficit croissant de notre balance des frets qui atteint 145 millions de dollars, en 1967, résultat particulièrement regrettable au moment où l'on doit défendre la monnaie et une détérioration de notre « fonds » de commerce maritime, puisque si nos navires disparaissent, les cargaisons existent toujours et que nous sommes obligés d'affréter des navires étrangers pour les transporter.

De plus, au point de vue social, 12.000 emplois de marins ont disparu depuis 1962, correspondant à 8.500 à 9.000 postes de travail.

Certes, nous nous réjouissons que l'armement français ait passé des commandes très importantes portant sur plus de 2 millions de tonnes de navires, mais les trois quarts de ceux-ci sont des pétroliers de fort tonnage ou des cargos fortement automatisés employant peu de personnel et si cette formule est intéressante sur le plan économique, elle ne résoud pas le problème de l'emploi.

Il est donc nécessaire de mettre au point un nouveau plan de relance spécifique des investissements de l'armement au commerce. A cette suggestion qui lui a été présentée à l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a répondu qu'il envisageait favorablement une telle éventualité. Puisse-t-il donner également tous apaisements au Sénat à ce sujet.

Nous en arrivons maintenant aux deux derniers chapitres du budget intéressant la flotte de commerce :

— le chapitre 45-01. — « Exploitation des Services maritimes d'intérêt général », dont le crédit atteint cette année le chiffre de 124.250.000 F, soit en plus 14.250.000 F par rapport à 1968.

Il s'agit de la subvention due aux deux sociétés d'économie mixte : la Compagnie générale transatlantique et les Messageries, aux termes des conventions qu'elles ont passées avec l'Etat ;

Notre seule observation sur cet article sera empruntée au rapport de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale :

« Le concours apporté par l'Etat à l'exploitation des services assurés par la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes est *très inférieur* à ce qu'il devrait être... ».

Et plus loin :

« La première de ces mesures consiste dans le respect par l'Etat des conventions qu'il a librement signées et qui prévoient le versement de crédits d'ajustement, lorsque les déficits des comptes contractuels d'un exercice ont dépassé certains niveaux bien définis. Si l'on s'en tient aux seuls exercices 1965, 1966, 1967, la dette de l'Etat s'élève, à ce titre, à :

43.730.000 F pour les Messageries maritimes ;

60.000.000 F pour la Compagnie générale transatlantique, sommes qui deviendront, après l'exercice en cours :

— 65.740.000 F pour les Messageries maritimes ;

— 125.000.000 F pour la Compagnie générale transatlantique.

La dotation en capital, inscrite sous un chapitre nouveau 64-02, pour un montant de 40 millions de francs et destiné, suivant l'exposé des motifs, à la reconversion des activités des compagnies maritimes d'économie mixte, est donc largement insuffisante.

Ce crédit va-t-il permettre de régler la douloureuse affaire des paquebots de nos compagnies nationales ? Si l'on admet que les navires à passagers soient condamnés, mais il faut donner en contrepartie à nos compagnies nationales les moyens de se reconvertir. Croit-on sérieusement qu'un crédit de 40.000.000 F permettra aux Messageries maritimes d'acheter la quinzaine de cargos dont cette Compagnie a besoin pour employer son personnel navigant ?

La politique de « délestage » des navires à passagers est sans doute économiquement saine ; mais elle suppose l'octroi de crédits importants permettant une reconversion utile et efficace de l'activité de nos deux compagnies nationales.

C. — LA PECHE

Les fascicules budgétaires comportent, pour la pêche, à peu de chose près, les mêmes crédits que ceux de l'an dernier, lesquels ont d'ailleurs été insuffisants ; il a fallu, en effet, procéder à un transfert de crédit d'un chapitre à l'autre pour permettre au From-Nord de faire face à sa principale mission.

Nous ne pouvons donc qu'exprimer à nouveau nos regrets que le plan Morin, établi pour alléger les charges de l'armement au commerce, n'ait pas été appliqué à notre armement à la pêche, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- 1° Suppression de l'impôt sur les assurances maritimes ;
- 2° Remboursement de la moitié de ses dépenses, en matière de salaires et soins versés, au marin blessé ou malade au service du navire, suivant les dispositions de l'article 79 du Code du travail maritime, pourtant applicable à la pêche ;
- 3° Remboursement de l'impôt de 5 % sur les salaires du personnel navigant.

Ces mesures auraient permis à notre armement à la pêche de réduire ses prix de revient et, ainsi, de pouvoir supporter la concurrence étrangère que la réalisation de l'union douanière rend chaque jour plus vive (suppression des droits de douane et des contingents), sans parler de l'aide substantielle que certains pays accordent à leurs ressortissants.

Lors de la dernière réunion du Comité central des pêches, le rapport moral notait que « la pêche maritime se trouvait dans une situation alarmante, la libération des échanges n'ayant pas été compensée par une politique commune de la pêche. La rentabilité du chalutage, y lit-on, continue de se dégrader ; les salaires des pêcheurs stagnent ou diminuent, ce qui provoque, avec l'incertitude sur l'avenir de l'industrie, la désaffection pour le métier ; les investissements sont rares, malgré l'aide de l'Etat, et la production est de plus en plus en concurrence par les autres denrées alimentaires ».

Voilà dans quel climat vont s'ouvrir prochainement les discussions de Bruxelles. De l'attitude des représentants français dans la négociation dépendra l'avenir de nos pêches maritimes, au lendemain de l'adoption par le Parlement Européen du rapport Kriede-

mann. Nous faisons confiance à nos représentants, mais, même en admettant que les règlements poissonniers élaborés à la C.E.E. nous soient favorables, ils ne régleront pas tous les problèmes.

Aussi nous paraît-il indispensable que soit préparée, sans attendre, *cette loi d'orientation pour la pêche* que toute la profession appelle de ses vœux.

D. — LE REGIME DE RETRAITE DES MARINS

Un dernier problème que votre rapporteur a tenu à évoquer est celui du régime social des marins et plus particulièrement de *l'Etablissement des invalides de la marine*. Ce dernier voit, en effet, cette année, sa subvention augmenter dans des proportions sensibles, puisque, de 351.172.662 F pour 1968, elle passe à 404.687.340 F, soit 53.514.678 F de plus que l'an dernier. Cette augmentation s'explique et se justifie, d'une part par l'application stricte des dispositions de l'article L. 42 du décret du 21 mars 1968 touchant la revalorisation des salaires forfaitaires, d'autre part, par les décisions récemment prises en vertu du décret du 20 octobre 1968 concernant le reclassement des pensions de catégories inférieures.

Tout en approuvant ces mesures — qui auraient pu être prises plus tôt, car si l'une ne découle que d'une application loyale des textes en vigueur, la seconde répond à un souci de justice sociale — votre Commission des Affaires économiques regrette que les dispositions nouvelles soient refusées aux marins dont la pension a été liquidée avant parution de ces textes, ce qui aboutit, contre l'esprit de la loi de 1948, à créer des générations différentes de bénéficiaires.

C'est, en effet, le principe de la non-rétroactivité qui s'applique ici dans des conditions vraiment choquantes et inacceptables. Déjà, diverses modifications au texte de 1948 avaient placé dans des situations très différentes des pensionnés qui réunissaient pourtant, au moment où ils entendaient faire valoir leurs droits à pension, des conditions absolument identiques, tant en ce qui concerne les fonctions exercées et le genre de navigation pratiquée que le montant des cotisations acquittées.

Le Conseil supérieur des invalides de la marine est actuellement chargé de préparer une réforme de la Caisse de retraites des marins. Votre Commission des Affaires économiques souhaite que

les dispositions à venir remédient à ces disparités choquantes, mais que soit au contraire retenu, dans le classement catégoriel des pensionnés, un principe d'égalité basé essentiellement sur le taux des cotisations des marins et des contributions des armateurs définies à l'article L. 42 du décret du 21 mars 1968. Ainsi, il sera mis fin à un malaise au sein de la profession.

*
* *

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 1969, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant la Marine marchande.