

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1981, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Cnauty, *président* ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, *secrétaires* ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Colin, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehiers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo (Yvelines), Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, André Lejeune, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmanier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e légis) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 43), 1981 (tome XXI) et in-8° 339.

Sénat : 97 et 98 (annexe 29) (1980-1981).

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

SOMMAIRE

	Page
Introduction	3
CHAPITRE PREMIER. — La flotte de commerce	5
I. — <i>L'évolution des transports maritimes internationaux</i>	5
II. — <i>La marine marchande française</i>	8
A. — La flotte de commerce française	8
B. — Les résultats financiers de l'armement et la situation de l'emploi ..	14
C. — La balance des transports maritimes	16
CHAPITRE II. — La construction navale	18
I. — <i>La construction navale dans le monde</i>	18
II. — <i>La construction navale française</i>	21
A. — La production	21
B. — Les carnets de commandes et les plans de charge	23
C. — Les problèmes actuels de la construction navale française	23
CHAPITRE III. — Les pêches maritimes françaises	29
A. — La situation des pêches	29
1. La production et la commercialisation	29
2. L'évolution de la flotte et la situation de l'emploi	32
3. Les aides à la pêche	35
4. L'évolution de la politique communautaire	37
B. — Commentaires	39
CHAPITRE IV. — La protection de l'environnement	42
Examen en Commission	45

INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

Il a été procédé récemment à une étude sur une « politique maritime française intégrée ». En confiant délibérément cette étude à de jeunes collaborateurs d'entreprises publiques ou parapubliques, non familiarisés avec les problèmes maritimes, on pensait faire étudier ce sujet complexe par des non-spécialistes susceptibles d'avoir une perception différente des difficiles problèmes que pose la mer.

Malgré certaines critiques, cette étude a permis de découvrir l'importance stratégique de la mer, notamment en ce qui concerne l'acheminement des ressources énergétiques et leurs perspectives de développement. Mais en même temps, il est apparu évident que les problèmes maritimes, loin d'être simples, sont particulièrement complexes, quand on réunit sous le même vocable des réalités aussi différentes que le transport maritime classique, la construction navale, les ports, le tourisme, la pêche traditionnelle, l'aquaculture ou l'aménagement du littoral.

Aussi, ne soyons pas surpris de constater que l'homme de la rue manifeste quelque incompréhension face à ces problèmes de la mer, qui le plus souvent, dans son esprit, se limitent à des compétitions sportives — au demeurant spectaculaires — ou aux conséquences dramatiques de certains événements de mer. Les véritables problèmes, il les ignore.

Sans aucun doute, c'est leur complexité qui fait que les problèmes maritimes sont toujours mal perçus. Aussi, le rôle de votre Rapporteur est-il, cette année encore, de tenter de vous présenter quelques idées concrètes concernant le seul domaine économique de ce budget, laissant de côté ce qui n'est pas de la compétence de notre Commission. Ainsi donc, ce sont les perspectives d'avenir de notre économie maritime qui doivent retenir notre attention, perspectives examinées dans le contexte de la politique gouvernementale. Celle-ci se définit, pour ce qui nous concerne, à travers quatre chapitres : la flotte de commerce, la construction navale, les pêches maritimes et la protection de l'environnement.

Toutefois, je me permettrai de formuler préalablement deux observations :

La première tient à la présentation du budget des Transports, lequel recouvre un domaine énorme, composé d'éléments très diversifiés, à telle enseigne qu'il est difficile d'avoir une vue synthétique immédiate des dotations relevant exclusivement de la Marine marchande.

La seconde découle de la situation économique française, laquelle ne cessant de se dégrader depuis déjà de nombreuses années, exige une rigueur absolue dans l'établissement du budget. Mais cette rigueur, nécessaire sans doute, doit permettre néanmoins de retenir des priorités, sans mettre en cause la vie même de nos activités essentielles. Il est réconfortant d'entendre dire que nos entreprises sont capables d'accroître leur compétitivité, ce qui est fondamental quand leurs activités se placent dans un cadre international où la concurrence est dure; encore faut-il que toutes mesures soient prises à cette fin.

C'est ce qu'il nous faut découvrir dans ce budget, les activités maritimes se plaçant indiscutablement plus que toutes autres dans un cadre international et justifiant, en conséquence, des mesures particulières pour leur maintien, sinon pour leur service.

CHAPITRE PREMIER

LA FLOTTE DE COMMERCE

I. — L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Dans son dernier rapport annuel, le Comité des transports maritimes de l'O.C.D.E., rendant compte de l'évolution des politiques maritimes internationales en 1979, pouvait affirmer que l'année 1979 avait été une année satisfaisante pour les transports maritimes malgré l'agitation en Iran et malgré la hausse du prix des carburants.

En effet, après trois années durant lesquelles le trafic maritime n'a progressé en moyenne que de 1 % par an, 1979, avec une croissance de 5 % qui a surpris la plupart des observateurs, apparaît comme une période qui marque la fin d'une longue crise. Le trafic en tonnes milles qui donne une idée plus exacte de la demande réelle de tonnage a augmenté de 3,6 % alors qu'il avait diminué de 2,5 % en 1978 (1). Cette reprise de la demande de transport a entraîné une hausse des taux de fret, notamment dans le secteur des marchandises transportées en vrac. Mais les perspectives d'ensemble, et plus particulièrement pour la sidérurgie, permettent de prévoir une détérioration de ces taux la seule question qui se pose est de savoir si les trafics de grains et de charbons énergétiques seront suffisants pour en éviter l'effondrement.

La reconstitution des stocks de brut dans les pays industrialisés et les anticipations d'achat liées à la hausse continue du prix du baril ont particulièrement favorisé le transport pétrolier. Pour l'avenir, on peut prévoir la coexistence d'une crise chronique pour les gros porteurs et d'une situation assainie pour certaines catégories de tonnages moyens ou petits.

(1) 2,5 % pour le pétrole et les produits pétroliers ;
7,5 % pour le vrac sec ;
3,6 % pour les marchandises générales.

LA FLOTTE MARCHANDE MONDIALE

Flottes de commerce.

(En milliers de tjb) (*)

Pavillons	1 ^{er} juillet 1974	1 ^{er} juillet 1977	1 ^{er} juillet 1978	1 ^{er} juillet 1979	Pourcentage d'accroissement 1978-1979	Taux moyen annuel de croissance 1975-1979
Libéria	55.322	79.983	80.191	81.528	+ 1,7	5,5
Japon	38.708	40.036	39.182	39.993	+ 2,1	0,2
Grèce	21.759	29.517	33.956	37.353	+ 10	13,5
Royaume-Uni	31.566	31.646	30.897	27.951	- 9,5	- 4,2
U.R.S.S.	18.176	21.438	22.262	22.900	+ 2,9	4,5
Norvège	24.853	27.801	26.128	22.349	- 14,5	- 3,9
Panama	11.003	19.458	20.749	22.324	+ 7,6	13,1
Etats-Unis (1)	14.429	15.300	26.188	17.542	- 33	4,7
France	8.835	11.614	12.197	11.946	- 2,1	2,7
Italie	9.322	11.111	11.492	11.695	+ 1,8	3,6
Allemagne de l'Ouest	7.980	9.592	9.737	8.563	- 12,1	0,1
Chine populaire	1.871	5.804	6.788	8.348	+ 23	31,1
Espagne	4.949	7.186	8.056	8.314	+ 3,2	11,2
Singapour	2.878	6.791	7.489	7.869	+ 5,1	19,2
Inde	3.485	5.482	5.759	5.854	+ 1,6	10,9
Total mondial	311.323	393.678	406.002	413.021	+ 1,7	4,8
dont :						
C.E.E.	69.088	76.389	76.718	73.072	- 4,8	- 0,3
Pays de l'A.W.E.S.	107.659	122.405	121.221	112.086	- 7,5	- 0,9
Pays du C.O.M.E.C.O.N.	23.742	29.431	30.812	32.065	+ 4,1	5,6

(1) Y compris la flotte de réserve des Etats-Unis estimée à 1,7 millions de tjb en 1976.

Sources : Statistiques du Lloyd's Register of Shipping.

Signe de l'ouverture de la Chine populaire sur le monde, la flotte de ce pays a enregistré le plus fort accroissement au cours de la période 1975-1979. Cette progression, encore très soutenue en 1979, place ce pavillon en douzième position du classement mondial.

A un rythme inférieur mais continu, les pays en voie de développement ainsi que les autres pays à économie planifiée, augmentent leurs flottes.

A l'inverse, les pavillons des pays maritimes traditionnels régressent depuis deux ans, au profit des pavillons de complaisance, comme dans le cas de l'Allemagne.

(*) Tjb : tonneaux de jauge brute.

Par contre, le secteur des lignes régulières frappé plus tardivement par la crise n'a guère bénéficié de la reprise en 1978-1979. Ses difficultés découlent de plusieurs facteurs : d'une part, le défi lancé aux nations industrialisées à niveau de vie et prix de revient élevés, par les pavillons économiques et par les pavillons politiques des pays en voie de développement, dont les prix de revient sont bas; d'autre part, la concurrence soviétique sur les trafics de ligne et même la concurrence de la liaison terrestre transibérienne face aux lignes maritimes desservant l'Extrême-Orient.

Du fait de l'importance des tonnages en commande, des exigences des pays neufs et du dynamisme de certains outsiders, il est difficile d'espérer une amélioration significative dans les années à venir. A moyen terme, cependant, ce type de transport demeure très important. Du côté de l'offre de transport, la capacité de la flotte mondiale n'a augmenté que de 1 % du fait des faibles livraisons des chantiers (21Mtpl) (1) en baisse de 22 % sur celles de 1978. Elle est passée de 632 à 637 millions de tonnes. Elle comprenait le 1^{er} juillet dernier quelque 326 millions de tonnes de pétroliers, 48 millions de tonnes de navires combinés, 138 millions de tonnes de transporteurs de vrac et 125 millions de tonnes de navires d'autres types.

Mais par le jeu de la diminution importante du tonnage désarmé, la flotte en service s'était accrue de 20 Mtpl au 31 décembre 1979. Pour que, en dépit de cette surcapacité de transport, les frêts se soient maintenus à des taux élevés, il faut bien admettre que la productivité de la flotte mondiale a accusé une baisse sensible. Cette perte d'efficacité a des causes d'origine structurelle comme la réduction des vitesses, les chargements partiels dus à l'éclatement du marché pétrolier entre un plus grand nombre de ports d'embarquement et de débarquement, et des causes d'origine conjoncturelle, comme l'allongement du temps d'attente sur rade.

Cette surcapacité latente de la flotte mondiale entretient un climat d'incertitude qui devrait tempérer l'enthousiasme manifesté par les observateurs des activités maritimes.

Il est certain que chaque année qui passe constitue une étape vers l'assainissement du marché des transports maritimes, mais il est trop tôt pour dire que l'amélioration constatée en 1979 aura un caractère durable. Dans ce domaine, d'ailleurs, on ne saurait négliger le poids des événements politiques par rapport aux facteurs purement économiques, et dont les conséquences ne sont pas toujours prévisibles.

C'est ainsi que l'année 1979 s'est ouverte sur un arrêt des livraisons du pétrole iranien et que le début de 1980 a été marqué par la décision du Président Carter d'interrompre les livraisons de céréales à l'U.R.S.S.,

(1) Mtpl : millions de tonnes de port en lourd.

au lendemain des événements d'Afghanistan. Aujourd'hui, l'aggravation des hostilités entre l'Irak et l'Iran, la destruction de centres pétroliers, les difficultés d'accès au golfe Persique, ne peuvent qu'avoir des répercussions graves sur le transport maritime pétrolier, même si de nouveaux débouchés se présentent. Par contre, on peut considérer que l'activité des transporteurs de vrac se trouvera sans doute soutenue sur le marché du *tramping*, les énormes besoins de la Chine en céréales, notamment, devant créer un nouvel essor aux activités maritimes sur l'Extrême-Orient.

L'incertitude qui pèse sur l'économie internationale et la situation énergétique rendent difficile la prévision de l'avenir. Mais les perspectives de l'économie internationale pour 1980 étant sombres, il y a peu de raisons d'espérer une augmentation de la demande de transport. Toutefois le marché de l'offre de tonnage est très mouvant et on pourrait donc assister à des fluctuations considérables des taux de fret.

II. — LA MARINE MARCHANDE

Dans ce contexte, quel a été le comportement de l'armement français ?
Quel peut être son avenir ?

A. — La flotte de commerce française.

Au 1^{er} juillet 1980, la flotte française comportait 427 navires de plus de 100 tjb totalisant ensemble 11,6 Mtjb (1) ou 20,8 Mtpl. En outre, 22 navires sont en commande, représentant 471.048 tjb. La consistance de la flotte française continue donc de diminuer aussi bien en nombre d'unités qu'en tonnage, puisqu'elle comprenait, au 1^{er} janvier 1978, 502 navires représentant 11,8 Mtjb.

En 1980, la répartition selon les chantiers d'origine est de 198 navires construits en France pour un tonnage de 6.364,3 tjb, soit 55,5 % de la flotte totale. Cela plaçait au neuvième rang mondial la flotte française au 1^{er} juillet 1979 (dernier chiffre connu).

(1) Millions de tonnes de jauge brute.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE FRANÇAISE

Catégories	1 ^{er} janvier 1978		1 ^{er} juillet 1978		1 ^{er} janvier 1979		1 ^{er} juillet 1979		1 ^{er} janvier 1980		1 ^{er} juillet 1980	
	Nb	Tjb	Nb	Tjb	Nb	Tjb	Nb	Tjb	Nb	Tjb	Nb	Tjb
Navires à passager ...	27	206.919	27	206.919	28	203.528	28	154.563	28	154.563	28	158.580
Cargos	351	3.371.890	339	3.404.467	323	3.360.383	302	3.249.655	284	3.122.869	290	3.155.669
Pétroliers	124	8.281.065	118	8.179.518	114	8.056.977	111	8.059.864	112	8.303.255	109	8.075.109
Total	502	11.859.874	484	11.790.904	465	11.625.888	441	11.464.082	424	11.580.637	427	11.389.358

Composition de la flotte de commerce française au 1^{er} juillet 1980.

La flotte française reste une flotte jeune et dynamique. L'âge moyen est, en effet, de 6,5 ans pour les cargos, (quatre ans pour les porte-conteneurs), 6,36 ans pour les pétroliers et 9,92 ans pour les navires à passagers.

Cette modernisation de notre flotte de commerce a pu être obtenue grâce au plan de développement adopté par le Gouvernement le 2 octobre 1974 et qui devait couvrir la période de cinq ans allant du 1^{er} janvier 1976 au 31 décembre 1980.

Ce plan avait pour objectif de rendre la flotte capable de servir le commerce extérieur avec un degré suffisant d'efficacité et, en particulier, d'assurer la couverture par le pavillon national de la plus grande part du transport de nos approvisionnements pétroliers et de 50 % (en tonnage) du transport des marchandises sèches relevant de notre commerce extérieur maritime.

Le plan prévoyait la commande de 7,9 millions de tonneaux de jauge brute et un montant d'investissement de 23,2 milliards de francs répartis entre 11,7 milliards pour la commande de navires pétroliers et gaziers et 11,5 milliards de francs pour les navires transporteurs de marchandises sèches. Cet important programme d'acquisition pouvait être mis en œuvre grâce à un effort financier de l'Etat qui a privilégié deux formes d'aides : les primes d'équipement versées pour les commandes de navires neufs (à l'exception des navires à passagers et transporteurs d'hydrocarbures) et les bonifications d'intérêt qui abaissent les taux d'intérêt des crédits de financement de navire à des taux préférentiels égaux à ceux couramment pratiqués à l'étranger.

**PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE DE COMMERCE
PRÉVISIONS, RÉALISATIONS ET RÉPARTITIONS DES COMMANDES ENTRE FRANCE ET ÉTRANGER**

Décembre 1979

(Valeur en milliers de francs.)

Catégories de navires	Prévisions			Réalizations			Commandes en France (navires neufs)			Commandes à l'étranger (navires neufs)		
	Nb	Tjb	Valeur	Nb	Tjb	Valeur	Nb	Tjb	Valeur	Nb	Tjb	Valeur
<i>Cargos de lignes</i>	71	970.000	5.484.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— Navires neufs ...	»	»	»	74	850.694	6.725.520	48	496.325	4.716.673	»	»	»
— Navires d'occasion	»	»	»	10	40.709	245.740	(64,8 %)	(58,3 %)	»	26	354.369	2.008.847
Total	71	970.000	5.484.000	84	891.403	6.971.260	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	118 %	92 %	127 %	»	»	»	»	»	»
<i>Transporteurs de vrac</i> ..	53	2.050.000	5.836.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— Navires neufs ...	»	»	»	18	452.090	1.343.823	1	4.080	44.031	17	448.090	1.299.792
— Navires d'occasion	»	»	»	3	6.413	26.502	(10 %)	(1 %)	»	(90 %)	(99 %)	»
Total	53	2.050.000	5.836.000	21	458.503	1.370.323	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	39,6 %	22,3 %	23,4 %	»	»	»	»	»	»
<i>Navires à passagers</i> ..	»	»	»	2	12.430	289.000	2	12.430	289.000	»	»	»
— G.P.L.-G.N.L. ...	12	625.000	4.600.000	3	123.218	843.900	(100 %)	(100 %)	(100 %)	»	»	»
	»	»	»	25 %	19,7 %	18,3 %	(56,6 %)	(89,2 %)	714.900	1	13.218	129.000
									(85 %)	(33,4 %)	(10,8 %)	(15 %)
<i>Pétroliers</i>	30	4.200.000	7.100.000	13	2.093.806	3.804.170	5	1.386.636	2.737.170	7	707.170	1.077.000
	»	»	»	43,3 %	49,8 %	»	(40 %)	(66,2 %)	(72 %)	(44 %)	(33,8 %)	(28 %)
Total	166	7.845.000	23.020.000	123	3.579.360	13.278.655	59	2.009.471	8.501.774	51	1.523.370	4.443.897
	»	»	»	74 %	45,6 %	57,6 %	(48 %)	(56 %)	(64 %)	(52 %)	(44 %)	(36 %)

Pour les navires mis en service entre le 1^{er} janvier 1976 et le 31 décembre 1980, l'enveloppe des primes d'équipement a été fixée à 1,2 milliard de francs, et celle des bonifications d'intérêt à 2,6 milliards de francs.

L'aggravation de la crise a entraîné des mesures d'aides complémentaires. Les propriétaires des navires transporteurs de vrac sec admis au plan de développement de la flotte de commerce ont reçu des compléments de prime d'équipement destinés à porter à 11,5 % leur taux de prime. Et des bonifications d'intérêts complémentaires ont été attribuées aux entreprises d'armement au titre des frais financiers afférents aux exercices 1979 et 1980, par abaissement du taux résiduel à 6 %.

En contrepartie, les armements devaient prendre des mesures concrètes permettant d'améliorer la situation des entreprises sur le plan commercial et financier. Quel est le bilan de la réalisation de ce plan qui s'achève à la fin de l'année ?

Nous sommes bien loin des prévisions du Plan dont les objectifs ambitieux devaient nous permettre d'atteindre aujourd'hui 16 Mtjb.

Certes il ressort du tableau ci-joint qu'au 31 décembre 1979, les réalisations sont proches des objectifs pour les cargos de ligne neufs, en tonnage (87,5 % de réalisation) et qu'elles les ont déjà dépassés tant en nombre de navires (74 contre 71) qu'en valeur (6.725.520 F contre 5.484.000 F).

Les distorsions constatées entre les taux de réalisation en nombre de navires, tonnage et valeur s'expliquent par le fait que tous les navires commandés sont des navires très performants, comme des porte-conteneurs ou des rouliers.

Par contre, les objectifs ne sont atteints qu'à 50 % en ce qui concerne le secteur pétrolier en raison principalement du plafonnement de nos importations de pétrole brut. Quant aux résultats obtenus dans le secteur du vrac sec, ils sont très en deçà des objectifs (23 % des objectifs en tonnage). Une telle situation s'explique par la crise extrêmement sévère qu'a connue ce secteur à cause des difficultés économiques traversées par les principaux pays développés, et qui s'est traduite par une diminution importante des taux de fret du marché.

On peut observer que les navires les plus évolués, à forte valeur ajoutée, ont été en grande partie commandés en France. C'est le cas des navires porte-conteneurs, rouliers, transporteurs de gaz et très gros pétroliers. En revanche, les navires simples (transporteurs de vrac sec, petits pétroliers) ont été en quasi totalité commandés à l'étranger. Par ailleurs, on peut noter que la majeure partie des commandes du plan de développement a été passée antérieurement à la crise, ou à ses débuts de 1973 à 1975. Les taux de couverture en tonnage obtenus par la mise en œuvre

du plan de développement étaient les suivants en 1978 : 12 % pour les hydrocarbures, 32 % pour le vrac et 31 % pour les marchandises diverses. C'est-à-dire un taux moyen de 54 %.

A la fin de 1979, les primes d'équipement engagées représentaient la quasi-totalité de l'enveloppe prévue en raison du nombre important des commandes passées au moment où les prix des navires étaient élevés. Le montant des bonifications versées à la fin de 1979 s'élève à 1,6 milliard de francs.

C'est dans ces conditions que le Gouvernement reconnaissant la qualité de l'outil, se rendant compte de ce que cette flotte jeune n'a pas réussi sa percée économique à l'exemple d'autres pays, convaincue qu'elle n'a pas encore la position commerciale correspondant à ses capacités sur le marché international, qu'elle supportait des coûts d'exploitation élevés, a décidé, à la date du 17 octobre 1979, d'arrêter de nouvelles orientations pour la politique maritime française.

Les textes concrétisant cette politique viennent de paraître : ils tendent à renforcer la compétitivité de l'armement maritime français, à assurer le déploiement international de son activité commerciale et à permettre la poursuite de son effort d'équipement dans un contexte international difficile.

Le nouveau régime prévoit des aides ayant un caractère permanent, ce qui est le cas des aides aux investissements à l'étranger et des bonifications d'intérêt, l'aide au financement des investissements constituant une aide transitoire valable pour les années 1980-1981 et 1982. En ce qui concerne les bonifications d'intérêt dont les modalités d'attribution sont fixées par le décret du 17 juin 1980 et l'arrêté du 3 juillet suivant, elles ont pour effet de ramener le taux résiduel des emprunts à 8 % et ne s'appliquent qu'aux navires de commerce d'un tonnage supérieur à 150 tjb. Sous le régime antérieur, les taux variaient, ce qui donnait lieu à des discussions et entraînait des retards. Désormais, le système sera aligné sur l'arrangement O.C.D.E.

Quant à l'aide au financement des investissements, elle obéit à certaines règles fixées par un arrêté du 3 juillet 1980 : les bénéficiaires sont les navires neufs commandés à partir du 1^{er} janvier 1980 et les navires d'occasion entrés en flotte à partir de la même date et acquis par des entreprises de cabotage. Cette aide, dont la validité est limitée à trois ans, est accordée sous la forme de subventions d'équipement sur la base d'un taux appliqué au prix contractuel initial du navire, plafonné à 15 % pour un navire neuf, et à 10 % pour un navire d'occasion, sans pouvoir excéder la somme de 25 millions. En outre — et ceci est essentiel — elle n'est accordée qu'aux entreprises qui, au préalable, s'engagent à augmenter leurs fonds propres d'un montant égal à celui de l'aide de l'Etat. Enfin,

elle ne fait pas de discrimination en ce qui concerne les types de navires, à l'exception des pétroliers au long cours.

La nouveauté de cette mesure est double :

— d'une part, l'aide de l'Etat devra s'accompagner d'un effort des entreprises : si l'Etat apporte de l'argent à l'entreprise, il est normal que celle-ci fasse le même effort, en apportant une somme égale;

— d'autre part, le sort particulier réservé aux entreprises de cabotage ne peut que trouver un écho favorable en raison de la contribution de cette activité au développement de nos ports secondaires et de l'intérêt économique qui peut en résulter pour nos régions littorales.

Il semble ainsi que les nouvelles orientations de notre politique maritime ont eu déjà un effet bénéfique, puisque depuis le 1^{er} janvier dernier, 13 navires neufs et 12 navires d'occasion ont été acquis par l'armement français en application des nouveaux textes sur l'aide au financement des investissements.

Toutefois, ces mesures ne peuvent pas ne pas nous faire regretter l'insuffisance des crédits inscrits au chapitre 63-35 du budget pour 1981. En effet, si les autorisations de programme, qui étaient nulles l'an dernier, atteignent cette année 100 millions de francs, les crédits de paiement fixés à 120 millions de francs sont en nette régression, ayant été réduits de 115 millions. Il est vraiment dommage que rien ne soit fait pour permettre à nos armements de compenser le handicap que représente le coût élevé d'exploitation du pavillon français, le déséquilibre du marché ne le permettant pas. Le Gouvernement estime qu'il est malsain de compenser les surcharges d'exploitation. Pour lui, elles ne sont pas d'une nature différente de celles que supportent les autres industriels sur les marchés de l'exportation, et les armateurs doivent les assumer pareillement. La parade existe dans l'internationalisation.

C'est là une novation de taille que de voir les pouvoirs publics désormais autoriser et encourager même l'internationalisation de l'armement, grâce à des aides mises en place pour les investissements à l'étranger. Ceux-ci pourront donc faire l'objet d'une aide constituée par des prêts participatifs, accordés par le F.D.E.S. C'est une originalité car c'est la première fois que l'Etat précise qu'un secteur particulier peut bénéficier de ces prêts.

Une dernière observation, en ce qui concerne le surcoût social, pour déplorer une nouvelle fois le refus du Gouvernement de revenir sur les dispositions de l'article 79 du Code du travail maritime, qui impose aux armateurs la prise en charge pendant quatre mois des soins et du salaire du marin victime d'un accident professionnel.

Telles sont les grandes lignes de la politique maritime du Gouvernement, qui trouve son fondement dans les orientations établies par le conseil des ministres du 17 octobre 1979 qui donnent à l'armement une plus grande liberté de décision en réduisant sa dépendance vis-à-vis de l'Etat.

B. — Les résultats financiers de l'armement et la situation de l'emploi.

Le chiffre d'affaire maritime de l'armement s'est établi en 1978 à 10,6 milliards de francs, soit une hausse de 12 % par rapport à l'année précédente.

Sous l'angle financier, les résultats d'exploitation de l'armement au commerce français demeurent précaires.

L'analyse de la période comprise entre 1974 et 1978 fait apparaître que les marges d'exploitation n'augmentent que faiblement et ne suffisent pas à couvrir les frais financiers qui croissent rapidement en raison de l'endettement important des armements et des amortissements. Toutefois, un certain ralentissement de l'augmentation des dépenses et des frais généraux maritimes, en dépit du maintien du rythme de celle des frais financiers a permis une amélioration de la marge brute et des résultats avant amortissement en 1978.

RÉSULTATS GLOBAUX DE L'ARMEMENT (SEC + PÉTROLE)

(En millions de francs.)

	1974	1975	1976	1977	1978
Recettes brutes d'exploitation	7.058	7.458	8.233	9.447	10.609
Dépenses d'exploitation	5.551	5.850	6.545	7.704	8.461
Solde A : marge brute d'exploitation	1.506	1.607	1.637	1.743	2.148
<i>Charges générales :</i>					
Frais financiers résiduels	341	530	582	751	941
Frais généraux maritimes	362	656	646	863	1.018
Soide B : résultats avant amortissements	602	421	459	127	189
Dotation aux amortissements	1.281	1.866	2.043	1.990	1.965
Valeur des immobilisations nettes	7.854	8.931	9.234	12.646	10.956

Il convient également d'observer que certains armements ont obtenu une stabilité relative de leurs résultats dans la mesure où ils ont bénéficié de plus-values provenant de la vente de navires, opération qui pourrait difficilement être renouvelée sans mettre en danger la vie de ces entreprises.

On conçoit dès lors l'importance qui s'est attachée à la mise en œuvre du plan de développement de la flotte de commerce.

En outre, il ne faut pas perdre de vue les tensions graves qui continuent de peser sur la situation de l'emploi des marins, toutes catégories confondues.

En 1979, la régression des postes de travail sur les navires français s'est poursuivie. Au 31 décembre 1979, 12.703 marins dont 4.326 officiers étaient embarqués sur des bateaux, au lieu de 13.647 (dont 4.622 officiers). Ce sont les postes de sous-officiers qui ont été le plus affectés par cette réduction (— 10,5 %), le nombre de postes d'officiers ne subissant dans le même temps qu'une diminution de 6,5 %. Toutefois, l'amélioration de la conjoncture maritime a permis une stabilisation de l'évolution de ces effectifs pour le début de l'année 1980. Ainsi, le nombre de marins embarqués au 1^{er} mai 1980 s'établissait-il à 13.855, soit une progression de 9 % en un trimestre.

Les perspectives actuelles de renouvellement de la flotte laissent donc espérer une stabilisation progressive du nombre des actifs.

Enfin, 1979 est restée une année décevante pour les grandes compagnies de lignes régulières comme la C.G.M., et ce malgré la progression des échanges maritimes internationaux. L'augmentation considérable du prix des soutes, qui a doublé en un an, le maintien d'une surcapacité importante de la flotte de navires conventionnels, accentuée par l'arrivée sur le marché d'unités modernes et performantes, l'intensification de la concurrence, souvent anarchique, sur les grands axes maritimes, caractérisent une situation qui demeure préoccupante.

Toutefois, si les résultats financiers de la C.G.M. par rapport à 1978 restent encore très lourdement déficitaires, ils manifestent un arrêt de la dégradation constatée depuis plusieurs années et reflètent un réel redressement des conditions d'exploitation de la société. Ils doivent cependant être interprétés avec prudence en raison du maintien de faiblesses internes à la compagnie et de la persistance de graves menaces sur la conjoncture maritime internationale.

Les comptes d'exploitation font apparaître un déficit de 211 millions de francs contre 265 millions de francs en 1978, et le compte des pertes et profits une perte de 265 millions de francs, inférieure de 134 millions de francs à celle enregistrée l'an dernier.

Cette amélioration est imputable pour une part non négligeable à la mise en œuvre, au cours de l'année 1979 du contrat d'entreprise signé avec les pouvoirs publics et à l'accroissement de l'aide de l'Etat qui en a résulté. C'est ainsi que la dotation en capital allouée à la compagnie a été fortement accrue pour s'élever à 230 millions de francs et que l'Etat a accepté de prendre en charge les surcharges apportées au titre des retraites du personnel sédentaire.

Le redressement constaté tient également à l'effort de renforcement des structures internes opéré par la compagnie, notamment en ce qui concerne la modernisation de la flotte et des agences portuaires, la recherche des économies d'énergie ou la réduction des frais généraux. Le contrat d'entreprise expirant le 31 décembre 1980, la politique de l'Etat à l'égard de la C.G.M. ne pourra être déterminée qu'à l'issue d'une phase de constat de son exécution. En tout état de cause, l'Etat continuera à supporter les charges dérogatoires de droit commun que la C.G.M. a héritées de son passé conventionnel. Le projet de budget pour 1981 comprend à ce titre une dotation de 97,5 millions de francs pour compenser le déficit de la Caisse de retraite du personnel sédentaire ainsi que la plus grande partie du coût des départs anticipés. Les investissements de la C.G.M. devraient être de 236 millions de francs en 1981.

C. — La balance des transports maritimes.

Dans un environnement international difficile, les armements français ont dû renforcer leurs positions commerciales et relever les défis de leurs concurrents par une amélioration de leur compétitivité. C'est pour les aider à atteindre ces objectifs que le Gouvernement, lors du conseil des ministres du 17 octobre 1979, a décidé de maintenir diverses aides pour l'armement. La part du pavillon français dans les échanges maritimes mondiaux s'est élevée à 3,4 % pour l'année 1978.

Le commerce extérieur de la France s'effectue largement par la voie maritime. En 1978, 76,2 % de nos importations en volume et 35,4 % en valeur ont été transportés par voie maritime; 31 % de nos exportations en volume et 34,4 % en valeur ont été acheminés par mer.

Le tableau ci-après indique, par grandes catégories, la part du pavillon national dans le commerce extérieur maritime français, en fonction des tonnages transportés.

En valeur de fret, les taux de couverture apparent et nominal sont les suivants :

	Hydrocarbures	Céréales	Pondéreux	Charbon	Diverses	Total
Taux nominal	78,7	26,3	25,8	45,8	47,3	49,2
Taux apparent	39,2	13,8	14	41	30	30,9

CHAPITRE II

LA CONSTRUCTION NAVALE

Depuis 1975, la construction navale mondiale et française était frappée par la crise. En 1979, la production de la construction navale mondiale a marqué une importante diminution en raison de l'insuffisance des commandes antérieurement enregistrées par les chantiers. Cependant, au cours de cette période, les contrats signés par les constructeurs ont représenté un tonnage plus élevé qu'en 1978, et, pour la première fois depuis six ans, supérieur à celui des livraisons de l'année. Il est certes, trop tôt pour pouvoir affirmer que ce renversement des tendances passées puisse se confirmer en 1980, mais les perspectives apparaissent aujourd'hui meilleures qu'il y a un an. Nous allons analyser l'évolution de la construction mondiale puis française en 1979.

I. — LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des tonnages mis sur cale et livrés de 1977 à 1979 pour l'ensemble des chantiers mondiaux.

(En millions.)

	1977	1978	Variation 1978/1977	1979	Variation 1979/1978
<i>Mises sur cale :</i>					
en tjbp	16	14,2	— 11,2 %	11,6	— 18,3 %
en tjb	19	12,9	— 32,1 %	10,7	— 17 %
<i>Livraisons :</i>					
en tjbp	21	16,5	— 21,4 %	14,1	— 14,5 %
en tjb	27,5	18,2	— 33,8 %	14,1	— 22,5 %

Tjb : tonneaux de jauge brute.

Tjbp : tonneau de jauge brute pondéré.

En raison de l'importance des commandes en carnet au début de la crise, les constructeurs avaient réussi jusqu'en 1977 à maintenir un volume annuel de livraisons de l'ordre de 20 millions de francs de tjb. C'est seulement en 1978 que ces livraisons ont, pour la première fois, marqué une forte diminution.

Le recul apparaît moins élevé en 1979 tant en tjb qu'en tjb. Cependant les mises sur cale continuent à régresser: la production des chantiers mondiaux demeure donc orientée à la baisse.

La répartition des tonnages livrés entre les trois principaux groupes de constructeurs habituellement considérés : Japon, Europe de l'Ouest (A.W.E.S.) (1) et reste du monde, s'est à nouveau modifiée en 1979 au profit de ce dernier. Cette évolution tend progressivement, comme l'avaient prévu les constructeurs européens dès 1979, vers une égalisation des niveaux d'activité dans chacun de ces trois groupes.

Les commandes de tonnage neuf se sont élevées en 1979 à 14,2 millions de tjb, soit près d'un tiers de plus que l'année précédente.

Les contrats ont principalement porté sur des navires citernes et des transporteurs en vrac qui, en tjb, en ont représenté près de la moitié. La part des navires sophistiqués tels que porte-conteneurs, rouliers, transbordeurs de passagers a dépassé 25 %. Il n'y a eu aucun contrat pour des méthaniers.

L'importance de ces commandes est bien évidemment liée à l'évolution favorable des taux de fret sur le marché des transports maritimes. C'est le cas en particulier des pétroliers de la classe 80.000 tpl.

La hausse des prix de vente des navires neufs enregistrée dans ce secteur et le sentiment que cette hausse pourrait se poursuivre, l'obsolescence des navires en service compte tenu de l'absence de commandes nouvelles depuis de nombreuses années, les contraintes dues à l'entrée en vigueur prochaine de mesures antipollution prescrites par l'O.M.C.I., la nécessité de desservir des ports en eaux peu profondes, notamment aux Etats-Unis, sont autant d'éléments qui ont incité les armateurs à accélérer le rythme de leurs commandes. Cependant, les experts estiment que les besoins réels de tonnage ont été anticipés de plus de 1,5 million de tjb.

La majeure partie des contrats en 1979 a été placée au Japon. Les constructeurs japonais maintiennent depuis le début de la crise une activité commerciale intense assortie de conditions très avantageuses de prix qui leur a permis, entre 1975 et 1979, de s'attribuer une moyenne mensuelle de 44 % des commandes placées sur le marché. Cette part est montée à 55 % au cours du premier semestre 1980, alors que les commandes de l'armement nippon, réservées aux chantiers nationaux n'ont représenté que 20 % des commandes de l'armement international. Ainsi, les constructeurs japonais

(1) Association of West European Builders.

jouent sur le marché de l'exportation un rôle beaucoup plus important que celui que justifierait la position de leur pays dans l'économie maritime internationale.

Le carnet de commandes mondial est pratiquement demeuré inchangé en 1979 et s'élevait à 23,6 millions de tjb au 31 décembre 1979. Dans ce carnet la part du Japon était d'environ un quart, celle de l'A.W.E.S. de 37 % et celle du reste du monde de 38 %. Ainsi, globalement, les chantiers mondiaux ont abordé l'année 1980 avec un plan de charge de même importance que celui dont ils disposaient en 1979.

La baisse de l'activité des chantiers en 1979 a été un phénomène quasi général, la régression étant de 40 % au Japon et dans l'Europe de l'Ouest, et de 23 % pour le reste du monde. Elle s'est traduite par des réductions importantes des effectifs affectés à la construction des navires de commerce. La diminution des effectifs des chantiers de l'Europe de l'Ouest avait été de 26 % en moyenne entre 1975 et 1979. Au Japon, les entreprises de construction navale qui ont accepté de se soumettre au plan de régression recommandé par le Gouvernement avaient diminué leurs effectifs de 50 % ; par contre les petites entreprises auxquelles ce plan n'est pas applicable avaient doublé leur main-d'œuvre.

En dépit de la reprise des commandes, le marché des constructions neuves demeure caractérisé par une concurrence sauvage qui maintient les prix de vente des navires à des niveaux insuffisants au regard des coûts de construction en constante augmentation. Certes les prix de vente en dollars ont marqué une certaine hausse, notamment pour les pétroliers et les vracquiers en raison de l'évolution favorable de leur taux de fret mais ces hausses se sont trouvées freinées par le déséquilibre persistant sur le marché des constructions neuves qui reste dominé par les acheteurs. Ainsi les prix de vente se sont alignés sur les offres des constructeurs japonais qui disposaient de surcroît d'un avantage dû à la dépréciation du yen.

Face à cette situation, les politiques de soutien des gouvernements à leur industrie nationale de la construction navale se sont poursuivies en 1979.

La concertation internationale n'a pas permis d'harmoniser les conditions de la concurrence en dépit des efforts menés au cours de ces dernières années tant au sein de l'O.C.D.E. que des Communautés européennes. Certes un accord a été conclu dans le cadre du groupe de travail n° 6 de l'O.C.D.E. pour réglementer les conditions de crédit que les constructeurs sont autorisés à consentir à leurs clients armateurs, mais les membres du groupe se sont limités à un échange de vues sur la situation ou à des critiques sur leurs politiques nationales respectives. De même les espoirs mis dans l'application d'un programme « démolition-construction » ont été déçus, les Gouvernements des pays membres n'ayant pas réussi à se mettre d'accord sur les propositions de Bruxelles élaborées avec le concours des constructeurs et armateurs.

II. — LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

En France aussi, l'année 1979 a été caractérisée par une reprise des commandes enregistrées par les chantiers, mais ces commandes n'ont pas, en volume, compensé les livraisons. Le plan de charge a donc eu encore tendance à se dégrader. La situation semble cependant se redresser depuis le début de 1980.

A. — La production.

Les tonnages mis sur cales et livrés par les chantiers français en 1979 et leur évolution au cours des deux années précédentes sont donnés dans le tableau ci-dessous :

(En millions.)

	1977	1978	Variation 1978/1977	1979	Variation 1979/1978
<i>Mises sur cale :</i>					
en tjbp	0,501	0,609	+ 22 %	0,336	— 45 %
en tjb	0,479	0,980	+ 104 %	0,302	— 69 %
<i>Livraisons :</i>					
en tjbp	0,731	0,469	— 35,8 %	0,507	+ 8 %
en tjb	1,195	0,423	— 65 %	0,727	+ 72 %

Les livraisons de 1979 ont été supérieures à celles de 1978. Ce phénomène est dû au fait qu'en janvier 1979, il existait de nombreux navires à un stade avancé de construction, et qu'il y avait eu peu de livraisons en 1978.

La part de la construction de navires pour clients étrangers demeure élevée puisqu'elle a dépassé 50 % en tonnage et 65 % en valeur au cours de 1979.

EVOLUTION DU CARNET DE COMMANDES PAR CHANTIERS
(Navires civils.)

Chantiers	31 décembre 1979		31 juillet 1980	
	Nombre	Tjbe	Nombre	Tjbe
Alstom-Atlantique	6	199.600	9	229.600
C.N. Clotat	4	102.100	3	89.000
France-Dunkerque	12	345.100	10	298.800
C.N.I.M.	3	141.000	3	141.000
Dubigeon-Normandie	2	49.000	3	94.500
A.C.H.-A.C.R.P.	6	66.200	5	60.500
Total grands chantiers	33	903.000	33	913.400
Total petits chantiers	22	33.825	24	36.580
Total	55	936.825	57	949.980

NAVIRES ACHEVES PAR LES CHANTIERS FRANÇAIS DEPUIS 1978

Types de navires	1978		1979		Janvier-Juillet 1980	
	Nombre	Tjbe	Nombre	Tjbe	Nombre	Tjbe
Pétroliers	»	»	1	62.000	»	»
Caboteurs pétroliers	»	»	1	800	»	»
Navires porte-conteneurs	10	227.700	2	57.800	1	25.000
Navires rouliers	9	88.000	3	39.250	4	62.000
Transporteurs de produits chimiques	2	30.400	1	15.200	1	11.000
Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié	3	66.700	5	132.300	1	27.000
Transporteurs de gaz naturel liquéfié	»	»	1	51.000	1	50.000
Transbordeurs	»	»	1	17.000	1	21.000
Navires divers	12	17.600	17	21.490	9	13.650
Total	36	430.400	32	396.840	18	209.650

Il nous paraît nécessaire d'insister à nouveau sur le rôle important que continuent de jouer les commandes étrangères dans l'activité de nos chantiers et sur la nécessité pour eux de pouvoir enregistrer de telles commandes, compte tenu de l'insuffisance de la demande nationale.

Ainsi les chantiers ont contribué à la bonne tenue de la balance commerciale de la France.

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

Le volume des commandes enregistrées par les chantiers français en 1979 s'est élevé à 464.000 tjbp. Ce volume, bien que 2,5 fois supérieur à celui de 1978, a été encore inférieur à celui des livraisons de l'année (507.000 tjbp).

La part des contrats signés avec des clients étrangers est particulièrement élevée puisqu'elle a atteint plus des 2/3, ce qui ne s'était pas produit depuis 1975. Ce sont principalement des navires sophistiqués pour des clients de pays en voie de développement qui sont entrés dans les carnets de commandes français en 1979.

Grâce à ces commandes, le volume du carnet français au 31 décembre 1979 était d'environ un million de tjbp, c'est-à-dire à un niveau peu inférieur à celui auquel il se situait à la fin de l'année précédente, alors qu'il avait diminué de 20 % en 1978. En dépit de la régression de l'activité, ce carnet n'assure un plan de charge qu'à court terme en raison du nombre de navires en construction dont les travaux sont très avancés. La charge est différente d'un chantier à l'autre, et compte tenu du volume relativement faible de la production, elle varie rapidement dès que de nouvelles commandes sont enregistrées.

La situation s'est légèrement améliorée depuis le début de l'année 1980, puisqu'au 31 mars le carnet de nos chantiers s'établissait à près de 1.100.000 tjbp. Même si le plan de charge de certains constructeurs demeure très préoccupant, la situation de l'industrie française dans son ensemble apparaît, à court terme, meilleure qu'il y a un an.

C. — Les problèmes actuels de la construction navale française.

Comme en 1978, le problème majeur auquel sont confrontés les constructeurs français demeure celui de trouver, sur un marché international où s'exerce une concurrence sauvage, des commandes en volume suffisant pour maintenir un niveau minimum d'activité et à des prix ne mettant pas en danger leur existence propre. La gravité du problème a de quoi faire réfléchir. Les responsables de notre construction navale en arrivent à se demander si l'on réussira à éviter la suppression d'une construction navale en Europe.

Certains bons esprits envisagent même de pouvoir s'en passer, réservant l'exclusivité de la construction navale aux Asiatiques. Ce sont là des perspectives curieuses, mais qui ont fait long feu, maintenant que l'on voit le développement des activités japonaises se manifester sur tout le registre

industriel. Là où il y a des armateurs, il doit y avoir des chantiers. Le maintien de ceux-ci représente pour la flotte de commerce la principale garantie de subsister.

C'est sans doute le moment de rappeler les propos du Président de la République, déclarant au début de l'année 1979, « qu'on éviterait qu'il y ait une « Lorraine » dans l'industrie de la construction navale ». Or, sans moyens suffisants, toutes promesses restent vaines.

La solution de ce problème se heurte aux difficultés rencontrées par les chantiers tant dans la commercialisation des navires que dans l'évolution de leur activité. Aussi, des actions ont-elles été entreprises en ce sens.

Le redéploiement de l'action commerciale.

Le ralentissement dans la dégradation du plan de charge, indépendamment de la reprise de la demande de tonnage neuf sur le marché des constructions neuves, apparaît comme le résultat des effets commerciaux entrepris par les chantiers et soutenus par les interventions des pouvoirs publics.

Ce redéploiement s'est d'abord traduit par un changement de clientèle : en 1979 les contrats signés avec des pays socialistes en voie de développement ont représenté plus de la moitié du volume total des commandes étrangères alors que la part des pays développés s'est réduite, en raison de la forte contraction de leur demande de tonnage neuf et du caractère de plus en plus captif de leurs marchés nationaux.

Le redéploiement s'est également traduit par un changement de produit : les navires très sophistiqués, secteur dans lequel les chantiers français s'étaient spécialisés, ont été moins demandés, au profit de navires plus simples correspondant aux besoins immédiats des pays en voie de développement.

Ainsi en cherchant à se placer sur ce marché, mal connu du fait de sa nouveauté, et ouvert à une concurrence très vive, les chantiers français se sont exposés à des aléas commerciaux beaucoup plus importants que par le passé, puisqu'ils doivent consentir des pertes considérables pour rendre leurs offres compétitives en raison du niveau anormalement bas des prix de vente sur le marché. C'est pourquoi la politique d'aide des pouvoirs publics s'est adaptée au cas particulier de chaque commande, pour soutenir les efforts des chantiers et une coopération très étroite s'est instaurée entre l'administration et la profession.

L'appui des conseillers commerciaux à l'étranger, l'institution du « Comité navires » chargé des problèmes que pose l'exportation des navires, tant au niveau des financements que des garanties, les réunions mensuelles

avec le service de l'équipement naval pour faire le point des affaires en cours, les actions de prospection menées sur le plan professionnel dans le cadre du Genema, conjugués avec une plus grande souplesse dans l'attribution de l'aide à la commande, ont contribué aux succès commerciaux remportés par les chantiers. Aussi ces actions doivent-elles être intensifiées.

Les problèmes liés à l'évolution de l'activité sont différents selon que l'on considère les grands ou les petits chantiers.

Les grands chantiers.

A l'instar de leurs collègues étrangers, les grands chantiers ont, conformément à la demande des pouvoirs publics, procédé à une régression importante de leur activité. Cette régression va se poursuivre en 1980, suivant un programme établi pour chacun d'eux en concertation avec les pouvoirs publics. Elle sera obtenue par une diminution des effectifs employés à la construction des navires de commerce.

En 1979, cette diminution a été obtenue par des mutations de personnel à des activités telles que la réparation et la transformation de navires, la construction de matériel offshore ou à des fabrications industrielles déjà implantées dans le chantier quand il a été possible de les développer.

EVOLUTION DES EFFECTIFS DES GRANDS CHANTIERS NAVALS

Effectifs propres	Décembre 1978		Décembre 1979		Mars 1980	
	Total (dont C.N.) (1)		Total (dont C.N.) (1)		Total (dont C.N.) (1)	
Alstom-Atlantique	6.040	(6.040)	5.320	(5.320)	5.250	(5.250)
C.N. Clotat	4.290	(4.290)	4.060	(3.660)	3.900	(3.500)
France-Dunkerque	3.750	(3.750)	3.540	(3.540)	3.410	(3.410)
C.N.I.M.	5.380	(3.500)	5.040	(2.850)	4.990	(2.800)
Dubigeon-Normandie	2.000	(2.000)	1.830	(1.800)	1.750	(1.720)
A.C.H.-A.C.R.P.	2.070	(1.750)	2.010	(1.750)	2.030	(1.750)
	23.530	(21.330)	21.800	(18.920)	21.330	(18.430)
Sous-traitance en régie	800		940		980	

(1) Estimations.

En outre, les départs volontaires ont été encouragés par les entreprises ainsi que les mises à la retraite anticipée avec garantie de ressources. Cette politique a ainsi conduit, sans problèmes sociaux, à une réduction des effectifs propres des grands chantiers (construction navale et autres activités) de plus de 23.500 à fin 1978 à 21.300 en mars 1980, les effectifs à la construction navale proprement dits étant ramenés dans le même temps de l'ordre de 21.300 à environ 18.400.

Ces dépenses sociales, en s'ajoutant à la dégradation des coûts de construction, consécutive à la diminution de l'activité vont peser fortement sur la situation financière des sociétés. Aussi est-il indispensable que les chantiers réussissent à enregistrer le volume de commandes nécessaire pour assurer la survie de la construction navale. Compte tenu des faibles prix de vente imposés par le marché international, l'aide de l'Etat s'avère de plus en plus nécessaire pour éviter la dégradation de la situation financière des chantiers.

Les crédits de soutien sont renouvelés dans le projet de loi de finances pour 1981, mais leur évolution reflète plus la volonté d'atténuer les conséquences sociales du déclin de la construction navale que l'ambition de maintenir voire de développer les capacités existantes. L'évolution des dotations donne la mesure exacte de ce phénomène puisque les autorisations de programme sont en régression de 8 % pour atteindre 1.568,4 millions de francs et les crédits de paiement diminuent de 6,1 % pour se fixer à 998,8 millions de francs. Sur ces 1.568,4 millions de francs, 1.301 millions de francs iraient à l'aide à la construction de grands navires.

Certes ces aides publiques sont importantes et pèsent lourdement sur les finances publiques, mais elles doivent être ajustées au montant nécessaire pour assurer l'équilibre des chantiers et leur éviter des pertes qu'ils ne sont plus en mesure d'assumer. C'est à ce prix que sera sauvegardée une industrie dont le rôle est important dans la stratégie économique du pays.

Enfin, le concours d'idée pour promouvoir un navire économe et performant lancé par le Ministère au début de 1980 parmi les grands et moyens chantiers, bénéficiera d'une participation financière de l'Etat d'environ 7 millions de francs, sous forme d'attribution de primes.

Les petits chantiers.

Contrairement à ce qui s'était passé les années précédentes, la petite construction navale était, à la fin de 1979, dans une situation moins satisfaisante que les grands chantiers. Cette évolution s'explique par la trop rapide diminution de l'aide accordée à ces petits chantiers par rapport aux niveaux qui avaient été fixés en 1977, alors que la concurrence internationale demeure aussi vive et, que, face à un marché trop étroit, les chantiers sont obligés d'exporter une part importante de leur production.

En dépit de leurs efforts commerciaux et des soutiens de l'Etat, des financements accordés par le Gouvernement dans le cadre des protocoles financiers signés avec les pays en voie de développement, il devient de plus en plus difficile pour les petits chantiers de lutter contre la concurrence de pays comme la Pologne ou l'Espagne.

Il serait donc souhaitable, pour soutenir l'activité d'encourager les commandes d'organismes publics ou parapublics et d'obtenir de la Marine nationale, que la construction des navires de faible tonnage qui lui sont destinés, soit confiée aux petits chantiers. Il conviendrait également que le marché des thoniers, navires qui constituent une spécialité de nos chantiers, soit sauvegardé par des mesures appropriées.

Il n'est pas impossible qu'une reprise soit prochainement enregistrée dans le secteur des navires ravitailleurs de plateformes en mer. Enfin, il est un domaine qui pourrait constituer un marché d'avenir, bien qu'il soit déjà très concurrencé, c'est celui des navires de surveillance des zones économiques. Ainsi, il existe une demande potentielle de navires divers auxquels les petits chantiers sont décidés à s'intéresser. Il apparaît nécessaire que les efforts qu'ils déploient pour réussir à enlever des commandes fassent l'objet d'un soutien approprié des pouvoirs publics.

On peut se demander si les 46 millions inscrits au budget de 1981 seront de nature à atteindre ces objectifs.

EVOLUTION DES EFFECTIFS DES PETITS CHANTIERS DE CONSTRUCTION NAVALE

(Effectifs inscrits. — Sous-traitance en régie comprise.)

	Décembre 1978	Décembre 1979	Mars 1980
A.C. Manche	723	668	674
C.M.N.	1.083	1.216	1.233
La Perrière	385	369	387
A.C.S.O. (1)	315	264	294
A.F.O.	697	675	672
S.F.C.N.	412	336	333
Auroux	51	52	53
Total	3.666	3.580	3.646

(1) A.C.S.O. : Ateliers et chantiers du Sud-Ouest, ex-chantier de la Garonne.

La réparation navale.

L'année 1979 et le premier semestre 1980 ont connu une amélioration modérée de la situation dans le secteur de la réparation navale. Contrairement à l'exercice précédent, la plupart des entreprises ont enregistré en 1979 des résultats proches de l'équilibre ou légèrement bénéficiaires.

Toutefois, après trois années de crise, elles se trouvent affaiblies par les excès d'offre, les volumes d'activité demeurent très inférieurs à leur niveau de 1975 et la remontée des effectifs par rapport au point le plus bas (juin 1978) ne s'effectue que lentement. L'aide exceptionnelle mise en place pour favoriser l'adaptation de cette industrie s'est élevée à 55 millions de francs et a facilité les restructurations : les évolutions intervenues depuis deux ans devraient conduire, à la fin de 1980, à une profession fortement restructurée puisqu'elle passera de 8 entreprises à 4 (A.F.O., Caillard, Beliard, A.C.H. et C.M.R.). La profession bénéficiera d'infrastructures publiques adaptées (nouvelles formes de Brest, Dunkerque et en 1981 Le Havre) et d'équipement industriels récents. Dans ces conditions une montée en puissance satisfaisante de la nouvelle société A.C.M.P. à Marseille (qui a repris l'activité de l'ex groupe Terrin et doit embaucher 500 personnes en 1980) et une bonne promotion de la nouvelle forme de Brest, devraient permettre à la profession de retrouver à l'exportation ses performances de 1975. Toutefois, les perspectives immédiates sont assombries par la récession économique que connaissent actuellement les pays industrialisés, les taux de fret demeurant déprimés ; de ce fait les armateurs sont particulièrement exigeants en matière de prix de la réparation navale et il est probable que ces prix n'augmenteront pas beaucoup au cours des prochains mois.

CHAPITRE III

LES PÊCHES MARITIMES FRANÇAISES

A. — La situation des pêches.

1° La production et la commercialisation.

L'année 1979 a été marquée par un régime de transition après l'adoption en 1978 du T.A.C. (1) dans la mer communautaire.

Deux secteurs sont touchés, soit par la limitation de la ressource (grande pêche classique) soit par des difficultés financières liées aux conditions d'exploitation des navires (pêche hauturière). En tonnage, les débarquements sont sensiblement égaux à ceux de 1978, les valeurs progressant de 6 %. Le poste poissons accuse une légère baisse en tonnage ; par contre, on observe une bonne tenue du poste mollusques et crustacés.

L'évolution de la production des pêches maritimes et de la conchyliculture de 1978 à 1979 s'établit comme suit :

(1) Répartition des quantités de prises admissibles entre les différents pays.

EVOLUTION DE LA PRODUCTION FRANÇAISE DES PRODUITS DE LA MER

	1978		1979		Prévisions 1980	
	Tonnes	Milliers de francs	Tonnes	Milliers de francs	Tonnes	Milliers F
1. Produits frais :						
Poissons	378.158	1.871.182	377.906	2.059.693	375.000	2.270.000
Crustacés	28.879	326.635	28.666	388.925	29.000	470.000
Mollusques	57.348	246.496	59.269	263.846	60.000	275.000
Sous-total 1	464.385	2.444.313	465.841	2.712.464	464.000	3.015.000
2. Produits congelés :						
Grande pêche	18.469	150.864	16.061	115.797	13.000	120.000
Thon tropical	57.643	252.117	47.725	228.454	50.000	260.000
Langoustes	22	1.220	33	1.728	40	2.150
Sous-total 2	76.134	404.401	63.819	345.979	63.040	382.150
3. Produits salés	1.439	11.409	1.088	8.288	950	7.800
4. Farines - huiles	3.005	6.181	2.223	3.853	1.800	3.500
5. Algues	43.089	9.750	38.145	10.146	40.000	12.000
Total « pêche » ..	588.052	2.875.854	571.116	3.080.730	569.790	3.420.450
6. Conchyliculture :						
Huîtres	95.302	594.113	105.930	591.636	106.000	636.000
Moules	39.809	109.684	43.707	134.847	45.000	155.000
Total conchyliculture	135.111	703.797	149.637	726.483	151.000	791.000
Total général	723.163	3.579.651	720.753	3.807.213	720.790	4.210.000

En 1979, la production totale de poisson frais, congelé ou salé, s'est élevée à 438.900 tonnes pour une valeur globale de 2.399,6 millions de francs. Par rapport à 1978, on enregistre une diminution de 1,8 % en volume et une augmentation de 7 % en valeur.

Les apports de poisson frais sont passés de 372.000 tonnes à 373.800 tonnes (+ 0,5 %). On remarque, d'autre part, le net redressement de la production de poissons de fond, ronds (+ 3,8 % en tonnage, + 14 % en valeur), cet accroissement n'ayant pas pu compenser la diminution des apports de poissons plats (— 5 %) et de poissons pélagiques.

Avec 61.000 tonnes, la production de poisson congelé a diminué de 13 %, les résultats défectueux de la campagne de thon tropical ne per-

mettant pas de combler le déficit des apports de la grande pêche. A ce tonnage, correspond un chiffre d'affaires de 346,3 millions de francs, en diminution de 7,2 %.

Enfin, la production de poisson salé, en voie de totale disparition, enregistre une nouvelle chute de 26,7 % et atteint son niveau le plus bas : 1.100 tonnes pour une valeur de 11,9 millions de francs.

La production totale de crustacés s'est élevée à 28.707 tonnes, c'est-à-dire un tonnage équivalent à 1978. Mais le prix moyen a augmenté de 19,8 %.

En ce qui concerne les mollusques, la production a légèrement diminué pour s'établir à 40.653 tonnes pour une valeur de 237,5 millions de francs et un prix moyen de 5,84 F le kilo.

Enfin, on assiste à une nette reprise de la conchyliculture, la production d'huîtres s'élevant à 105.900 tonnes, soit une augmentation de 16,2 %.

Le bilan global de l'année 1979 confirme les augmentations du prix moyen au débarquement dans les ports français de la plupart des espèces. Il laisse par contre apparaître une certaine stagnation des apports, due essentiellement à une diminution des captures d'espèces de grande consommation.

Cette baisse est la conséquence des mesures de protection de la ressource mises en place tant par la C.E.E., que par divers pays tiers dont nos chalutiers fréquentent les eaux. Bien que représentant un faible courant commercial (1,03 % des importations et 0,27 % des exportations), *les échanges de produits de la mer* entre la France et ses partenaires revêtent une importance singulière car ils représentent une hémorragie de devises qui croît chaque année d'environ 20 % pour atteindre 3,4 milliards de francs en 1979.

En 1979, les importations se sont élevées à 4,6 milliards de francs pour un volume de 480.000 tonnes et les exportations à 1,1 milliard pour un volume de 129.000 tonnes.

Pour la deuxième année consécutive, la valeur des importations dépasse celle de la production et, ce, de façon désormais irréversible. Ces données conduisent à penser que la consommation des produits de la mer croît régulièrement en France au rythme de 4 % par an. La consommation présente aussi le paradoxe de coûter cher à une nation dotée d'une étendue de côtes fort enviable, fière de sa tradition maritime et animée de la volonté politique de privilégier toute activité susceptible de mettre en valeur l'ensemble des ressources des mers qui l'entourent ou des océans où elle exerce quelque influence (zones économiques des D.O.M.-T.O.M.).

Il reste que la France et la C.E.E. s'étant résolument engagées dans une phase de libéralisme économique qu'avive une concurrence internationale

déjà très dure, nous risquons à moyen terme de voir l'ensemble des facteurs responsables du déséquilibre de l'industrie des pêches maritimes française prendre une importance nouvelle susceptible de compromettre la viabilité du secteur tout entier. Aussi est-il de plus en plus indispensable de mener une politique volontaire pour freiner le processus de dépendance économique à l'égard des importations de produits marins dont l'amplitude va croissant.

2° *L'évolution de la flotte de pêche
et la situation de l'emploi*

a) *La flotte de pêche.*

Au 31 décembre 1979, la flotte de pêche française comprenait 11.118 navires (soit une diminution de 9,7 % par rapport à 1978) pour un tonnage de 197.780 tjb (— 10,8 % par rapport à 1978). La situation de la flotte de pêche française continue donc de se dégrader.

EVOLUTION EN 1978, 1979 ET POUR LE PREMIER SEMESTRE 1980
DE LA COMPOSITION DE LA FLOTTE DE PÊCHE FRANÇAISE

	1978		1979		Premier semestre 1980	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Pêche artisanale	11.926	109.622	11.950	110.125	non disponible	
Pêche hauturière	230	69.115	201	63.822	195	61.954
Pêche thonière congelée	24	69.937	23	20.282	23	20.282
Grande pêche	14	23.157	13	21.8845	11	19.500
Total	12.194	221.811	12.187	216.074	»	»

— *La pêche artisanale*, dont la production représente 40 % en tonnage et 50 % en valeur de la production totale, connaît une évolution plus favorable que la pêche hauturière. Elle a pu, en général, mieux s'adapter aux nouvelles conditions d'activité qui ont résulté de la hausse massive du coût du carburant, des salaires et des autres frais d'exploitation.

Cette flottille, qui se caractérise par un âge moyen élevé et par la vétusté de ses équipements, doit encore faire face à la progression rapide des coûts de la construction. Pour favoriser le renouvellement de cette flottille, les pouvoirs publics ont maintenu en 1979 les mesures d'aide en faveur des investissements, instaurées en 1978. Ces subventions d'un montant de

17,4 millions de francs en 1979 ont favorisé la construction en France de 88 bateaux représentant 2.617 tjb. En outre, un nouveau régime de modernisation de la flotte a été mis en place, reposant sur une procédure déconcentrée au niveau régional.

— *La flotte industrielle* comprend des chalutiers de pêche fraîche, des thoniers et des chalutiers congélateurs de grande pêche. Elle fréquente les eaux des pays de la C.E.E. et des îles Féroé pour la pêche fraîche, de l'Atlantique au large de l'Afrique pour les thoniers, du Canada, du Groenland et de la Norvège pour la grande pêche.

L'importance des zones sous juridiction étrangère et l'éloignement des lieux de pêche concernent donc la majeure partie de l'outil de production (60 % des captures) qui est également handicapé par la restriction volontaire des ressources.

Pour toutes ces raisons externes, auxquelles s'ajoutent des structures financières souvent médiocres, le secteur de la pêche industrielle est le plus vulnérable ; c'est pourquoi les pouvoirs publics se sont attachés à sa survie et à son renforcement. Un double dispositif a été retenu en avril dernier : ce dispositif général a repris l'aide au carburant à son niveau précédent et, pour les investissements, a fixé un taux de prime uniforme de 12 %. En outre, un dispositif exceptionnel a été mis en place pour les armements industriels qui acceptent de souscrire des engagements avec l'Etat concernant la structure de la flotte, les économies de carburant, les frais d'équipages, la diversification de leur activité ou l'amélioration de leur bilan, ces engagements traduisant l'effort qu'ils entendent effectuer ou poursuivre pour améliorer leur rentabilité ou assainir leur situation économique. Pour ce faire, l'Etat devra apporter à la pêche industrielle une aide à l'investissement sous forme d'une subvention inférieure ou égale à 20 % de la valeur du navire et d'un système généralisé de financement par prêts bonifiés. De plus, dans le but d'inciter les professionnels à une diversification des activités, il est prévu une aide au redéploiement géographique comprenant une participation de l'Etat au coût de certaines marées expérimentales et l'octroi de prêts participatifs du Trésor pour faciliter des implantations à l'étranger qui pourraient s'avérer nécessaires.

Des prêts participatifs pourront être également octroyés pour contribuer à la restructuration d'entreprises trop vulnérables à l'emprise des bailleurs de fonds et des banques en raison de leur caractère familial.

Ces aides devraient permettre d'éviter de nouvelles hémorragies de la flotte de pêche industrielle.

b) La situation de l'emploi.

Le recul des postes embarqués constaté les années précédentes se poursuit comme l'indique le tableau suivant :

	Conchyli- culture et petite pêche	Pêche côtière	Pêche au large	Grande pêche	Total
<i>Officiers :</i>					
— 30 décembre 1977	9.584	940	1.780	191	12.495
— 30 décembre 1978	9.419	915	1.723	180	12.237
— 30 décembre 1979	9.407	916	1.689	178	12.190
<i>Personnel de maîtrise et d'exécution :</i>					
— 30 décembre 1977	5.895	1.592	2.933	285	10.642
— 30 décembre 1978	5.535	1.472	2.749	295	10.051
— 30 décembre 1979	5.614	1.506	2.615	268	10.003
<i>Total :</i>					
— 30 décembre 1977	15.479	2.469	4.713	476	23.137
— 30 décembre 1978	14.954	2.387	4.472	475	22.288
— 30 décembre 1979	15.021	2.422	4.304	446	22.193

L'analyse de ces statistiques par genre de navigation indique des évolutions assez contrastées. On peut en effet constater une stabilisation des effectifs de la conchyliculture et de la petite pêche à un niveau légèrement inférieur à celui de 1977, témoignage des facultés d'adaptation de ce type de métier et une progression des effectifs de la pêche côtière. On peut noter un ralentissement de la baisse des effectifs au large que l'on peut attribuer aux mesures prises pour soutenir l'exploitation des navires de pêche industrielle. En outre, la diminution des effectifs embarqués à la grande pêche se poursuit ; elle résulte des progrès de productivité à bord des thoniers tropicaux et des difficultés persistantes de la flottille pêchant dans l'Atlantique Nord.

Enfin, il convient de rappeler que le dispositif d'indemnisation du chômage partiel et total temporaire récemment adopté dans le secteur des pêches, permet aux armements et aux pêcheurs de mieux faire face aux difficultés conjoncturelles.

3^o Les aides à la pêche

Un important effort budgétaire avait été consenti en 1980 en faveur de la pêche puisque les dotations consacrées à ce secteur avaient progressé de 37 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 130 millions de francs. Ces crédits, qui visaient à conforter le dispositif mis en place lors de la crise de 1974-1975 (création du F.I.O.M. pour régulariser le marché, redéfinition du régime d'aides à l'investissement, créations d'aides à l'exploitation), ont permis une nette reprise des investissements, notamment pour la pêche artisanale.

Néanmoins, la conjonction de phénomènes divers a continué de susciter des incertitudes : difficultés d'accès aux zones de pêche traditionnelles, raréfaction de la ressource, évolution des charges d'exploitation des navires. Dès le printemps 1980, la situation de la pêche industrielle a conduit le Gouvernement à adopter un dispositif particulier étalé sur trois ans, se traduisant globalement par un effort budgétaire supplémentaire de 45 millions de francs pour 1980, dont 30 millions de francs pour la pêche industrielle et 15 millions de francs pour accélérer la modernisation de la flottille artisanale.

A la suite de ce plan d'aide du 2 avril 1980, et dans le cadre des engagements des entreprises pour améliorer leur rentabilité, les armateurs boulonnais ont proposé une réduction de quatre hommes sur les équipages comptant actuellement vingt-deux marins ; cette proposition a été refusée par les syndicats et c'est de cette décision qu'est née la crise de l'été dernier ; d'une opposition locale entre armateurs et marins de la pêche industrielle, le conflit s'est étendu progressivement à tous les ports, gagnant les artisans pêcheurs et entraînant des actions de plus en plus violentes, ce qui a entraîné le blocage de la plupart des ports et causé, en certains points du littoral, une véritable asphyxie économique.

La brusque poussée de fièvre sociale du mois d'août a montré en fait le profond malaise qui régnait depuis plusieurs mois dans les différents secteurs des pêches françaises. Les revendications des pêcheurs industriels et artisanaux avaient un point de convergence qui portait essentiellement sur l'aide au carburant. Or, c'est le seul point sur lequel le ministre des Transports ne voulait pas céder, d'une part à cause des règles communautaires et, d'autre part, parce qu'en cédant sur un prix détaxé et déjà aidé, il aurait eu à faire face à une avalanche de revendications de toutes les professions également consommatrices de carburant.

Compte tenu du durcissement du conflit dans la plupart des ports et de l'escalade de la violence ayant entraîné l'intervention de la Marine nationale à Fos et Antifer, les pouvoirs publics ont annoncé une nouvelle série de mesures en faveur de la pêche.

Tout d'abord, une aide financière puisque les fonds du F.D.E.S. destinés à la modernisation de la flotte artisanale seront accrus pour permettre aux petits navires de moins de 12 mètres d'en bénéficier. De plus, la barre d'intervention du F.I.O.M. est relevée de 15 % pour tenir compte de la baisse des prises et de la hausse relative des coûts de production.

En second lieu, des directives ont été données aux préfets pour renforcer le contrôle de l'interdiction de la vente de poisson par les pêcheurs non professionnels et les services des affaires maritimes arrêteront de nouvelles réglementations limitant la période de pêche pour les non-professionnels et la pêche sous-marine.

En outre, des commissions régionales spécialisées sont invitées à présenter pour la fin de l'année des propositions pour améliorer les circuits de commercialisation du poisson. Par ailleurs, la notion de zone économique de libre circulation sera révisée pour le mareyage et les contrôles sanitaires seront renforcés pour les importations afin d'assurer les respects des prescriptions en vigueur.

Enfin, les dispositions de l'article 79 du Code du travail maritime (qui mettent à la charge de l'armateur quatre mois de salaire normal pour les marins pêcheurs malades ou victimes d'un accident du travail) seront aménagées pour les coopératives d'armement qui aident de jeunes patrons à accéder à la propriété de leur bateau.

A la suite de l'annonce de ces nouvelles mesures en faveur de la pêche, le ministère des Transports a précisé que ces dispositions devraient permettre d'aider les pêcheurs à organiser leurs efforts pour une meilleure mise en valeur de la production, mais qu'en tout état de cause, l'adoption d'une politique communautaire efficace d'ici le 31 décembre 1980 est la condition nécessaire du développement de la pêche française.

Les crédits budgétaires pour 1981 s'inscrivent dans cette même perspective : répondre aux défis et poursuivre la réalisation des objectifs fixés par des choix clairs et des moyens adaptés.

La dotation budgétaire totale en moyens d'engagement atteindra 250 millions de francs, soit une augmentation de 28 % par rapport à la loi de finances initiale de 1980 et de 76 % en deux ans.

Trois priorités ont été retenues :

— L'amélioration de l'outil de production qui est un impératif pour mettre la flotte de pêche en état d'affronter l'avenir. Aussi la relance de la construction de bateaux (artisanaux et industriels) sera-t-elle poursuivie. Le niveau d'aide exceptionnel fixé en 1980 pour les investissements sera maintenu en francs constants et la dotation d'autorisations de programme atteindra 62 millions de francs.

— La diversification des zones de pêche et des espèces. A ce titre, les programmes de recherche de l'I.S.T.P.M. en association avec l'O.R.S.T.O.M. et le C.N.E.X.O., donneront la priorité à la prospection de nouvelles zones et espèces et à la mise au point de technique de pêche performantes.

— Le développement de la conchyliculture et de l'aquaculture recevra en 1981 une nouvelle impulsion. Les priorités, qui s'inscrivent dans une perspective à moyen terme, porteront, notamment en conchyliculture, sur l'approvisionnement en naissain, la sélection des lignées résistantes, l'amélioration des circuits de commercialisation et l'exportation. En aquaculture nouvelle, l'accent sera mis sur la création d'entreprises utilisant des techniques dès à présent maîtrisées et portant sur des espèces à haute valeur marchande. L'ensemble des crédits d'aides à l'investissement et au démarrage augmente de 40 % et atteint 12,7 millions de francs. Chacune de ces actions prioritaires devra concourir à la limitation du déficit de notre balance commerciale.

4^o *Évolution de la politique communautaire.*

Le règlement communautaire du problème de la pêche est capital pour la survie de la pêche française dont 60 % des prises se font hors des eaux françaises. L'extension à 200 milles des eaux territoriales pourrait nous fermer de nombreux lieux de pêche si une politique commune ne nous en garantissait pas l'accès.

Le problème du secteur de la pêche est d'ailleurs européen et nos voisins se débattent aussi dans des difficultés comparables, comme en témoignent les grèves et manifestations qui ont eu lieu au cours de l'été dernier en Allemagne, en Grande-Bretagne ou en Irlande. La crise n'aurait sans doute pas été aussi grave si une réelle politique commune de la pêche avait été mise en place.

Or, en 1979, la situation de blocage qui avait prévalu au cours des années précédentes est restée sensiblement la même. Le Gouvernement britannique est resté fidèle à ses prétentions de bénéficier d'une exclusivité d'accès de ses nationaux dans les bandes de 200 milles au large des côtes du Royaume-Uni, d'une préférence dominante en faveur de ses pêcheurs au-delà de la limite des 200 milles et de l'attribution d'une part préférentielle dans la répartition de la ressource communautaire. A l'opposé, la France, soutenue par les autres Etats membres, a continué de défendre le maintien intégral du principe de l'égalité des conditions d'accès et d'exploitation des navires des Etats membres à l'ensemble des eaux communautaires, tout en affirmant sa volonté d'adhérer pleinement à une politique de conservation et de gestion rationnelle des ressources mise en œuvre dans un cadre communautaire.

Profitant de la carence du droit communautaire, la Grande-Bretagne a continué à mettre en œuvre des mesures unilatérales. Ces mesures, contestées par les autres Etats membres, intéressaient notamment la pêche française de langoustine et ont entraîné l'arraisonnement d'une dizaine de chalutiers français et la condamnation de leurs patrons par des juridictions britanniques.

Lors de la réunion du 21 juillet 1980, la Commission de Bruxelles a donc proposé l'examen des règlements sur les trois volets de la politique interne : les mesures techniques de conservation, la répartition des captures et les aides structurelles. Aucun règlement n'ayant reçu d'approbation unanime, une nouvelle réunion des Ministres intéressés a eu lieu le 21 septembre dernier à la suite d'une lettre comminatoire du ministre des Transports français à M. Gundelach, vice-président de la Commission.

Avant cette réunion, le Gouvernement français a d'ailleurs publié un mémorandum de sept pages afin de faire connaître la position française aux experts de Bruxelles. Le point essentiel concerne la garantie d'accès aux ressources halieutiques localisées autour des îles britanniques. Le Gouvernement français n'acceptera pas qu'au-delà de la période transitoire, c'est-à-dire fin 1982, la Grande-Bretagne et l'Irlande décident de créer de vastes zones côtières exclusivement réservées à leurs ressortissants.

Les pouvoirs publics français ont également souhaité la mise à l'étude d'une politique d'aide au stockage des produits de la mer, en liaison avec les organisations de producteurs. Ils demandent également que les quotas de captures attribués à la France soient déterminés de façon équitable selon les zones de pêche. Ils ne devraient pas être inférieurs à 22.000 tonnes pour le cabillaud, 55.000 tonnes pour le lieu noir et 35.000 tonnes pour le merlan en 1980.

D'autre part, les mécanismes arrêtés en 1970 ayant révélé leurs faiblesses, il est nécessaire d'actualiser les prix de certains poissons pour les rendre compatibles avec la rentabilité des entreprises d'armement et de renforcer les mesures de protection du marché de la C.E.E. par rapport aux produits des pays tiers (îles Féroé, Islande, Norvège) en fixant des prix de référence suffisamment hauts pour éviter les importations de dumping.

La réunion des Ministres du 29 septembre à Bruxelles a permis l'adoption de certaines mesures de conservation portant notamment sur le maillage des filets pour la pêche à la langoustine et au maquereau. Le maillage sera d'ailleurs révisé au cours de l'année prochaine. Les Ministres se sont, en outre, montrés convaincus de la nécessité d'aboutir à un accord complet avant le 31 décembre 1980 et ont établi un calendrier de rencontres pour élaborer avant cette date un véritable code de la pêche comportant en parti-

culier la répartition des quantités de prises admissibles (T.A.C.) entre les différents pays.

A la suite de cette décision, de nouvelles propositions de quotas ont été publiées par la Commission le 8 octobre dernier, qui marquent une légère augmentation des quantités qui pourront être capturées pour les espèces les plus importantes (cabillaud, églefin, lieu noir, merlan et rascasse du Nord) : 988.795 tonnes au lieu de 931.838 tonnes.

Enfin, la Commission a proposé un plan de réorganisation du marché du poisson et a adressé une communication à ce sujet aux Etats membres.

On peut donc espérer aboutir prochainement à une véritable politique communautaire des pêches. Cela est d'autant plus nécessaire que, faute d'accords sur les quotas nationaux, pour la deuxième année consécutive, 1981 serait marquée par de nouveaux conflits. Le Président de la République française a d'ores et déjà prévenu que la France n'attendrait pas au-delà du 31 décembre 1980. Passé cette date, si l'obstruction britannique se poursuit, elle remettra en cause l'accord sur la réduction de la contribution britannique au budget de la Communauté.

B. — Commentaires.

Les mesures prises par le Gouvernement ne semblent pas avoir apporté à la profession les remèdes désirés. Si les aides pour la modernisation de la flotte artisanale sont généralement appréciées, les mesures envisagées sur une période de trois ans pour la pêche industrielle ne satisfont pas les armateurs. Elles présentent, en effet, un caractère discriminatoire et inadapté puisqu'elles tendent beaucoup plus à aider ceux qui ont des difficultés de remboursement d'emprunt que ceux qui ont des charges d'exploitation trop fortes et que, par ailleurs, ne s'adressant qu'aux navires de 1.500 C.V., elles n'intéressent qu'une faible partie de la flotte.

Qu'attendre aujourd'hui des nouvelles dispositions budgétaires pour 1981? Sont-elles de nature à permettre la réalisation des objectifs du Plan? On peut être sceptique sur le résultat si les errements actuels sont maintenus.

En ce qui concerne la pêche artisanale, qui manifeste depuis 1978 une certaine vitalité en matière de renouvellement de l'outil de production, la nouvelle procédure d'attribution des prêts, mise en place dans le cadre de la décentralisation du Plan, ne risque-t-elle pas d'entraîner une plus grande lenteur dans les décisions à prendre? Les professionnels ont formulé des réserves sur les conséquences de la régionalisation. Les faits

leur donnent raison, puisqu'il semble que les commissions régionales ne se réunissent pas régulièrement, laissant en attente un certain nombre de dossiers, pourtant instruits.

Quant à la pêche industrielle, il apparaît que le plan repose sur des bases fragiles : il ne résoud pas, en effet, le problème à court terme de l'augmentation des coûts d'exploitation, liés à la hausse du carburant : celui-ci, qui constitue une part non négligeable des charges, a été multiplié par dix depuis 1973. Les frais de débarquement, le prix élevé des engins et du matériel de remplacement, les frais généraux à terre viennent encore s'y ajouter. On arrive ainsi à des taux qui justifient la création d'une aide, vitale, pour la plupart des armements, car il n'en est guère dont le compte d'exploitation ne soit pas déficitaire. A des problèmes spécifiques, il faut appliquer des solutions particulières.

Dans une note officielle du 28 août sur la situation de la pêche, le Premier ministre reconnaissait bien cette situation critique, déclarant que « la hausse du prix du pétrole impose un renchérissement du prix du carburant, malgré les aides, et alourdit les frais d'exploitation ».

On se demande alors comment l'armement, dans l'impossibilité de répercuter ses coûts sur le produit mis en vente, pourrait arriver à une compression de ses dépenses et à l'équilibre de ses comptes, si ce n'est aux dépens des équipages. Les armateurs boulonnais ont cru pouvoir s'orienter dans ce sens, avec les propositions suivantes :

- réduction des effectifs sur chaque navire;
- contribution des équipages au coût du carburant par un prélèvement de 10 % sur le produit brut des ventes.

On sait quel fut le résultat de ces propositions.

Les événements de l'été dernier, dont nous mesurons la gravité, permettront-ils aux pouvoirs publics de prendre conscience d'une situation qui ne saurait subsister sans mettre en cause l'existence même des pêches maritimes françaises? Il est urgent, en effet, de trouver les solutions efficaces pour assurer leur survie. Celle-ci est essentiellement conditionnée par la solution qui sera apportée à la distorsion qui existe actuellement entre le poids excessif des charges et la valeur insuffisante des revenus. C'est pourquoi des aides immédiates doivent être accordées, quelle qu'en soit la nature, aide par tonneau de jauge, aide à l'exploitation, aide liée aux effectifs embarqués, ces aides ne pouvant être d'ailleurs que momentanées.

Il est urgent, en conséquence, que soit examiné le problème de la commercialisation et que soient repensées les conditions de distribution du poisson en France. Les mécanismes de formation des prix doivent être clarifiés. Il est inconcevable que le lieu noir, payé 3,50 F le kilogramme

au débarquement, se retrouve à 17 F dans un magasin de détail. C'est un exemple entre mille qui pourrait s'appliquer à toutes les espèces.

Le F.I.O.M. pourrait être dans ce domaine particulièrement efficient, sous réserve que soient revues et assouplies les procédures permettant aux organisations de producteurs de fonctionner avec davantage de liberté. Certains groupements souhaiteraient voir se créer des offices du poisson régionalisés, décentralisation du F.I.O.M. Disposant de moyens financiers d'intervention et de capacités de stockages, ils devraient être capables d'amortir les variations des apports et des prix. L'idée est à retenir si elle permet de lutter contre « la mise au trou » de poisson de qualité. Le F.R.O.M.-Bretagne, au cours des trois premiers trimestres de 1980 a dû procéder au retrait de 1.600 tonnes de diverses espèces, d'excellente qualité, envoyées à la farine. Certes, si l'amélioration des circuits de commercialisation et la réalisation d'une chaîne du froid peuvent pallier cet inconvénient, il existe d'autres moyens qui, eux, dépendent du respect par tous des règles communautaires.

En ce qui concerne la politique communautaire, la gravité de la situation provient des importations massives de poisson (480.452 tonnes) des pays tiers comme l'Islande, Féroé, la Norvège ou le Canada qui nous livrent leurs productions sans payer ou presque de droits de douane. Pourquoi cette exemption de droits de douane alors que la création d'une taxe de 21 % sur la valeur des produits débarqués permettrait à la Communauté de fixer un prix au gazole pêche européen. S'agissant du problème des quotas, les récentes décisions de la Commission ne font pas bénéficier la France d'un contingent correspondant à ses droits par rapport aux autres pays de la Communauté économique européenne. En effet, les Allemands, les Anglais exigent des quotas en fonction de ce qu'ils ont perdu dans les eaux des pays tiers (Islande, Féroé, Norvège). Or, les flottes qui pêchaient dans ces eaux ont disparu. Si ces quotas leur sont attribués, il faudrait un contrôle sévère des captures et au cas où celles-ci seraient inférieures aux quantités accordées, qu'une redistribution soit faite entre les Etats de la Communauté économique européenne au prorata des captures réelles. On ne peut pas tolérer les immatriculations fallacieuses de navires de pays tiers sous pavillons britannique ou islandais pour pêcher les quotas que les flottes de ces pays ne sont pas capables de prendre.

Telles sont les observations que votre Rapporteur entendait présenter à votre examen à l'occasion de ce budget, convaincu qu'il est que les diverses mesures qu'il croit devoir proposer tant au plan national qu'au plan communautaire auraient pour effet d'atteindre les objectifs que le Gouvernement poursuit : la survie des pêches françaises et la réduction du déficit de notre balance commerciale.

CHAPITRE IV

LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La sécurité maritime est restée un domaine d'activité soutenue du ministère des Transports en 1980 et constitue une des cinq priorités du projet de loi de finances pour 1981. 150 millions de francs seront, en effet, consacrés à la sécurité maritime, se traduisant par la création de 70 emplois l'an prochain.

Cette politique de prévention s'avère d'autant plus nécessaire que les accidents sont fréquents, comme en témoignent en 1979 et 1980 l'explosion du pétrolier *Betelgeuse*, les accidents de navigation survenus au *François-Vieljeu* et à l'*Emmanuel-Delmas* ou le naufrage du *Tanio*. La politique du ministère a été poursuivie selon trois axes : l'organisation de la circulation maritime, la surveillance du trafic et la sécurité des navires.

L'année 1980 aura vu franchir une étape importante dans l'organisation de la circulation puisque les études menées de concert avec la Grande-Bretagne ont abouti à la proposition conjointe des deux pays d'un système d'organisation du trafic qui a été soumis à l'O.M.C.I.

Ces mesures conduisent à établir deux couloirs de circulation situés à une distance allant de 24 à 38 milles au large d'Ouessant, se substituant aux trois couloirs actuels situés à une distance allant de 5 à 33 milles. L'ensemble est donc simplifié et reporté vers le large avec le double souci d'éloigner au maximum les couloirs de circulation tout en maintenant une couverture radar efficace et d'instaurer une organisation aussi cohérente que possible du trafic dans la Manche.

Par ailleurs l'effort entrepris pour la mise en place des installations définitives des centres de surveillance du trafic dans la Manche a été poursuivi. Les trois centres français implantés à Gris-Nez (Pas-de-Calais), Jobourg (Nord Cotentin) et Ouessant (Finistère), seront définitivement équipés fin 1982. 20 millions de francs de crédits sont prévus à ce titre pour 1981.

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage qui coordonnent l'action des divers services dotés de moyens maritimes

et centralisent les informations sur la circulation des navires sont intervenus à près de 4.000 reprises en 1979. Pour 1981, ils bénéficieront de 52 millions de francs de crédits destinés à renforcer leurs moyens notamment en liaisons radiotéléphoniques et en équipements mobiles de surveillance.

La création de seize emplois de personnels de la marine marchande et de 39 emplois de personnels de la Marine nationale est prévue pour l'ensemble des centres de surveillance et des C.R.O.S.S. dont les crédits de fonctionnement sont, en outre, augmentés.

Par ailleurs, il est à noter que, au plan de la prévention, le pilotage hauturier a été mis en place et que depuis le mois d'avril, onze pilotes hauturiers français disposent à Cherbourg d'un hélicoptère leur permettant d'être déposés à bord des navires passant au large du Cotentin, sans que ceux-ci aient à quitter le dispositif de séparation du trafic.

La sécurité au large des côtes françaises dépend pour une large part de l'état d'entretien des navires. C'est pourquoi les centres de sécurité sont chargés d'appliquer la réglementation relative à la sécurité des navires eux-mêmes, tant français qu'étrangers, et de procéder aux visites de navires poursuivant leur action.

En 1979, il y a eu 6.370 visites de navires de commerce pour vérifier leur conformité aux normes de sécurité et l'on a déjà pu constater une diminution des infractions détectées qui sont passées de 659 en janvier 1979 à 179 en février 1980. Pour l'année 1981, les quinze centres existants seront renforcés en moyens et en personnels.

De plus, le ministère des Transports a décidé de centraliser sous une autorité unique les services de contrôle de l'Administration : jusqu'alors les compétences concernant la sécurité des navires étaient dispersées entre deux directions : celles des ports et de la navigation et celle de la flotte de commerce. Vient donc d'être créée à la Direction des ports une sous-direction de la sécurité des navires dont les moyens en hommes seront renforcés.

A toutes ces mesures s'ajoute l'action des pouvoirs publics qui s'exerce au sein des instances internationales où sont définies les normes de sécurité et les conditions de leur application (O.M.C.I.-C.E.E.).

La France a d'ailleurs pris l'initiative de réunir en décembre 1980 à Paris une conférence internationale sur la sécurité des transports maritimes en vue de hâter la mise en œuvre harmonisée de nouvelles règles de sécurité.

Deux objectifs principaux seront poursuivis : rendre obligatoire de nouveaux équipements à bord des navires et renforcer le contrôle des navires dans les ports européens. Un dispositif existe déjà avec le

memorandum de la Haye pour la mer du Nord, et il est envisagé d'en étendre le champ d'application, d'une part à la Manche, d'autre part à la sécurité du navire et non plus seulement à la formation des équipages et aux conditions de travail à bord.

En outre, la France poursuit sa politique de lutte contre les pavillons de complaisance; c'est ainsi qu'elle a inspiré trois résolutions adoptées fin 1979 par l'Assemblée générale de l'O.M.C.I. tendant à assurer l'indépendance du capitaine vis-à-vis de l'armateur, à rendre plus directs les liens entre le responsable de l'exploitation du navire et l'Etat dont il porte le pavillon, et à renforcer la responsabilité des Etats pour les contrôles de sécurité.

Enfin pour lutter contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures, le stock de barrages qui a été constitué a atteint 23 kilomètres à la fin de 1979 et doit être porté à 30 kilomètres au début de 1981. Une partie de ce stock est en réparation à la suite de l'utilisation qui a suivi l'accident du *Tanio*. En outre, il est prévu d'acquérir neuf récupérateurs d'hydrocarbures en 1981 et de réaliser deux nouveaux centres de stockage de matériels de nettoyage du littoral, un à Brest, et l'autre à Marseille.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du Rapporteur pour avis, M. René Regnault s'est déclaré réservé sur les perspectives qu'ouvriront les crédits inscrits au budget de 1981. Il a estimé que toutes les mesures ponctuelles présentées par le Rapporteur pour avis ne seront plausibles que lorsque l'on aura compris que la marine marchande doit relever d'un véritable ministère de la mer qui constituera une force de dialogue réelle.

M. Raymond Dumont a notamment interrogé le Rapporteur pour avis sur la part du pavillon national dans le commerce extérieur maritime français et dans le trafic Trans-Manche.

Enfin, M. Richard Pouille a indiqué que lors de son récent voyage au Japon, les constructeurs nippons lui avaient semblé aussi soucieux que les européens du problème de la compétitivité par rapport à la concurrence étrangère.

A la suite de cet échange de vues, les conclusions du Rapporteur pour avis tendant à l'adoption des dispositions budgétaires relatives à la marine marchande pour 1981 ont été adoptées par la Commission.