

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1972, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XIII

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE ET PÊCHES MARITIMES

Par M. Joseph YVON,
Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Albert Chavanac, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.*

Voir le numéro :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 33), 2015 (tome XIX) et in-8° 494.

Sénat : 26 et 27 (tomes I, II et III, annexe 31) (1971-1972).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — La flotte de commerce.	
1. — Une conjoncture difficile.....	5
2. — Des inquiétudes administratives et budgétaires.....	6
3. — Situation de l'armement français.....	10
II. — La construction navale.	
1. — La conjoncture.....	12
2. — L'action des Pouvoirs publics.....	15
3. — Les petits et moyens chantiers.....	16
III. — Les pêches maritimes.	
1. — Le budget de 1972.....	19
2. — Situation de la pêche française.....	20
IV. — L'Établissement national des Invalides de la Marine.....	21
Conclusion	23

Mesdames, Messieurs,

En conclusion de notre rapport pour avis sur le projet de loi de finances pour 1971, nous écrivions : « 1971 nous semble être l'année où un budget qui rejoint en de nombreux points nos souhaits s'inscrit dans une conjoncture favorable ». Malheureusement, le cycle s'est inversé il y a quelques mois et la conjoncture est devenue défavorable : nous pourrions le constater tout au long de notre rapport. Il nous faut, de ce fait, être plus exigeant vis-à-vis de la politique gouvernementale et demander que l'aide aux activités maritimes ne se relâche pas afin que cette mauvaise période ne soit pas trop durement ressentie.

Comme l'année dernière, nous traiterons successivement de la flotte de commerce, de la construction navale, des pêches maritimes, enfin de l'Etablissement national des Invalides de la Marine.

I. — LA FLOTTE DE COMMERCE

1. — Une conjoncture difficile.

Autant la conjoncture inclinait, l'an dernier, à l'optimisme, autant elle incline, cette année, au pessimisme. Du point de vue économique comme du point de vue social, la situation s'est en effet nettement dégradée.

a) *La conjoncture économique.*

La stagnation de l'économie américaine suivie des mesures protectionnistes prises en août dernier par les Etats-Unis, le contexte monétaire mondial qui risque de mener à une contraction des échanges internationaux et à un ralentissement économique général ont touché au premier chef les activités maritimes. Les effets en ont été sensibles et se traduisent par l'évolution du marché des frets, l'arrêt des commandes de navires et la croissance des désarmements.

Le marché des frets des marchandises sèches, après le redressement de 1970, subit depuis le début de l'année 1971 une chute brutale. L'indice des affrètements au voyage publié par le *Norwegian Shipping News* qui s'était établi, pour 1970, à la cote 120, est tombé à la cote 73,5 en août 1971. Il en va de même pour les affrètements à temps qui sont passés de la cote 131 (moyenne 1970) à la cote 96,5 (août 1971). En ce qui concerne le marché des frets pétroliers, l'évolution a été identique ; exprimés en points Wordscale, les frets sont tombés de 196 (moyenne 1970) à 69,4 (août 1971) pour les affrètements au voyage.

Or, dans le même temps, les coûts ont fortement augmenté. Les coûts salariaux ont suivi l'évolution générale des salaires, mais la hausse la plus sensible concerne les navires. La forte demande de tonnages neufs a provoqué une augmentation sans précédent des prix contractuels. A titre d'exemple, on peut noter pour 1970 des hausses de 48 % pour les pétroliers de 250.000/280.000 tonnes

de port en lourd. En outre, comme nous le verrons plus loin, le double marché des changes aboutit à une pénalisation de fait de l'armement français.

Ce double mouvement de hausse des coûts et de baisse des frets a entraîné le désarmement de nombreux navires. Alors qu'au 1^{er} juillet 1971 le tonnage mondial désarmé était de 770.000 tjb, il a atteint 2.100.000 tjb au 1^{er} octobre. De même en France, alors que quatre navires seulement étaient désarmés au 1^{er} janvier 1971, dix-huit l'étaient au 1^{er} septembre, représentant 64.000 tjb.

b) *La conjoncture sociale.*

Le 18 mai dernier, les syndicats C. G. T., C. F. D. T. et F. O. d'officiers décidaient de provoquer des retards à l'appareillage des navires. Dans un climat où dominaient l'expansion du trafic maritime et la hausse des taux de frets et où apparaissaient de fortes tensions sur le marché du travail, les officiers entendaient obtenir le paiement d'une « prime de revalorisation de leur fonction » atteignant 200 à 350 F par mois environ selon les genres de navigation.

Les armateurs estimant être dans l'impossibilité de satisfaire ces revendications au moment où la conjoncture se renversait, le conflit s'est prolongé et aggravé. Au début d'octobre, en effet, les syndicats d'officiers décidaient d'amplifier leur action en donnant pour consigne des retards à l'appareillage de six jours tandis que les syndicats de marins adoptaient, pour leur propre compte, un mot d'ordre assez semblable de retard à l'appareillage de deux jours à partir du 20 octobre. Le Comité des armateurs chiffrait à 50 millions de francs environ le coût des grèves des officiers depuis le 18 mai.

2. — **Des inquiétudes administratives et budgétaires.**

Au moment où la conjoncture se dégrade, il serait bon que l'armement français soit aidé et encouragé du mieux qu'il est possible. Or, c'est précisément à ce moment que des décisions administratives et certaines lignes de crédits budgétaires suscitent des inquiétudes.

a) *Le double marché des changes.*

Il n'est pas question pour nous de juger ici la justesse de la politique menée par le Gouvernement en instaurant un double marché des changes, ni d'évoquer les considérants qui ont présidé à la création de ce dernier. Notre propos consiste simplement à constater les conséquences de cette mesure pour l'armement français.

On sait que les recettes et dépenses provenant d'opérations sur les marchandises sont éligibles au marché officiel des changes tandis que les opérations financières et celles qui correspondent à des services sont traitées sur le marché du franc financier. Il en résulte que les recettes des armateurs français subissent une décote de l'ordre de 2 à 4 %.

On peut regretter cette amputation des recettes, mais on peut aussi considérer qu'elle est à peu près très identique à celle que subissent les armateurs anglais, plus faible que celle qui touche les armateurs allemands et que, si elle n'affecte pas les armateurs américains, c'est fort évidemment parce que les mesures monétaires prises depuis le mois d'août sont destinées à rendre l'économie américaine plus compétitive. On peut penser cependant qu'une telle situation ne va pas dans le sens de la politique gouvernementale qui a visé à sauvegarder dans son intégralité la compétitivité de l'économie française ; il était en effet normal que l'on place les opérations de service sur le marché financier puisque la concurrence internationale ne les touche guère ; cela est beaucoup plus anormal pour les activités maritimes qui, au premier chef, affrontent cette concurrence internationale.

Là où le paradoxe devient plus éclatant, c'est lorsque l'on constate que l'armateur, qui en tant qu'exportateur de services subit une décote, ne profite pas de cette décote lorsqu'il est importateur. En effet, ses importations concernent des marchandises — achats de navires en particulier — et donc sont traitées en franc commercial.

Votre commission entend donc rappeler que la distinction entre les deux marchés, définie fréquemment comme une séparation entre marchandises, d'une part, et services et opérations financières, d'autre part, correspond également à une distinction entre opérations économiques sur lesquelles porte la concurrence

internationale et opérations économiques sur lesquelles ne joue pas cette concurrence et qu'en conséquence les activités de l'armement devraient bénéficier du marché du franc commercial, tant pour leurs recettes que pour leurs dépenses.

Au moment où le Gouvernement, ayant reconnu l'importance de notre flotte de commerce, aidait à sa modernisation et à son développement grâce au plan de relance, cette pénalisation ne peut manquer de surprendre.

b) *Le marché des assurances.*

Dans le but de réduire les coûts supportés par l'armement français et pour permettre à ce dernier de présenter des prix concurrentiels sur le marché des transports, le Gouvernement avait admis, en 1967, une certaine ouverture sur l'extérieur du marché de l'assurance maritime. Les armateurs ont ainsi, depuis cette date, la possibilité de confier à des compagnies d'assurances étrangères 20 % de la valeur assurable de leur flotte.

Ce début d'ouverture du marché français de l'assurance maritime apparaissait comme une première étape dans le processus de libération progressive du régime de l'assurance en France et l'on s'attendait à ce que le Gouvernement donne aux assureurs étrangers la possibilité d'assurer 40 à 50 % des risques à courir. Cette attente ayant été déçue, votre commission a l'espoir qu'il ne s'agit là que d'un retard et non d'un refus. Elle aimerait obtenir sur ce point des assurances — c'est le cas de le dire — et souhaiterait être informée des études entreprises sur ce sujet.

c) *Les crédits budgétaires.*

1. — Le plan de relance.

Rappelons que le montant global des crédits prévus au titre du plan de relance est de 400 millions de francs pour la période 1971-1975 et que le montant global des investissements correspondants dans le cadre des objectifs du VI^e Plan est de 4,1 milliards de francs.

Pour le budget de 1972, les autorisations de programme à ce titre représentent 110 milliards de francs qui s'ajoutent aux 50 millions inscrits dans le budget de 1971. De ce fait, les dotations

obtenues au cours des deux premières années du VI^e Plan représentent exactement les deux cinquièmes de la dotation globale prévue pour les cinq années du Plan.

Le plan de relance est donc bien engagé, mais il faut regretter que la première circulaire d'application qui définit les conditions de versement des primes d'équipement n'ait paru que le 27 avril 1971 et que les crédits du budget de 1971 au titre du plan de relance n'avaient, au 1^{er} juillet 1971, encore fait l'objet d'aucune utilisation.

2. — Les entreprises nationales de navigation.

Il est très regrettable que les dotations en capital aux compagnies maritimes d'économie mixte soient cette année supprimées dans leur totalité alors qu'elles s'élevaient à 32 millions en 1971 et 36 millions en 1970. Alors que l'Etat, avec juste raison, encourage fortement le secteur privé à augmenter ses capitaux propres, il est paradoxal qu'il refuse cette possibilité à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie des Messageries Maritimes.

3. — Les allocations compensatrices en faveur de l'armement naval.

Ce chapitre subit un nouvel abattement, passant de 15,45 millions en 1971 à 15,3 millions en 1972.

Nous avons déjà, lors de l'examen de la loi de finances pour 1971, attiré l'attention sur ce point et il nous faut aujourd'hui recommencer puisque nous constatons non pas une amélioration, mais une dégradation.

Les charges propres à l'armement français, on le sait, devaient être couvertes à 67 % grâce aux crédits de ce chapitre. Or, la couverture est tombée à 63,3 % en 1971 et elle s'abaissera à 58 % en 1972 avec une dotation de 15,3 millions. C'est en effet 17,5 millions qu'il aurait fallu pour revenir à une couverture de 67 %.

Votre commission déplore que la Marine française soit ainsi gênée dans la concurrence qu'elle doit affronter de la part de ses concurrents étrangers.

3. — Situation de l'armement français.

a) Situation de la flotte commerciale française.

	Nombre.	Tjb.
— au 1 ^{er} juillet 1970 :		
— navires à passagers.....	35	339.639
— cargos	384	2.274.242
— pétroliers	135	3.353.219
	<hr/>	<hr/>
Total	554	5.967.100
	<hr/>	<hr/>
— au 1 ^{er} juillet 1971 :		
— navires à passagers.....	28	252.583
— cargos	389	2.453.840
— pétroliers	126	3.842.925
	<hr/>	<hr/>
Total	543	6.549.348

La diminution de la flotte des navires à passagers s'est ainsi poursuivie en France comme dans la quasi-totalité des pays maritimes. La flotte des cargos occupe une certaine stabilité ; quant aux pétroliers on remarque une importante augmentation de tonnage moyen puisque le tonnage total augmente de 15 % environ alors que le nombre des unités décroît de 6 %.

b) Taux de participation des transports par mer du commerce international de la France.

Les statistiques concernant le commerce extérieur de la France sont établies par la Direction générale des douanes. Jusqu'en 1969 elles apparaissaient en tonnage et en valeur pour le commerce extérieur global, en tonnage seulement pour le commerce extérieur par voie maritime. Pour 1970 on dispose d'une nouvelle série statistique qui décrit le commerce extérieur maritime en tonnage et en valeur. Les taux de participation n'apparaissent donc en valeur que pour 1970.

	COMMERCE EXTERIEUR de la France.				COMMERCE EXTERIEUR par voie maritime.				COMMERCE EXTERIEUR par voie maritime sous pavillon français.			
	Tonnage.	Pourcentage.	Valeur.	Pourcentage.	Tonnage.	Pourcentage.	Valeur.	Pourcentage.	Tonnage.	Pourcentage.	Valeur.	Pourcentage.
1969	268,2	100	»	»	148,8	55,4	»	»	58,2	39,1	»	»
1970	293,4	100	205,8	100	167,4	57,0	66,8	32,4	65,4	39,0	28,0	41,9

Tonnage : millions de tonnes.

Valeur : milliards de francs.

c) *Balance des comptes « transports maritimes ».*

Les prévisions établies pour la fin de période d'exécution du VI^e Plan, en 1975, ne tiennent pas compte, faute d'évaluation possible, des transports effectués par les navires étrangers affrétés par l'armement. Afin de permettre une comparaison, les chiffres concernant 1969 ont été reconstitués sur les mêmes bases.

Balance des frets et passages.

(En millions de dollars.)

	1969	1975
Dépenses	447	783
Recettes	246	607
Solde	— 201	— 176

Les chiffres concernant 1970 ne sont pas disponibles.
Aucune évaluation ne peut encore être faite pour 1971.

II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

1. — La conjoncture.

La construction navale est une industrie fort sensible à la conjoncture, mais elle n'en subit les influences qu'avec un grand retard. Le temps de latence entre les retournements du marché et leurs effets sur la situation des chantiers est la cause de cette curieuse juxtaposition d'une demande insatisfaite de navires et d'une rentabilité incertaine de leur production qui a caractérisé la construction navale depuis deux ans.

Un ralentissement de la demande de grands navires se manifeste depuis quelques mois. En outre, on peut craindre que les événements monétaires récents n'entraînent une contraction des échanges internationaux et, partant, une régression de l'ensemble des activités maritimes. Mais ces nuages ne concernent qu'un avenir encore assez lointain puisque les carnets de commandes sont actuellement remplis.

a) *La production.*

La production mondiale a atteint, en 1970, un chiffre record puisque le tonnage en construction a progressé de 19,4 % par rapport à l'année précédente, passant de 17.014.000 tjb en 1969 à 20.391.000 tjb en 1970.

La production française s'est élevée, en 1970, à 929.720 tjb. La construction navale française s'est ainsi maintenue au cinquième rang dans le monde après le Japon, la Suède, l'Allemagne fédérale et le Royaume-Uni. Sa part s'est sensiblement améliorée, passant de 3,9 % à 4,4 % de la production mondiale.

Navires livrés par nos chantiers aux armateurs français et étrangers (nombre, jauge totale et port en lourd) en 1970.)

	POUR ARMEMENT FRANÇAIS			POUR ARMEMENT ETRANGER				TOTAL DES LIVRAISONS			
	Nombre.	Tjb.	Tpl.	Pourcentage exportation en tjb.	Nombre.	Tjb.	Tpl.	Pourcentage exportation en valeur.	Nombre.	Tjb.	Tpl.
Pétroliers minéraliers...	5	489.000	980.000	30,7	2	217.000	439.000	29,7	7	706.000	1.419.000
Cargos, polythermes, porte-conteneurs	11	102.500	109.100	49,1	9	99.000	112.700	50,9	20	201.500	221.800
Transports de gaz.....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Navires à passagers....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Pêche	12	4.210	4.050	71,5	76	10.550	9.000	65,9	88	14.760	13.050
Remorqueurs; divers...	4	2.960	2.100	60,3	6	4.500	3.100	52,9	10	7.460	5.200
Guerre, Marine nationale	1	>	>	>	6	>	>	96,6	7	>	>
Total	33	598.670	1.095.250	35,6	99	331.050	563.800	50,1	132	929.720	1.659.050

Comme le montre le tableau ci-contre, les mises en service ont porté, outre les pétroliers, sur des cargos de ligne, des cargos polythermes, des cargos rouliers et des bâtiments de pêche, soulignant ainsi la vocation des chantiers français pour la construction de navires de grandes dimensions et de navires spécialisés.

b) *Le carnet de commandes.*

Les contrats conclus en 1970 par les chantiers français ont porté sur 1.790.000 tjb et près des trois quarts l'ont été pour le compte d'armateurs étrangers. Il faut noter également que, sur les 23 unités qui constituent ce tonnage, 18 sont des navires spécialisés.

Au 1^{er} janvier 1971, le carnet de commandes s'élevait à 5 millions 200.000 tjb, d'une valeur de 9,8 millions de francs. La part de la France dans le total mondial a légèrement diminué par rapport à la situation relevée douze mois plus tôt ; elle se maintient toutefois autour de 7 %, lui assurant le quatrième rang derrière le Japon (39 %), la Suède (8,4 %) et l'Allemagne de l'Ouest (7,1 %). Le carnet de commandes est composé pour près des deux tiers de pétroliers et pour 30 % environ de navires spécialisés. En particulier, les chantiers français ont en commande 24 pétroliers de plus de 200.000 tonnes de port en lourd et 28 transporteurs de gaz liquéfié (dont 17 méthaniers de 35.000 à 125.000 mètres cubes, c'est-à-dire environ les trois quarts des unités de ce type inscrites dans le carnet mondial).

Carnet de commandes des chantiers français de construction navale.

CATEGORIES DE NAVIRES	1 ^{er} JUILLET 1970		1 ^{er} JANVIER 1971		1 ^{er} JUILLET 1971	
	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.	Nombre.	Tjb.
Navires à passagers.....	6	40.000	5	50.500	5	50.500
Cargos frigos, porte-conteneurs.	62	740.084	46	602.000	44	580.400
Minéraliers	5	388.000	6	509.000	5	443.000
Pétroliers	28	1.023.000	24	2.780.000	23	2.795.000
Transports de gaz.....	26	3.343.000	28	1.234.500	25	1.229.500
Pêche	67	12.668	33	8.000	38	10.000
Remorqueurs et divers.....	22	24.460	25	15.500	27	25.700
Navires de guerre.....	13	»	17	»	20	»
Total	229	5.571.712	184	5.200.400	187	5.134.100

Du fait de ces nombreuses commandes, le plan de charge des grands chantiers est satisfaisant et le plein emploi de leur capacité de production était assuré au 1^{er} juillet 1971 :

- jusqu'à fin 1975 pour les Chantiers de l'Atlantique ;
- jusqu'en juillet 1975 pour France-Dunkerque ;
- jusqu'à fin 1974 pour les Chantiers de La Ciotat ;
- jusqu'à fin 1973 pour les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée ;
- jusqu'à fin 1973 pour Dubigeon-Normandie.

2. — L'action des Pouvoirs publics.

Les autorisations de programme pour l'aide à la construction navale (chapitre 63-00) sont en augmentation de 27 %, passant de 405 à 514 millions, tandis que les crédits de paiement progressent de 355 à 470 millions. Le rappel des crédits budgétaires depuis 1966 montre qu'après quelques années de stagnation l'aide à la construction navale a progressé de manière remarquable depuis deux ans.

Evolution des crédits budgétaires.

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Autorisations de programme	224,5	228,4	238	233	274,5	405,1	514,2
Crédits de paiement	218	246	247,8	258,4	260	355,1	470

Parallèlement à cette progression, *la nature de l'aide s'est profondément modifiée au détriment de l'aide spécifique* — aide de base, calculée en pourcentage du prix contractuel du navire — *et au profit du régime de garantie des prix* destiné à couvrir une partie des hausses de prix entre le moment de la commande et celui de la réalisation effective des travaux.

Depuis trois ans, en effet, *les Pouvoirs publics ont marqué leur volonté de réduire de façon progressive le taux et le barème de l'aide spécifique*. Fixé en juillet 1968 à 10 % du prix contractuel du navire, le pourcentage d'aide a été réduit une première fois à 7 % après le rajustement monétaire d'août 1969, puis à 4,9 % pour les commandes de navires construits dans les cinq grands

chantiers prises au cours de l'année 1970. Une nouvelle baisse est intervenue à compter du 1^{er} janvier 1971 : le taux, modulé selon les exercices d'imputation des commandes, c'est-à-dire selon la date de début des travaux de construction, atteint désormais 4,1 % pour les commandes qui s'inscriront sur l'exercice 1973, 3,34 % pour celles relatives à l'exercice 1974 et 3 % pour celles relatives à l'exercice 1975.

Les effets contraires de la diminution du taux et du relèvement des objectifs de production (1) ont entraîné une quasi-stabilité des montants de l'aide spécifique ; les autorisations de programme nécessaires s'élèvent à 161,225 millions de francs pour 1971 et à 155,7 millions pour 1972, et les prévisions sont de 167 et 144 millions pour 1973 et 1974.

Pendant ce temps, *les dépenses relatives à la garantie des prix ont augmenté fortement* sous le coup des poussées inflationnistes intervenues depuis 1968. Il est à noter que ce régime de couverture des hausses de prix n'est pas spécifique à la construction navale puisque le niveau des seuils de la prime et la durée maximale qui peut être couverte sont identiques à ceux du régime C.O.F.A.C.E. Toutefois, les crédits qui correspondent à cette garantie sont inscrits au budget du Ministère des Transports et font partie de l'aide à la construction navale.

On peut estimer que l'introduction par les principaux constructeurs européens de clauses de révision de prix permettra de diminuer ultérieurement l'importance de la garantie assurée par l'Etat.

3. — Les petits et moyens chantiers.

Il nous paraît utile de consacrer une place à part aux « petits et moyens chantiers » de construction navale, en raison de leur importance, non pas au point de vue du tonnage produit mais de leur structure particulière et de leur rôle social.

Ils sont implantés sur toute notre façade maritime, de la Mer du Nord à l'Atlantique :

— *Moyens chantiers* :

— Ateliers et Chantiers du Havre (Le Havre, La Rochelle).

(1) 580.000 tonneaux de jauge brute compensée pour les tranches 1971 et 1972, 700.000 et 750.000 tonneaux de jauge brute compensée pour les tranches 1973 et 1974.

— *Petits chantiers* :

- Constructions mécaniques de Normandie (Cherbourg) ;
- Ateliers français de l'Ouest (Brest, Saint-Nazaire) ;
- Chantiers de la-Garonne (Bordeaux) ;
- Chantiers navals franco-belges (Villeneuve-La Garenne) ;
- Ateliers et Chantiers Ziegler (Dunkerque) ;
- S.I.C.C.N.A. (Saint-Malo) ;
- Ateliers et Chantiers de la Manche (Dieppe) ;
- Chantiers et Ateliers de La Perrière (Lorient) ;
- Chantiers Auroux (Arcachon).

Leur activité se traduit par le tableau ci-dessous :

CHANTIERS	EFFECTIF total, moyenne annuelle.	REPARTITION DES ACTIVITES		
		Construction navale.	Réparation navale.	Autres activités.
		(En pourcentage.)		
Manche	275	75	5	20
Franco-Belges	331	80	20	
La Perrière	290	55	5	(1) 40
Zaiegler	324	55	33	12
C. M. N.	1.312	85		15
S. I. C. C. N. A.	312	74	22	4
Auroux	70			
A. F. Ouest	440	20	65	15
Garonne	374	40	50	10
	<hr/> 3.728			
ACH. { Havre	1.021	70	10	20
{ La Rochelle	1.246			
Total	<hr/> 5.995			

(1) Y compris la construction de navires de plaisance pour 25 %.

Les petits et moyens chantiers constituent un élément d'équilibre à l'intérieur de la profession et apportent la complémentarité nécessaire aux grands chantiers. Ils représentent localement un élément très important du point de vue industriel et social dans les régions du littoral atlantique qui sont peu industrialisées.

Leur production est très diversifiée (de la pêche et du cabotage à la navigation de plaisance). Leur clientèle est vaste, diverse et fluctuante. Tous ces éléments leur imposent des conditions de travail difficiles, avec des marchés à court terme qui leur interdisent le

bénéfice, réservé aux grands chantiers, des périodes de haute conjoncture permettant d'étendre leurs plans de charge sur de nombreuses années.

Ils sont, enfin, soumis à une concurrence très sévère, notamment à l'exportation. C'est ainsi que, sur le plan des bâtiments de pêche, des accords commerciaux passés avec la Pologne ont amené la commande, en 1970, de 10 chalutiers de 54 mètres, à des prix échappant à toute analyse économique. Les chantiers espagnols font également des propositions à un niveau très bas.

Nous avons le devoir d'insister auprès des Pouvoirs publics pour qu'un effort soit réalisé, dans le cadre de la loi d'aide à la construction navale, en faveur des petits et moyens chantiers, dont le carnet de commandes ne garantit qu'à très court terme l'activité de certains d'entre eux.

Il ne s'agit pas là de sacrifices financiers supplémentaires mais d'une judicieuse répartition des crédits dont dépend la stabilité économique et sociale de plusieurs centres où des licenciements risqueraient de créer de graves troubles sociaux.

III. — LES PECHES MARITIMES

1. — Le budget 1972.

Les crédits de fonctionnement accordés à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes passent de 10,4 millions en 1971 à 11,7 en 1972 (+ 12,5 %). Ces crédits permettront le développement des activités de l'Institut en quatre directions :

- les études pour le développement de la conchyliculture et la lutte contre les épizooties ;
- l'action pour le développement de la pêche maritime ;
- l'étude des nuisances ;
- l'étude des méthodes de traitement des produits de la mer.

Les subventions aux pêches maritimes tombent de 3,4 millions de francs à 634.000 F. C'est là la conséquence de « l'Europe bleue » qui a pris naissance le 1^{er} février dernier. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la politique commune des pêches maritimes, le Gouvernement accordait des aides au soutien des marchés (article 3 du chapitre 44-01), qui se sont traduites par des subventions aux trois Fonds Régionaux d'Organisation du Marché, des primes d'incitation à la production des filets de cabillaud surgelé de bonne qualité et une aide aux marchés méditerranéen et atlantique de la sardine. Depuis le 1^{er} février 1971, ces aides ne peuvent plus être maintenues puisque le Fonds européen d'Orientation et de Garantie agricole doit devenir le maître d'œuvre.

Enfin, les crédits du *programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes* passent de 18 à 20 millions de francs. Ce dernier point mérite un développement plus long afin d'examiner si les moyens permettent effectivement d'atteindre les objectifs.

Le taux de subvention a été porté, l'an passé, de 15 à 25 % afin de favoriser le renouvellement de notre flotte de pêche dite « industrielle ». Mais, malgré la croissance des subventions qui sont passées à 18 millions en 1971, leur montant global s'est montré très insuffisant et a empêché une subvention réelle à 25 %. La plupart des navires n'ont bénéficié que d'un taux de subvention inférieur à 20 %.

Il faut en outre signaler que le coût des navires de pêche, comme de tous les navires, a très fortement augmenté ces dernières années (hausse de 47 % du coût du tonneau de jauge brute de pêche industrielle pour 1970).

Afin de placer notre pêche dans des conditions satisfaisantes dans le cadre d'une communauté en voie d'élargissement, votre commission juge indispensable que l'on détermine l'effort financier global que nécessitera le renouvellement de notre flotte de pêche et que, à partir de ce chiffre, on fixe une enveloppe globale d'aide aux investissements.

2. — Situation de la pêche française.

a) Evolution du prix moyen du poisson.

Les prix moyens annuels pondérés du kilogramme de poisson débarqué pour les principales espèces fait apparaître une augmentation régulière depuis 1967. Pour l'ensemble des poissons, à l'exclusion de la morue, ils ont été les suivants (en francs) :

1967	1,63	} soit une progression de 36,19 %.
1968	1,78	
1969	1,81	
1970	2,01	
1971	2,22	

b) Balance des pêches maritimes.

De 1968 à 1970, on constate l'évolution suivante (en millions de francs) :

	1968	1970	PROGRESSION
Importations	753	1.066	+ 41,56 %
Exportations	110	145	+ 31,81 %

La progression des importations étant plus rapide que celle des exportations, il en découle une aggravation du déficit de la balance des pêches maritimes qui atteint 921 millions de francs en 1970.

IV. — L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

Le budget de l'année 1971 a été établi, au titre de la section de fonctionnement, à 867,9 millions de dépenses et 793 millions de recettes. Il comporte donc un déficit initial de 75 millions.

Pour équilibrer ce budget et faire face aux dépenses de fin d'année, l'Etablissement national des Invalides de la Marine a dû demander au Trésor une avance de 75 millions de francs, qui a été accordée par décret n° 71-714 du 3 septembre 1971.

En effet, depuis 1965, la subvention de l'Etat s'avère insuffisante pour équilibrer le budget de l'E. N. I. M. et, du fait de la persistance de son déficit, l'Etablissement est dans l'obligation de recourir chaque année à une avance du Trésor.

A l'heure actuelle, le montant cumulé des avances du Trésor de 1965 à 1971 s'élève à 435 millions de francs. Celles-ci sont théoriquement remboursables. Mais, en fait, après acceptation de reports d'échéance, les deux avances accordées en 1965 et 1966, pour un montant de 80 millions de francs ont été admises en surséance par la loi n° 71-366 du 18 mai 1971 (tableau J).

Au cours des trois dernières années, le rythme d'augmentation des dépenses marque un certain ralentissement, et celui des ressources est irrégulier.

Par rapport à 1970, les dépenses de 1971 sont majorées de 64,4 millions (+ 8,02 %) et les ressources de 99,4 millions (+ 14,34 %), dont 50 millions de contribution exceptionnelle.

Taux d'augmentation des ressources et dépenses depuis 1969.

	DEPENSES	RESSOURCES
1969	12,01 %	10,97 %
1970	9,70 %	2,51 %
1971	8,02 %	(1) 14,34 %

(1) Ou 7,13 % en faisant abstraction de la contribution exceptionnelle de 50 millions.

Pour 1972, un premier projet fait ressortir un total de dépenses de 965.000.000 francs environ pour un total de recettes de 880.000.000 francs.

La subvention de l'Etat s'élève à 557 millions, calculés de la manière suivante :

Reconduction de la subvention de 1971..... 491.187.340 F

Mesures acquises :

Ajustement en année pleine des augmentations de 1971 des salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions des marins du commerce et de la pêche..... 17.000.000

Total des mesures acquises..... 17.000.000

Mesures nouvelles :

Ajustement du crédit afférent à la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des Invalides de la Marine. 49.000.000

Total des mesures nouvelles..... 49.000.000

Total de la subvention 1972.... 557.187.340 F

Au dernier jour de la discussion budgétaire à l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a présenté un amendement opérant une compensation entre des régimes spéciaux — dont l'E. N. I. M. — et le régime général de la Sécurité sociale, selon une formule analogue à celle qui avait été votée par le Parlement pour la S. N. C. F.

Votre commission, qui n'avait pas connaissance du texte de cet amendement lorsqu'elle a examiné le présent rapport, tient à réaffirmer son attachement au régime de l'E. N. I. M. tel qu'il existe actuellement. Elle s'étonne en outre de voir imputer de nouvelles charges aux armateurs dans une conjoncture défavorable.

CONCLUSION

Comme on a pu le voir, les activités maritimes ont été inégalement touchées par le retournement de la conjoncture.

La construction navale est amenée, par sa spécificité, à commencer de bénéficier de la phase ascendante du cycle de production au moment même où s'engage sa phase descendante. De ce fait, les inquiétudes sont rejetées beaucoup plus avant et l'importance des carnets de commandes est une assurance d'emploi pour plusieurs années, du moins pour les gros chantiers.

La flotte de commerce est beaucoup plus touchée par les événements qui ont atteint le commerce mondial. C'est pourquoi votre commission estime qu'il est plus que jamais nécessaire que la politique gouvernementale soit plus soucieuse des intérêts de l'armement français.

Les pêches maritimes n'affrontent pas les mêmes problèmes. La principale incertitude en ce domaine provient de l'élargissement du Marché Commun. Il convient que le Gouvernement reste ferme et défende de manière effective les intérêts des pêcheurs français.

Nous devons déplorer, une fois de plus, l'absence d'aide à l'armement au cabotage. Nous ne nous laisserons pas d'affirmer l'importance des caboteurs et nous devons regretter chaque année que l'on n'en prenne pas davantage conscience.

Enfin, votre commission — et c'est là l'occasion de terminer sur une note moins amère et critique — se félicite de l'augmentation des crédits attribués à la Société nationale de sauvetage en mer qui passent de 1,85 million à 2,5 millions. C'est là un pas important afin de permettre une modernisation et une rénovation du matériel de cette société, et nous oserons espérer que ce n'est là qu'un premier pas.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la Marine marchande.