

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1975, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME XIV

Transports.

IV. — MARINE MARCHANDE ET PÊCHES MARITIMES

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 38), 1235 (tome XX) et in-8° 169.

Sénat : 98 et 99 (tomes I, II et III, annexe 30 (1974-1974).

Lois de finances. — Marine marchande - Pêche.

SOMMAIRE

	Pages.
Brève présentation de l'avis	3
Introduction	5
I. — La flotte de commerce :	
A. — Conjoncture et situation de l'armement français.....	6
B. — Appréciation critique.....	10
II. — La construction navale :	
A. — Situation	15
B. — Appréciation critique.....	19
III. — Les pêches maritimes :	
A. — Situation	23
B. — Appréciation critique.....	24
Conclusion	29
Examen en commission	31

BREVE PRESENTATION DE L'AVIS

Au 1^{er} octobre 1974, la flotte française a dépassé 9 millions de tonneaux de jauge brute, réalisant ainsi les objectifs du plan de relance ; mais, malgré une expansion rapide au cours des dernières années, *la part du pavillon français dans le commerce maritime international diminue.*

Pour faire face aux besoins du commerce extérieur maritime, **un plan de croissance de la marine marchande** a été récemment approuvé par le Gouvernement ; ce plan prévoit, sur cinq ans, 26 milliards de francs d'investissements qui bénéficieront d'une aide de l'Etat sous forme de primes d'équipement d'un milliard de francs et de bonifications d'intérêt. On a évalué à 7 ou 8 milliards de francs les possibilités d'apport net en devises du plan de croissance.

La France est au sixième rang mondial pour la construction navale et le carnet de commandes français, qui représente 4 % du carnet mondial, comporte actuellement un nombre important de pétroliers et de cargos transporteurs de gaz en partie destinés à l'exportation. Le renchérissement des coûts de production risque de provoquer quelques annulations de commandes. En 1975, les 800 millions de francs destinés à l'aide à la construction navale seront attribués principalement aux chantiers produisant de grands navires ; les petits chantiers ne recevront que 24,5 millions de francs, ce qui est très insuffisant pour des entreprises confrontées à de graves problèmes financiers. L'aide prévue pour eux n'est pas à la mesure de leur utilité du point de vue de la production et de l'emploi, d'autant plus que des constructeurs étrangers bénéficient indirectement des aides à l'exportation accordées à des fournisseurs français pour des matériels expédiés à l'étranger, mais destinés à des navires armés en France.

La production des pêches maritimes a progressé de 10,9 % en valeur en 1973, mais la balance du commerce extérieur des produits de la mer reste déficitaire. On constate que les objectifs de renouvellement de la flotte de pêche ne sont pas réalisés. Le coût des investissements et des frais d'exploitation (en particulier le prix du carburant) pèsent lourdement sur cette industrie. Il serait souhaitable que les conditions d'attribution des aides publiques soient stables, permettant ainsi d'établir des plans de financement convenables pour les armateurs dont les possibilités sont actuellement limitées par l'encadrement du crédit.

La commission a émis **un avis favorable** à l'adoption des crédits de la marine marchande.

Mesdames, Messieurs,

L'an dernier, à l'occasion de la discussion du budget de la Marine marchande pour 1974, votre rapporteur n'avait pas manqué de souligner le très grand intérêt suscité par les déclarations du Secrétaire d'Etat aux Transports, chargé de la Marine marchande, concernant les perspectives nouvelles de la politique maritime du Gouvernement.

Faisant coïncider les ambitions de l'Etat et celles de la profession, il fixait comme objectif souhaitable, à la fin du VII^e Plan, une flotte marchande de 20 millions de tonnes, répartie entre les différents secteurs de l'armement, de telle sorte que l'approvisionnement énergétique du pays en pétrole et en gaz naturel puisse être davantage assuré par le pavillon national et que, pour les marchandises solides, le taux de couverture par les navires français atteigne 50 %.

En ce qui concerne les pêches maritimes, l'objectif proposé tendait à la modernisation de la flotte de pêche, à la fois pour répondre aux besoins de la consommation et soutenir une concurrence de plus en plus active, en raison de l'ouverture des frontières, avec la préoccupation majeure de remédier au déficit de la balance commerciale des produits de la mer.

Il y avait dans ces propos plus qu'une espérance, une volonté affirmée, délibérée, de faire de notre pays un grand pays maritime. *Qu'en est-il aujourd'hui de ces déclarations, alors que des changements se sont manifestés depuis sur le plan politique ?*

L'année 1974 est-elle le point de départ d'une politique du renouveau, en ce qui concerne les activités maritimes, quand on sait qu'elles constituent un des facteurs essentiels pour réduire le déficit de la balance commerciale et de la balance des paiements ?

Les dispositions budgétaires pour 1975 sont-elles de nature à nous permettre de considérer que la France s'engage désormais dans la poursuite d'une véritable politique maritime ?

C'est ce que nous allons tenter de savoir au cours de cet avis.

I. — LA FLOTTE DE COMMERCE

A. — Conjoncture et situation de l'armement français.

1° CONJONCTURE

En 1973, on a enregistré un accroissement notable du volume du trafic maritime international motivé, en partie, par la pénurie de pétrole aux Etats-Unis et par les achats massifs de céréales à l'U. R. S. S. Le début de 1974 a été marqué par un certain ralentissement, surtout pour le trafic de produits pétroliers.

La part du tonnage mondial sous pavillon des pays socialistes a légèrement diminué : 8,3 % en 1973 au lieu de 8,7 % en 1972. Le même mouvement est observé pour les pays sous-développés. La part des pays développés, des pays de l'Europe méridionale et des pays de libre immatriculation est passée de 84,2 % en 1971 à 85,2 % en 1973.

En ce qui concerne les taux de fret, les majorations ont été plus nombreuses et plus importantes en 1973 qu'en 1972 ; le nombre des majorations supérieures à 20 % est passé de 2 à 5,7 %.

Les conférences maritimes ont expliqué ces majorations par l'augmentation des dépenses d'exploitation. Néanmoins, l'augmentation des éléments de ces frais n'entraîne pas nécessairement une diminution de la rentabilité de l'exploitation ; il faut tenir compte des facteurs qui peuvent compenser les hausses du coût tels que la modification de l'importance relative de certaines dépenses d'exploitation, l'amélioration de la capacité de chargement ou les changements de composition de chargement.

Pour les marchandises diverses, les tarifs de fret ont augmenté de 10 % alors qu'en 1972, l'augmentation était seulement de + 5 %. Entre décembre 1973 et janvier 1974, l'indice des tarifs de ligne établi par l'Institut d'Economie de Hambourg est passé de 153,5 à 170,6, soit + 11 %, cet accroissement étant imputable au renchérissement des prix de soute ; cette tendance s'est affirmée au cours de cette année : depuis février 1974, l'indice augmente de 2,5 % par mois environ.

Le relèvement des tarifs pour le tramping pondéreux et vrac enregistrés dès le début de 1972 s'est perpétué pendant tout l'exercice 1973. Pour les affrètements à temps, l'indice du Norvégian

Shipping News était à 134,1 en décembre 1972, 305,2 en décembre 1973 et 333,1 en avril 1974. Pour les affrètements au voyage, l'augmentation est encore plus forte : 93,7 en décembre 1972, 241,2 en décembre 1973. Cependant, on a enregistré un léger fléchissement au début de 1974.

Les taux pour le tramping pétrolier ont subi une hausse importante lors des événements du Moyen-Orient (surtout pour les grands pétroliers de 200 000 tonnes et plus), mais on a enregistré depuis une baisse sensible.

2° SITUATION DE LA FLOTTE COMMERCIALE FRANÇAISE

Au 1^{er} octobre 1974, la flotte française a dépassé 9 millions de tonneaux de jauge brute et 15 millions de tonnes de port en lourd répartis comme suit :

CATEGORIES DE NAVIRES	NOMBRE	TONNEAUX de jauge brute.	OBJECTIFS DU VI ^e PLAN au 1 ^{er} janvier 1975.	
			Nombre.	Tonneaux de jauge brute.
Navires à passagers.....	24	196 783	28	247 753
Cargos	351	2 975 584	426	3 257 800
Pétroliers	130	5 910 485	134	5 948 780
Totaux	505	9 082 852	588	9 454 336

3° TAUX DE PARTICIPATION DES TRANSPORTS PAR MER AU COMMERCE INTERNATIONAL DE LA FRANCE

(En pourcentage.)

	1972		1973	
	Tonnage.	Valeur.	Tonnage.	Valeur.
Importations	76	31	77	31
Exportations	23	28	25	29

La lente progression observée déjà en 1971 et 1972 se poursuit en 1973.

Pour les importations, c'est toujours la demande de matières premières et de produits pétroliers qui est responsable de la progression des tonnages. En ce qui concerne les exportations, la part

du transport maritime dans le commerce extérieur français se rapproche des résultats obtenus en 1967, exercice au cours duquel le transport maritime représentait 25,4 % du tonnage et 30 % en valeur.

4° ÉVOLUTION DE LA PART DU PAVILLON FRANÇAIS
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

a) *Situation du pavillon français
dans le commerce maritime international.*

	1969	1970	1971	1972
Echanges mondiaux effectués par voie maritime (millions de tonnes).....	2 310	2 610	2 717	2 933
Pavillon français (millions de tonnes).....	92,9	103,6	92,8	93,6
Part du pavillon français (en pourcentage).	4	4	3,4	3,2

On constate que le tonnage de marchandises transportées sous pavillon français en 1972 a un peu augmenté, ce qui est un renversement de tendance par rapport à 1971, mais cette croissance étant inférieure à celle des échanges mondiaux, on assiste donc encore à *une détérioration de la part du pavillon français.*

Les résultats de 1973 ne sont pas encore connus.

b) *Evolution de la part du pavillon français
dans le commerce international de la France.*

Le taux de couverture apparent qui mesure le rapport de tonnage des produits transportés sous pavillon français dans les ports métropolitains et le total du commerce extérieur maritime français a évolué comme suit :

	1970	1971	1972
Pondéreux	28,5	25,7	27,9
Marchandises diverses.....	41,0	37,2	35,6
Marchandises sèches.....	34,1	31,0	31,4
Produits pétroliers.....	41,7	31,4	33,1
Totaux	39,2	31,3	32,6

En 1972, on assiste à une très légère amélioration du taux de couverture apparent mais celui-ci reste cependant nettement inférieur à celui de 1971.

Le taux de couverture global est le rapport du tonnage total transporté sous pavillon français (trafics français et trafic entre pays tiers) par rapport au commerce extérieur maritime de la France.

	1970	1971	1972
Pondéreux	44,5	42,3	39,3
Marchandises diverses.....	60,2	57,2	51,0
Marchandises sèches.....	51,6	49,2	46,2
Produits pétroliers.....	68,8	59,7	58,3
Totaux	63,1	56,3	53,8

5° EVOLUTION DE LA BALANCE DES FRETS ET PASSAGES

Le déficit de la balance frets et passages a un peu diminué en 1972. Depuis 1970, on a enregistré les chiffres suivants (en millions de dollars) :

1970	292
1971	441
1972	411

Cette amélioration est imputable à une diminution des dépenses pour l'affrètement de navires étrangers et le fret payé aux navires étrangers pour les exportations vers les pays d'Outre-Mer et la zone franc ainsi qu'à des recettes supplémentaires sur les importations de pétrole brut pour transit et *processing* et sur les exportations de France vers les pays étrangers (hors zone franc et pays d'Outre-Mer).

D'après les résultats publiés pour la balance des paiements de 1973, il semble que le déficit sera beaucoup plus important pour cet exercice.

6° BILAN DU PLAN DE RELANCE

Au 8 octobre 1974, le programme d'investissement réalisé ou engagé ferme au titre du plan de relance s'établit comme suit :

	PROGRAMME EXECUTE			OBJECTIFS VI° PLAN		
	Nombre	Valeur. (Milliers de francs.)	Tonnage (TJB).	Nombre	Valeur. (Milliers de francs.)	Tonnage (TJB).
Porte-conteneurs et roll-on/ roll-off	35	1 272 770	250 000	69	2 788 000	714 000
Cargos à plusieurs ponts...	33	1 227 484	349 000			
Transporteurs de vrac.....	41	1 458 170	938 000			
Caboteurs pétroliers.....	8	58 628	19 000	9	85 000	31 000
Total	117	4 017 052	1 556 000	109	4 228 000	1 546 000

Les crédits affectés au plan de relance, parmi lesquels 400 millions de francs au titre de la prime d'équipement, ont été consommés ; les objectifs ont été dépassés pour le nombre de navires (+ 8) et pour le tonnage (101 %), et presque atteints en valeur (95 %).

B. — Appréciation critique.

En toute objectivité, il ne peut être contesté que, depuis 1966, la flotte française est entrée dans une période de développement dont le rythme n'a cessé de croître. Après le Plan Morin, limité aux cargos de ligne et qui couvrait le V° Plan, l'armement français, à partir de 1971, grâce au plan de relance beaucoup plus large, mais retardé par une dévaluation et officiellement reconnu bien après sa naissance, entrainé dans une phase effective de rapide expansion, au point que son potentiel atteignait au 1^{er} janvier 1974 un taux d'accroissement de 37 %, avec 485 navires pour un tonnage supérieur à 8 millions.

On peut penser que le seul maintien d'un tel rythme au cours des sept prochaines années nous permettrait d'envisager pour 1980 un tonnage de 15 millions. Au début de la présente année, les commandes représentent déjà 80 navires pour 4 millions et demi de tonnes. C'est dire que l'effort supplémentaire à réaliser est

important, puisque, sur la base des prix actuels, le montant des investissements relevant du VII^e Plan représente approximativement 26 milliards de francs, soit trois fois plus que celui du VI^e Plan.

Le problème qui va se poser à l'armement est donc *celui du financement*. En effet, le VI^e Plan, appelé *plan de relance*, est à l'heure actuelle exécuté d'une façon presque parfaite. Aussi est-il opportun, nécessaire même, d'envisager la mise en route d'un nouveau plan de développement de la flotte marchande. Ce plan, qualifié de *plan de croissance*, a été présenté, le 1^{er} octobre dernier, au Conseil supérieur de la Marine marchande, qui a approuvé le projet et demandé au Gouvernement de prendre d'urgence les décisions qui s'imposaient.

Le lendemain, 2 octobre 1974, le Conseil des Ministres approuvait à son tour ce plan dont l'objectif est de porter la flotte de commerce française, au 1^{er} janvier 1981, à 16,3 millions de tonneaux, soit pratiquement le double du tonnage existant au 1^{er} janvier 1974. Ce programme de grande envergure impliquera un investissement total de l'armement maritime de l'ordre de 26 milliards de francs et nécessitera indiscutablement une aide de l'Etat.

De ces observations, on peut conclure que, depuis 1966, l'évolution de notre politique des transports maritimes est satisfaisante : elle tient à l'exécution intégrale du plan de relance. Mais elle est encore insuffisante. Le taux de croissance de nos échanges par mer est en effet très élevé et dépasse celui de notre capacité de transports. En conséquence, le taux nominal de couverture par le pavillon français pour les transports pétroliers est tombé au-dessous de 60 % et, pour les transports de marchandises sèches, il est inférieur à 40 %. Notre balance des frets et des passages reste donc fortement déficitaire.

La nécessité de mettre au service de la nation une flotte marchande suffisante, la recherche quasi permanente des économies de devises sur les marchés extérieurs ont toujours justifié un effort de développement de l'armement. Mais ce qui rend aujourd'hui prioritaire cet effort, c'est l'importance exceptionnelle des besoins de transport par mer de notre commerce extérieur. Notre pays est devenu, en effet, au cours des dernières années, une puissance commerciale de premier rang. Nos échanges extérieurs ont augmenté d'environ 10 % par an. En 1972, ils ont dépassé 800 millions de tonnes et atteint près de 300 milliards de francs.

La part maritime n'a cessé de croître car les échanges traditionnellement dirigés vers les pays de la Communauté européenne et les Etats issus de l'Union française s'orientent désormais plus loin. Notre capacité de chargement augmente d'autant plus que le trafic évolue vers les pays étrangers les moins prospectés, donc les plus éloignés, et porte sur les marchandises les plus élaborées, donc les plus chères.

Le plan de croissance pour la réalisation duquel *il est envisagé 1 milliard de primes d'équipement* sur cinq ans et le *maintien de bonifications d'intérêt* a pu être, à juste titre, qualifié « d'étape importante dans la politique maritime française ».

En effet, le système des primes d'équipement a fait la preuve qu'il était parfaitement adapté aux investissements maritimes, en venant alléger la très lourde charge en capital, d'ailleurs croissante, que constitue l'achat des navires modernes. L'exemple du plan de relance démontre l'efficacité d'une telle intervention. Mais, pour faciliter la programmation des investissements en fonction des besoins et de la conjoncture, et du fait des délais de construction, il paraît capital de connaître, dès que possible, les catégories de navires éligibles et le taux des primes dont ils pourront bénéficier.

Quant au système des bonifications d'intérêt, qui constitue le deuxième pilier de l'édifice en construction, il doit être replacé dans le contexte plus général du recours au crédit. Elles ont été instituées pour ramener le coût du crédit à un taux fixe de 4,50 %, le surplus devant être supporté par le Trésor ; le Ministre de l'Economie et des Finances a cru devoir porter ce taux à 6,50 % en 1969, pour l'élever, par une décision du 27 septembre 1973, à 7,25 %. Cette mesure est apparue à la profession comme très pénalisante et semble être en contradiction avec les engagements de durée pris dans le cadre du plan de relance.

Cette question devrait donc être reconsidérée parce qu'elle est une des conditions essentielles de la réalisation des programmes envisagés, *le taux de 7,25 % constituant un handicap sérieux pour l'armement français*. Celui-ci ne saurait négliger les conditions dans lesquelles il pourra se procurer les ressources d'emprunts supérieures à 20 milliards de francs, pour la période 1976-1980. C'est là une des difficultés auxquelles les armateurs se trouvent confrontés. En effet, il est hors de doute que les investissements du plan de croissance seront financés à concurrence de 70 à 80 %

par l'emprunt. Ce qui signifie un appel au crédit de près de 4 milliards par an. Il n'est pas inutile de souligner que la politique actuelle d'encadrement du crédit constitue une gêne considérable pour les armateurs. Il est indispensable de trouver d'urgence les moyens pour que, dans cette période de restriction, les crédits aux armateurs aient un traitement privilégié ; sinon, quelles que soient les conditions de fonctionnement du plan de croissance, de l'attribution des primes d'équipement, de la mise en œuvre de tous dispositifs nécessaires, comme l'essentiel des ressources proviendra de l'emprunt, tous les mécanismes de financement risquent d'être bloqués si le crédit n'est pas disponible.

Il est donc essentiel que le crédit à l'armement soit désencadré au même titre que le sont traditionnellement les crédits à l'exportation.

C'est sous cette condition majeure que le plan de croissance pourra devenir une réalité, apportant à l'économie nationale un outil de transport à la mesure du commerce extérieur et des ambitions politiques du pays.

A l'heure où le Ministre des Finances incite les exportateurs à réduire le déficit de la balance des paiements, le développement du transport maritime sous pavillon français se présente comme l'un des moyens d'atteindre cet objectif. Les avantages que représente pour la collectivité le fait de disposer d'une flotte renforcée sont évidents, en raison de l'effet positif qu'elle peut avoir sur la balance des frets, donc sur le solde des opérations courantes de notre balance avec l'extérieur. Il a été calculé qu'un *cargo de lignes régulières produit en devises près de cinq fois sa valeur d'achat s'il a été construit et financé en France, et 3,3 fois cette même valeur d'achat s'il a été construit et financé à l'étranger.*

Pour un pétrolier et un transporteur de vrac, ces rapports sont respectivement de 3,1 et 1,7. On peut donc calculer que, sur l'ensemble de la durée de vie des navires, en tenant compte des différents types d'exploitation et en considérant que la moitié des constructions seront faites à l'étranger, les 26 milliards de francs d'investissements envisagés produiront près de 80 milliards de francs en devises.

Outre ces avantages, il n'est pas sans intérêt de souligner les effets que le plan de croissance exercera sur le volume de l'emploi. La mise en service projetée de 166 navires neufs (124 cargos secs, 30 pétroliers, 12 méthaniers) permettra la création de près de

2 150 emplois supplémentaires, malgré le désarmement et la sortie de la flotte de 99 unités. Aussi est-il nécessaire de *promouvoir un recrutement en nombre et en qualité des officiers et des marins*, indispensable pour que les navires aient leur efficacité entière et pour une politique de développement de la flotte de commerce.

En résumé, si les fascicules budgétaires ne soulèvent pas d'observations particulières, encore que les allocations compensatrices bénéficient d'une augmentation de 1 350 000 F par rapport au budget précédent et que la Compagnie générale maritime se voit attribuer des dotations nouvelles importantes, il nous faut souligner que la dernière tranche d'exécution du plan de relance fixe le terme de cette intervention, laquelle a marqué la politique maritime française d'une *efficacité certaine*.

Avec le plan de croissance, dont on souhaite qu'il ne subisse aucun retard dans son démarrage et qu'il ne connaisse aucune difficulté dans sa réalisation, malgré les incertitudes de la conjoncture actuelle, nous pouvons espérer, à l'horizon 1980, obtenir une place honorable dans le peloton de tête de l'armement mondial.

II. — LA CONSTRUCTION NAVALE

A. — Situation.

1° CARNET DE COMMANDES

D'après les statistiques du Lloyd's Register, au 1^{er} janvier 1974, la France était au *sixième rang mondial* pour la construction navale, après le Japon, la Suède, le Royaume-Uni, l'Allemagne fédérale et l'Espagne ; les commandes françaises représentaient 4 % du carnet mondial.

	TONNEAUX de jauge brute.	POURCENTAGE du carnet mondial.
1. Japon	59 600 000	46
2. Suède	10 677 000	8
3. Royaume-Uni	7 518 000	5,8
4. Allemagne fédérale.....	7 359 000	5,7
5. Espagne	7 221 000	5,6
6. France	(*) 5 163 000	4
7. Norvège	5 020 000	3,8
8. U. S. A.	4 067 000	3,1
9. Italie	3 969 000	3
10. Danemark	3 058 000	2,3
11. Pays-Bas	2 316 000	1,7
12. Yougoslavie	1 959 000	
13. Pologne	1 540 000	
14. Brésil	1 340 000	
15. Corée du Sud.....	1 300 000	
16. Taïwan	1 178 000	

(*) Selon les statistiques du Secrétariat général de la Marine marchande, le carnet de commandes français était en réalité, au 1^{er} janvier 1974, de 6 222 975 tonneaux de jauge brute, le décalage s'expliquant par les différences dans l'appréciation de la date de prise de commande ferme.

La Grande-Bretagne conserve le troisième rang qu'elle avait atteint le 1^{er} juillet 1973. La Corée du Sud et Taïwan prennent place au nombre des grands constructeurs : en un an leurs carnets de commandes ont quadruplé.

La production mondiale mesurée par la moyenne des tonnages mis en cale et livrés a atteint 32,4 millions de tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1974, soit 18,4 % de plus qu'au 1^{er} janvier 1973.

Quant aux types de navires du carnet français, on constate avec satisfaction que la tendance à la spécialisation observée l'année dernière ne s'est pas confirmée, au contraire. Au 1^{er} juillet 1974, les pétroliers occupaient un peu plus de la moitié du carnet de commandes (au lieu des trois quarts) ; les minéraliers et les cargos porte-conteneurs ont progressé.

Au cours du premier semestre 1974, le rythme des commandes a été soutenu, comme le montre le tableau ci-après ; la plupart des navires commandés pendant cette période sont des méthaniers destinés à des armements étrangers.

Carnet de commandes des chantiers français de construction navale au 1^{er} juillet 1974.

CATEGORIES DE NAVIRES	NOMBRE DE NAVIRES				TONNEAUX DE JAUGE BRUTE			
	Au 1 ^{er} janvier 1974.	Livrés au premier semestre 1974.	Commandés au premier semestre 1974.	Au 1 ^{er} juillet 1974.	Au 1 ^{er} janvier 1974.	Livrés au premier semestre 1974.	Commandés au premier semestre 1974.	Au 1 ^{er} juillet 1974.
Pétroliers	27	3	1	25	4 075 420	415 163	137 400	3 797 657
Minéraliers	1	1	»	»	86 400	86 400	»	»
Divers navires-citernes.....	10	»	3	13	95 650	»	47 100	142 750
Cargos	30	4	4	30	323 520	28 346	24 750	319 924
Dont polythermes.....	(2)	(1)	»	(1)	(21 300)	(11 405)	»	(9 785)
Dont porte-conteneurs...	(9)	(1)	(1)	(9)	(149 800)	(12 458)	(20 000)	(157 342)
Transports de gaz.....	28	3	8	32	1 551 400	114 737	330 500	1 767 163
Transbordeurs	6	1	2	7	56 000	8 465	14 500	62 035
Pêche	37	7	14	44	20 700	2 716	3 786	21 770
Divers	9	8	7	8	13 885	2 519	1 760	13 126
Guerre	17	3	7	21	»	»	»	»
Total	165	30	46	181	6 222 975	658 346	559 796	6 124 425

NOTA. — Les chiffres entre parenthèses ne sont pas repris dans le total.

2° PRINCIPAUX TRAVAUX DE MODERNISATION ET D'EXTENSION PRÉVUS OU EN COURS DANS LES CHANTIERS FRANÇAIS

En 1974, deux programmes ont été présentés pour les chantiers de La Ciotat et les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée à La Seyne.

Pour *La Ciotat*, il est prévu d'augmenter la capacité réelle de production de la grande forme afin d'être en mesure de construire, chaque année, quatre pétroliers de 250 000 tonnes de port en lourd au lieu de deux. Grâce à ces travaux, la capacité annuelle de production sera augmentée de 40 % et les fabrications atteindront 120 000 tonnes de coque métallique.

Simultanément, la technique de préarmement des blocs préfabriqués sera développée pour améliorer la productivité. Progressivement, tout le potentiel (technique et main-d'œuvre) sera consacré à la grande forme et on réduira l'exploitation des petites formes.

Il est prévu d'implanter les nouvelles installations sur des terre-pleins qui seront gagnés sur la mer ; d'autre part, on construira de nouvelles nefs de préfabrication et d'usinage et la mise en place d'un portique de 500 tonnes.

Les *Constructions navales et industrielles de la Méditerranée* (C. N. I. M.) ont décidé de réaliser le programme d'investissement à l'étude dès l'année dernière pour les méthaniers. Le projet retenu permettra la construction de méthaniers de grande taille sans augmentation de la capacité de production de coque métallique, ni des effectifs du chantier ; une des deux cales de lancement sera agrandie et un nouveau quai d'armement sera construit.

3° SITUATION DES PETITS ET MOYENS CHANTIERS

La production des dernières années a été assez stable : les livraisons ont été de 37 navires représentant 7 685 tonneaux de jauge brute en 1972, 29 navires représentant 8 062 tonneaux de jauge brute en 1973, 17 navires représentant 4 142 tonneaux de jauge brute pendant le premier semestre 1974.

Si l'on tient compte des constructions de navires militaires, le chiffre d'affaires global est passé de 270 millions de francs en 1970 à 439 millions de francs en 1973 ; la part du chiffre d'affaires réalisé pour les exportations est passé de 23,4 % en 1970 à 46,6 % en 1973. Les augmentations sont imputables principalement à la production de navires de guerre et en partie aux navires de pêche.

Actuellement, le plan de charge est satisfaisant, surtout pour deux chantiers spécialisés dans la construction de navires de pêche, à savoir la S. I. C. C. NA à Saint-Malo et les chantiers de la Manche à Dieppe. En 1973, ces chantiers ont bénéficié de nombreuses commandes en raison du plan de renouvellement pour la pêche industrielle et la grande pêche.

Pendant le premier semestre 1974, la demande a été soutenue pour les différents types de chantiers, de sorte que le plein emploi des capacités de production est convenablement assuré.

Néanmoins, la situation de ce secteur est relativement délicate : d'une part, la rentabilité est faible (entre 0,5 % et 1 %), d'autre part, la nécessité d'assurer la stabilité d'emploi du personnel conduit à rechercher un long carnet de commandes, alors que ce secteur pratique des prix fermes sur le marché mondial et que la hausse des coûts est de plus en plus rapide. Les conditions d'exploitation expliquent les problèmes financiers auxquels sont confrontés les petits et moyens chantiers.

A la demande du Secrétariat général de la Marine marchande, un groupe de travail a étudié la petite construction navale. Nous avons eu confirmation qu'un pré-rapport a été déposé *mais le Secrétariat d'Etat aux Transports a refusé de nous communiquer ce document* qui envisage, semble-t-il, d'importants changements dans l'attribution des aides de l'Etat. Cette étude vise à permettre une meilleure utilisation des capacités de production qui risque de ne pas être en mesure de satisfaire toute la demande française.

B. — **Appréciation critique.**

La construction navale dont l'avenir est lié au développement de la flotte de commerce et à l'expansion économique du pays, se trouve, cette année encore, un des grands bénéficiaires de l'effort budgétaire. L'aide qui lui est réservée dans le budget pour 1975

est, en crédits de paiement, de 855 millions de francs contre 755 millions de francs votés en 1974, soit une augmentation de 100 millions de francs. En ce qui concerne les autorisations de programme, elles augmentent dans les mêmes proportions, passant de 700 221 000 F à 800 millions de francs.

Le mécanisme d'aide, institué par la loi du 24 mai 1951, obéit à un double objectif : d'une part, octroyer des subventions calculées à la commande, compte tenu des caractéristiques du navire, d'autre part, maintenir la garantie de prix pendant la durée de la construction du navire considéré. Ce système s'imposait en raison de la politique instaurée par les chantiers japonais qui traitent à prix ferme. Il s'impose avec d'autant plus de rigueur aujourd'hui que le climat inflationniste persistant de l'économie mondiale continue à peser lourdement sur les coûts de production.

La vulnérabilité de cette industrie de la construction navale, qui obéit à des règles particulières du marché mondial, explique la politique de concertation instaurée par le contrat professionnel ; celui-ci pose les conditions d'attribution de l'aide de base et d'application de la couverture du risque économique, grâce auxquelles nos chantiers ont pu maintenir leurs activités.

L'année 1973 aura été, notamment, pour la construction navale française, une année d'activité soutenue, les équipements des chantiers ayant été utilisés à pleine capacité. Avec une production d'un million de tonnes environ, la France a pu occuper la sixième place dans le classement mondial. La production s'est orientée surtout vers les navires de grande taille : d'une part, les pétroliers, d'autre part, les unités de tonnage plus réduit, mettant en œuvre des techniques très élaborées, particulièrement des transporteurs de gaz.

Au 1^{er} janvier dernier, le carnet de commandes comprenait 27 pétroliers, dont 3 de 550 000 tonneaux, auxquels est venu s'ajouter un quatrième de même tonnage ; 11 transporteurs de gaz de pétrole liquifié, 17 méthaniers représentant entre 35 et 40 % des commandes de navires de leur catégorie dans le monde ; globalement, les contrats reçus au cours de l'année 1973 ont représenté un tonnage de 2 641 000 tonneaux portant le total des commandes en carnet à près de 6 millions de tonneaux dont 80 % pour les commandes étrangères.

Le volume de ces commandes nous permet-il d'envisager l'avenir sans inquiétude ? Quels seront les effets de la crise de l'énergie sur les futures demandes de tonnage neuf ? Les chantiers ne seront-ils pas amenés à faire face à des problèmes d'annulation de commandes ?

Des incertitudes n'ont pas manqué de se manifester. L'inflation, la hausse des salaires, l'accroissement des coûts des matières premières sont autant de problèmes avec lesquels nos constructeurs se trouvent confrontés et qui présentent pour leur industrie des aspects dangereux. Toutefois, il n'est pas sans intérêt de souligner que les perspectives d'une politique maritime audacieuse, qui nous permet d'envisager la réalisation du plan de croissance, sont aussi de nature à leur permettre d'aborder la période difficile actuelle dans des conditions relativement satisfaisantes.

Aussi, nous ne pouvons qu'approuver pleinement la décision prise par le Gouvernement d'accroître cette année le montant de l'aide, que les activités de nos chantiers justifient amplement, tant par l'importance de leurs carnets de commandes que par la qualité de leur production.

Toutefois, il nous faut formuler une réserve sur les conditions de répartition des crédits entre les divers chantiers, en fonction de l'importance de ceux-ci. Les 800 000 000 de francs d'aide se répartissent en effet de la façon suivante :

Grands navires (tranche 1975)	208 000 000 de francs.
Révision des tranches (1972-1973-1974).	567 500 000 francs.
Petits navires (tranche 1975).	24 500 000 —

Dans le budget de 1974, nous avons cru devoir protester contre une répartition qui semblait inspirée, disions-nous, par le manque d'intérêt que le Gouvernement considère devoir apporter aux petits chantiers. Nous entendons élever cette année une protestation aussi vive, *la politique gouvernementale vis-à-vis des petits chantiers devant tendre à plus ou moins brève échéance à leur disparition*. Plusieurs sont en face de difficultés graves de trésorerie ; l'un d'eux même pourrait être contraint de déposer son bilan. Une aide de 24 millions et demi de francs, dont la plus grosse part ira aux moyens chantiers, est dérisoire.

Le système en vigueur ne peut aboutir qu'à mettre en difficultés les chantiers français, en même temps qu'il favorise leurs concurrents étrangers. En effet, le refus de la garantie de prix

pour les navires de moyen et petit tonnage interdit aux petits chantiers de prendre des commandes au-delà d'une année sans courir le risque de graves difficultés financières. Les armateurs s'adressent alors à des chantiers étrangers, polonais ou espagnols notamment, lesquels peuvent consentir à leurs clients des conditions plus intéressantes, tenant en partie aux avantages que leurs fournisseurs de matériel naval peuvent leur consentir grâce aux aides à l'exportation.

C'est ainsi que certains fournisseurs français d'équipement naval peuvent consentir à des chantiers étrangers des prix très inférieurs (40 ou 50 %) à ceux qu'ils imposent aux petits chantiers de construction navale français, grâce aux aides à l'exportation (notamment de la part de la C. O. F. A. C. E.). Ces matériels sont destinés à équiper des navires commandés par des armateurs français et donc destinés à revenir en France. Ne peut-on considérer cette aide comme une subvention indirecte aux chantiers étrangers qui concurrencent notre propre industrie de la construction navale ? En outre, la livraison de navires équipés de matériel français entraînera une sortie de devises préjudiciable à notre balance commerciale.

C'est pour tenter de remédier à cette situation que le Ministre chargé de la Marine marchande a pris, au cours de l'année 1973, la décision de créer un groupe de travail pour étudier, avec les professionnels, les problèmes de ces petits chantiers. Un diagnostic a été porté sur leur situation particulière, les problèmes posés, les mesures à prendre retenues, les perspectives d'avenir définies. Qu'attend le Gouvernement pour fixer sa politique à l'égard d'une industrie dont la production est particulièrement appréciée et qui constitue pour certaines de nos régions littorales une activité d'un très grand intérêt, tant au point de vue économique que sur le plan social ?

III. — LES PÊCHES MARITIMES

A. — Situation.

1° RÉSULTATS DE LA PÊCHE

En 1973, la production totale des pêches maritimes a été de 695 300 tonnes et de 2,127 milliards de francs, soit une *augmentation de 3,6 % en tonnage et de 10,9 % en valeur* ; cette augmentation est imputable aux coquillages et aux poissons frais.

Une analyse détaillée permet de constater de grandes variations selon les catégories de poissons.

La production de *poissons frais* a progressé de 4 % en tonnages et de 14 % en valeur. Ce résultat est imputable essentiellement à l'amélioration des conditions de la pêche au chalut grâce à la modernisation de la flotte de chalutiers de pêche fraîche.

Pour les *poissons salés*, la diminution de la production de morue salée a été considérable : — 49 % en tonnage et — 37 % en valeur, conformément aux objectifs du plan de reconversion de la flotte de grande pêche en navires congélateurs.

La production de *poissons surgelés* est en forte augmentation : + 17 %. Pour les poissons congelés, la situation est variable. La production de sardines congelées pêchées dans les eaux marocaines a progressé de 15 % ; les difficultés survenues avec les autorités marocaines se sont aplanies.

La production de *crustacés* a augmenté de 16 % en tonnage et de 18 % en valeur ; ce sont surtout les espèces communes (araignées et crabes) qui sont concernées par cette progression. Au début de 1974, un certain excédent de production de langoustines a provoqué la saturation du marché.

La production de *coquillages* a très fortement augmenté, ainsi qu'on l'a déjà noté ; la production d'huîtres reste stationnaire.

Pour le *premier semestre* 1974, seuls les résultats des cinq premiers mois sont connus. Par rapport à la même période de 1973, la production du poisson frais a été stationnaire en tonnage (+ 1 %) mais la progression en valeur a été importante (+ 21 %). Les

crustacés ont un peu progressé. La production de coquillages a légèrement diminué en tonnage (— 2 %) mais augmenté en valeur (+ 16 %).

Pour les produits des campagnes lointaines, tels que morue ou thon tropical, les statistiques ne sont établies qu'en fin d'année ; la production de poissons congelés et surgelés ne peut être mesurée actuellement pour 1974.

L'évolution de la production des pêches maritimes a été satisfaisante. Néanmoins, la situation globale ne s'est pas améliorée en raison de l'augmentation du coût d'exploitation des navires, particulièrement touchés par le quadruplement du prix des carburants.

Pour les cinq premiers mois de 1974, le tonnage est stationnaire ; par contre, la valeur augmente fortement.

2° BALANCE DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRODUITS DE LA MER

En 1973, le commerce extérieur des produits de la pêche a enregistré un solde déficitaire légèrement inférieur à celui de 1972 : 1 145 millions en 1973 au lieu de 1 146 millions en 1972. Le taux de couverture en valeur des importations par les exportations s'est amélioré, passant de 19,8 en 1972 à 25,7 en 1973.

Les importations ont diminué en tonnage (— 11,3 %) mais augmenté en valeur (+ 8 %).

Par contre, les exportations ont fortement augmenté en quantité (+ 55,2 %) et en valeur (+ 40,7 %). La tendance à un accroissement rapide des exportations, observée déjà en 1972, se confirme pour 1973. Néanmoins, le déficit reste important tant en tonnage qu'en valeur.

Les secteurs les plus déficitaires restent ceux des crustacés, des mollusques frais et des conserves.

B. — **Appréciation critique.**

Des deux chapitres du budget concernant les pêches maritimes, si l'un, traitant des subventions aux pêches, est en diminution de 190 000 F par rapport au crédit de l'an dernier, l'autre, dont l'intérêt est majeur puisqu'il concerne le programme d'adaptation de

l'industrie des pêches — se trouve en légère augmentation : les autorisations de programme passent de 29 180 000 F à 33 700 000 F, tandis que les crédits de paiement sont, eux aussi, en augmentation de 4 millions de francs (25 millions contre 21 millions en 1974).

Cette augmentation se traduit par des crédits de 24 500 000 F à la pêche industrielle, de 7 200 000 F à la pêche artisanale, 2 millions de francs à la conchyliculture. On doit souligner, dans ces dispositions, un effort du Gouvernement qui se manifeste surtout en faveur de la pêche artisanale. Il s'explique par le souci de répondre aux besoins de la consommation, de telle sorte que soit réduit le déficit de la balance commerciale des produits de la mer qui, en 1973, atteignait 1 035 millions de francs ; mais il apparaît insuffisant pour atteindre cet objectif.

Reconnaissant dans la présentation de son budget que l'insuffisance de la production tient au vieillissement généralisé de la flotte, qu'il s'agisse de la flotte industrielle ou de la flotte artisanale, le Gouvernement admet que les objectifs du VI^e Plan n'ont pas été poursuivis avec la rigueur qui s'imposait. En conséquence, la conjoncture est telle, aujourd'hui, que les divers armements à la pêche se trouvent confrontés à des problèmes dont la solution conditionne l'avenir de notre industrie des pêches maritimes.

En effet, le problème des investissements nécessaires pour renouveler la flotte et celui des frais d'exploitation qui se pose avec une acuité particulière en ce moment constituent les préoccupations les plus vives des armateurs à la pêche.

Les crédits d'aide qui sont en augmentation chaque année sont, certes, supérieurs de 4 millions de francs à ceux de l'an passé. Mais l'armement attend toujours les dispositions qui lui permettraient de tableur sur les conditions d'attribution stables pour une période donnée, s'étendant sur plusieurs années, cinq ans au moins. En effet, à défaut de *plan pluriannuel*, que nous réclamons avec insistance chaque année au nom de la profession, celle-ci ne peut établir aucun programme de financement sérieux. Le plan pluriannuel s'impose d'autant plus que l'harmonisation des aides nationales et communautaires s'avère nécessaire, les aides communautaires étant dispensées par le F.E.O.G.A. au titre d'actions ponctuelles ou d'actions communes, limitées pour l'instant à la grande pêche, pour un montant de 5 625 000 unités de compte.

A ce premier problème des conditions d'attribution de l'aide, s'ajoute une autre préoccupation qui résulte de l'encadrement du crédit : celui-ci a pour conséquences, d'une part de limiter l'argent disponible, d'autre part, d'en augmenter considérablement le coût, ce qui entraîne un ralentissement de la machine économique.

L'important programme de bateaux de remplacement en construction ou en commande, pour lequel les armements ont obtenu des accords de financement, nécessite des investissements et des prêts à moyen et long terme et ne peut se réaliser qu'avec une augmentation des coûts de production de l'ordre de 20 à 30 %.

Cette situation met en grave danger les armements qui ont commandé des bateaux avec formule de révision de prix ou avant d'avoir obtenu la totalité de leurs prêts. Il en est de même des armements qui comptent sur le versement de leur prime si celui-ci est retardé.

Au niveau des facilités à court terme, les armateurs ne peuvent compter sur leur banquier pour les aider, lorsque les apports de poissons sont réduits, comme cela se présente en ce moment.

L'encadrement du crédit présente également un grave danger pour le mareyage et les industries de transformation dont les besoins en trésorerie peuvent augmenter considérablement en période de pointe. On imagine ainsi les graves difficultés que rencontrent tous ceux qui achètent le poisson à sa mise à terre, difficultés qui mettent en danger toute l'industrie de la pêche car, si personne n'achète, les cours du poisson tombent, les armateurs ne couvrent plus leurs frais d'exploitation et ne peuvent passer de nouvelles commandes aux chantiers. En six mois ou un an, tout l'effort de rénovation peut être réduit à néant.

Tout en comprenant l'intérêt de la lutte contre l'inflation, on ne peut qu'attirer l'attention des pouvoirs publics sur le danger qu'il y aurait à ne pas donner des moyens suffisants au premier acheteur de poisson à terre ; de même que le poisson exporté par le mareyeur n'est jamais soumis à la T.V.A., ne pourrait-il bénéficier de financements désencadrés ?

Les problèmes que nous venons d'évoquer prennent une gravité particulière en raison de l'augmentation considérable des frais d'exploitation. Parmi ceux-ci, le poste « carburant » prend une place exceptionnelle. Or, si en juin 1973, le prix de l'hectolitre de gas-oil était de 12 F environ, à partir de cette date, il passait

à 20 F pour atteindre 26 F en octobre suivant. Le 11 janvier 1974, une nouvelle hausse de 16 F était décidée, ce qui portait l'hectolitre à 42 F. Aujourd'hui, le prix est de 44,80 F, créant ainsi *une hausse considérable de près de 400 %*. Cette hausse a pour effet de placer l'armement devant des difficultés insurmontables, en raison de la part importante que la consommation de carburant représente dans ses frais d'exploitation et de l'impossibilité où il se trouve de répercuter les hausses de ses prix de revient puisque le poisson est vendu aux enchères et subit rigoureusement la loi de l'offre et de la demande.

Le Gouvernement n'a pas été sans se rendre compte de la gravité du problème. Des discussions s'étaient instaurées en janvier, dès les premières hausses, entre les Pouvoirs publics et l'armement industriel. Celui-ci a proposé une suggestion, tendant à associer l'interprofession à l'effort sollicité de l'Etat pour éponger la hausse ; une aide de 20 millions fut accordée. Etalée sur trois trimestres de 1974, elle correspondait à une aide de 6 centimes par litre, mesure qui, tout en restant modeste, fut appréciée par la profession. Mais aujourd'hui la hausse du carburant est sans commune mesure avec celle de janvier et nous ne pouvons que souhaiter que de nouvelles mesures soient prises, d'autant que d'autres éléments ont également concouru, à des degrés divers, à la hausse des frais d'exploitation. Les frais de déchargement ont été augmentés de 15 à 20 %, les réparations de 18 %, le matériel de pêche de 30 %. Dans ce matériel, la raréfaction des filets de pêche en nylon, des cordages en fibres synthétiques, a causé aux armateurs de vives inquiétudes, heureusement levées grâce à une intervention du Ministre de l'Industrie.

De ces observations, on peut conclure que *l'industrie de la pêche est l'une des plus touchées* : encadrement du crédit qui limite considérablement l'effort de renouvellement de la flotte ; hausse du carburant qui grève lourdement les frais d'exploitation, autant d'éléments que ne compensent pas les mauvaises conditions de pêche actuelles et qu'aggravent encore les importations, conséquence de la libéralisation des échanges. Une protection suffisante des prix doit être assurée vis-à-vis des importations en provenance des pays tiers, dont le coût de production est deux fois moins élevé qu'en France.

CONCLUSION

Au moment où l'équilibre de la balance des paiements est un objectif prioritaire de la politique économique française, *il est très important de valoriser au maximum la marine marchande*. Si l'on veut que l'armement français concoure à l'équilibre des paiements, il faut accroître la capacité de transport de la flotte : tel est l'objet du plan de croissance qui, d'après les évaluations, pourra fournir un apport net de devises de 7 à 8 milliards de francs par an pendant la durée de vie des navires, c'est-à-dire combler une proportion importante du déficit actuel.

Le plan de croissance tient cependant compte des nouvelles tendances des relations économiques internationales. Par exemple, l'objectif de transporter 100 % des importations pétrolières françaises sous pavillon national n'a pu être retenu ; néanmoins, le taux de couverture actuel doit être fortement amélioré. Pour les marchandises diverses, on ne peut espérer aller au-delà d'un taux de couverture de 50 %, surtout après la convention sur le code de conduite des conférences maritimes prévoyant le partage des cargaisons 40/40/20.

Pour *les constructions navales*, il est important de maintenir un niveau d'aide convenable pour affronter la concurrence étrangère, bien que les chantiers navals français produisent un certain nombre de navires très spécialisés pour lesquels le marché est moins tendu.

Enfin, la commission déplore que *les pêches* soient un secteur trop oublié des Pouvoirs publics.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat, **MM. Legrand, Andrieux et Bouquerel** sont intervenus.

M. Andrieux s'est inquiété des risques d'inexécution du plan de croissance par les armateurs privés et des licenciements intervenus à la suite de la mise hors service d'un certain nombre de paquebots ; votre rapporteur pour avis a souligné que, s'il n'existe aucun moyen pour contraindre les armateurs, le plan de croissance a été mis au point par la profession avec le concours de l'Administration qui s'est engagée à mettre à la disposition des armements un milliard de francs en cinq ans.

Les navires modernes nécessitent des équipages relativement moins nombreux ; néanmoins, pour l'avenir, le plan de croissance doit assurer l'emploi non seulement de tout le personnel de navigation et d'une partie du personnel hôtelier du « France » (les autres étant reclassés à terre), mais aussi de tous les marins dépendant de l'armement français.

*

* *

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1975 concernant la **MARINE MARCHANDE**.