

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1977, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XV

**Transports.**

### IV. — MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

---

(1) *Cette commission est composée de: MM. Jean Bertaud, président; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, secrétaires; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Léandre Létouquart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Guy Millot, Henri Olivier, Louis Orvoen, Robert Parenty, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vade-pied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale** (5<sup>e</sup> législ.) : **2524** et annexes, **2525** (tomes I à III et annexe 21), **2534** (tome XX) et in-8° **555**

**Sénat** : **64** et **65** (tomes I, II et III, annexe 32) (1976-1977).

**Loi de finances. — Marine marchande - Pêches maritimes - Constructions navales.**

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>I. — La flotte de commerce :</b>	
A. — <i>Les transports maritimes internationaux et la situation de la flotte de commerce française</i> .....	5
1° Evolution des transports maritimes internationaux .....	5
2° Les transports maritimes français .....	7
3° La flotte de commerce française .....	10
B. — <i>Commentaires</i> .....	15
<b>II. — La construction navale :</b>	
A. — <i>La construction navale dans le monde et les chantiers français</i> .....	19
1° La crise mondiale de la construction navale .....	19
2° Les activités des chantiers français .....	21
3° La politique de la construction navale .....	25
B. — <i>Commentaires</i> .....	28
<b>III. — Les pêches maritimes :</b>	
A. — <i>L'évolution des pêches maritimes en 1975 et pendant les premiers mois de 1976</i> .....	33
1° La production des pêches maritimes demeure inférieure aux besoins	33
2° Les aides aux pêches maritimes .....	35
B. — <i>Commentaires</i> .....	37
<b>Examen en Commission</b> .....	41

---

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget de la Marine marchande pour 1977, qualifié par certains de budget d'austérité, se présente cette année dans *un contexte économique inquiétant*. La nécessité de juguler l'inflation à tout prix implique des mesures restrictives de crédit qui ne manqueront pas d'influer sur nos activités maritimes, qu'il s'agisse des transports par mer, des industries de construction navale ou de la pêche. Le maintien de l'emploi, la recherche systématique de la compétitivité doivent être les objectifs poursuivis, tant par les pouvoirs publics que par les entreprises elles-mêmes. Cela conduit à définir comme prioritaires la couverture du risque économique du fret pour assurer la prospérité de la flotte marchande, le maintien de la capacité de notre construction navale, qui est un des éléments de notre richesse industrielle et l'aide à nos pêches maritimes pour leur permettre de surmonter la crise.

Il va sans dire que toutes nos activités maritimes — armement au commerce, industrie de la construction navale, pêche maritime — subissent les conséquences négatives d'une situation économique préoccupante. Pourtant, elles disposent toutes de possibilités susceptibles de concourir au redressement qui s'impose. Mais, pour ce faire, il faut avoir le courage de mettre en œuvre une grande politique maritime cohérente et volontaire, laquelle doit être assurée de disposer de moyens adaptés.

Le budget qui nous est présenté pour 1977 prévoit-il des moyens propres à faire de notre pays une grande nation maritime ? Nous ne pensons pas qu'une progression de 11 % des crédits, par rapport à ceux de l'an dernier, constitue un effort suffisant, compte tenu de la hausse des coûts et de l'aggravation des charges qui incombent à nos entreprises. Les mesures restrictives — justifiées en période d'inflation — devraient plutôt frapper les activités qui ne participent pas efficacement au redressement de l'économie, alors que la flotte de commerce, instrument essentiel au service du commerce extérieur du pays, générateur ou épargnant de devises, devrait connaître un

développement rapide et continu. La construction navale peut, elle aussi, concourir à l'équilibre de notre balance commerciale, l'aide financière dont elle bénéficie devant lui permettre d'affronter une concurrence internationale sévère grâce à l'amélioration de sa compétitivité, de sa productivité et de son niveau technologique. Dans le domaine des pêches, une politique de protection vis-à-vis des produits en provenance des pays tiers doit également nous assurer une économie de devises.

Tel est le sens d'une véritable politique maritime, dont les effets ne pourraient être que bénéfiques pour notre balance commerciale.

## I. — LA FLOTTE DE COMMERCE

### A. — LES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX ET LA SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

#### 1° Evolution des transports maritimes internationaux.

Le ralentissement des activités de transport maritime constaté en 1974 s'est confirmé et amplifié en 1975 ; pour la première fois depuis 1958, on a enregistré une baisse des tonnages transportés (— 8 % ; — 7 % en tonnes-milles). A la fin de 1975, la capacité de la flotte mondiale était évaluée à 550 millions de t.p.l. (tonnes de port en lourd), soit 50 millions de plus qu'à la fin de 1974.

*Les trafics de produits pétroliers ont été particulièrement affectés par la crise économique.* En dépit de la diminution des vitesses d'exploitation, de l'utilisation des navires mixtes pour le tramping sec, de la démolition de 9 millions de t.p.l. (au lieu de 1,8 million de t.p.l. en 1974), on évaluait à 42 millions de t.p.l. le tonnage mondial des navires pétroliers désarmés ; ce mouvement concerne en priorité la Suède, la Norvège, le Libéria. De plus, on note, pour 1975, le niveau très élevé des annulations de commandes (39 millions de t.p.l.) et l'absence quasi généralisée de commandes nouvelles. Les distorsions entre l'offre et la demande de transport pétrolier s'aggravent : la demande a diminué de 10 % sur l'ensemble de l'année 1975, alors que le tonnage de la flotte pétrolière augmentait de 15 %, atteignant 285 millions de t.p.l., non compris les navires mixtes. En définitive, on estime actuellement à 80 millions de t.p.l. le tonnage excédentaire de la flotte pétrolière mondiale.

Au niveau des indices des frets pétroliers, cette situation se traduit par une baisse sensible des taux au cours de l'année 1975 ; pour les premiers mois de 1976, on enregistre une légère amélioration ; le rééquilibrage du marché des frets pétroliers ne semble cependant pas proche.

*La crise s'est étendue aux marchandises solides.* L'emploi des navires mixtes pour le tramping sec a entraîné un accroissement de la flotte de vracquiers d'environ 20 % et cette augmentation de l'offre est intervenue à un moment où la demande de transport diminuait, notamment de la part de la sidérurgie. Pendant le second semestre de 1975, les transports de céréales — résultant de l'accord entre les Etats-Unis et l'URSS — et de charbon ont procuré une certaine activité à l'armement ; mais la situation reste très difficile pour les gros navires. Pour l'ensemble de l'année 1975, les taux de fret des marchandises sèches ont diminué pour les affrètements à temps et pour les affrètements au voyage.

Seules les *lignes régulières* ont échappé à la diminution générale des *taux de fret*, mais ceux-ci sont *menacés par la concurrence qui conduit à généraliser et à augmenter les ristournes*. Les coefficients de remplissage ont baissé pour les trafics de ligne entre les pays industrialisés, principalement entre l'Europe d'une part, les Etats-Unis, le Japon, l'Australie d'autre part, et entre ce pays et l'Amérique du Nord. Par contre, les expéditions destinées au Proche et au Moyen-Orient et aux pays africains producteurs de pétrole ont progressé. Pour l'ensemble des lignes régulières, le coefficient de remplissage devrait rester assez faible en 1976.

*Les compagnies maritimes françaises et européennes sont de plus en plus gênées par les mesures prises par certains gouvernements pour limiter la liberté des prestations de services*, en particulier dans le domaine des lignes régulières. Pour l'ensemble des compagnies des pays membres de la C.E.E., les pertes découlant de ces mesures ont été estimées à 13 milliards d'unités de compte pour le chiffre d'affaires et à 300.000 emplois, les pertes en devises n'ayant pas été chiffrées. Simultanément, on a enregistré une diminution relative du tonnage contrôlé par les Etats membres de la C.E.E., la part des flottes communautaires étant tombée, en 1975, à 24 % de la flotte mondiale, au lieu de 40 % en 1958.

Cette situation résulte des mesures discriminatoires appliquées par les Etats-Unis ainsi que des pratiques des pays de l'Est qui, systématiquement, achètent F.O.B. et vendent C.A.F. et se réservent ainsi 70 % ou plus du commerce bilatéral avec la C.E.E. De plus, *les pays à commerce d'Etat*, dont la flotte a très fortement augmenté — plus de 400 % en quinze ans pour les cargos de ligne — proposent des *tarifs inférieurs de 30 % aux prix du marché* ; ils parviennent ainsi à concurrencer les armateurs néerlandais aux Pays-Bas, à obtenir dans les ports d'Allemagne fédérale un trafic supérieur à la moitié de celui des armateurs allemands et à ravir aux autres flottes des trafics tiers, entre les Etats-Unis et l'Allemagne fédérale, par exemple. Dans les années à venir, la menace devrait s'aggraver, *les pays de l'Est ayant commandé un nombre important de navires*

*porte-conteneurs et porte-barges*, destinés à naviguer sur l'Atlantique Nord.

D'autre part, il est probable que la règle 40-40-20 (1) résultant de la convention sur le Code de conduite des conférences maritimes sera invoquée par certains pays — même sans ratification de la convention — afin de protéger leurs activités maritimes. L'application de cette convention qui, d'ailleurs, semble incompatible avec le Traité de Rome, risque de favoriser une institutionnalisation des discriminations de pavillon.

Faisant suite à un mémorandum déposé par le Gouvernement français, en décembre 1975, des propositions de la Commission de la C.E.E. ont été soumises au Conseil des Ministres afin de fixer les lignes directrices d'une politique communautaire dans le domaine des transports maritimes internationaux. A ce jour, aucune décision n'a encore été prise en ce domaine.

Autre facteur de perturbation des transports maritimes, *les pavillons de complaisance ne cessent de progresser*. Le tonnage de ces flottes a atteint 88,6 millions de t.j.b. en 1975, soit 26 % de la flotte mondiale contre 24 % en 1974. Ces pavillons constituent une menace permanente pour les relations commerciales loyales et, surtout, pour la sécurité de la navigation et des équipages, le naufrage de l'*Olympic Bravery* en est un exemple récent.

Cependant, un pas décisif vient d'être franchi pour le contrôle des navires qui ne respectent pas les normes internationales, avec la signature — dans le cadre de l'O.I.T. — d'une *convention autorisant les Etats signataires à contrôler les conditions de travail à bord des navires qui feront escale dans leurs ports et à prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation « qui constitue clairement un danger pour la sécurité et la santé »*. Il semble que les partenaires européens soient décidés à appliquer les dispositions de cette convention. Ainsi peut-on espérer faire respecter un minimum de sécurité par la plupart des navires, mais ces dispositions ne modifient pas fondamentalement les conditions des transports maritimes internationaux.

## 2° Les transports maritimes français.

Malgré une situation internationale difficile, *les armements français ont réussi à garder une activité appréciable* ; le taux de

---

(1) Répartition des cargaisons entre les compagnies maritimes des différents pays : 40 % pour le pays qui expédie, 40 % pour le pays qui reçoit, 20 % pour les pays tiers.

désarmement a été très limité, pour l'année 1975, alors que, dans de nombreux pays, on enregistrait des taux de désarmement atteignant 20 à 30 % de la flotte. Il semble, d'autre part, que le chiffre d'affaires de la profession ait quelque peu augmenté. Cependant, dans l'ensemble, *la position du pavillon français se maintient difficilement* et la tendance à la diminution enregistrée les années précédentes se confirme.

a) *Le taux de participation des transports par mer au commerce extérieur de la France.*

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
1974 .....	76 %	38 %	24 %	30 %
1975 .....	75,5 %	40 %	26,3 %	34 %

La part du commerce extérieur français empruntant la voie maritime est plutôt en progrès, principalement en ce qui concerne les exportations qui ont certainement bénéficié de l'amélioration des ventes de produits industriels français à l'étranger.

b) *L'évolution de la part du pavillon français dans le commerce international.*

*La part du pavillon français dans le commerce maritime mondial* est à peu près *stationnaire* pour l'année 1974 ; l'armement français a donc réussi à maintenir sa position à l'échelle mondiale. Les résultats définitifs ne sont pas encore connus pour 1975, mais les données actuelles permettent d'attendre un pourcentage en hausse en raison du maintien de l'activité de l'armement français et de la baisse du commerce international pendant cet exercice.

**LE PAVILLON FRANÇAIS ET LE COMMERCE MARITIME MONDIAL**

	1971	1972	1973	1974
Echanges mondiaux effectués par voie maritime (millions de tonnes).	2.717	2.933	3.257	3.306
Pavillon français (millions de tonnes) .....	92,8	93,6	103,8	102,5
Part du pavillon français (pourcentage) .....	3,4	3,2	3,2	3,1



Par contre, la part du pavillon français dans le commerce extérieur maritime de la France a diminué.

### ÉVOLUTION DU TAUX DE COUVERTURE APPARENT

(En pourcentage.)

	1972	1973	1974
Produits pétroliers .....	»	32,6	32,8
Charbons .....	»	39,4	29,5
Pondéreux .....	»	16,6	13
Céréales .....	»	10,1	9,4
Marchandises diverses .....	»	28,6	28
<b>Totaux .....</b>	<b>32,6</b>	<b>29,6</b>	<b>28,3</b>

Le taux de couverture apparent — qui mesure le rapport entre le tonnage des produits transportés sous pavillon français dans les ports métropolitains et le total du commerce extérieur maritime français — est en diminution de 1,3 point. Ce mouvement affecte tous les types de trafic, sauf les produits pétroliers, les secteurs les plus touchés étant les charbons et les pondéreux. Il apparaît donc clairement que l'augmentation des importations de charbons reçues par les ports métropolitains n'a pas apporté d'activités supplémentaires au pavillon français.

### ÉVOLUTION DU TAUX DE COUVERTURE NOMINAL

(En pourcentage.)

	1972	1973	1974
Produits pétroliers .....	»	57,3	58
Charbons .....	»	42,4	33,3
Pondéreux .....	»	29,9	25
Céréales .....	»	25,3	22,4
Marchandises diverses .....	»	40,3	38,9
<b>Totaux .....</b>	<b>53,8</b>	<b>49,9</b>	<b>47,7</b>

Le taux de couverture nominal — rapport entre tous les transports sous pavillon français et le commerce extérieur maritime français — est également en régression ; seuls, les produits pétroliers

enregistrent une très légère amélioration ; le recul du pavillon français est net pour les pondéreux et surtout pour les charbons.

Les baisses enregistrées en 1974 sont inférieures à celles relevées en 1973 par rapport à l'exercice 1972. Il faut cependant noter un affaiblissement de la position du pavillon français dans les trafics tiers, le taux de couverture nominal ayant diminué plus que le taux de couverture apparent.

c) *La balance des frets et passages.*

Malgré une augmentation du chiffre d'affaires de l'armement qui est passé de 5.471 à 8.481 millions de francs de 1972 à 1974, on assiste à une détérioration continue de la balance des frets et passages. L'aggravation du déficit résulte principalement de l'augmentation rapide des importations de matières premières et du renchérissement du pétrole brut. Au cours des trois dernières années, on a enregistré les déficits suivants : 1972, 2,056 milliards de francs ; 1973, 2,241 milliards de francs ; 1974, 3,7 milliards de francs.

On devrait assister à un certain redressement dans les résultats de l'année 1975, l'armement français ayant réussi à conserver un niveau d'activité convenable, alors que le tonnage du commerce extérieur diminuait sensiblement.

3° **La flotte de commerce.**

a) *Tonnage et composition de la flotte de commerce française.*

Au 1<sup>er</sup> juillet 1976, la flotte française comptait 518 navires de plus de 100 t.j.b., totalisant ensemble 10,5 millions de t.j.b. et 18,3 millions de t.p.l.

CATEGORIES DE NAVIRES	NOMBRE de navires	TONNAGE jauge brute	TONNAGE port en lourd
<i>Navires à passagers</i> .....	27	223.374	54.920
dont : aéroglisseurs .....	3	357	
<i>Cargos</i> .....	367	3.085.841	4.517.703
dont : cargos de ligne .....	140	1.030.556	1.368.674
cargos porte-conteneurs .....	21	340.340	373.312
transporteurs de vrac sec ..	59	807.122	1.312.676
<i>Pétroliers</i> .....	124	7.273.556	13.769.383
dont : pétroliers long cours .....	81	6.921.828	13.359.389
<i>Totaux</i> .....	<b>518</b>	<b>10.582.771</b>	<b>18.342.006</b>

Par rapport au 1<sup>er</sup> juillet 1975, le nombre (une unité supplémentaire) et le tonnage des navires à passagers ont augmenté, alors que le mouvement inverse est constaté pour les cargos. Pour les pétroliers, le nombre a diminué (moins dix navires), mais le tonnage a progressé de plus 270.000 t.j.b.

*b) L'exécution du plan de relance.*

On constate que le plan de relance a été réalisé dans des conditions convenables : le nombre total de navires ayant bénéficié de primes est supérieur aux objectifs, mais la répartition par type de navire est différente du programme initial, les transporteurs de vrac étant plus nombreux que prévu.

**BILAN DU PLAN DE RELANCE**

**Récapitulation des primes distribuées par catégories de navires**

(En milliers de Francs.)

CATEGORIES DE NAVIRES	TOTAL			OBJECTIFS VI <sup>e</sup> PLAN		
	Nombre de navires	Valeur	Prime (3)	Nombre de navires	Valeur	Prime (3)
Porte-conteneurs et rouliers (1) .....	36	1.298.582	205.438	69	2.788.000	401.802
(2) .....		1.376.335				
Cargos à plusieurs ponts (1) .....	29	1.088.251	128.776	31	1.355.000	401.802
(2) .....		1.113.956				
Transporteurs de vrac (1) .....	42	1.584.374	64.433	9	85.000	401.802
(2) .....		1.722.658				
Caboteurs pétroliers (1) .....	8	58.177	1.485	109	4.228.000	401.802
(2) .....		63.525				
<b>Totaux</b> .....	<b>115</b>	<b>4.029.384</b> <b>4.276.474</b>	<b>400.132</b>	<b>109</b>	<b>4.228.000</b>	<b>401.802</b>

(1) Valeur primable.

(2) Valeur d'immobilisation.

(3) Primes évaluées au 30 juin 1976.

*c) Le plan de développement.*

Intéressant la période 1976-1980, le plan de croissance de la flotte de commerce a dû être adapté en raison de la crise pétrolière ; il fixe des objectifs précis pour chaque type de navire et de trafic.

Afin d'assurer la sécurité des approvisionnements en pétrole brut et en gaz, l'armement français devrait disposer en 1980 d'une flotte pétrolière de 10 millions de t.j.b. et d'une flotte de transporteurs de gaz de 750.000 t.j.b., ce qui suppose la mise en service de navires nouveaux représentant 4,8 millions de t.j.b.

Pour les marchandises sèches, le taux de couverture par le pavillon français devrait s'établir à un niveau intermédiaire entre 40 % et 50 %. La flotte de ligne devrait donc atteindre 36 millions de t.j.b. et la flotte de pondéreux 3 millions de t.j.b.

La réalisation de ce programme prévoit qu'un peu plus de la moitié des navires devront être commandés à des chantiers étrangers compte tenu du plan de charge et de la spécialisation des chantiers navals français.

Pour exécuter le plan, l'armement bénéficie d'aides importantes sous forme de primes attribuées selon les types de navires commandés, et de bonifications d'intérêt ; l'ensemble de ces aides est subordonné à un effort de restructuration de la profession, tendant notamment à supprimer la concurrence anarchique sur les trafics extérieurs à la zone franc.

**PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE DE COMMERCE**

Objectifs et réalisations au 30 juin 1976

CATEGORIES DE NAVIRES	OBJECTIFS DU PLAN DE DEVELOPPEMENT			REALISATIONS			PRIMES
	Nombre de navires	Tonnage jauge brute	Valeur	Nombre de navires	Tonnage jauge brute	Valeur	
(1) Porte-conteneurs et navires rouliers .....	38	520.000	4.000.000	56 147,36 %	732.069 140,78 %	5.163.205 129,08 %	755.856
(2) Cargos à plusieurs ponts .....	33	450.000	1.484.000	6 18,18 %	77.999 17,33 %	471.573 31,77 %	47.158
Total cargos de ligne.	71	970.000	5.484.000	62 101 %	810.068 83 %	5.634.778 102 %	803.014
(3) Transporteurs de vrac .....	53	2.050.000	5.866.000	17 32,07 %	424.316 20,71 %	1.316.494 22,55 %	66.348
(4) G.P.L./G.N.L. ....	12	625.000	4.600.000	3 25 %	122.000 19,52 %	668.000 14,52 %	»
(5) Pétroliers .....	30	4.200.000	7.100.000	11 36,66 %	1.902.000 45,28 %	2.702.708 38,06 %	»
Total des lignes (1) à (5) .....	166	7.845.000	23.020.000	93 56,02 %	3.259.111 41,54 %	10.395.980 45,16 %	869.362
Navires d'occasion acquis et livrés entre le 1 <sup>er</sup> novembre 1974 et le 1 <sup>er</sup> février 1975 .....	»	»	»	13	61.093	301.200	19.061
Total .....							888.423

En faisant le point de l'exécution du plan de développement, on constate que les objectifs ont été dépassés pour les navires rouliers et porte-conteneurs, au détriment des cargos classiques, qui n'ont été commandés qu'en petit nombre.

L'armement français reste réservé dans ses commandes de transporteurs de vrac. Malgré les aides de l'Etat, le niveau bas des taux de fret du vrac sec n'est évidemment pas une incitation à investir dans un domaine qui reste encore assez déprimé. Il est cependant possible que des améliorations interviennent sur ce marché et permettent la réalisation des objectifs définis pour 1980.

En raison de l'excédent de la flotte pétrolière mondiale et de la politique d'économie d'énergie appliquée par le Gouvernement français, les commandes de pétroliers ont été très restreintes, de sorte qu'en 1980, les réalisations devraient être inférieures aux prévisions du plan de croissance.

## B. — COMMENTAIRES

Examiné dans son contexte international, le transport maritime se trouve aujourd'hui dans *une période de déséquilibre*. Alors que ces dernières années, la capacité de la flotte continuait de croître, la demande de transport maritime ralentissait fortement. Observé d'abord dans le secteur pétrolier, ce ralentissement ne tarda pas à s'étendre aux marchandises solides, entraînant un effondrement de la demande de tonnage neuf.

Plus de 40 millions de tonnes de port en lourd, soit environ 15 % de la flotte mondiale, telle est l'importance des désarmements pétroliers, auxquels il faut ajouter quelque 30 millions d'annulation de commandes, conséquence de la chute des taux de fret.

Dans le secteur des marchandises sèches, bien que moins apparents, les signes de la crise ne sont pas moins réels. En ce qui concerne le vrac, les désarmements atteignent actuellement quelque 15 millions de tonnes de port en lourd et, pour des raisons identiques à celles du marché pétrolier, les taux de fret n'ont cessé de se dégrader depuis 1974. Cette situation ne pouvait qu'entraîner des conséquences désastreuses pour les armements, sous le double effet de la baisse considérable des trafics de l'ordre de 20 à 40 % à partir de 1975 et d'une exacerbation de la concurrence des pavillons de complaisance, et plus encore, des pays de l'Est, dont l'expansion et les pratiques de dumping n'ont jamais constitué un danger aussi grave pour les pays maritimes traditionnels.

Dans cette situation internationale perturbée, l'armement naval français a subi de plein fouet la crise, mais il a mieux résisté que ses concurrents. Il le doit sans doute à deux facteurs essentiels :

- le dynamisme des compagnies d'armement ;
- le plan gouvernemental de développement de la flotte de commerce pour la période 1976-1980, dont la réalisation débute dans de bonnes conditions.

Nous avons déjà mis l'accent sur ces facteurs lors de la discussion de la loi de finances pour 1976, à la veille du lancement du plan de croissance. Il nous était agréable de souligner à l'époque l'effort considérable de l'armement français qui, dès 1975, avant

même le démarrage du plan de croissance, avait commandé 45 navires, représentant 3,3 milliards de F d'investissement.

Les étapes de la réalisation de ce plan semblent aller au-delà des prévisions : au 1<sup>er</sup> juillet 1976, la flotte française comptait en effet 518 navires pour 10.582.771 tonneaux de jauge brute et 18.342.006 de tonnes de port en lourd, ce dernier chiffre lui permettant de se classer au neuvième rang des flottes mondiales. Les deux tiers de la capacité sont constitués de navires pétroliers, l'autre tiers comprend dans des proportions à peu près identiques des transporteurs de vrac et des navires de ligne. Dans le même temps, la flotte en commande représentait 87 navires pour 2.910.500 tonneaux de jauge brute.

On ne peut que se réjouir de voir la flotte française connaître une évolution divergente de celle de la flotte mondiale et continuer à croître à un taux annuel de 15 à 20 %, alors que, par ailleurs, le rythme de croissance en tonnage n'est pas supérieur à 6 ou 7 %. Pour la flotte désarmée, même constatation, la proportion est de 9 % dans le monde et 3 % en France.

Il semble toutefois difficile, dans la conjoncture actuelle, de réaliser l'ambitieux programme envisagé pour les navires pétroliers, le déséquilibre régnant sur le marché excluant toute nouvelle commande pour livraison avant 1980. Il est tout de même satisfaisant que le programme engagé à concurrence de 35 % environ n'ait pas subi d'amputation. Dans le secteur du tramping, nous restons en deçà du taux moyen de réalisation du plan. Par contre, pour les lignes régulières, et plus particulièrement les porte-conteneurs, le taux de réalisation du plan de croissance approche 100 % ; ce qui place la France au premier rang mondial pour son carnet de commandes des navires de ce type.

En somme, le taux de réalisation du plan de croissance, mesuré par le volume de commandes, est assez satisfaisant, puisqu'il porte sur plus de 50 % en nombre de navires et sur un peu plus de 40 % en tonnage. On peut donc penser que, sauf pour les pétroliers, les objectifs seront atteints, sinon dépassés. Les 16.000.000 de tonneaux de jauge brute prévus constituent une expansion satisfaisante pour faire face aux nécessités du commerce extérieur. En effet, le taux de croissance de nos échanges par mer est très élevé et dépasse celui de notre capacité de transport. Il en résulte que le pavillon français ne contribue pas de façon suffisante au contrôle du commerce extérieur maritime et que la balance des frets et passages est déficitaire. Or, il est évident que la contribution du transport maritime à l'équilibre de la balance des paiements est capitale puisque, si la flotte française n'existait pas, la balance des



**paiements serait détériorée** à concurrence de quelque 7 milliards de F. Il faut rappeler que, pendant sa durée de vie économique, un navire rapporte en devises entre cinq et trois fois, ou entre trois et deux fois respectivement sa propre valeur, selon qu'il s'agit d'un navire de marchandises diverses ou d'un navire de pondéreux et selon qu'il a été construit en France ou à l'étranger.

Une telle productivité en devises doit être considérée comme un facteur déterminant pour une politique maritime.

Lorsqu'un pays est fortement dépendant de l'extérieur pour ses importations et ses exportations, ne doit-il pas disposer d'activités génératrices de devises ? En outre, l'absence ou l'insuffisance de flotte ne constituerait-elle pas un risque évident en matière de sécurité des approvisionnements ? C'est bien le sens que revêt la législation française qui requiert que la flotte pétrolière française soit capable de transporter les deux tiers de nos importations de pétrole. Et là ne s'arrête pas le rôle de notre flotte marchande !

Sa fonction primordiale pour le développement économique du pays devrait lui permettre de bénéficier de tous les avantages et incitations réservés aux exportateurs. Mais encore il est normal que l'Etat lui accorde des aides spécifiques destinées à assurer sa compétitivité en face des concurrences qui se manifestent de plus en plus âprement.

On doit reconnaître l'effort réalisé par l'Etat à l'occasion des divers plans qui se sont succédé : plan de modernisation, plan de relance, plan de croissance actuellement en cours. Dans le même ordre d'idées, il faut souligner l'importance de la réunion du Conseil central de planification consacrée à la valorisation des façades maritimes le 23 septembre 1976. Au cours de cette réunion il a été décidé de porter de 1 à 1,2 milliard de francs l'enveloppe budgétaire des primes d'équipement pour assurer au plan de croissance une réalisation plus complète, et il a été envisagé de prolonger ce plan au-delà de 1980.

Cette mesure montre clairement l'intérêt que le Gouvernement entend porter aux activités maritimes. Dès lors, on comprend mal pourquoi le budget pour 1977 supprime le crédit prévu au chapitre 46-36 pour les allocations compensatrices, destinées au remboursement des dépenses mises à la charge de l'armateur par l'article 79 du Code du travail maritime.

Il est une autre forme de l'aide de l'Etat qui a fait la preuve de son efficacité : c'est le système des bonifications d'intérêt. En 1976, elles avaient atteint le chiffre non négligeable de 300 millions de francs. Quelles sont les prévisions pour 1977 ? Il nous serait agréable de les connaître.

Pour être complet, il faut analyser **la situation de la Compagnie générale maritime**, née de la fusion de la Compagnie générale

transatlantique et des Messageries maritimes. Société anonyme au capital de 200 millions de francs, constituée en 1974, la C.G.M. poursuit, depuis sa création, l'effort d'équipement et de modernisation du matériel naval jusqu'alors assuré par les différentes sociétés du groupe. A la faveur du plan de croissance, elle a procédé à d'importantes commandes qui ont porté le programme d'acquisitions et de constructions neuves en cours à 28 unités. Ce programme répond à trois grandes préoccupations : renouveler le matériel naval, développer la conteneurisation, diversifier les activités en renforçant les secteurs du vrac et du cabotage. Toutefois, si la gestion commerciale des navires et l'exploitation des trafics des deux Compagnies ont été confiées à une organisation fusionnée, les intérêts de chacune des compagnies sont encore juridiquement distincts et les résultats financiers ne se confondent pas ; or il s'avère que, pour la Compagnie générale transatlantique, l'exercice 1975 s'est soldé par une perte de 9,5 millions de francs. Il faut toutefois ajouter que, sans les charges du maintien en flotte du paquebot *France*, le résultat eût été positif de plus de 20 millions de francs.

Par contre, pour les Messageries, le redressement escompté ne s'est pas réalisé, les résultats de l'exercice ayant été inférieurs aux précédentes estimations, mais des mesures de réorganisation et de nouveaux investissements devraient permettre, à terme, de retrouver une situation équilibrée.

La conclusion que nous pouvons tirer de cette étude sommaire est que la caractéristique de la flotte de commerce, exportatrice de services, est d'être à la merci de l'évolution des échanges internationaux, mais aussi au service de la balance des paiements ; ceci justifie les aides accordées en raison des énormes avantages que notre pays doit retirer d'une grande politique maritime.

## II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

### A. — LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE ET LES CHANTIERS FRANÇAIS

#### 1° La crise mondiale de la construction navale.

Une crise particulièrement grave atteint la construction navale ; on assiste à une baisse rapide du niveau du carnet de commandes mondial : 67 millions de t.j.b. au 30 juin 1976 au lieu de 75 millions de t.j.b. au 31 mars 1976, 120 millions de t.j.b. en janvier 1975 et 133,4 millions de t.j.b. au 31 mars 1974. Au cours des six premiers mois de 1976, les nouvelles commandes enregistrées restent à un niveau faible, et les pétroliers ne représentent que 3,9 % du tonnage de celles-ci.

*Le carnet de commandes a diminué dans tous les pays, sauf au Brésil et en Pologne.* Le Japon lui-même, qui détient le tiers du carnet mondial, a enregistré une diminution de plus de 4 millions de t.j.b. sur le total en commande.

Au 30 juin 1976, la répartition du carnet par types de navires était la suivante : pétroliers et autres navires citernes : 45,4 % ; transporteurs de vrac : 27,8 % ; cargos : 14,7 % — les porte-conteneurs représentant 26 % du tonnage des cargos en commande. — ; transporteurs de gaz : 7,9 %.

Cette situation résulte de la faiblesse du niveau des commandes nouvelles et des annulations qui ont atteint environ 20 millions de t.j.b. depuis deux ans, alors que la production mondiale annuelle est de 35 millions de t.j.b. La crise pétrolière a provoqué une chute brutale des commandes de pétroliers et la diminution du trafic maritime international s'est répercutée sur le niveau des commandes de cargos.

D'autre part, les prix très bas pratiqués par le Japon — 30 à 40 % moins chers que dans les autres pays — ont été défavorables à un

certain nombre de chantiers ; ce pays a pu ainsi capter des commandes de navires spécialisés produits jusque-là principalement par l'Europe et la France. Le mouvement a été si ample que quelques chantiers ont dû procéder à des licenciements aux Pays-Bas et en Allemagne fédérale.

RÉPARTITION DES COMMANDES PAR TYPES DE NAVIRES ET PAR PAYS AU 30 JUIN 1976

(En milliers de t.b.j.)

PAYS	PETRO- LIERS	VRAC pétrole	VRAC minéral	DIVERSES (1)	NAVIRES spécialisés (2)	PECHE	CARNET total
Japon .....	9.449	695	8.913	2.737	624	5	22.744
Suède .....	3.950	195	778	34	—	1	4.966
Etats-Unis .....	2.706	—	290	171	1.561	3	4.797
Royaume-Uni .....	2.993	—	745	659	3	5	4.520
Espagne .....	2.665	87	267	616	18	134	3.857
France .....	1.246	—	—	682	1.876	6	3.839
Brésil .....	679	853	1.513	477	—	10	3.536
R.F.A. ....	1.012	130	407	1.192	416	2	3.304
Italie .....	761	411	307	204	68	9	1.850
Pologne .....	—	433	170	509	418	201	1.805
Danemark .....	998	—	350	217	—	1	1.637
Corée du Sud .....	551	—	118	762	119	2	1.554
Finlande .....	506	—	61	139	315	—	1.149
Norvège .....	259	71	26	230	382	11	1.053
Yougoslavie .....	386	252	276	93	—	—	1.024
Total mondial ....	30.474	3.126	15.542	9.871	5.949	481	67.095

(1) Pour les cargos à marchandises, on n'a tenu compte que des navires de 2.000 t.j.b. et plus ou 3.000 t.p.l.

(2) Y compris les transporteurs de gaz liquéfiés et de produits chimiques.

*Pour l'avenir, la situation est préoccupante.* Les analyses de l'O.C.D.E. et les études préparatoires au VII<sup>e</sup> Plan français sont concordantes : la capacité mondiale de construction navale est évaluée à 40 millions de t.j.b., alors que, d'ici à 1980, les prévisions concernant la demande s'établissent entre 10 et 15 millions de t.j.b. Même s'il s'agit de commandes de navires de haut niveau technique plutôt que des pétroliers, il apparaît indispensable de réduire les capacités de production des chantiers.

Quelques pays ont décidé de réduire leur potentiel de production — qu'ils avaient augmenté — ; le Japon envisage de restreindre sa production sans pour autant fermer ou démanteler des chantiers, alors qu'il est un des principaux responsables de la surcapacité mondiale actuelle.

En dépit de ces mesures, les prochaines années seront très difficiles pour les chantiers navals, tant au niveau de l'activité — il y aura des problèmes de plan de charge — que pour assurer une gestion financière équilibrée compte tenu du niveau bas des prix du marché.

A l'horizon 1980, on peut espérer retrouver une situation moins chaotique, si des conditions favorables sont réunies d'ici là : reprise de la demande de pétroliers ; accroissement du trafic de marchandises diverses, conséquence de la croissance économique ; réduction des capacités de production mondiales.

## 2° Les activités des chantiers navals français.

Si la production est restée à un niveau satisfaisant, surtout pour les grands chantiers, l'avenir est préoccupant en raison de la faiblesse, voire de l'absence de commandes nouvelles.

### a) *La production.*

Grâce aux commandes conclues en 1973 et 1974, les grands chantiers ont livré, en 1975, 26 navires totalisant 1,141 million de t.j.b. et valant 3.380 millions de francs. Ils ont lancé 25 navires représentant 1,383 million de t.j.b. et mis en chantier 24 navires jaugeant 1,616 million de t.j.b.

Fait positif, la production française des grands chantiers a été, en grande partie, destinée à l'exportation (67 % en valeur) et composée de navires sophistiqués, les méthaniers représentant 45 % de la production en valeur.

Pendant le premier semestre de 1976, les cinq grands chantiers ont livré 18 navires (538.000 t.j.b.) et lancé 21 navires (636.000 t.j.b.); à la fin de cette période, on a enregistré une certaine diminution de la production et des effectifs employés.

Dans les petits chantiers, la production a atteint en 1975 un niveau à peu près satisfaisant avec la livraison de 14 chalutiers (5.850 t.j.b.) valant 95 millions de francs et 6 navires de servitude (1.710 t.j.b.) pour une valeur de 38 millions de francs.

Pour l'ensemble des chantiers, 56,2 % du volume de la production ont été exportés.

**LIVRAISONS EFFECTUÉES EN 1975 ET PENDANT LE PREMIER  
SEMESTRE 1976 PAR LES CHANTIERS FRANCAIS**

FR : Navires destinés aux armateurs français.

EXP : Navires destinés aux armateurs étrangers.

TYPES DE NAVIRES	DESTINATAIRES	1975		PREMIER semestre 1976	
		Nombre	t.j.b	Nombre	t.j.b
Pétroliers .....	FR .....	3	374.400	2	236.014
	EXP .....	2	276.000	1	138.500
	Total ....	5	650.400	3	394.514
G.N.L. ....	FR .....	1	78.700	»	»
	EXP .....	4	217.800	»	»
	Total ....	5	296.500	»	»
G.P.L. ....	FR .....	»	»	»	»
	EXP .....	2	63.340	»	»
	Total ....	2	63.340	»	»
Porte-conteneurs .....	FR .....	»	»	1	29.500
	EXP .....	1	29.700	1	29.500
	Total ....	1	29.700	2	59.000
Navires rouliers .....	FR .....	2	15.475	2	15.475
	EXP .....	6	20.320	»	»
	Total ....	8	35.795	2	15.475
Cargos .....	FR .....	2	25.209	»	»
	EXP .....	»	»	»	»
	Total ....	2	25.209	»	»
Transporteurs de produits chimiques ..	FR .....	»	»	»	»
	EXP .....	»	»	4	53.778
	Total ....	»	»	4	53.778
Navires citernes .....	FR .....	3	4.750	»	»
	EXP .....	»	»	»	»
	Total ....	3	4.750	»	»

TYPES DE NAVIRES	DESTINATAIRES	1975		PREMIER semestre 1976	
		Nombre	Tonnage jauge brute	Nombre	Tonnage jauge brute
Transbordeurs .....	FR .....	»	»	1	14.000
	EXP .....	3	39.000	»	»
	Total .....	3	39.000	1	14.000
Navires de pêche .....	FR .....	11	4.758	2	1.400
	EXP .....	3	1.100	1	250
	Total .....	14	5.858	3	1.650
Remorqueurs et divers .....	FR .....	6	1.770	4	1.440
	EXP .....	»	»	»	»
	Total .....	6	1.770	4	1.440
Total général .....	FR .....	28	505.062	12	317.829
	EXP .....	21	647.260	7	222.028
	Total .....	49	1.152.322	19	539.857

b) *Le carnet de commandes.*

Les grands chantiers n'ont obtenu, en 1975, qu'un petit nombre de commandes nouvelles — 19 navires totalisant 214.200 t.j.b. — émanant presque exclusivement d'armateurs français. Au cours du premier semestre de 1976, seuls 4.500 t.j.b. ont été commandés. A cette diminution du volume des commandes nouvelles se sont ajoutées des annulations intervenues en 1975 : 4 pétroliers (673.000 t.j.b.), 3 transporteurs de produits chimiques (58.800 t.j.b.). Ainsi, entre le 1<sup>er</sup> janvier 1975 et le 1<sup>er</sup> juillet 1976, le carnet de commandes est passé de 92 navires (5.136.488 t.j.b.) à 68 navires (3.997.225 t.j.b.), soit une régression de 36 %.

**CARNET DE COMMANDES AU 1<sup>er</sup> JUILLET 1976**

**Classement par grands chantiers et par années de livraison**

(Navires de commerce de 75 t.j.b. et plus.)

FR : Navires destinés aux armateurs français.  
 EXP : Navires destinés aux armateurs étrangers.

	DEUXIEME semestre 1976		1977		1978		1979 et suivantes		TOTAL	
	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.
<b>Chantiers de l'Atlantique :</b>										
Fr. ....	2	550.000	5	355.000	3	60.000	1	275.000	11	1.240.000
Exp. ....	2	217.200	1	78.700	4	218.000	1	80.000	8	593.900
<b>Total</b> .....	<b>4</b>	<b>767.200</b>	<b>6</b>	<b>433.700</b>	<b>7</b>	<b>278.000</b>	<b>2</b>	<b>355.000</b>	<b>19</b>	<b>1.833.900</b>
<b>Chantiers navals de La Ciotat :</b>										
Fr. ....	1	45.000	3	60.000	1	48.000	»	»	5	153.000
Exp. ....	5	374.300	4	157.530	3	138.000	1	45.000	13	714.830
<b>Total</b> .....	<b>6</b>	<b>419.300</b>	<b>7</b>	<b>217.530</b>	<b>4</b>	<b>186.000</b>	<b>1</b>	<b>45.000</b>	<b>18</b>	<b>867.830</b>
<b>France-Dunkerque :</b>										
Fr. ....	1	13.875	1	70.000	2	60.000	»	»	4	143.875
Exp. ....	2	130.000	»	»	2	91.500	4	273.000	8	494.500
<b>Total</b> .....	<b>3</b>	<b>143.875</b>	<b>1</b>	<b>70.000</b>	<b>4</b>	<b>151.500</b>	<b>4</b>	<b>273.000</b>	<b>12</b>	<b>638.375</b>
<b>C.N.I.M. :</b>										
Fr. ....	1	29.700	1	29.700	»	»	»	»	2	59.400
Exp. ....	1	23.340	2	106.700	5	204.880	2	154.000	10	488.920
<b>Total</b> .....	<b>2</b>	<b>53.040</b>	<b>3</b>	<b>136.400</b>	<b>5</b>	<b>204.880</b>	<b>2</b>	<b>154.000</b>	<b>12</b>	<b>548.320</b>
<b>Dubigeon-Normandie :</b>										
Fr. ....	»	»	»	»	1	3.900	»	»	1	3.900
Exp. ....	2	39.000	3	46.400	1	19.500	»	»	6	104.900
<b>Total</b> .....	<b>2</b>	<b>39.000</b>	<b>3</b>	<b>46.400</b>	<b>2</b>	<b>23.400</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>7</b>	<b>108.800</b>
<b>Total :</b>										
Fr. ....	5	638.575	10	514.700	7	171.900	1	275.000	23	1.600.175
Exp. ....	12	783.840	10	389.330	15	671.880	8	552.000	45	2.397.050
<b>Total</b> .....	<b>17</b>	<b>1.422.415</b>	<b>20</b>	<b>904.030</b>	<b>22</b>	<b>843.780</b>	<b>9</b>	<b>827.000</b>	<b>68</b>	<b>3.997.225</b>



**La situation des petits chantiers** — particulièrement vulnérables — est encore plus grave : ceux-ci n'ont reçu que 12 commandes (3.400 t.j.b.) en 1975 et 5 navires (650 t.j.b.) pendant les six premiers mois de 1976. Pour assurer l'avenir de ces entreprises, il faudrait environ 10.000 t.j.b. supplémentaires. Certains petits chantiers qui construisaient principalement des navires de pêche ont été affectés par la crise de la pêche industrielle. Actuellement, tous les petits chantiers sauf deux — C.M.N. (Constructions mécaniques de Normandie) et La Perrière — ont un carnet insuffisant, parfois même proche de la rupture de charge.

Les C.M.N. sont dans la situation la plus favorable, puisqu'ils ont, dans leur carnet, des commandes à livrer fin 1978 : il s'agit exclusivement de navires militaires destinés à la Marine nationale et à plusieurs Etats étrangers. De même, La Perrière, qui exécute des navires de servitude pour la Marine nationale jusqu'en septembre 1977, devrait recevoir d'autres commandes du même type.

Certains chantiers ont concentré leur activité sur la réparation navale, en particulier les chantiers de la Garonne, les A.F.O. (Ateliers français de l'Ouest), et les chantiers Ziegler, pour pallier l'insuffisance des commandes nouvelles.

Cette évolution défavorable s'est répercutée partiellement sur *le niveau de l'emploi*. Une diminution des effectifs a été enregistrée depuis le début de 1976 aux chantiers de l'Atlantique et à La Ciotat, les contrats de certains personnels intérimaires n'étant pas renouvelés et l'embauche étant arrêtée. Cependant, les effectifs du personnel des cinq grands chantiers n'ont pas varié très sensiblement, car le second semestre de 1975 avait enregistré une légère augmentation des effectifs motivée par la réduction des horaires de travail.

Dans certains petits chantiers, la situation de l'emploi sera sérieusement menacée si de nouvelles commandes n'interviennent pas rapidement.

### **3° La politique de la construction navale.**

La gravité de la crise mondiale de la construction navale a conduit à la définition de recommandations européennes qui doivent devenir le cadre des politiques nationales et des aides accordées par les Etats membres à leurs chantiers navals.

a) *Les recommandations de la C.E.E.*

Trois directives réglementant les aides à la construction navale ont été adoptées par le Conseil des Ministres de la C.E.E.

Dans une communication au Conseil, la Commission a proposé d'abord une concertation entre les pays producteurs, membres de l'O.C.D.E., des négociations directes entre la C.E.E. et le Japon étant envisagées au cas où la procédure précédente n'aboutirait pas, les buts de toute concertation étant de réduire la production et les capacités de production, et de stabiliser les prix.

Le Gouvernement français estime que ces propositions sont insuffisantes pour aboutir à quelque résultat pratique, en particulier à l'égard du Japon.

Il paraît urgent de mettre en œuvre une politique européenne active dans le domaine de la construction navale, d'autant plus que, hors de la C.E.E., certains Etats — l'Espagne par exemple — pour soutenir leurs chantiers, aident les armateurs à acquérir de nouveaux navires qui risquent d'aggraver encore la surcapacité de la flotte mondiale, tout en maintenant intact le potentiel de production des industries de la construction navale.

b) *Les politiques commerciales.*

Pour affronter la concurrence étrangère, des *accords* ont été conclus *entre certains grands chantiers en 1975 et 1976.*

Un accord de coopération lie les chantiers de l'Atlantique et de La Ciotat dans les domaines commercial et technique. Ils doivent notamment échanger les informations concernant les plans des navires, les techniques de construction et les méthodes d'organisation. Ces deux chantiers qui, seuls en France, construisent des pétroliers, devraient ainsi diminuer leurs coûts de production et obtenir une plus grande productivité.

Depuis février 1976, les chantiers de Dunkerque et de La Seyne ont décidé d'utiliser en commun un programme informatique de conception des navires — mis au point par les chantiers de La Seyne — qui pourra être développé grâce aux moyens techniques et financiers de France-Dunkerque ; cet accord implique également une collaboration dans le domaine commercial.

Enfin, la fusion des chantiers de l'Atlantique avec Alsthom devrait permettre un renforcement des structures et une réorientation de la production.

Il faut enfin signaler que ces accords ne sont qu'une étape dans le projet du Gouvernement de constituer deux grands groupes français dans l'industrie de la construction navale.

Pour *les petits chantiers*, un plan professionnel d'exportation, est actuellement préparé par la profession en liaison avec les services de la Marine marchande afin de trouver des marchés remplaçant ceux de la pêche industrielle. Ce plan doit déterminer une politique du produit, choisir les types de navires correspondant le mieux à la demande étrangère et présenter une liste de pays où des actions de promotion commerciale seront menées.

### c) *Les aides à la construction navale.*

Le projet de loi de finances pour 1977 prévoit une dotation égale à celle de 1976 pour les aides à la construction navale. La majeure partie des crédits est affectée à la révision de prix 734,8 millions de francs, 219 millions de francs étant affectés à la ligne « grands navires » et 33 millions de francs à la ligne « petits navires », parmi lesquels 20 millions sont destinés au moyen chantier. Le régime d'aide applicable à ce dernier est caractérisé par la suppression de l'aide de base et l'application de la garantie de prix pendant une période de trois ans — avec possibilité de transposition de six mois par rapport à la date de la commande — les seuils de franchise étant fixés à 6,5 % l'an, auxquels s'ajoute une prime d'assurance de 0,8 % par an.

Le régime d'aide appliqué depuis 1976 aux petits chantiers — comparable à celui en vigueur pour les moyen et grand chantiers sauf pour la durée maximale de la garantie de prix qui est limitée à vingt-huit mois — n'a pas donné les résultats attendus. En effet, ce système d'aide intéresse les navires exportés, les commandes françaises pour la pêche ou l'off-shore et les commandes prises par des armateurs français privés lorsque la concurrence internationale est très vive ou si l'emploi est menacé dans un chantier de façon grave et immédiate. Or les commandes de la pêche ont été très limitées ; il en a été de même pour l'exportation, de sorte que le système n'a pu être appliqué que dans un nombre de cas limités. Un nouveau régime assorti d'aides spécifiques à l'exportation est actuellement étudié.

Un programme spécifique a été mis en œuvre pour le chantier S.I.C.C.N.A. à Saint-Malo.

## B. — COMMENTAIRES

La situation actuelle de la construction navale se caractérise, au plan mondial, par deux facteurs : d'une part, un rythme élevé de livraisons de navires, en raison du niveau desancements enregistrés en 1975 ; d'autre part, une diminution rapide du carnet de commandes.

En 1975, les livraisons avaient atteint un chiffre supérieur à 34 millions de t.j.b., répartis comme suit : deux tiers de navires pétroliers, 20 % de transporteurs de vrac, 8 % de cargos, porte-conteneurs et rouliers, 7 % de navires spécialisés (transporteurs de gaz et de produits chimiques). Parmi les pays concernés, le Japon se trouvait largement en tête avec près de la moitié du tonnage. Le second rang était occupé par l'Allemagne fédérale, dépassant de peu la Suède avec un pourcentage d'environ 7,5 %. La France occupait le sixième rang avec 3,5 %. Quant aux chantiers du Marché commun, leur production dépassait 22 % du total mondial.

En ce qui concerne les commandes, si le carnet s'établissait au 1<sup>er</sup> janvier 1975 à 120 millions de t.j.b., constituant un plan de charge satisfaisant, le niveau élevé des livraisons et l'importance des annulations de commandes réduisaient très sensiblement le carnet de commandes au point d'être ramené, au 1<sup>er</sup> janvier 1976, au niveau de 82 millions de t.j.b. Depuis cette date, la situation s'est encore dégradée et les perspectives d'activité de la construction navale mondiale sont pessimistes pour 1977 et pour les années suivantes.

Cette situation est imputable à la **crise exceptionnellement grave qui affecte le transport maritime**. L'armement pétrolier notamment se trouve ainsi placé dans une position de surcapacité qui entraîne de nombreuses annulations de commandes dont le tonnage est sensiblement identique à celui des navires désarmés. Toutefois, 10 millions de t.j.b. environ ont pu être transformés en contrats pour la construction d'autres types de navires, tels que des transporteurs de vrac. C'est d'ailleurs vers ce type de navires que seront orientées les commandes nouvelles. Celles-ci ont atteint 12 millions de tonnes en 1975, mais, pour les deux tiers, elles ont été prises par les constructeurs japonais, qui se sont lancés dans une offensive de prix anormalement bas, ramenés à des niveaux inférieurs de 30 à 40 % à ceux pratiqués en 1974. En même temps, les pays socialistes et ceux du Tiers-monde, les Etats-Unis et le Japon renforçaient leur politique

protectionniste, faisant de moins en moins appel au marché international pour les programmes d'expansion de leurs propres flottes.

La prolongation de la crise sur le marché des constructions neuves, notamment dans le secteur pétrolier, la baisse brutale des prix découlant de l'offensive commerciale nipponne, la politique protectionniste de certains pays sont autant de facteurs qui préoccupent gravement la construction navale européenne et entraînent une diminution de la compétitivité des chantiers français.

Certes, en 1975, l'activité de notre industrie de la construction navale est restée soutenue : les chantiers ont livré près de 1.200.000 t.j.b. de tonnage neuf, les livraisons de pétroliers atteignant, avec 700.000 t.j.b., environ 60 % du total, le reste se répartissant entre méthaniers, porte-conteneurs et cargos. Sur cet ensemble, la part destinée aux pavillons étrangers était proche de 60 % en volume, ce qui démontre la contribution importante de nos chantiers à l'effort d'exportation.

Mais, dans le même temps, le carnet de commandes s'amenuisait considérablement : 180.000 t.j.b. au lieu de 1,3 million en 1974. Aucun contrat n'était signé avec l'étranger, les commandes nouvelles émanant du seul armement français. Or, celui-ci, qui a commandé un total de 552.000 t.j.b., s'adressait de préférence aux chantiers étrangers, et notamment japonais, pour la moitié des navires à construire. La force attractive des chantiers nippons tenait essentiellement aux prix extrêmement bas qu'ils pratiquaient. Ainsi, les perspectives d'avenir des chantiers français se présentent sous un jour sombre. Actuellement, le plan de charge des cinq grands chantiers français est assuré jusqu'en 1978. Mais, pour éviter une rupture à cette date, il est indispensable que des commandes soient enregistrées dès cette année.

Les succès passés de la politique française de la construction navale permettent de penser qu'elle est capable de traverser des années difficiles si elle sait s'adapter aux nouvelles conditions qui découlent de la crise maritime internationale. Cette adaptation exige la mise en œuvre de mesures appropriées qui sont : d'une part, le maintien de l'aide spécifique, prévue par le contrat professionnel — c'est la seule assurance valable contre la concurrence étrangère qui bénéficie de conditions de production et d'approvisionnement lui permettant de pratiquer des prix très inférieurs aux coûts français — d'autre part, la couverture du risque économique appliquée sans aucune restriction — en raison du caractère universel de la pratique des prix fermes en matière de contrats de constructions neuves — et suivant des conditions garantissant un montant suffisant pour pouvoir prendre de nouvelles commandes.

Or, les crédits inscrits au chapitre 64.61 sont strictement maintenus au niveau de 1976. En ce qui concerne les crédits de paiement, ils diminuent de plus de 7 %. A l'intérieur des autorisations de programme, la part correspondant aux mises en chantier de grands navires tombe de 280 à 219 millions. Ces réductions risquent d'avoir des conséquences graves pour l'avenir. Il ne suffit pas de constater les faiblesses inquiétantes de notre politique de la construction navale ; ne pas y remédier d'urgence nous conduira à terme à la catastrophe.

La rigueur de notre propos se justifie surtout en ce qui concerne *les petits chantiers*, dont la situation dramatique est riche d'enseignements. Au nombre de neuf, ils représentent une faible part de la construction navale avec 450 millions de chiffres d'affaires environ.

En critiquant chaque année, à l'occasion de la discussion budgétaire, l'insuffisance de la politique gouvernementale en ce domaine, nous n'avons jamais manqué de souligner combien ils constituaient pour certaines régions côtières une activité non négligeable, vitale même. Or, ils sont durement frappés par la crise mondiale, ayant à affronter une concurrence farouche de la part de nouveaux venus sur le marché et de certains pays de l'Est, tels que la Pologne.

Spécialisés pour la plupart dans la construction de navires de pêche, la crise de la pêche industrielle, qui a atteint son paroxysme en 1975 et se poursuit encore, a provoqué une quasi-disparition des commandes nouvelles. Si, au cours de l'année 1975, ils ont livré 14 chalutiers et 6 navires de servitudes, ils n'ont enregistré, dans le même temps, que 12 commandes nouvelles, et 5 au cours du premier semestre 1976.

Aujourd'hui, à l'exception de trois chantiers ayant consacré une part de leurs activités aux navires militaires, les autres sont en rupture de charge ou possèdent un carnet de commandes couvrant une production de douze mois seulement. Quant à la S.I.C.C.N.A. de Saint-Malo, elle est en faillite depuis plus d'un an et ne pourra, en cas de reprise de ses activités, que se contenter d'achever les contrats en cours.

La politique gouvernementale est-elle exempte de toute critique en ce domaine ? Nous n'hésitons pas à répondre : non. Voici déjà plusieurs années que nous ne cessons d'attirer l'attention des Pouvoirs publics sur l'insuffisance de l'aide aux petits chantiers. Ceux-ci retrouvent cette année exactement les mêmes crédits que l'an dernier, soit 33 millions de francs, répartis entre le moyen chantier, qui prend la plus grosse part, et les neuf petits qui doivent se contenter de peu.

Certes, le budget pour 1976 leur avait accordé un nouveau régime d'aide, comparable à celui des grands chantiers. Mais les condi-

tions d'attribution étaient telles que l'amélioration ne fut que théorique. Les constructeurs de petits navires attendent toujours que soit satisfaite leur demande de pouvoir bénéficier du régime de couverture du risque économique *pour toute leur production*, alors que cette couverture ne leur est accordée qu'après un examen cas par cas. Il y a là une mesure discriminatoire à l'égard des constructeurs de petit tonnage qui ne saurait être tolérée plus longtemps. Un groupe de travail chargé d'étudier les problèmes des petits chantiers n'avait-il pas retenu cette mesure comme un élément essentiel de leur compétitivité ? Mais le document semble être resté lettre morte ; il appartient pourtant au Gouvernement d'appliquer les directives qu'il a cru devoir solliciter de ses experts.

Une généralisation du régime de couverture du risque économique assurant la garantie de prix, associée à une aide spécifique plus substantielle justifiée par l'état de crise actuel, pourrait sans doute remédier aux faiblesses de nos chantiers. Devant la dégradation rapide de leurs plans de charge, une action immédiate s'impose.

Peut-être conviendrait-il également de chercher d'autres moyens ? A l'occasion de négociations avec certains pays en voie de développement, ne pourrait-on pas proposer le concours de nos chantiers au développement de leurs flottes ? Sans s'engager complètement dans une politique protectionniste, n'a-t-on pas intérêt à inciter nos armateurs à s'adresser aux chantiers français et, ainsi à limiter les importations de navires étrangers ? En période de crise, il est difficile de jouer seul le jeu du libéralisme intégral.

Ne serait-il pas opportun d'instaurer, au niveau de la Communauté économique européenne, *une véritable politique commune de la construction navale* ? Quand on sait que les échanges par mer des pays du Marché commun constituent 40 % en volume du tonnage mondial, doit-on considérer qu'ils sont incapables de coordonner leurs efforts pour lutter contre la concurrence sauvage des pays tiers et mettre en échec l'offensive commerciale japonaise et les mesures protectionnistes de la plupart des Etats du monde.

Le problème a été évoqué en décembre dernier au Conseil européen de Rome. Peut-on espérer une intervention à Bruxelles des pays de la Communauté ? L'affaire vaut la peine d'être évoquée en priorité.

### III. — LES PÊCHES MARITIMES

#### A. — ÉVOLUTION DES PÊCHES MARITIMES EN 1975 ET PENDANT LES PREMIERS MOIS DE 1976

1° La production des pêches maritimes demeure inférieure aux besoins.

##### a) *La production.*

L'année 1975 a été marquée par *une stagnation* du tonnage global de la production avec près de 698.000 tonnes au lieu de 699.000 tonnes en 1974 et une baisse de la valeur totale de celle-ci ; cependant, l'évolution n'est pas identique pour tous les produits.

Parmi les poissons frais, la production de poisson de fond a subi une forte diminution en quantité, les poissons saisonniers ont nettement régressé en valeur, alors que les poissons plats enregistraient une progression.

Les secteurs les plus affectés ont été ceux du poisson salé et du poisson congelé ; celui-ci, qui est produit par la flotte la plus industrialisée, a souffert de l'existence de stocks importants à l'échelle mondiale.

Par contre, les productions de crustacés et d'huîtres ont enregistré des hausses notables ; il en est de même pour les autres coquillages et mollusques.

Il semble qu'on peut attendre pour l'année 1976 des résultats plus homogènes et les prévisions établies à partir des résultats des productions des cinq premiers mois de l'année évaluent l'augmentation de la production, en valeur, à 11 %.

La production globale des pêches maritimes françaises se situe à un niveau supérieur à celui de l'Allemagne fédérale et des Pays-Bas ; mais il reste inférieur à celui du Royaume-Uni qui produit près de



120.000 tonnes de plus et, surtout, de l'Espagne dont la production est presque égale au double de la production française.

b) *La balance des produits de la mer.*

Le solde négatif de la balance des produits de la mer s'aggrave chaque année, atteignant, pour 1975, 1.550 milliards de francs et 300.000 tonnes, soit une augmentation de 15 % en valeur et 17 % en quantité par rapport à 1974. Parmi les Etats membres de la C.E.E., les Pays-Bas sont le premier pays fournisseur de la France avec près du tiers de la valeur des importations en provenance de l'Europe des Neuf. Les importations venant des pays tiers (63 % en valeur du total des importations et 55 % en tonnage) émanent en priorité du Sénégal, de la Norvège, des Etats-Unis, du Maroc et du Canada.

A l'exportation, l'Italie est le premier client des pêches françaises.

On constate donc que, malgré certaine modernisation des équipements de la pêche, la production française ne parvient pas à alimenter convenablement le marché qui doit, de plus en plus, faire appel aux produits étrangers pour couvrir les besoins nationaux.

A l'avenir, la situation pourrait se détériorer si la conférence sur le droit de la mer ne parvient pas à *juguler le mouvement d'extension de la mer territoriale* ou de la zone économique de la part de certains Etats qui pourraient ainsi exclure les armements français de zones de pêche traditionnelles. D'autre part, l'absence de tout contrôle du volume des prises risque de provoquer une diminution irréversible des ressources halieutiques.

Les Etats membres de la C.E.E. ont décidé que les actions intéressant la zone économique de 200 milles seraient communautaires. Il importe que cette position de principe se matérialise par des accords internationaux qui devraient, dans quelques cas, préserver les relations particulières de la France avec certains Etats tels que le Canada ou des Etats africains liés par des accords de coopération.

Par contre, on peut attendre une amélioration de la situation du marché avec le développement de l'aquaculture et de la conchyliculture, inscrit comme action prioritaire dans le VII<sup>e</sup> Plan, mais ces activités ne sauraient être un élément déterminant pour l'accroissement de la production.

## 2° Les aides aux pêches maritimes.

### a) *Les aides à l'investissement.*

La pêche artisanale pourra bénéficier en 1977 de 7,5 millions de francs d'aide à la modernisation. Les patrons-pêcheurs peuvent obtenir des primes pour la construction de navires répondant à certains critères agréés par l'Administration : la prime est de 6 % du coût de construction ou de 10 % en cas d'adhésion à un groupement de gestion.

A ces primes s'ajoutent des prêts du F.D.E.S. à long terme et à taux réduit consentis sous forme de prêt principal du Crédit maritime mutuel ou de prêt complémentaire de la Caisse centrale de crédit coopératif ; le total des prêts ne pouvant excéder 85 % de l'investissement après déduction des primes.

Dans le projet de loi de finances pour 1977, 10 millions de francs sont affectés aux investissements de la pêche industrielle. Ces armements peuvent recevoir des subventions égales, actuellement, à 15 % du montant des investissements, auxquelles s'ajoutent des bonifications d'intérêt de 4 points sur les prêts bancaires à long terme d'une durée de douze ans et limités à 30 % des investissements. Enfin, peuvent être accordées des bonifications d'intérêts pour les prêts complémentaires destinés à financer les investissements navals des armements, laissant à la charge des emprunteurs un intérêt de 7,25 % pour les navires commandés après le 3 octobre 1973.

L'attribution de ces aides est subordonnée à des conditions techniques — type de navire agréé — et financières : le bénéficiaire doit être une société de personnes ou de capitaux (non constituée de quirkitaires privés) justifiant d'un capital social de 500.000 francs ou plus, d'un chiffre d'affaires de 8 à 16 millions de francs (selon le type de pêche) et de la possession de 4 bateaux ou plus (y compris le navire pour lequel l'aide est demandée).

Cependant, la nécessité de moderniser la pêche semi-industrielle a conduit à assouplir les règles d'attribution des aides publiques afin de rendre celles-ci accessibles à des entreprises moins importantes.

### b) *Les interventions directes.*

La crise du marché du poisson, en 1975, avait conduit à prendre des mesures d'urgence et à créer une organisation communautaire des

marchés des produits de la pêche. Ces deux types d'action se sont perpétués.

*L'aide au carburant* (initialement 23 millions de francs pour 1977), destinée à compenser une partie de la hausse des produits pétroliers, voit son efficacité réduite par l'augmentation récemment appliquée ; cette aide a cependant été opportunément portée à 50 millions de francs par un amendement du Gouvernement, adopté par l'Assemblée Nationale.

Les perturbations du marché mondial des produits en mer, constatées en 1974, se sont accentuées en 1975, la présence de stocks importants allant de pair avec une baisse de la demande. Cette situation a provoqué une forte diminution des cours des produits de la pêche congelée et de la pêche fraîche industrielle. Pour pallier les inconvénients de cette évolution défavorable du marché, des aides conjoncturelles ont été accordées aux pêcheurs, avant la mise en place d'une organisation communautaire.

En décembre 1975, a été créé le *Fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la mer* (F.I.O.M.) comme correspondant du F.E.O.G.A. pour les interventions de celui-ci sur le marché. Le F.I.O.M. doit contribuer à l'organisation et à la régulation du marché, à la modernisation des structures de transformation et de commercialisation des produits de la mer et au développement de la consommation et des exportations vers les pays tiers.

Cependant il apparaît que la réglementation européenne applicable aux marchés des produits de la mer devrait être complétée dans plusieurs domaines.

*Le renforcement de la protection communautaire contre les importations provenant des pays tiers est nécessaire* : celui-là pourrait résulter de la détermination d'un prix de référence pour un plus grand nombre de produits, de la mise en place d'un système de collecte systématique des informations sur les entrées de poisson dans la C.E.E. et de l'application automatique et préventive des prix de référence.

Il faudrait, d'autre part, que, dès la première vente, le prix de retrait soit obligatoire pour tous les producteurs de la Communauté.

Enfin, on devrait envisager l'application de l'organisation commune de marché à de nouvelles espèces, en particulier la dorade et la langoustine, qui assurent une grande partie du revenu des pêcheurs dans certains ports de l'Atlantique.

## B. — COMMENTAIRES

Il n'est pas sans intérêt de rappeler les circonstances dans lesquelles est née et s'est développée la crise qui, depuis 1974, atteint gravement les pêches maritimes françaises. Il est essentiel que les problèmes soient posés clairement et que des solutions soient trouvées et appliquées rapidement.

Un certain nombre de facteurs : la fermeture du marché américain au début de l'année 1974, l'appétit de certains pays en voie de développement pour l'appropriation de mers que nous exploitons traditionnellement, l'augmentation importante et brutale du prix des carburants, ont joué le rôle de détonateurs ; mais le terrain était particulièrement favorable à l'ébranlement de l'édifice que constituent nos activités de pêche maritime, car :

- l'accélération de la hausse des frais d'exploitation et des coûts de construction navale avait alourdi les charges supportées par les armateurs ;
- la chute des prix à la production des produits de la mer, non corrigée par les mécanismes communautaires élaborés à cet effet, interdisait d'assurer une rémunération correcte de l'investissement et du travail ;
- l'engorgement du marché, insuffisamment soutenu, accru par des importations anarchiques avait aggravé une situation particulièrement fragile.

Certes, les dispositions budgétaires pour 1976, après des mesures prises l'année précédente, avaient marqué un souci évident de s'attaquer aux difficultés économiques et sociales du monde de la pêche, notamment par l'attribution de subventions au titre du carburant et par la création d'une véritable organisation du marché des pêches maritimes, dont on a pu déjà apprécier les effets bénéfiques.

Nous devons reconnaître objectivement que, si ces mesures ont permis aux activités de pêche de survivre, nos armements ne sont pas encore sortis de la crise dans laquelle ils se débattent depuis deux ans. La plupart d'entre eux seraient-ils capables de supporter une troisième année de crise ? Nous ne le pensons pas.

Cette situation, fort préoccupante pour les pêches maritimes françaises, risque d'être catastrophique pour certaines de nos régions littorales, en même temps qu'elle entraîne un déséquilibre très marqué de la balance de notre commerce extérieur. La France importe aujourd'hui, pour faire face à l'augmentation de la consommation de certaines espèces, le tiers en tonnage et la moitié en valeur du poisson qui lui est nécessaire.

Notre pays se trouve ainsi dans une situation qui ne correspond ni à sa configuration maritime, ni à son niveau de vie et aux exigences de sa consommation, ni à la valeur de ses équipages, ni à la qualité d'un outil de production particulièrement perfectionné. L'objectif est bien de couvrir, par les différentes formes de pêche, une part importante des besoins de notre consommation, les exportations devant compenser les importations des produits que nos bateaux ne peuvent atteindre.

Pour ce faire, il est indispensable que l'Etat poursuive, sans désespérer, la politique d'aide engagée l'an dernier. L'année 1976 qui s'achève, a vu la participation de l'Etat sensiblement accrue : pour le carburant, les crédits sont passés de 23 millions à 100 millions de francs ; quant au F.I.O.M., il a reçu 70 millions dont 64,5 millions de francs de subventions de l'Etat. Les interventions de cet organisme sur les marchés ont porté sur 23,5 millions de francs et ses actions d'orientation sur 16 millions, le reste étant affecté au fonds de garantie et de réserve, aux études et aux frais de fonctionnement.

Le budget pour 1977 nous donne-t-il toutes garanties sur ce point ? Nous craignons que l'effort de l'Etat ne soit pas suffisant.

L'aide au carburant, fixée à 23 millions dans les fascicules budgétaires, ne saurait être considérée comme une reconduction, loin s'en faut. Tel a bien été l'avis du Ministre de l'Equipement qui, à la fin du débat devant l'Assemblée Nationale, avait promis de déposer un amendement tendant à porter ce crédit à 50 millions. C'est avec satisfaction que nous enregistrons cette déclaration ministérielle, convaincus que l'Etat saura manifester, en cours d'année, s'il en était besoin, l'appui indispensable à la survie de nos activités de pêche.

Celles-ci exigent également que l'aide à l'organisation des marchés et à la commercialisation soit augmentée. Il en est de même des crédits d'investissement pour la modernisation de la flotte, dont nous regrettons la réduction dans une proportion de 7,5 %.

Cependant, une politique réaliste des pêches maritimes, qui nécessite des crédits substantiels, ne sera efficace que dans la mesure où la conférence sur le droit de la mer et les négociations intercommunautaires garantiront aux pêcheurs français l'accès aux eaux traditionnellement exploitées par eux.

Bien qu'aucun projet de convention n'ait pu à ce jour être élaboré par les conférences internationales sur le droit de la mer, on s'oriente indiscutablement vers la création d'une zone économique de 200 milles. Plusieurs Etats l'ont déjà admis unilatéralement. La France s'est, de son côté, ralliée à cette thèse, avec l'adoption d'un projet de loi par le Parlement, en juillet dernier. Toutefois, il lui faut jouer à fond l'atout de la mer communautaire, tout en ayant ses positions juridiques renforcées par l'effet de la nouvelle loi, ce qui lui permettrait de conserver 60 % des prises de Boulogne et 90 % des apports bretons.

Malheureusement, des difficultés se sont élevées au sujet des zones réservées, le Royaume-Uni et l'Irlande ayant nettement fait savoir que les propositions de la Commission (une zone de 12 milles dont la moitié ouverte aux pêcheurs titulaires de droits historiques) étaient pour eux inacceptables. La discussion avait pourtant été limitée au mandat susceptible d'être donné à la Communauté pour négocier de nouveaux accords avec les pays tiers ; cette discussion n'a pu aboutir, le Ministre des Affaires étrangères d'Irlande réclamant pour ses nationaux une zone de pêche exclusive de 50 milles, que ses partenaires ne pouvaient accepter.

Le 30 octobre 1976, les Neuf parvenaient tout de même à un accord sur la politique communautaire extérieure de la pêche, lequel portait sur trois points :

- 1° établissement au 1<sup>er</sup> janvier 1977 d'une zone communautaire de pêche de 200 milles ;
- 2° délégation à la Commission d'un mandat de négociation avec les pays tiers intéressés par cette décision ;
- 3° décision de principe d'adopter une attitude commune lors des prochaines négociations sur la pêche.

Cet accord, pour fondamental qu'il soit, ne préjuge pas du régime intérieur de la zone communautaire qui reste à définir, certains pays pouvant bénéficier de droits spéciaux.

Un des principaux problèmes des négociations à venir sur la définition de la politique communautaire de la pêche sera certainement celui de *l'étendue des zones nationales réservées*.

Alors que l'Irlande et la Grande-Bretagne maintiennent leur point de vue en faveur des zones de 50 milles, la France, la Belgique et les Pays-Bas restent fermement attachés aux propositions de la Commission qui n'envisagent pas que les zones nationales excèdent 12 milles et qui maintiennent les « droits historiques » des pêcheurs de certains Etats membres (dont la France) dans les zones nationales d'autres Etats membres. Un régime intérieur transitoire pourrait

fixer des quotas de prises pour chaque espèce et chaque pays membre.

Puisse le Gouvernement poursuivre et développer l'action énergique qu'il a entreprise auprès des instances communautaires pour maintenir les droits de nos pêcheurs dans les eaux traditionnellement exploitées par eux et manifester aussi la même volonté pour obtenir une amélioration de la réglementation concernant l'organisation commune des marchés des produits de la pêche maritime.

## EXAMEN EN COMMISSION

**M. Ehlers** a indiqué que le niveau de l'emploi a considérablement diminué dans la marine marchande entre 1960 et 1975, les effectifs passant de 50.000 à 25.000 personnes et qu'un programme de licenciements important était prévu pour la Compagnie générale maritime.

Il a noté que la part du pavillon national dans le trafic des ports métropolitains est passée de 39,2 % en 1970 à 28,3 % en 1974. La même évolution est enregistrée en ce qui concerne le déficit de la balance des frets et passages, un certain nombre d'armateurs français armant des navires sous pavillon étranger et même sous pavillon de complaisance.

En ce qui concerne la construction navale, **M. Ehlers** a regretté que plus de la moitié des navires correspondant au plan de croissance soient commandés à des chantiers étrangers. Il a enfin estimé que la France se conduit comme un pays sous-développé et n'a pas de politique dans les secteurs de la marine, des constructions navales, des pêches et des ports maritimes. Il a souhaité que la Commission soutienne la proposition, déposée par son groupe, concernant les pêches.

**M. Pen** s'est inquiété des problèmes posés par l'application du nouveau droit de la mer à Saint-Pierre-et-Miquelon ; à son point de vue, la départementalisation de cet ancien territoire d'outre-mer risque d'entraîner des difficultés avec le Canada, les flottes battant pavillon des Etats membres de la C.E.E. pouvant désormais accéder à la zone économique de 200 milles autour de Saint-Pierre. Le problème est d'autant plus grave que la pêche constitue une ressource très importante pour les habitants de ce département.

**M. David** a souhaité que le Ministre soit interrogé lors du débat en séance publique à propos des effets de la pollution industrielle sur les pêches.

Selon **M. Jean Colin**, 10 % seulement des crédits prévus en faveur des petits chantiers ont été effectivement distribués ; il paraît indispensable d'interpeller le Gouvernement sur ce point.



**M. Legrand** a précisé que la politique d'économie d'énergie et d'utilisation d'énergies nouvelles conduisait automatiquement à restreindre le nombre des pétroliers et donc à diminuer la capacité des chantiers de constructions navales. Sur ce dernier point, il apparaît que le succès du Japon est dû, tant à sa politique de dumping qu'aux délais de paiement très longs accordés aux acheteurs. Le problème ne pourra être résolu que par une politique d'assainissement au niveau international.

\*  
\*\*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions concernant la marine marchande dans le projet de loi de finances pour 1977, voté par l'Assemblée Nationale.