



ÉTUDES

L'industrie
de la
construction navale
dans les pays
de la

C.E.E.

série
industrie
(I)

4

1964

BRUXELLES

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

EUROPÄISCHE
WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

COMUNITÀ
ECONOMICA EUROPEA

EUROPESE
ECONOMISCHE GEMEENSCHAP



ÉTUDES

L'industrie
de la
construction navale
dans les pays
de la

C.E.E.

série
industrie

4

1964

BRUXELLES

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

EUROPÄISCHE
WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

COMUNITÀ
ECONOMICA EUROPEA

EUROPESE
ECONOMISCHE GEMEENSCHAP

S O M M A I R E

	<u>Pages.</u>
- Introduction générale	1
- <u>Ière PARTIE</u> - <u>LES PRODUITS</u>	3
Section 1 Production	5
Section 2 Demande	8
Section 3 Echanges	15
- <u>IIème PARTIE</u> - <u>LES ENTREPRISES</u>	19
Section 1 Exploitation	21
Section 2 Structure	25
Section 3 Organisation	27
- <u>IIIème PARTIE</u> - <u>LES INTERVENTIONS</u>	30
Section 1 Transferts	30
Section 2 Réglementations	33
Section 3 Protection	35
- ANNEXES : XIV	

INTRODUCTION GENERALE.

- Comme la Grande-Bretagne et d'autres nations industrielles à vocation maritime, les pays du marché commun ont créé, depuis fort longtemps, une industrie de la construction navale qui fournit aujourd'hui non seulement la quasi totalité des armements de la C.E.E., mais encore plus du tiers des exportations de navires marchands de haute mer sur le marché mondial.

Si cette industrie n'occupe que 0,8 % des effectifs et ne réalise que 0,9 % des investissements fixes de l'ensemble des industries manufacturières de la C.E.E., elle constitue parfois l'activité dominante et presque toujours l'une des principales sources d'emploi et de revenu des régions côtières où se situent nécessairement les chantiers.

La crise que traverse actuellement la construction navale, entraînant une baisse très sensible du taux de marche des chantiers et la fermeture de certains d'entre eux, a souvent de ce fait, des répercussions régionales particulièrement graves.

- Cette crise tient à la fois à l'épuisement des programmes de reconstitution des flottes de commerce et de guerre des pays membres, à l'augmentation du rendement des flottes résultant des améliorations techniques apportées aux navires et aux ports, et à la multiplication des nouveaux chantiers de construction dans les pays en voie d'industrialisation.

D'apparence conjoncturelle, le déséquilibre entre les capacités de transport et les besoins du trafic, qui s'est traduit, après la crise de Suez, par la chute brutale des taux de frêt et la mise à la chaîne de maints bâtiments commandés inconsidérément, est devenu structurel du fait de certains facteurs qui contribuent à l'entretenir depuis lors.

D'une part, les armateurs des pays traditionnellement maritimes tentent d'adapter leurs coûts d'exploitation à la baisse des frêts par une modernisation de leurs flottes qui ne s'accompagne pas, pour autant, d'une destruction des bâtiments moins efficaces qu'ils remplacent. D'autre part, un certain nombre de pays en voie de développement et de pays de l'Est mettent à profit les prix exceptionnellement bas des navires neufs ou d'occasion et les larges facilités de crédit accordées aux acheteurs, pour créer ou développer leurs propres flottes de commerce à l'abri de privilèges de pavillons. Ainsi tend à se perpétuer un excédent de tonnage dont on ne peut pas entrevoir la résorption au cours des prochaines années, si les comportements actuels ne se modifient pas.

- Dans ces perspectives, l'action des pouvoirs publics prend une importance particulière. Elle exerce en effet une influence déterminante sur l'activité des chantiers, que ce soit par les commandes qui leur sont passées, par le contrôle exercé sur eux dans certains pays membres, ou par les multiples formes d'aides accordées, dans la plupart de ces pays, aux constructeurs ou aux armateurs.

Mais en raison du caractère mondial du marché des constructions navales, comme de celui des transports maritimes, l'assainissement de la situation actuelle requiert une action concertée à l'échelle internationale, que les pays de la C.E.E. s'efforcent d'amorcer avec les principales puissances intéressées.

Ière PARTIE.LES PRODUITS.INTRODUCTION.

La diversité des navires et bateaux reflète la variété des utilisations de ce moyen de transport : paquebots, cargos mixtes et cargos, pétroliers, chalutiers et bateaux de pêche, navires de guerre, bateaux de plaisance et de sport, remorqueurs, dragueurs, et enfin bateaux de navigation intérieure.

Les navires marchands de haute mer, dont la nomenclature est donnée à l'annexe I, représentent cependant une part essentielle de ces différents types, et leur construction constitue la plus grande part de l'activité des chantiers navals.

Les seules séries statistiques homogènes de production et d'échange, publiées par le Lloyd's Register of Shipping, portent d'ailleurs sur les navires marchands de haute mer, en acier, d'au moins 100 tonneaux de jauge brute. Elles ne distinguent, parmi eux, que deux grandes catégories : d'une part, les pétroliers et, d'autre part, les autres navires, désignés sous le vocable général de navires porteurs de cargaisons sèches, bien qu'ils comprennent non seulement tous les types de cargos, mais également les paquebots, ainsi que certains navires de pêche et de servitude.

Ces séries, basées sur les lancements, permettent d'établir, pour l'ensemble de la Communauté, un compte de ressources et d'emploi, en quantités.

COMPTE DE RESSOURCES ET D'EMPLOIS
DES NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER DANS LA CEE

1963

en milliers de tjb

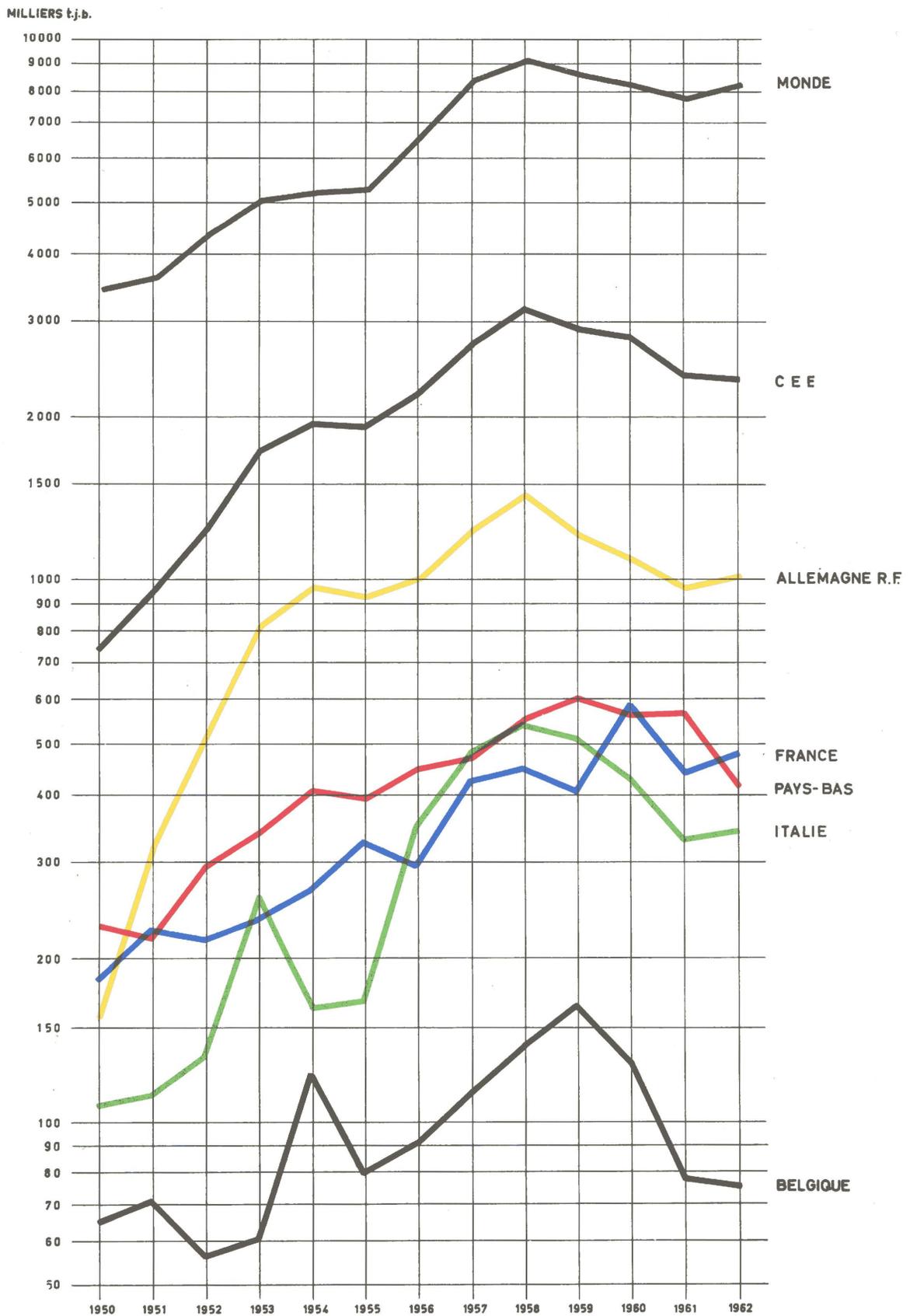
	Ressources		Emplois	
	Lancements	Importation (1)	Exportation (1)	Demande interne
Navires porteurs de cargai- sons sèches	1.412	32	593	851
Pétroliers	982	0	635	347
TOTAL	2.394	32	1.228	1.198

(1) à l'exclusion des échanges intracommunautaires

Source : Lloyd's Register of Shipping.

NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER
EVOLUTION DES LANCEMENTS
PAYS MEMBRES ET COMMUNAUTE ; MONDE

GRAPHIQUE 1



Section I PRODUCTION.

Stimulée au lendemain de la seconde guerre, par la reconstitution des flottes, puis par les crises de Corée et surtout de Suez, la production de navires marchands de haute mer dans les pays de la C.E.E. a progressé à un rythme plus rapide que l'ensemble des industries mécaniques jusqu'à ces dernières années, durant lesquelles elle a marqué un repli sensible.

A. Quantités.

Le tonnage total lancé dans les chantiers de la Communauté, après avoir plus que quadruplé de 1950 à 1958, accuse depuis lors un recul de plus d'un quart (Graphique 1).

L'accroissement a été plus rapide, et la chute plus prononcée pour les pétroliers que pour les navires à cargaisons sèches (Graphique 2 et 3). Mais pour les deux catégories de navires, ces variations ont eu plus d'amplitude, en hausse comme en baisse, que celles des lancement mondiaux (Annexe II), en raison de la dépendance particulièrement forte des chantiers communautaires à l'égard des marchés extérieurs.

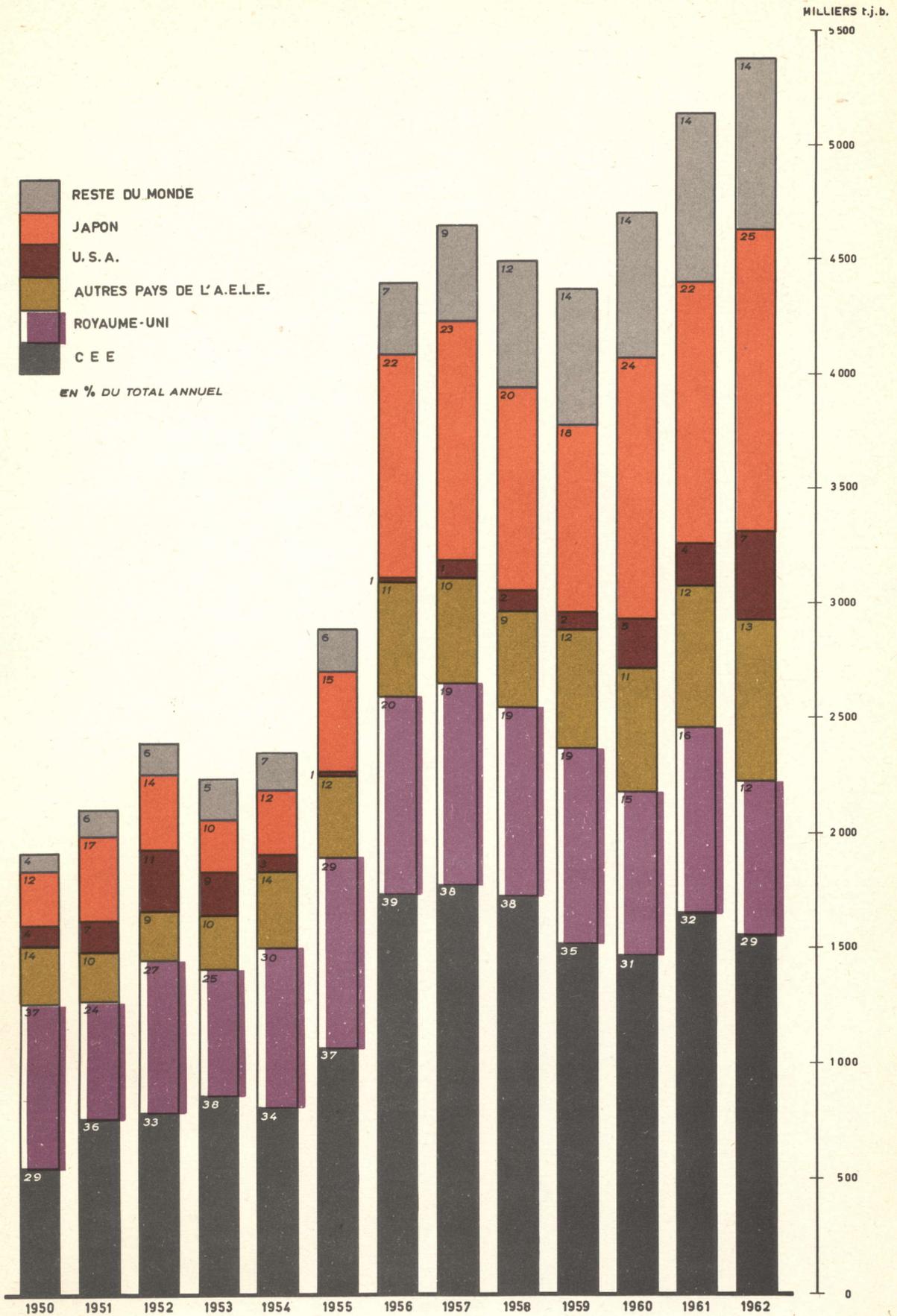
Ainsi, la part de la C.E.E. dans la production mondiale a presque rejoint en 1954 le maximum historique - de l'ordre de 40 % - qu'elle avait atteint dans l'entre-deux-guerres, - pour décroître ensuite progressivement jusqu'à 28 % en 1962-63, après s'être stabilisée aux alentours de 33 % durant les années 1956-60.

Ce déclin relatif n'est pas propre à la C.E.E. Enregistré depuis plus longtemps par la Grande-Bretagne, il affecte aujourd'hui l'ensemble des pays traditionnellement constructeurs de navires, à l'exception des pays scandinaves. Il tient au développement rapide de la construction navale au Japon, dont la part dans les lancements mondiaux est passée de 10 % en 1950 à 28 % en 1963, et dans plusieurs pays en voie d'industrialisation (Espagne, Pologne, Yougoslavie, Brésil, Inde ...) dont la part s'est élevée, durant la même période, de 3 % à 12 % (Annexe III).

Le premier producteur de la C.E.E. est la R.F. d'Allemagne, tant en cargaisons sèches (40 % en 1963) qu'en pétroliers (45 %), le second rang revenant selon les années, aux Pays-Bas, à la France ou à l'Italie.

NAVIRES PORTEURS DE CARGAISONS SECHES
EVOLUTION DES LANCEMENTS
MONDE ET C E E

GRAPHIQUE 2



LANCEMENTS DE NAVIRES DE COMMERCE DE HAUTE MER DANS LES PAYS
DE LA C.E.E.

(Navires de 100 tjb et plus).

1963

	R.F. Allemagne	France	Italie	Belgique	Pays- Bas	C.E.E.
<u>Navires porteurs de cargaisons sèches</u>						
Nombre	152	81	43	11	142	429
Milliers de tjb	549	213	332	76	242	1.412
<u>Pétroliers</u>						
Nombre	33	7	12	1	6	59
Milliers de tjb	422	234	160	32	134	982
<u>TOTAL</u>						
Nombre	185	88	55	12	148	488
Milliers de tjb	971	447	492	108	376	2.394

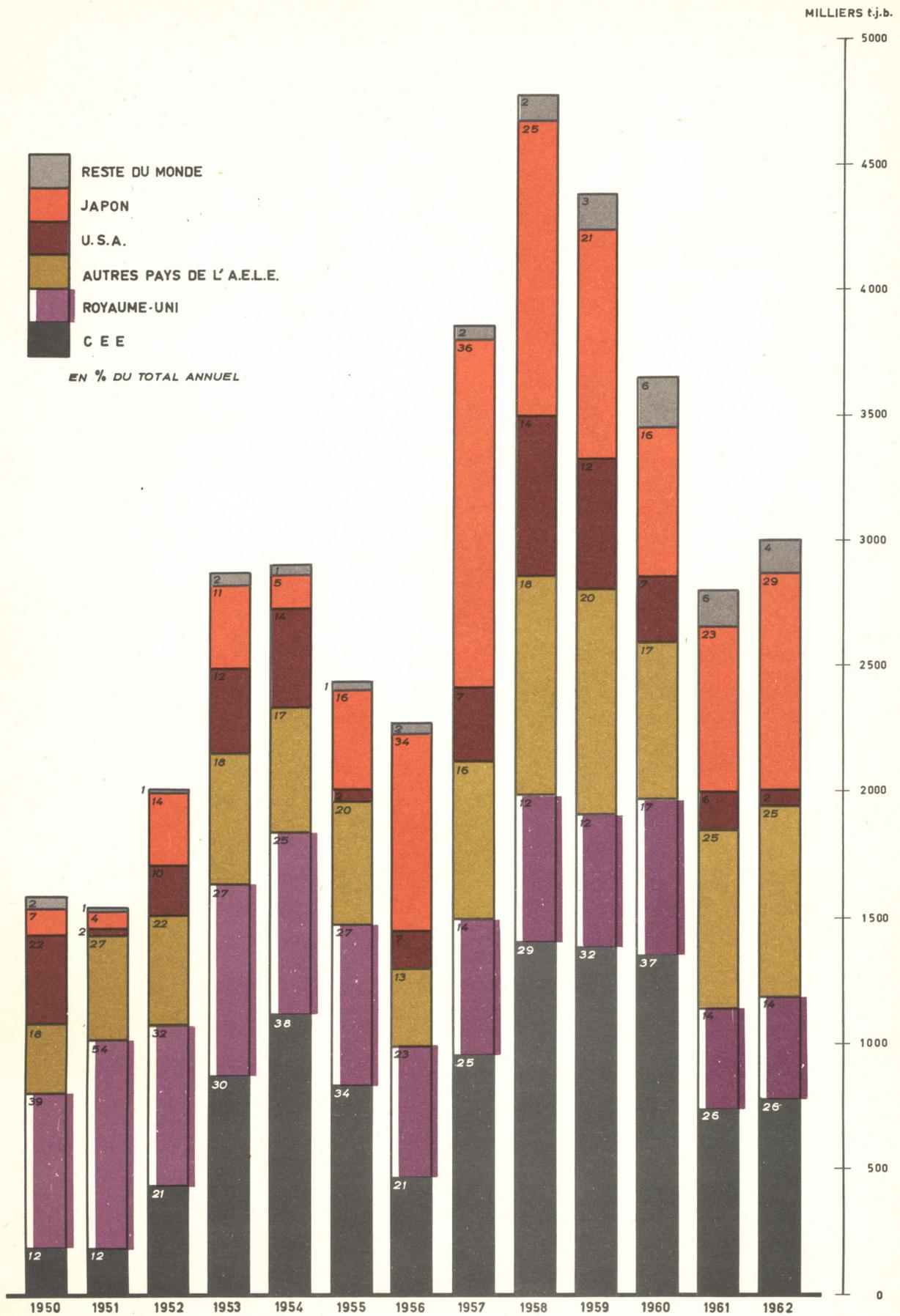
Les navires de moins de 1.000 tonneaux continuent de représenter plus de la moitié du nombre de navires produits dans la C.E.E. Mais la part des gros navires de plus de 20.000 tonneaux, en majeure partie pétroliers et paquebots, a constamment augmenté, et la taille moyenne des navires lancés depuis 1950 s'est accrue dans les pays du Marché Commun comme dans l'ensemble du monde (Annexe IV).

Le tonnage unitaire moyen des navires à cargaisons sèches lancés dans la C.E.E. a plus que doublé de 1950 à 1963, dépassant le tonnage moyen mondial depuis 1958. Il est en général plus élevé en Italie, Belgique et France qu'en R.F. d'Allemagne et aux Pays-Bas, qui construisent un plus grand nombre de petits navires.

Si le tonnage unitaire moyen des pétroliers lancés dans la CEE est

NAVIRES PETROLIERS
EVOLUTION DES LANCEMENTS
MONDE ET C E E

GRAPHIQUE 3



inférieur, sauf en 1950-53 et 54 et 1959-61, à la moyenne mondiale, ceci est dû pour l'essentiel à l'influence de la R.F. d'Allemagne qui produit encore un grand nombre de petits pétroliers, l'augmentation de la taille moyenne étant au contraire très prononcée en France, en Belgique et aux Pays-Bas.

Cet accroissement de la dimension moyenne des navires, qui traduit la recherche des économies d'échelle permettant de diminuer les coûts d'exploitation par unité de tonnage, se poursuit actuellement, en particulier pour les pétroliers et les gros transports de pondéreux. La taille moyenne du pétrolier dans la flotte mondiale existant fin 1962 atteignait 23.321 t.p.l.; les livraisons effectuées durant le second semestre 1962 portaient sur un pétrolier moyen de 41.697 t.p.l., tandis que les pétroliers en commandes au début de 1963 sont d'une dimension moyenne de 49.015 t.p.l.

B. Valeurs.

a) Prix.

Les différences de prix très importantes existant entre les différentes catégories de navires suivant leur fonction et leur gabarit enlèvent beaucoup de signification aux statistiques de production établies sur la seule base des quantités produites.

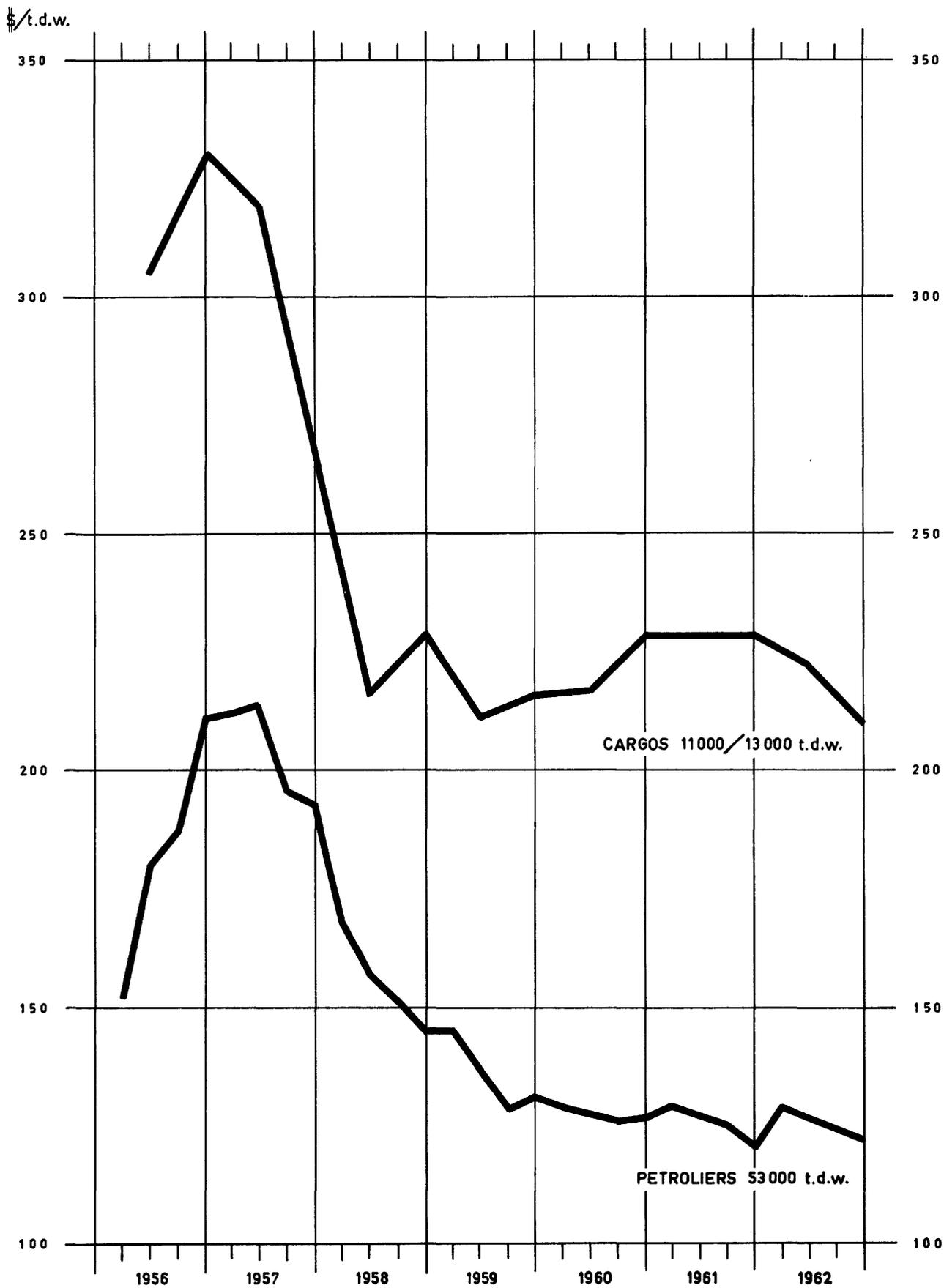
Au début de 1964, le prix à la t.p.l. d'un transporteur de vrac de 20.000 t. (environ 155 \$) est supérieur de 50 % en moyenne, à celui d'un gros tanker (environ 105 \$), et, à tonnage égal, le prix d'un paquebot atteint près du double de celui d'un gros cargo. Il s'ensuit que les valeurs de production peuvent différer sensiblement d'un pays à l'autre selon la structure des livraisons et la spécialisation des chantiers.

Par ailleurs, les prix de vente font l'objet de fluctuations d'une ampleur exceptionnelle (Graphique 4).

C'est ainsi que pour un pétrolier de 50.000 t.p.l., le prix du marché est passé de l'indice 100 par t.p.l. en 1955 à un niveau record de 210 en 1957 pour retomber à 80 au début de 1963 et remonter à 90 au début de 1964. Les prix pour les navires porteurs de cargaisons sèches ont suivi une tendance analogue, quoique moins accentuée.

NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER EVOLUTION DES PRIX DU MARCHE INTERNATIONAL

GRAPHIQUE 4



Ces fluctuations se rapprochent davantage de celles des frets ou des cours des matières premières que de celles des prix des autres biens d'équipement.

Elles traduisent la très grande sensibilité de la demande tenant notamment au caractère mondial du marché et ne reflètent pas l'évolution des coûts. D'après les données disponibles sur l'évolution du niveau des salaires et des matières de base utilisées, d'une part, et de la productivité, d'autre part, il semble que les prix de revient par unité de tonnage aient enregistré une hausse progressive jusqu'aux années 1958-59. A partir de cette période, une tendance à la baisse résultant d'un effort intense de rationalisation se serait manifesté, sans cependant permettre de compenser la chute des prix de vente.

b) Valeur.

Sur la base des statistiques nationales, il est possible de dégager la valeur brute de production de navires de haute mer dans les différents pays constructeurs de la Communauté, en 1961.

VALEUR BRUTE DE PRODUCTION DE NAVIRES DE HAUTE MER DANS LA C.E.E.

1963

en millions US \$

	R.F. Allemagne	France	Italie	Pays-Bas	Belgique	C.E.E.
Navires marchands de haute mer	300	160	175	165	55	855

Section 2 DEMANDE

La demande de navires neufs dans la C.E.E. ayant augmenté moins rapidement que la production de 1950 à 1958 et reculé plus fortement depuis cette date, l'activité des chantiers communautaires est devenue plus dépendante de la demande extérieure.

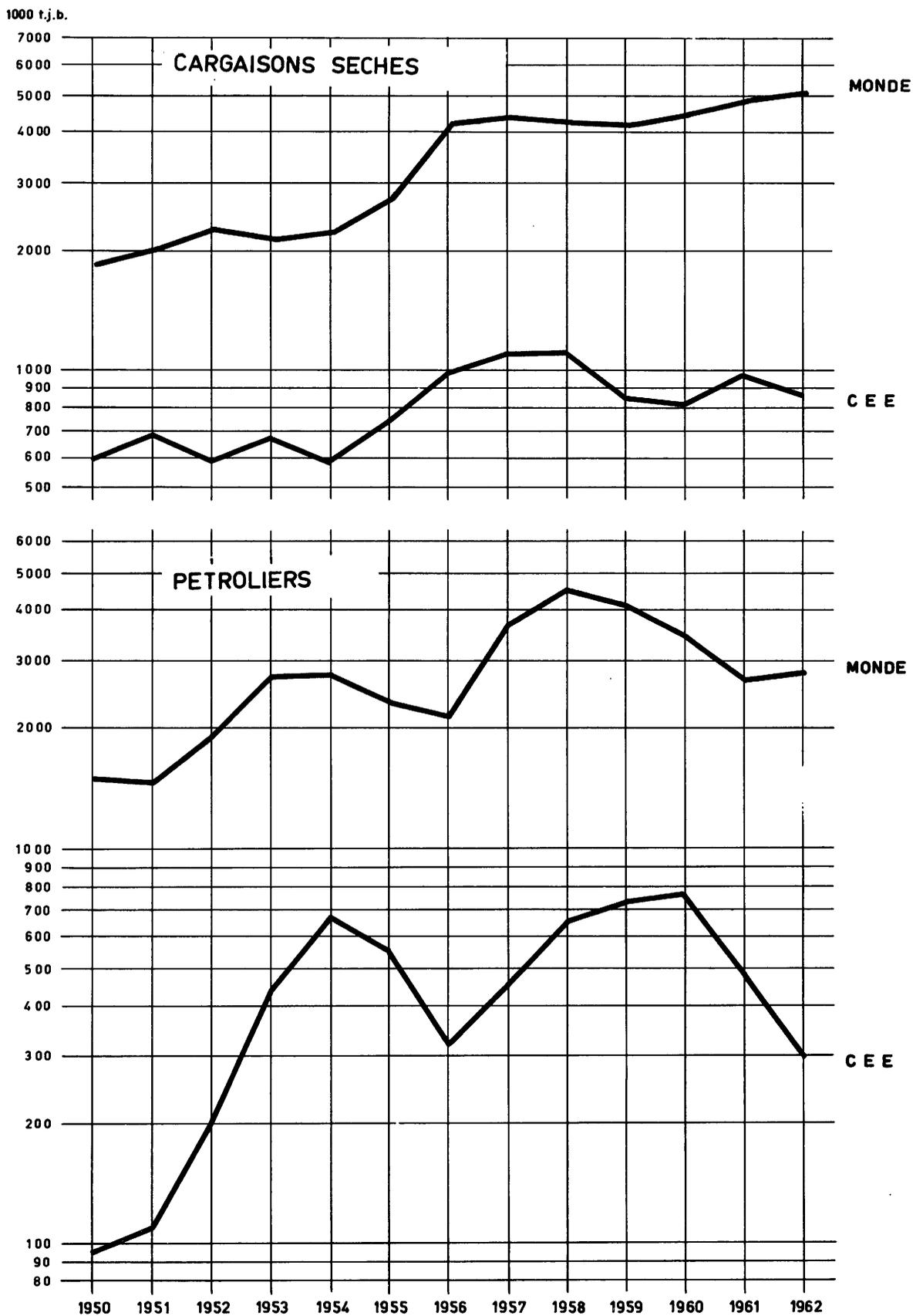
A. Composition.

Mesurée par les lancements pour le compte des armements nationaux, qu'ils soient effectués par des chantiers communautaires ou étrangers, la demande totale de navires neufs de haute mer, dans les pays du Marché Commun, après avoir augmenté de 150 % de 1950 à 1958, a ensuite reculé

4235/III/D/63/rev. 1/ F. ./...

NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER
 EVOLUTION DE LA DEMANDE (SUR BASE DES LANCEMENTS)
 MONDE ET C E E

GRAPHIQUE 5



d'un tiers (Annexe V).

Cette évolution est plus accusée, en hausse pour les pétroliers comme en baisse pour les deux catégories de navires, que celle de la demande mondiale (Graphique 5). La part de la demande communautaire dans lesancements mondiaux, passée de 20 à 24 % de 1950 à 1955, est retombée à 18 % depuis 1957 et à 14 % en 1962-63.

Lesancements ne donnent cependant qu'une image déformée de la demande effective, en raison des délais de construction et de livraison des navires. Alors que lesancements mondiaux n'ont commencé à décliner qu'en 1959 et de manière progressive, le tonnage mondial de navires en construction ou en commande a diminué dès 1957 (Annexe VI). Tendanc à s'amortir depuis 1959 pour les navires à cargaisons sèches, cette diminution n'a cessé de se poursuivre pour les pétroliers et atteint près de 60 % en cinq ans. En 1963 cependant, le tonnage des pétroliers en construction ou en commande a marqué une reprise de plus de 10 % tandis que celui des navires à cargaisons sèches enregistrait une baisse sensible de l'ordre de 12 %.

La demande totale de navires neufs se compose de la demande nette se traduisant par un accroissement de la flotte et de la demande de remplacement des navires perdus, hors d'usage ou vendus à l'étranger d'occasion.

a) Demande nette.

La flotte marchande de la C.E.E. s'élève en 1963 à plus de 15 millions de tjb pour les navires à cargaisons sèches et à 6,7 millions de tjb pour les pétroliers, soit respectivement, 18 % et 14 % de la flotte mondiale (1).

FLOTTES MARCHANDES DE LA C.E.E.

1963

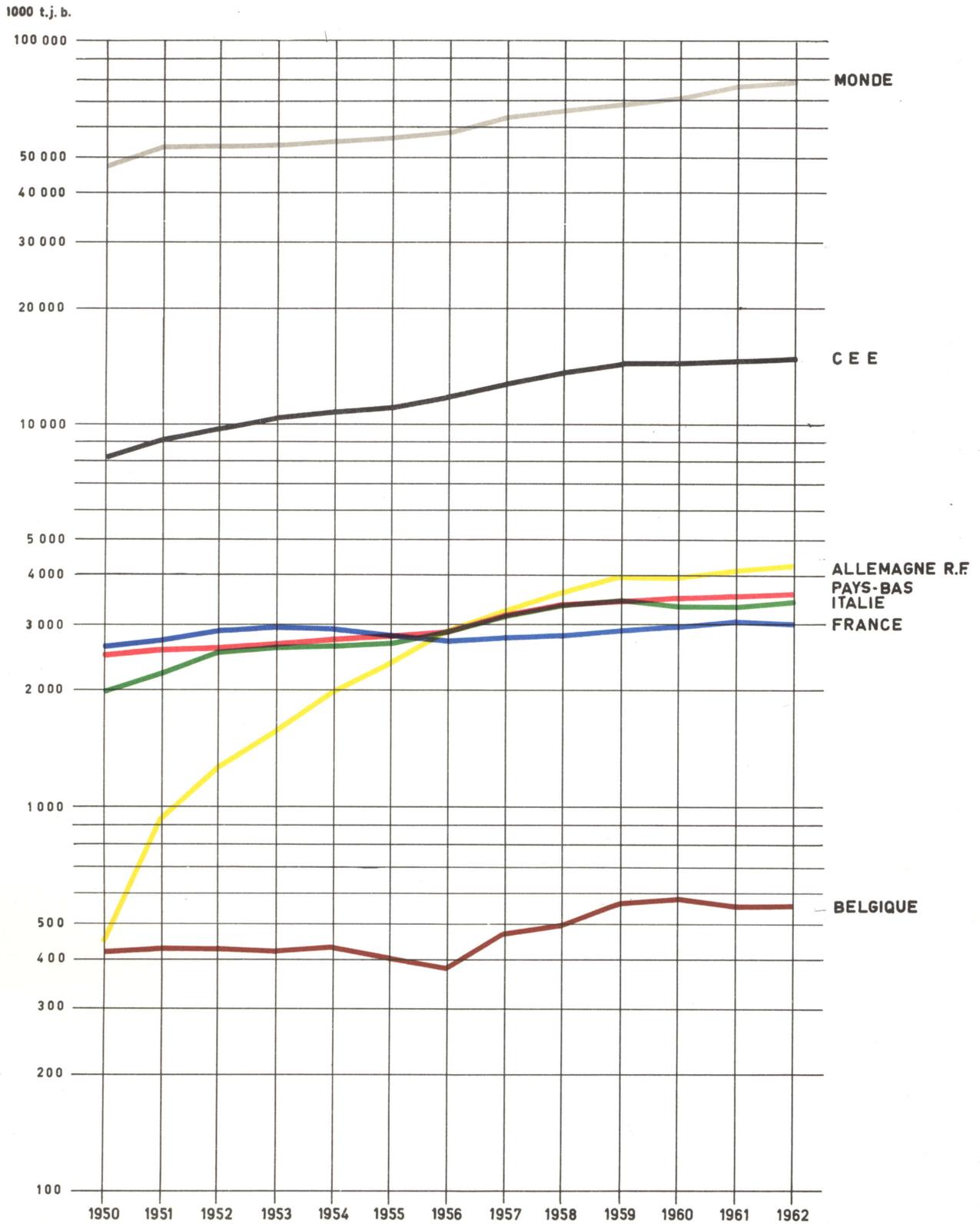
en 1000 tjb(chiffres arrondis)

	R.F. Allemagne	France	Italie	Pays- Bas	Belgique	C.E.E.	Monde
Cargais. sèches	4.275	3.090	3.685	3.580	515	15.145	(84.215)
Pétroliers	775	2.130	1.920	1.645	200	6.670	(46.310)
Total	5.050	5.220	5.605	5.225	715	21.815	(130.525)

(1) y compris les navires mis à la chaîne mais non compris la flotte américaine dite de réserve (qui a fluctué entre 11 et 16 millions tjb).

NAVIRES PORTEURS DE CARGAISONS SECHES
 EVOLUTION DES FLOTTES
 PAYS MEMBRES ET COMMUNAUTE ; MONDE

GRAPHIQUE 6



Du fait de la reconstitution progressive des flottes des pays membres et surtout de celle de la R.F. d'Allemagne, son développement a été nettement plus rapide que celui de la flotte mondiale jusqu'en 1958. Au cours des dernières années, il a été plus lent pour les navires à cargaisons sèches (Graphique 6) et sensiblement égal pour les pétroliers (Graphique 7).

La flotte de la C.E.E. en navires à cargaisons sèches s'est accrue de 1950 à 1962 au rythme moyen de 5,25 % l'an, contre 3,95 % pour la flotte mondiale.

Cette croissance s'est ralentie au cours des dernières années par suite notamment de l'achèvement de la reconstitution de la flotte allemande. Celle-ci, qui est aujourd'hui la plus importante de la Communauté (28 %), a augmenté au taux moyen annuel de 17,6 % sur l'ensemble de la période alors que les flottes de la plupart des autres pays membres progressaient moins rapidement que la flotte mondiale (Annexe VII).

Malgré un net accroissement du tonnage moyen des navires, ce dernier est resté inférieur à la moyenne mondiale, 65 % des navires jaugeant moins de 1000 tonneaux (contre 54 % au niveau mondial) et représentant 10,4 % du tonnage total (contre 6,6 %). Néanmoins, la C.E.E. possède relativement plus de gros navires (6,6 % du tonnage total, contre 4,5 %), la flotte italienne comprenant une proportion élevée de bâtiments de plus de 20.000 tonneaux (Annexe VIII).

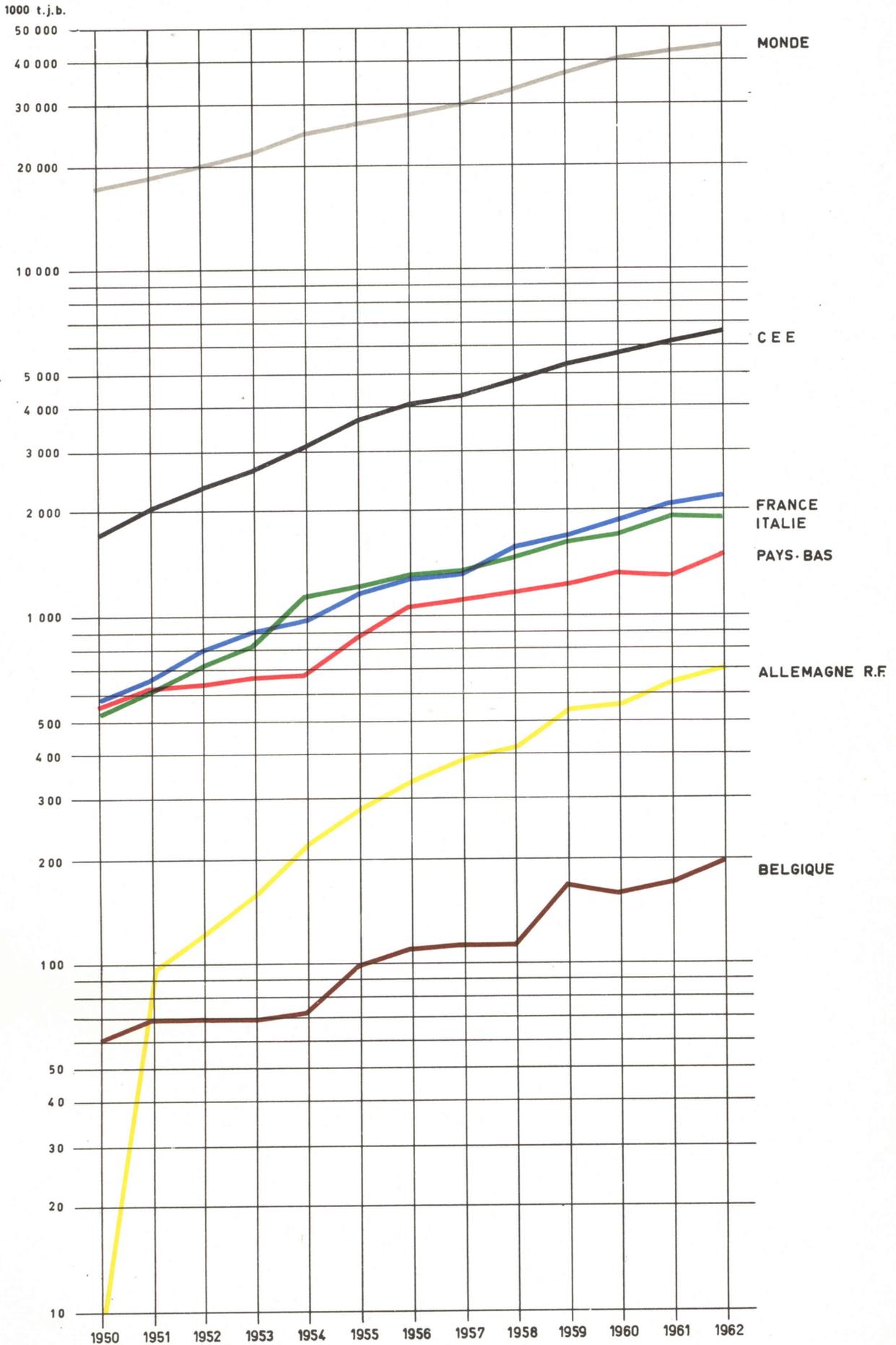
L'accroissement de la flotte pétrolière de la C.E.E., de l'ordre de 12,6 % l'an sur la période 1950-62, a été également supérieur à celui de la flotte mondiale (9,35 %).

La flotte allemande, quasi inexistante en 1950, a enregistré le taux d'expansion le plus élevé (49,3 % par an), mais les flottes de tous les autres pays membres se sont aussi développées beaucoup plus vite que les flottes de cargaisons sèches. De ce fait, la part du tonnage pétrolier dans le tonnage total de la Communauté est passé de 17,5 % en 1950 à 31 % en 1963. Elle reste cependant encore inférieure à la moyenne mondiale (35 %), sauf en France (41 %) qui a la principale flotte pétrolière (Annexe VII).

Le tonnage moyen du pétrolier a fortement augmenté et est maintenant supérieur à la moyenne mondiale. En particulier, les pays de la Communauté

NAVIRES PETROLIERS
 EVOLUTION DES FLOTTES
 PAYS MEMBRES ET COMMUNAUTE; MONDE

GRAPHIQUE 7



disposent en plus grand nombre de gros tankers (23 % du tonnage total, contre 13 % au niveau mondial). Ce sont surtout la France et les Pays-Bas qui détiennent une plus forte proportion de grands pétroliers (Annexe VIII).

b) Demande de remplacement.

La demande totale de navires neufs comprend, d'autre part, la demande de remplacement de navires hors d'usage ou exportés d'occasion, qui dépend à la fois de la composition de la flotte par âge et de la durée de vie moyenne des navires.

Sous la pression de la concurrence internationale et du progrès technique, un important renouvellement des flottes des pays membres s'est accompli durant la dernière décennie, plus prononcé en moyenne qu'au niveau mondial.

S'agissant des navires à cargaisons sèches, les flottes allemande et belge sont les plus jeunes de la Communauté, la flotte italienne étant la seule qui soit plus âgée que la moyenne mondiale.

AGE DES FLOTTES DE NAVIRES PORTEURS DE CARGAISONS SECHES

au 1.7.1963

sur base des tjb - en %

Age des navires	R.F. Allemagne	France	Italie	Pays- Bas	Belgique	C.E.E.	Monde. (1)
Moins de 5 ans	26	26	24.5	27.5	36.5	26.5	23.5
5 à 9 ans	41	20	17	28.5	27	27.5	19
10 à 14 ans	20,5	26.5	10	15	13.5	17.5	11
15 à 19 ans	2.5	16	14.5	14	19.5	11.5	20.5
20 à 24 ans	2	7.5	21	8.5	1	9.5	15.5
25 ans et plus	8	4	13	6.5	2.5	7.5	10.5

(1) y compris réserve U.S.A. et flotte des Grands Lacs.

Source Lloyd's Register of Shipping

Le rajeunissement a été plus accentué encore dans la flotte des pétroliers, dont plus de 40 % du tonnage a moins de 5 ans, ce pourcentage atteignant 51 % aux Pays-Bas et 53 % en Belgique.

AGE DES FLOTTES DE PETROLIERS

au 1.7.1963

sur base des tjb - en %

Age des navires	R.F. Allemagne	France	Italie	Pays Bas	Belgique	C.E.E.	Monde (1)
Moins de 5 ans	43	34	35	51.5	53.5	40.5	36
5 à 9 ans	33.5	40.5	36.5	39	37	38	32.5
10 à 14 ans	16.5	15.5	10.5	5.5	5.5	11.5	17
15 à 19 ans	5.5	7	7.5	3.5	-	6	8
20 à 24 ans	0.5	2	7.5	0.5	-	3	4
25 ans et plus	1	1	3	-	4	1	2.5

(1) y compris réserve U.S.A. et flotte des Grands Lacs.

Source : Lloyd's Register of Shipping

Le ralentissement très net de la progression de la flotte communautaire de cargaisons sèches depuis 1959 confère une importance relative plus grande à la demande de remplacement, qui représente tonneau pour tonneau environ les 3/4 de la demande totale de cette catégorie, tandis qu'elle est encore inférieure à 50 % dans le secteur des pétroliers.

B. Formation.

La demande de navires neufs dans la C.E.E. ne peut être analysée isolément en raison du caractère mondial du marché des constructions navales comme de la demande de services de transport maritime dont elle est dérivée.

Exprimée par le trafic maritime international, cette dernière est essentiellement fonction du développement du commerce mondial, sans qu'il

soit possible, sur la base des données statistiques disponibles, de dégager entre eux une corrélation significative, en raison notamment des différences d'unités de mesure utilisées et des modifications tant structurelles que géographiques qui interviennent progressivement dans les courants d'échanges.

De 1950 à 1952, le trafic maritime international, exprimé en tonnes métriques transportées, s'est accru en moyenne de 5,15% par an pour les cargaisons sèches et de 8,6% par an pour le trafic pétrolier.

Pendant la même période, la croissance de la flotte mondiale à cargaisons sèches (1) ne s'élevait qu'à 3,95% l'an, tandis que celle de la flotte pétrolière (1) atteignait 9,35 %, dépassant ainsi légèrement le taux d'accroissement du trafic.

Le tonnage transporté n'est cependant qu'une mesure approximative du trafic maritime, car il faudrait tenir compte du trafic de cabotage et également des distances parcourues, pour exprimer l'évolution du trafic en tonnes-milles. A cet égard, les sources statistiques font défaut pour les cargaisons sèches. En ce qui concerne le pétrole (2), les distances moyennes parcourues s'étant accrues de 1950 à 1962, l'augmentation du tonnage transporté s'est traduite par une augmentation du trafic en tonnes-milles de 9,50% par an, alors que la flotte pétrolière ne se développait qu'à un taux inférieur, de l'ordre de 9,35 % l'an.

Par ailleurs, l'augmentation des capacités de transport de la flotte mondiale a été plus grande que l'accroissement de son tonnage, en raison des améliorations techniques qui ont été apportées au rendement des navires, par l'accroissement des vitesses, la mise en service de plus gros bâtiments, le perfectionnement des systèmes de manutention et de pompage des cargaisons tant dans les ports que sur les navires.

Bien qu'il soit difficile de mesurer avec précision l'incidence de ces diverses améliorations sur la capacité de transport par tonnes, il n'est pas douteux que la flotte mondiale s'est développée à un rythme supérieur à celui qui aurait été suffisant pour répondre aux besoins additionnels de trafic maritime.

Le point de départ de ce déséquilibre remonte à la crise de Suoz, en 1956. A cette époque, la demande de services de transport par mer s'étant fortement gonflée alors que l'offre de capacité de transport était peu élastique, les taux de frêt ont augmenté dans une proportion très supérieure à l'accroissement des coûts d'exploitation. La rente-

(1) non compris la flotte de réserve américaine

(2) Walter L. Newton. The long term development of the tanker freight market. London, April 1964.

bilité très élevée résultant de cette situation exceptionnelle, dont les armateurs surestimèrent la durée, a provoqué dans l'ensemble du monde un accroissement démesuré des commandes de nouveaux navires: le tonnage en construction et en commande dans les chantiers au milieu de 1957 dépassait de 50% pour les navires à cargaisons sèches et de 135% pour les pétroliers, celui du début de 1956 (Annexe VI).

Cet accroissement de la demande entraîna bientôt un excédent d'autant plus grand des capacités de transport par rapport aux besoins du trafic que ce dernier se normalisa rapidement avec la réouverture du Canal de Suez. Les taux de frêt subirent un recul brutal dès 1957, pour se retrouver en 1958 à un niveau inférieur à celui de 1947 (Annexe IV). Ils se sont légèrement relevés en 1963, en raison notamment des commandes soviétiques de blé aux Etats-Unis et au Canada.

La mise à la chaîne des navires augmenta considérablement: pratiquement nul en 1956, le tonnage désarmé atteignit près de 8 millions de tjb au milieu de 1958 et 8,6 millions de tjb en 1959 (soit 6,8% de la flotte de cargaisons sèches et 10,5% de la flotte de pétroliers). Il se réduisit au cours des années suivantes, en raison notamment du développement des mises à la ferraille, passées de 530.000 tjb en 1956 à 3.040.000 en 1962, mais il s'élevait encore à 2,2 millions de tjb en octobre 1963.

La demande mondiale de navires neufs ne diminua pas, en effet, dans la mesure requise pour que l'excès de tonnage disponible soit progressivement résorbé par le développement du trafic. Bien qu'il ait accusé un repli sensible et continu depuis le milieu de 1957, le tonnage en construction et en commande dans l'ensemble du monde n'est tombé légèrement au-dessous du niveau qu'il atteignait au début de 1956 en 1963 pour les cargaisons sèches et en 1962 pour les pétroliers. Plusieurs éléments ont contribué à perpétuer le déséquilibre engendré par la crise de Suez.

D'une part, les armateurs des pays maritimes traditionnels et surtout ceux de la C.E.M., ont cherché à compenser le handicap de coûts d'exploitation élevés, et, dans certains cas, de réductions de trafic consécutives à l'émancipation des colonies, par un effort exceptionnel de modernisation et de renouvellement de leurs navires, en particulier des pétroliers et des transporteurs de pondéreux.

Si cette politique a eu pour effet de soutenir l'activité des chantiers navals, elle a aussi contribué à alimenter l'excédent mondial

de tonnage du fait qu'une partie importante des navires remplacés avant d'être atteints par la désuétude technique a été revendue à des pays tiers et notamment aux pavillons de complaisances (Liberia, Panama).

D'autre part, un certain nombre de pays neufs, comme l'Inde, l'Indonésie, le Brésil, l'Argentine, le Vénézuéla et Israël, ont mis à profit les bas prix des bâtiments nouveaux et d'occasion pour se doter de flottes marchandes propres. A cette nouvelle génération d'armateurs, qui échappent largement aux mécanismes d'ajustement du marché international, viennent s'ajouter les pays de l'Est, en particulier l'URSS, la Pologne et la Yougoslavie, dont les flottes se développent rapidement et effectuent une part croissante du trafic mondial.

Ces divers facteurs expliquent que la demande mondiale de navires neufs se soit maintenue à un niveau trop élevé par rapport aux besoins réels du trafic et que lesancements aient même marqué un certain redressement en 1961-62 pour les cargaisons sèches et en 1962-1963 pour les pétroliers, alors que le tonnage mondial disponible était toujours fortement excédentaire et que le tonnage restant à livrer au 30 juin 1963 représentait quelque 9% du tonnage disponible pour les cargaisons sèches et 22% pour les pétroliers.

Section 3 - ECHANGES

Relativement cloisonnée entre les pays membres, l'activité des chantiers navals est au contraire orientée vers le marché mondial dont la C.E.E. a été le premier fournisseur de 1952 à 1962, et le second fournisseur en 1963, derrière le Japon.

A. Extension

a) Echanges intracommunautaires

Les échanges de navires de haute mer entre les pays membres sont restés très limités et ont même eu tendance à décroître au cours des dernières années.

ECHANGES INTRACOMMUNAUTAIRES DE NAVIRES DE HAUTE MER

sur base des lancements

1000 tjb

Années	Cargaisons sèches	Pétroliers	Total
1950	15	1	16
1953	21	38	59
1958	143	39	182
1960	72	66	138
1961	26	66	92
1962	61	31	92
1963	4	32	6

Ils ne dépassent pas 50 millions de dollars par an, dont environ 3 millions portant sur des navires usagés.

Ils représentent ainsi une part négligeable de la production des pays membres, à l'exception de la R.F. d'Allemagne, et de leur demande intérieure, sauf dans les pays de Benclux, notamment les Pays-Bas (Annexe X).

b) Echanges extérieurs

Bien que l'essor des exportations vers les pays tiers (graphique 8) très rapide jusqu'en 1958, et portant alternativement sur les pétroliers et sur les navires à cargaisons sèches, ait été interrompu depuis 1959, la C.E.E. est encore le premier fournisseur du marché mondial des navires à cargaisons sèches, et n'a perdu cette première place pour les pétroliers qu'en 1963, au bénéfice du Japon (Annexe XI).

EXPORTATIONS DE NAVIRES DE HAUTE MER DE LA C.E.E.

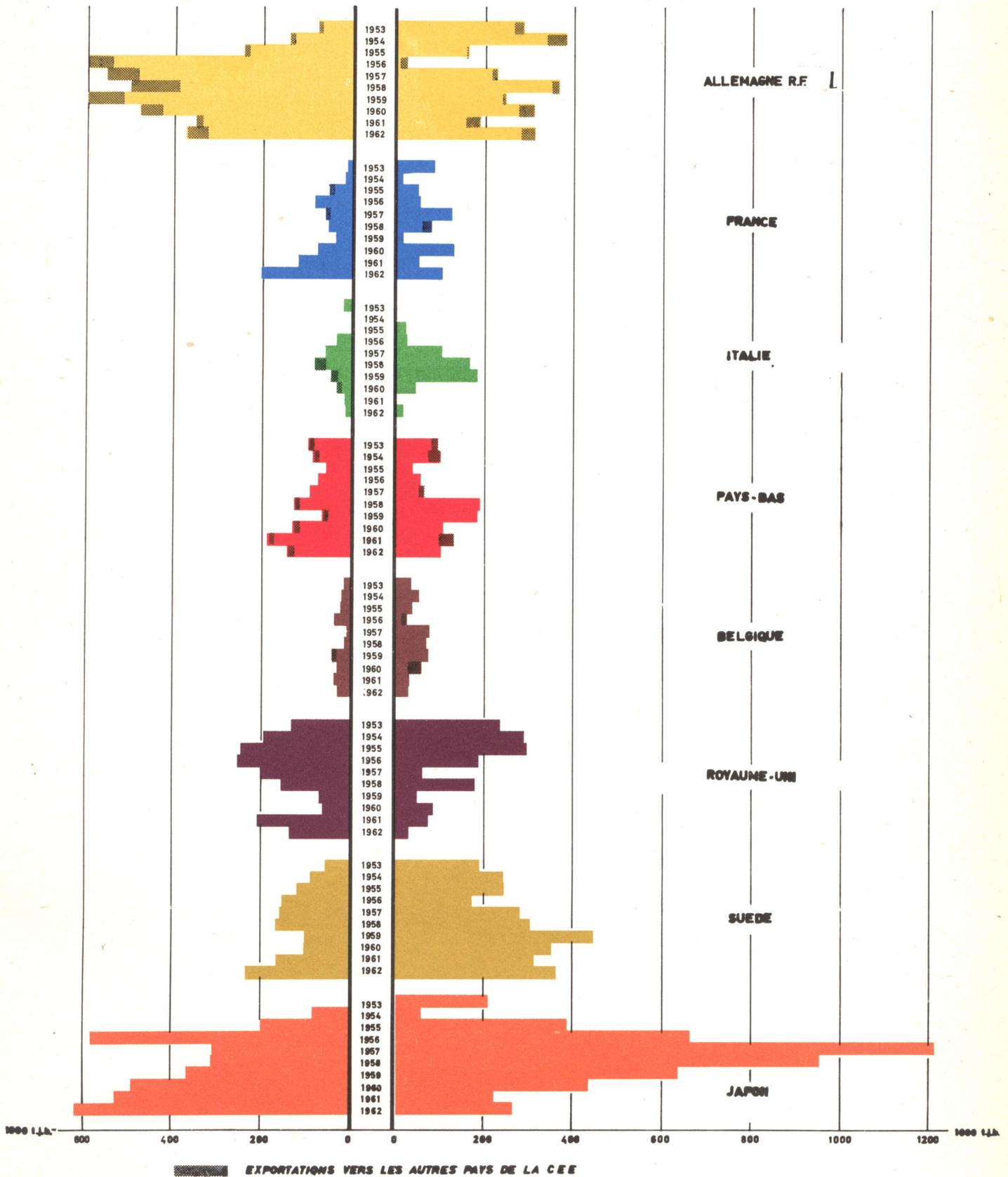
sur base des lancements

1000 tjb

Année	Cargaisons sèches	Pétroliers	Total
1950	58	119	117
1953	191	460	651
1958	630	833	1.463
1960	666	582	1.248
1961	684	333	1.017
1962	700	530	1.230
1963	593	636	1.229

CARGAISONS SECHES

PETROLIERS



La demande extérieure constitue ainsi un support capital pour l'activité des chantiers de la C.E.E.: les exportations de navires à cargaisons sèches représentent dans le total des lancements communautaires un pourcentage croissant, qui atteint 42% en 1963, tandis que celles de pétroliers oscillent d'une année à l'autre entre la moitié et les deux tiers du tonnage lancé.

A ces exportations de navires neufs s'ajoutent des ventes de navires d'occasion d'un tonnage relativement élevé, au moins en ce qui concerne les cargaisons sèches, mais d'une valeur assez limitée, puisqu'elle est de l'ordre de 20 à 25 millions de dollars sur un total de livraisons aux pays tiers de quelque 400 à 500 millions de dollars.

Les importations de navires neufs en provenance du reste du monde sont peu importantes et portent principalement, sauf en 1963, sur des pétroliers.

IMPORTATIONS DE NAVIRES DE HAUTE MER PAR LA C.E.E.

sur base des lancements

1.000 tjb

Années	Cargaisons sèches	Pétroliers	Total
1950	103	26	129
1953	4	28	32
1958	6	32	88
1960	9	0	9
1961	4	75	79
1962	3	51	54
1963	32	0	32

Atteignant généralement 15% de la demande communautaire pour cette dernière catégorie, elles ne dépassent pas 1 à 5% pour les navires à cargaisons sèches.

Il convient cependant de tenir compte des importations de navires d'occasion qui se sont élevées en 1962 à 75.000 tonnes dans chacune des catégories de navires, et représentent environ le tiers de la valeur des importations totales (12 millions de dollars en 1960 et 16,5 millions de dollars en 1962).

B. Répartition

a) Balance

Alors que la Grande-Bretagne est devenue importatrice nette depuis 1959 par suite du recours croissant des armateurs britanniques à la construction étrangère, le solde des échanges de la CEE est toujours largement excédentaire malgré le fléchissement enregistré en 1962.

SOLDE DES ECHANGES EXTERIEURS DE LA CEE EN NAVIRES NEUFS
ET D'OCCASION
(sur base des livraisons) (en millions de \$)

Années	Exportations	Importations	Solde
1955	263	42	221
1958	381	84	297
1959	453	34	419
1960	500	32	468
1961	488	49	439
1962	367	39	327

Cet excédent revient pour plus de 50% à la R.F. d'Allemagne et pour environ 20% aux Pays-Bas.

b) Réseau

La R.F. d'Allemagne assure en effet plus de la moitié des exportations de la C.E.E., en quantités et en valeur, aussi bien pour les navires à cargaisons sèches que pour les pétroliers. Les Pays-Bas et les autres pays membres se partagent le reste dans des proportions variables suivant les années.

Au cours des dernières années, les exportations de la C.E.E. sont destinées à concurrence d'environ 50%, et souvent même davantage pour les pétroliers, aux pays de l'AELE, en particulier la Norvège. Les pays à pavillon de complaisance - tels que le Panama et le Libéria - qui absorbent plus du tiers des exportations communautaires durant la période 1952-1957, n'interviennent plus actuellement que dans une proportion inférieure (Annexe XII).

Pour l'ensemble des années 1950-1963, la France a absorbé plus de la moitié du tonnage importé par la Communauté, consistant surtout en pétroliers en provenance de Suède, de Norvège et du Royaume-Uni, et accessoirement, depuis 1957, du Japon.

IIème PARTIE.LES ENTREPRISES.

Le secteur "Construction de navires de haute mer", constitué par les entreprises engagées à titre principal dans la construction de ces navires, assure plus de 90 % de la production communautaire de navires de haute mer. Le reste est construit par des entreprises, telles que Cockerill-Ougrée en Belgique ou Orenstein-Koppel en République fédérale d'Allemagne, dont l'activité principale les classe dans d'autres secteurs (sidérurgie et construction métallique)(1).

Certaines entreprises de construction de navires de haute mer se livrent également à des réparations navales, et la plupart d'entre elles exercent des activités accessoires, annexes à la construction navale (machines ou dispositifs de bord), ou étrangères à celles-ci (mécanique lourde, chaudières pour centrales électriques, etc ...).

Réparations et autres activités accessoires atteignent respectivement, en moyenne, 16 % et 17 % de la valeur de la production totale du secteur. Mais, leur part est, en fait, très variable suivant les entreprises et selon les pays. Très importante en R.F. d'Allemagne et aux Pays-Bas, où les chantiers de construction de navires de haute mer font également plus des trois quarts des réparations navales effectuées dans ces pays, elle est beaucoup plus faible en France et en Italie, où les chantiers ne participent que pour un quart à l'activité de réparation, qui est généralement exercée par des entreprises spécialisées.

(1) Sont considérées comme appartenant au secteur les entreprises dont au moins la moitié du chiffre d'affaires concerne la construction de navires de haute mer. Celles dont l'activité prépondérante est constituée par les réparations navales sont considérées comme formant un autre secteur. Le secteur "Construction de navires de haute mer" doit être distingué de la "branche" construction navale qui comprend toutes les activités de la construction et réparation maritime et fluviale.

VALEUR BRUTE DE LA PRODUCTION DU SECTEUR DE
LA CONSTRUCTION DE NAVIRES DE HAUTE MER.

1963

millions de US \$

Production	R.F. Allemagne	France	Italie	Pays-Bas	Belgique	C.E.E.
Navires marchands de haute mer	250	160	175	145	15	745
Autres navires et bateaux (1)	25	25	25	45	5	125
Réparations navales	100	10	10	100	5	225
Autres activités	90	65	50	25	-	230
TOTAL	465	260	260	315	25	1.325
Navires de haute mer construits par d'autres secteurs	50	-	-	20	40	110

(1) y compris navires de guerre

Un compte d'exploitation du secteur établi globalement pour l'ensemble de la Communauté, dissimule, de ce fait, d'assez grandes différences dans la structure des coûts suivant les pays membres (Annexe XIII).

COMPTE D'EXPLOITATION DU SECTEUR DE LA
CONSTRUCTION DE NAVIRES DE HAUTE MER.

	mio de US \$	%
<u>Valeur brute de production</u>	1.325	100
- Matières premières et services extérieurs	770	58
<u>Valeur ajoutée</u>	555	42
- dont salaires	400	30

Section 1 EXPLOITATION

Dans le cadre même de l'activité principale des entreprises du secteur, la diversité des types de navires construits et le degré de l'intégration technique des entreprises exerce une influence sensible sur la structure des coûts de production dont l'élément prépondérant est toujours constitué cependant par les matières premières et les services extérieurs. Atteignant 65 % pour un pétrolier, la consommation intermédiaire est d'environ 60 % pour un cargo et de 55 % pour un paquebot. Elle porte sur des produits sidérurgiques à concurrence de moitié pour un pétrolier, d'un tiers pour un cargo et d'un sixième pour un paquebot, le reste consistant en machines ou appareils mécaniques et électriques et d'autres produits d'aménagement.

Parallèlement, la part de la main-d'oeuvre dans le coût total varie suivant le type de navire en construction : elle est de 25 % pour un pétrolier, de 30 % pour un cargo et de 35 % pour un paquebot.

A. Main-d'oeuvre.a) Activité.

Les effectifs occupés dans la Communauté par le secteur de la construction de navires de haute mer n'ont cessé d'augmenter jusqu'en 1957. Mais ils ont été réduits d'environ 15 % au cours des années suivantes et ne s'élevaient plus en 1963 qu'à 162.200 ouvriers et employés, soit 4 % de l'effectif total des industries mécaniques et électriques.

EFFECTIFS OCCUPES DANS LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION DE NAVIRES DE HAUTE MER.

1963.

P a y s	Ouvriers	Employés	Total du sec- teur navires de haute mer (1)	Total de la branche cons- truc.nav.(2)
R.F. d'Allemagne	50.000	10.000	60.000	81.100
France	23.000	11.000	34.000	64.000
Italie	28.000	4.500	32.500	48.500
Pays-Bas	27.700	6.000	33.700	50.500
Belgique	1.700	300	2.000	11.800
TOTAL	130.400	31.800	162.200	255.900

Cette réduction a touché les chantiers de tous les pays membres, à l'exception des Pays-Bas, où elle a été beaucoup plus limitée. Elle a été partiellement réalisée par le non remplacement des effectifs sortants par suite de départs volontaires ou de mises à la retraite, comme le préconisait notamment le livre blanc publié en France à la fin de 1959, qui prévoyait une diminution de 30 % des effectifs du 1er janvier 1960 au 1er janvier 1962.

La réadaptation de la main-d'oeuvre excédentaire soulevant cependant des problèmes difficiles pour les chantiers situés, comme c'est souvent le cas en France et en Italie, dans les zones de faible développement industriel, la solution a été également recherchée dans le développement des activités de réparation ou dans la création d'activités annexes, telles que grosse chaudronnerie ou mécanique lourde. Ainsi en France, la proportion du personnel employé à des activités non navales est passée de 15 % fin 1959 à 25 % fin 1962.

(1) Y compris les effectifs affectés à des activités accessoires dans les entreprises dont l'activité principale concerne la construction de navires de haute mer; mais à l'exclusion des effectifs affectés à la construction de navires de haute mer dans les entreprises telles que Cockerill-Ougrée ou Crenstein-Koppel, classées dans d'autres secteurs en raison de leur activité principale.

(2) Constructions et réparations maritimes et fluviales.

Par grandes catégories, la composition des effectifs de la construction navale est sensiblement la même dans tous les pays. Les ouvriers représentent, pour l'ensemble de la Communauté, 80 % de l'effectif total du secteur, la France étant le pays qui s'écarte le plus de cette moyenne (68 %)(1).

La participation de la main-d'oeuvre féminine est pratiquement négligeable parmi les ouvriers : moins de 1 % pour l'ensemble des pays de la Communauté. Elle est de l'ordre de 15 %, en moyenne, parmi les employés et atteint près de 20 % en R.F. d'Allemagne.

b) Coût.

Parmi les 14 branches industrielles ayant fait l'objet en 1959 de l'enquête de l'Office Statistique des Communautés sur les charges salariales, la construction navale est celle où le coût de la main-d'oeuvre apparaît comme l'un des plus élevés et même le plus élevé dans les pays du Bénélux.

Les montants horaires des salaires et charges indirectes étaient alors supérieurs de près de 4 % en Belgique à ceux enregistrés aux Pays-Bas et en Italie, malgré l'importance des charges indirectes dans ce dernier pays ainsi qu'en France.

Ces écarts se sont cependant atténués au cours des dernières années, le coût total de l'heure d'ouvrier s'étant accru, entre 1959 et 1962 de 30,5 % en R.F. d'Allemagne, 35,7 % aux Pays-Bas, 31,7 % en France, 29,5 % en Italie et seulement 23,4 % en Belgique.

COUT DE L'HEURE D'OUVRIER DANS LA CONSTRUCTION NAVALE (2)

1962

en US \$

P a y s	Salaire direct	Charges indirectes (primes & avantages compris)	Coût total de l'heure d'ouvrier
R.F. d'Allemagne	0.87	0.38	1.25
Belgique	0.82	0.52	1.34
France	0.67	0.47	1.14
Italie	0.53	0.51	1.04
Pays-Bas	0.73	0.36	1.09

(1) En France, la définition des employés est différente par rapport aux autres pays membres ce qui explique leur part relative élevée.

(2) Moyenne annuelle de l'ensemble de la branche construction navale (navires de haute mer, bateaux fluviaux, réparations navales).

B. Capital.a) Investissements.

Les entreprises de construction de navires de haute mer de la Communauté ont investi environ 450 millions de dollars en capital fixe durant la période 1958-1963, dans leurs propres chantiers, plus des montants indéterminés dans des chantiers à l'extérieur.

Ces investissements entrent pour moins de 1 % dans la formation brute de capital fixe de l'ensemble des industries manufacturières de chacun des pays membres, sauf aux Pays-Bas, où ils atteignent 3,3 %.

FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DANS LE SECTEUR DE LA
CONSTRUCTION DE NAVIRES DE HAUTE MER.

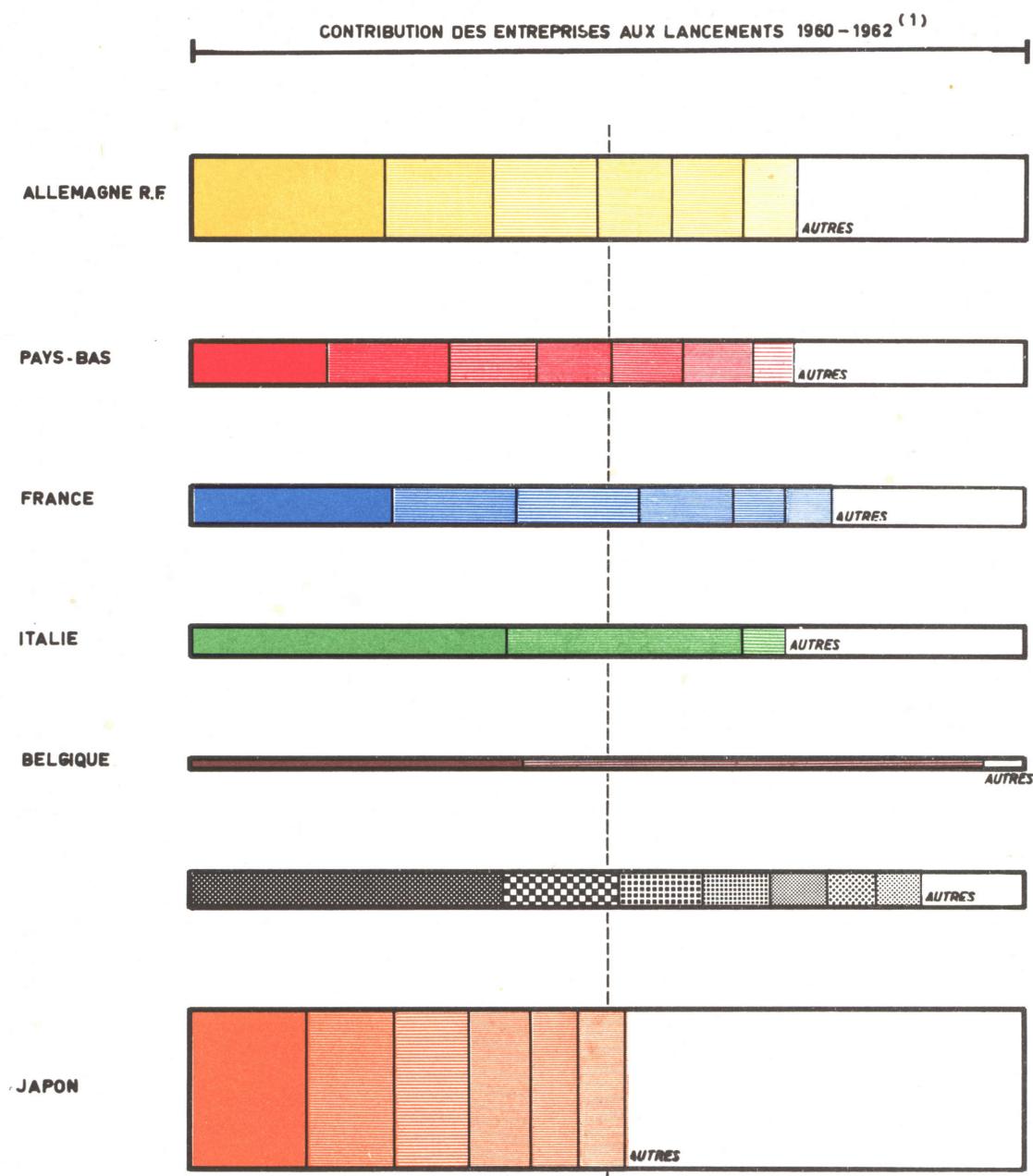
1958-1963 (six années cumulées)

P a y s	Valeurs (en millions de US \$)	% des investissements fixes de l'ensemble des industries manu- facturières
R.F. d'Allemagne	140	0.6
Pays-Bas	125	3.3
France	105	0.7
Italie	70	0.7
Belgique	10	0.2
TOTAL	450	0.8

Le pourcentage qu'ils représentent par rapport au chiffre d'affaires du secteur est nettement moins élevé que dans l'ensemble des industries mécaniques (1). De l'ordre de 4 % dans l'ensemble de la Communauté pendant les dernières années, il est en régression dans les divers pays membres à l'exception de l'Italie, où il ne dépasse cependant pas 3 %.

Les bilans des entreprises reflètent l'importance relativement faible du capital fixe par rapport aux stocks et aux travaux en cours. Si la part du capital fixe dans le total du bilan atteint 18 %, dans certains grands chantiers allemands qui ont dû être largement reconstruits après la guerre, elle est seulement de 4 % et moins aux Pays-Bas, où les

(1) Il faut évidemment tenir compte du fait que ce chiffre d'affaires est influencé à concurrence des deux tiers par les livraisons de l'extérieur.



(1) ENTREPRISES AYANT CONTRIBUE A PLUS DE 5% DES LANCEMENTS
LES SURFACES SONT PROPORTIONNELLES AUX LANCEMENTS

- | | | | |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> KIELER HOWALDTSW. A.G. WESER DEUTSCHE WERFT HOWALDTSW. HAMBURG BREMER VULKAN RHEINST.-NORDSEEW. | <ul style="list-style-type: none"> CHANT. REUN. VEROLME NEDERL. DOCK G. VAN DER GIESSEN DE SCHELDE ROTTERDAN DRYDOCK P. SMIT WILTON-FIJENOORD | <ul style="list-style-type: none"> CHANT. ATLANTIQUE ATEL. CH. DUNKERQUE CHANT. NAV. de la CIOTAT FORGES et CH. MEDITERR. AT. et CH. SEINE-MARIT. AT. et CH. de NANTES | <ul style="list-style-type: none"> ANSALDO S.A. CANT. RIUN. dell'ADRIATICO CANT. NAV. BREDA J. BOEL COCKERILL- OUGREE |
| <ul style="list-style-type: none"> BETHLEHEM STEEL C. NEWPORT NEWS INGALLS CORPORATION SUN SHIPBUILDING NATIONAL STEEL CORP. AVONDALE SHIPYARDS TODD SHIPYARDS CORP. | | <ul style="list-style-type: none"> MITSUBISHI ISHIKAWAJIMA HARIMA HAEVIND. HITACHI KAWASAKI C. NIPPON STEEL TUBE C. MITSUI ZOSEN TAMANO | |

installations sont largement amorties.

b) Financement

A l'importance des stocks et travaux en cours du côté actif du bilan correspond la part prédominante des avances reçues sur travaux en cours du côté passif. Alors que le capital propre (capital social et réserves) reste compris entre 12 et 15 % du total du bilan, les dettes à court terme (y compris les avances) atteignent ou dépassent 50 %, le reste étant constitué de provisions et dettes à long terme.

Industrie fabriquant sur commandes, la construction navale est donc caractérisée par une structure financière comportant un capital propre relativement faible et des fonds de roulement très importants, financés largement à court terme.

Section 2 STRUCTURE

Les conditions de production et de livraison ont une incidence moins marquée sur la conformation du secteur que sur la localisation des entreprises.

A. Conformation

L'évolution du marché au cours des dernières années n'a pas entraîné de modifications profondes sur la concentration ni sur la spécialisation des chantiers.

a) Concentration

Le degré de concentration de la construction de navires de haute mer dans la C.E.E. est du même ordre qu'en Grande-Bretagne ou au Japon, mais nettement plus faible qu'aux Etats-Unis ou en Suède (Graphique 9).

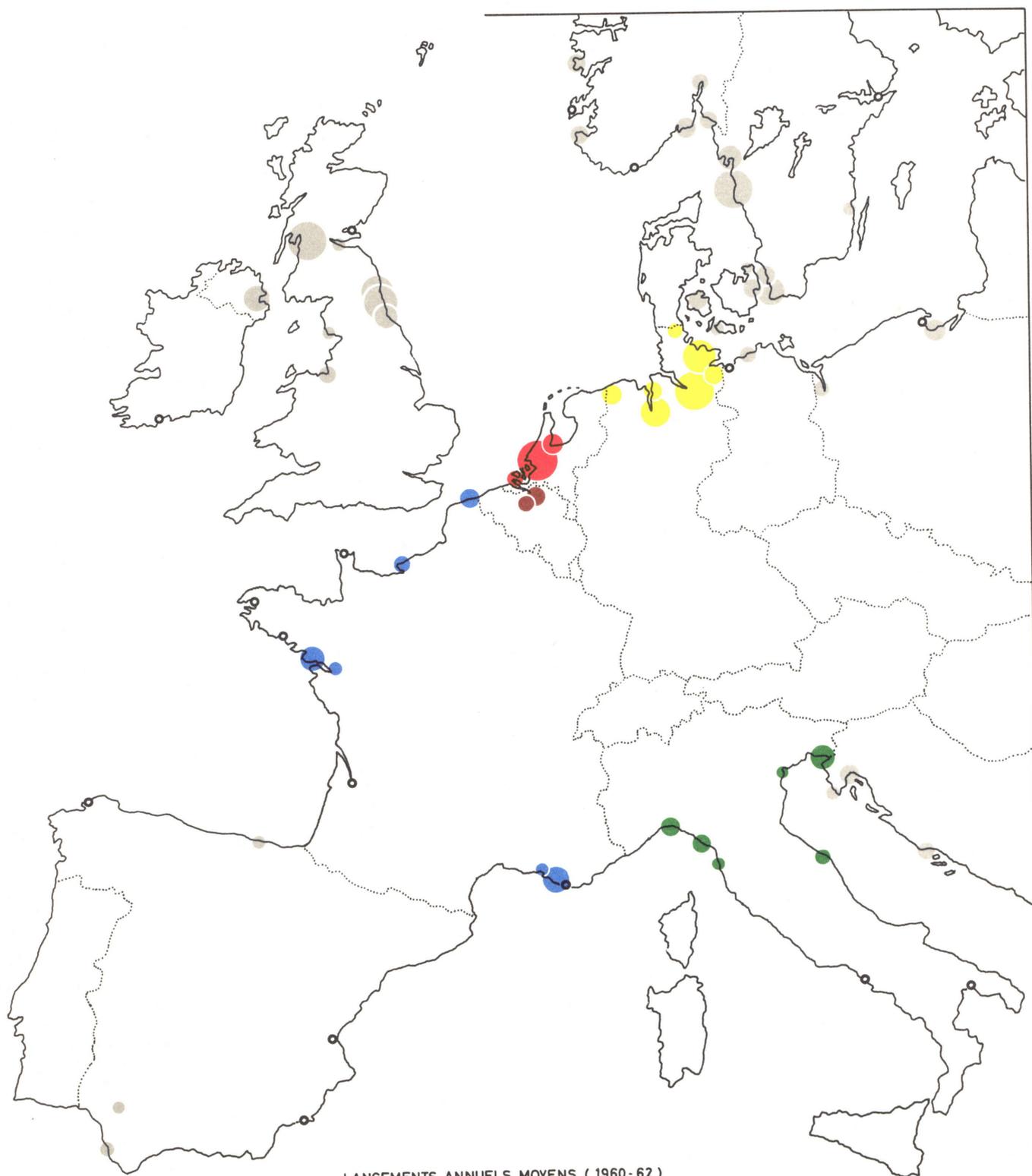
Cinquante entreprises environ exploitent les grands chantiers navals de la C.E.E. et les trois plus importants d'entre elles n'ont effectué que le 1/5 des lancements des années 1959/60. alors qu'aux Etats-Unis et en Suède les trois principales firmes ont contribué aux 3/5 des lancements pour les mêmes années.

b) Spécialisation

La spécialisation plus poussée des chantiers navals français et italiens dans la construction navale proprement dite constitue plutôt un

INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

LOCALISATION DES PRINCIPALES ZONES DE CONSTRUCTION D'APRES LES LANCEMENTS



LANCEMENTS ANNUELS MOYENS (1960 - 62)
SUPERIEURS A 20 000 t.j.b., A L'EXCLUSION
DES ARSENAUX MILITAIRES.

250 000 t.j.b. / an = ○

AUTRES CENTRES DE
CONSTRUCTION NAVALE | ○

désavantage par rapport aux chantiers allemands et néerlandais qui se livrent en même temps à l'activité plus rentable de la réparation navale. Aussi une tendance à la diversification des activités de certains chantiers s'est-elle manifestée au cours des dernières années.

La spécialisation par produits, c'est-à-dire par types de navires, de la construction navale elle-même, se heurte par ailleurs à de grandes difficultés par suite de la préférence marquée des armateurs pour des navires sur mesures. Pour réduire les coûts résultant de la diversification des bâtiments suivant leur destination, les chantiers se sont orientés vers la préfabrication, qui est facteur d'économie de temps et qui n'exige que de vastes ateliers permettant le stockage, en même temps que des appareils de levage. Ils ont de plus en plus pour tâche d'assembler sur cale des tronçons élémentaires eux-mêmes préfabriqués dans leurs propres ateliers ou chez des entreprises sous-traitantes.

B. Localisation

Pour des raisons évidentes, les chantiers navals sont localisés sur les côtes ou le long d'axes fluviaux, en général à leur embouchure (Voir carte).

Ils occupent une part importante de la main-d'oeuvre disponible dans des zones où la construction navale constitue l'activité dominante, comme à Nantes, St-Nazaire, La Ciotat ou la Pallice en France, Palerme ou Monfalcone en Italie, ou même dans des régions où les activités industrielles sont plus diversifiées comme le Schleswig-Holstein et le land de Brême en R.F. d'Allemagne, la Gironde et la Seine maritime en France, la région de Venise-Trieste en Italie.

La plupart des chantiers néerlandais situés sur le Rhin et sur la Meuse autour de Rotterdam, ainsi qu'à Amsterdam, bénéficient à cet égard d'une situation privilégiée du fait de leur activité industrielle et commerciale, où la concentration du trafic maritime et fluvial leur permet de se livrer non seulement à la construction mais à la réparation des navires.

Section 3 ORGANISATION.A. Cadresa) Statuts

Les entreprises du secteur de la construction de navires de haute mer de la C.E.E. sont dans leur grande majorité organisées sous forme de sociétés anonymes ou de sociétés à responsabilité limitée. Ces formes juridiques étant mieux appropriées à l'obtention des importants crédits bancaires particulièrement nécessaires en période de basse conjoncture, l'exploitation individuelle revêt désormais un caractère exceptionnel.

En dehors des aides directes et indirectes accordées par la plupart des pays constructeurs, l'intervention des pouvoirs publics dans la construction navale se manifeste sous la forme du contrôle financier d'entreprises très importantes telles que Ansaldo, Cantieri riuniti dell'Adriatico et Navalmeccanica qui, en Italie, font partie du groupe parastatal Fincantieri (75 % de la construction italienne), les Kieler Howaldtswerke et la Howaldtswerke Hamburg AG qui, en Allemagne, appartiennent indirectement ou directement à l'Etat Fédéral (30 % de la construction allemande). Ces cinq entreprises qui se trouvent à des degrés divers sous contrôle des pouvoirs publics fournissent près de 30 % des navires de haute mer lancés par la Communauté.

b) Liaisons.

De nombreuses liaisons financières unissent la construction navale au secteur sidérurgique. En Italie, ces liaisons sont établies, dans le cadre de IRI, entre Fincantieri et Finsider. En France, la Compagnie industrielle et financière de St-Nazaire étroitement liée au Groupe Fould-Pompey contrôle directement ou indirectement les trois chantiers de l'Atlantique, Loire-Normandie et Dubigeon, ces deux derniers ayant récemment fusionné. En Allemagne, l'AG für Berg-und Hüttenbetriebe (Salzgitter) qui est en possession de l'Etat Fédéral contrôle les Kieler Howaldtswerke et des groupes sidérurgiques privés tels que Krupp, Gutehoffnungshütte, Phoenix-Reinrohr, Rheinstahl et Thyssen-Bornemicza participent de façon majoritaire respectivement au capital de la AG Weser, à la Deutsche Werft, à Blohm & Voss, aux Nordseewerke GmbH et au Bremer Vulkan. Enfin, le plus important chantier naval de Belgique, celui de Cockerill-Ougrée à Hoboken, relève du secteur sidérurgique.

Des liens existent également avec le secteur de la construction mécanique et électrique. En Italie, la Fondation Piaggio contrôle

./...

les Cantieri Navali Riuniti et le Cantiere Navale del Tirreno; en Allemagne, le grande firme de construction électrique AEG ; participe de façon minoritaire à la Deutsche Werft; aux Pays-Bas, des participations ou des liens personnels unissent la Wilton Fijenoord à la K.N. Vliegtuigenfabriek Fokker, et la Nederlandse Droogdok en Scheepsbouw Mij à la Kromhout Motorenfabriek.

Enfin, des liaisons personnelles ou des participations financières relient, directement ou au second degré, certains chantiers à des banques d'affaires ainsi qu'à des armements et compagnies de navigation, de tels liens existant notamment aux Pays-Bas, en R.F. d'Allemagne, et en Belgique (Cockerill-Ougrée).

Ainsi, aux Pays-Bas, on enregistre des liaisons personnelles entre le chantier De Schelde et la compagnie Rotterdamse Lloyd, ainsi qu'entre le Rotterdamse Droogdok et l'armement Van Ommeren. La Bank voor Handel en Scheepsvaart N.V. (Rotterdam), la N.V. Handels en Transport Maatschappij Vulcaan (Rotterdam) et le chantier allemand Flensburger Schiffbau-Gesellschaft font tous les trois partie du groupe Thyssen.

En R.F. d'Allemagne, la Deutsche Bank a des intérêts, avec la Hamburg Amerika Linie, dans le Deutsche Werft; les chantiers Lübecker Flenderwerke sont contrôlés par la Commerzbank (69 %) et la Dresdnerbank (31 %).

B. Moyens

a) Groupements

Dans les cinq pays constructeurs de navires de haute mer, existent des associations professionnelles constituées sur un plan national : Verband deutscher Schiffswerften en R.F. d'Allemagne, Chambre Syndicale des constructeurs de navires et machines marines en France, Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters aux Pays-Bas, Associazione tra costruttori di navi di alto mare en Italie, et division spéciale de Fabr Métal en Belgique.

S'il n'existe pas actuellement de groupement représentatif institué sur un plan communautaire, des contacts réguliers sont établis dans le cadre plus large de l'organisation des Western European Shipbuilders (W.E.S.).

b) Accords

Les liaisons financières existant en France et en R.F. d'Allemagne avec le secteur de la construction mécanique et électrique ont facilité la conclusion de certains accords techniques, notamment dans la recherche de la propulsion atomique des navires. Certains chantiers néerlandais ont également conclu des accords de collaboration avec des firmes appartenant à d'autres secteurs. Ainsi, la Société De Schelde collabore avec la Nuclear Power Plant Co dans le domaine des centrales nucléaires et avec la Machinefabriek Breda pour la fabrication de chaudières. Elle a constitué, il y a quelques années, avec la Rotterdamse Droogdok, la Société Neuratom N.V., en collaboration avec Philips, Machinefabriek Breda, Werkspoor et Stork. Par la suite la Nederlandse Droogdok en Scheepsbouw Mij et Wilton Fijenoord ont également pris une participation dans cette société de recherche.

IIIème PARTIE

LES INTERVENTIONS

Bien qu'elle n'atteigne pas le même degré dans tous les pays, l'influence que les pouvoirs publics exercent sur la demande de navires et sur l'activité des chantiers est importante, en raison soit de leur participation au capital de certaines sociétés de construction et de navigation, soit de leurs commandes de navires de guerre, soit encore des aides directes et indirectes qu'ils consentent aux constructeurs et aux armateurs nationaux.

Section 1 TRANSFERTS

A. Aides

La France et l'Italie sont les seuls pays de la Communauté à octroyer des subventions directes aux chantiers de construction navale.

En France, l'industrie de la construction navale bénéficie de dispositions législatives spéciales - loi du 24 mai 1951 - ouvrant des possibilités de subventions destinées à compenser ou à réduire l'écart existant entre les prix du marché international et les coûts de production français.

Une distinction est faite entre l'allocation pour les constructions neuves - qui comporte une allocation "coque" et une allocation "appareil propulsif" - et l'allocation forfaitaire pour les transformations et réparations effectuées dans les chantiers français.

Les subventions de base font l'objet d'ajustements ultérieurs en fonction notamment de l'évolution de certains indices économiques caractéristiques des coûts de construction.

En Italie, le système d'aides directes actuellement en vigueur a été instauré par la loi Tambroni en 1954 et aménagé par la loi 301 du 31 mars 1961. Les allocations sont calculées par référence aux types de navires, à leur poids et leur vitesse. Par le jeu d'un coefficient conjoncturel, le montant des subventions est adapté au niveau global d'activité des chantiers. Ce mécanisme a joué jusqu'ici dans le sens d'une diminution des taux de base.

Les subventions octroyées aux chantiers français et italiens sont principalement justifiées, aux yeux des pouvoirs publics, par la situation

particulière de la construction navale qui se trouve exposée sans protection à la concurrence mondiale et par les conséquences sociales qu'entraînerait une diminution d'activité des chantiers navals situés pour la plus grande partie dans certaines régions côtières dont ils constituent l'une des principales activités industrielles. Elles s'inscrivent dans le cadre d'une politique structurelle de réorganisation et de conversion du secteur.

La Commission de la C.E.E. a pris position sur les deux régimes d'aides dans le cadre des art. 92 et 93. A l'égard du régime italien, une décision est intervenue à l'occasion de sa modification en 1961. Compte tenu notamment des problèmes sociaux qui se posent à la construction navale italienne, la Commission a considéré ces aides en principe comme compatibles avec le Marché Commun jusqu'à leur échéance en 1964, à condition que le programme d'assainissement de l'industrie italienne de la construction navale soit mené à terme dans la même période.

Quant au mécanisme français, la Commission a suggéré au Gouvernement français de réduire les aides progressivement en relation avec le désarmement douanier. Conformément à ces propositions, les taux de l'aide ont été réduits depuis l'entrée en vigueur du Traité de Rome d'environ 45 %. Par ailleurs, les subventions ne sont désormais attribuées que dans la limite d'un objectif de livraisons de 400.000 tjb (tonneaux compensés) par an, pour inciter à la conversion d'une partie des chantiers.

L'incidence actuelle de l'aide directe sur la valeur des contrats est évaluée globalement à 14 % pour l'Italie et à 16 % pour la France.

Le Gouvernement fédéral a introduit en 1962 une aide aux constructeurs nationaux sous forme de crédits à taux d'intérêt réduit en faveur des exportations de navires vers les pays tiers. A cet effet, en 1962, un montant total de prêts s'élevant à 400 mio de DM a été mis à la disposition des exportateurs de navires. Une nouvelle tranche de 170 mio de DM fut mobilisée en 1963. Ces crédits, pouvant couvrir au maximum 50 % du prix de la construction, sont accordés à un taux d'intérêt inférieur d'environ 1 % au taux de marché. La durée des crédits ne peut dépasser 10 ans pour les livraisons vers les pays en voie de développement et 8 ans pour les livraisons vers d'autres pays tiers.

En outre, il existe dans la plupart des pays membres certaines facilités

en faveur des propriétaires de navires. Ces aides prennent notamment la forme de facilités d'accès au crédit, de bonifications d'intérêt et de primes à la démolition de navires vétustes. Ces avantages peuvent de facto favoriser indirectement la construction navale nationale bien qu'ils ne soient pas liés à la condition que les armateurs passent des commandes aux chantiers nationaux.

B. Fiscalités.

Les livraisons de navires marchands de haute mer sont considérées pratiquement dans tous les pays constructeurs de la C.E.E. comme des exportations et sont exonérées à ce titre des taxes sur le chiffre d'affaires. La Belgique fait une distinction entre les navires de mer destinés à naviguer sous pavillon belge et ceux qui sont destinés à des pavillons étrangers. Tandis que ces derniers sont exempts de taxe, une taxe de transmission d'un taux cependant réduit de 6 % à 1,2 % est perçue sur les premiers. En France, une taxe locale de 2,5 % est perçue sur les navires destinés à des armateurs français.

Les réparations de navires marchands de haute mer sont également largement exonérées de la taxe sur le chiffre d'affaires; en R.F. d'Allemagne cette exonération est limitée aux réparations importantes.

La plus grande partie des matières et produits incorporés dans le navire lors de sa construction ou d'une réparation sont également exonérés de taxe de transmission, à savoir : en R.F. d'Allemagne, des éléments déterminés tels que moteurs, turbines, etc ...; en Belgique, les livraisons d'armement ou de gréement; aux Pays-Bas, en France et en Italie, la fourniture de tous articles ou produits destinés à être incorporés dans des navires de mer, en France, toutefois, sous la condition qu'il s'agisse de bâtiments de mer français.

C'est en Italie que le régime fiscal de faveur est le plus poussé. Aux termes de la loi n° 522 de 1954 et ses modifications successives,

les matières premières, les produits finis et demi-finis nécessaires à la construction, à l'équipement, à la réparation et à la transformation des navires marchands sont exempts de taxes, et pour autant qu'ils soient achetés sur le territoire italien, sont considérés comme exportés et jouissent, par conséquent, de la ristourne de la taxe sur le chiffre d'affaires et des droits de douane.

En R.F. d'Allemagne et aux Pays-Bas, en vertu du principe que les livraisons sont effectuées à l'étranger (dans un port franc ou en haute mer), les chantiers navals ont droit aux ristournes à l'exportation des taxes sur le chiffre d'affaires (1).

Section 2 REGLEMENTATIONS

La construction de même que l'utilisation des navires de haute mer sont soumises à un ensemble complexe de dispositions législatives et réglementaires en vertu desquelles les pouvoirs publics exercent directement ou par l'intermédiaire d'organismes délégués une surveillance stricte de ces activités.

(1) Dans certains cas, des chantiers navals sont eux-mêmes situés dans un port franc, c'est-à-dire à l'étranger au sens de la législation fiscale. De ce fait, ils ne bénéficient pas des ristournes à l'exportation des navires, mais toutes leurs matières sont détaxées du fait de leur exportation vers le port franc. Les navires construits dans un port franc ne sont donc pas chargés, en principe, d'une taxe sur le chiffre d'affaires.

Si la construction du navire doit satisfaire à de nombreuses exigences de sécurité et d'hygiène, son exploitation est soumise à des règles particulières qui vont jusqu'à un statut spécial, disciplinaire et pénal, s'appliquant aux équipages. De plus, les régimes exceptionnels qui se rattachent à l'assurance des navires et aux transports par mer obligent de facto les constructeurs et les exploitants à respecter des normes internationalement admises, dont les grandes sociétés de classification sont les dépositaires.

A. Profession

a) Accès et exercice de la profession

Dans tous les pays constructeurs de navires de haute mer, abstraction faite de prescriptions spéciales résultant du régime artisanal auquel certaines entreprises de réparation navale sont soumises, l'accès à la profession est libre pour les ressortissants nationaux. Les restrictions existant pour les ressortissants des autres Etats membres devront disparaître avant la fin de la période transitoire.

En ce qui concerne l'exercice de la profession, les réglementations administratives et techniques sont appliquées de façon non discriminatoire.

b) Usage des produits

Tout navire doit obtenir avant utilisation un permis de navigation délivré par le pays constructeur et faisant foi de sa navigabilité. Tout bâtiment de mer se trouve ainsi obligatoirement recensé par l'administration nationale et porté sur un registre public, même lorsqu'il est livré à l'étranger. Le constructeur doit tout d'abord demander l'approbation du projet, puis se soumettre à la surveillance de la construction jusqu'à l'épreuve en mer. Il obtiendra ainsi des certificats de conformité pour toutes les parties du navire soumises à des normes de sécurité, et finalement la côte du navire et son enregistrement. Au cours de l'exploitation, le navire est périodiquement contrôlé, les contrôles pouvant donner lieu, le cas échéant, à un déclassement. La sur-

veillance pendant la construction peut être exercée, suivant les pays par une société de classification reconnue, par l'administration nationale ou par les deux.

Il subsiste le plus souvent une obligation de fait de recevoir la côte d'une grande société de classification, telle que le Lloyd's Register, le Bureau Veritas, et l'American Board of Shipping. Les classements du Germanischer Lloyd ou du Registro Navale Italiano sont généralement limités aux navires nationaux.

B. Marchés

a) Normes et prescriptions techniques

Chaque navire se trouve soumis dans chaque pays à un ensemble de prescriptions techniques inspirées essentiellement par des motifs de sécurité. A côté des règles concernant la qualité des matériaux et relatives à la construction de la coque, aux machines propulsives, à l'équipement électrique, à la radiotélégraphie, aux engins de sauvetage, les dispositions essentielles concernent la protection contre le feu, sa détection et son extinction. Dans le même sens ont été établis des règlements quant au transfert des gaz liquéfiés et au contrôle des tankers.

Les efforts pour l'harmonisation des prescriptions sur le plan mondial se heurtent à la rapidité avec laquelle évolue la technique. Dans chaque pays l'on trouve néanmoins une série de normes qui sont d'application facultative et que le Comité Européen de Coordination essaie également d'unifier.

Section 3 PROTECTION

La construction de navires de haute mer, qui, à l'origine, s'est effectuée dans certains pays à l'abri de restrictions quantitatives et d'une protection douanière, s'est libérée plus rapidement que d'autres secteurs de ces entraves aux échanges, en raison du caractère international du marché.

A. Restrictions quantitatives

Les échanges sont entièrement libérés entre les pays de la C.E.E. Vis-à-vis des pays tiers, la R.F. d'Allemagne et les pays du Benelux ont libéré leurs échanges. Des restrictions subsistent en France vis-à-vis des pays de l'ex-OECE, de la zone dollar et du Japon, et en Italie vis-à-vis du Japon, mais des négociations ont été entamées en vue de la suppression de ces restrictions dans les deux pays.

B. Protection douanière

Au 1er janvier 1963, l'Italie est le seul pays de la C.E.E., où existe encore un droit de douane dans le domaine de la construction de navires de haute mer. Ce droit, perçu uniquement sur la catégorie spéciale des navires marchands à propulsion autre que mécanique, s'élève à 5,4 % vis-à-vis des pays de la C.E.E. et à 7,5 % vis-à-vis des pays tiers. Mais le tarif douanier commun prévoit une exemption complète sur tous les navires destinés à la navigation maritime.

LISTE DES ANNEXES.

- I Nomenclature des navires marchands de haute mer
- II Lancements de navires marchands de haute mer - C.E.E. et reste du monde (1950 - 1963)
- III Parts de la C.E.E. et du reste du monde dans lesancements mondiaux de navires marchands de haute mer (1905, 1913, 1922, 1931, 1948 - 1963)
- IV Tonnage unitaire moyen des navires lancés - C.E.E. et monde - (1950, 1953, 1956, 1958, 1960 - 1963)
- V Demande interne de navires de haute mer dans la C.E.E. (1950-1963)
- VI Navires de haute mer en construction ou en commande - C.E.E. et monde - (1954 - 1963)
- VII Evolution des flottes marchandes (1939, 1950 - 1963)
- VIII Répartition de la flotte C.E.E. par dimension de navires (au 1.7.1963)
- IX Indices des frêts (1950 - 1963)
- X Echanges intra-communautaires de navires de haute mer (1953, 1958, 1960 et 1963)
- XI Exportation de navires de haute mer (1950 - 1963)
- XII Répartition géographique des exportations de navires de haute mer de la C.E.E. (1950, 1953, 1958 et 1963)
- XIII Comptes d'exploitation de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, de l'Italie (1963) et des Pays-Bas (1961)
- XIV Evolution du trafic maritime mondial (1950 - 1962)

ANNEXE I.NOMENCLATURE DES NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER.

C a t é g o r i e s	Nomenclatures	
	de Bruxelles N° du T.D.C.	C.S.T.
Bateaux pour navigation maritime et intérieure sauf de guerre (1)	89.01 B	735.3
Bateaux à dépecer	89.04	735.8
Autres bateaux :		
- remorqueurs	89.02	735.9I
- bateaux-phares, bateaux-pompes et similaires, docks-flottants, dragueurs, etc ...	89.03 A	735.92
- engins flottants divers	89.05	735.93

(1) Les bateaux pour navigation intérieure sont exclus de l'étude.

Annexe II

LANCEMENTS DE NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER DE 100 TJB ET PLUS

Navires porteurs de cargaisons sèches (y compris p' quebots)	milliers de tjb													
	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
RF d'Allemagne	(145)	292	349	488	519	685	931	983	938	858	691	732	617	549
France	125	212	180	96	71	108	195	184	196	179	247	265	342	213
Italie	107	94	51	61	14	87	230	260	220	169	131	255	267	332
Pays-Bas	140	140	173	183	168	155	307	310	313	225	327	355	284	242
Belgique	32	25	33	26	34	34	67	39	56	92	72	49	47	76
C.I.E.	(549)	763	786	854	806	1.069	1.730	1.776	1.723	1.523	1.468	1.656	1.557	1.412
A.L.L.E.	968	719	872	783	1.027	1.177	1.364	1.336	1.238	1.369	1.251	1.415	1.368	1.222.
(dont Roy.-Uni)	(711)	(507)	(659)	(555)	(695)	(826)	(865)	(878)	(825)	(844)	(713)	(798)	(670)	(558)
Etats-Unis	86	139	268	188	79	22	19	69	88	75	214	187	386	177
Japon	232	363	330	230	280	434	974	1.054	890	811	1.138	1.149	1.323	1.067
Reste du monde	79	121	137	179	162	178	320	416	556	592	637	730	743	944
Monde (1)	1.914	2.105	2.393	2.234	2.354	2.880	4.407	4.651	4.495	4.370	4.708	5.137	5.377	4.822

Pétroliers

RF d'Allemagne	(10)	26	171	330	444	243	70	248	492	344	401	230	393	422
France	55	11	32	139	196	218	104	245	255	229	347	181	138	234
Italie	-	18	81	201	148	81	128	225	331	350	303	79	81	160
Pays-Bas	88	77	123	158	242	241	143	167	243	383	240	216	135	134
Belgique	34	47	24	35	91	47	25	76	83	73	58	30	30	32
C.I.E.	(187)	179	431	863	1.121	830	470	961	1.404	1.379	1.349	736	777	982
A.L.L.E.	891	1.244	1.077	1.283	1.203	1.124	825	1.158	1.445	1.416	1.232	1.104	1.164	1.259
(dont Roy.-Uni)	(614)	(834)	(643)	(762)	(714)	(648)	(518)	(535)	(577)	(529)	(618)	(393)	(403)	(369)
Etats-Unis	351	27	200	340	398	51	150	290	644	522	271	156	63	118
Japon	116	71	278	328	133	395	773	1.379	1.176	912	593	651	861	1.301
Reste du monde	34	17	16	48	44	37	49	63	106	146	204	156	133	56
Monde	1.579	1.538	2.002	2.862	2.899	2.437	2.267	3.851	4.775	4.375	3.649	2.803	2.998	3.716

(1) à l'exclusion de la Pologne (jusqu'en 1955), de l'URSS, de la Zone soviétique d'occupation en Allemagne et de la Chine continentale.

Annexe III

PARTS DANS LES LANCEMENTS MONDIAUX
DE NAVIRES MARCHANDS DE HAUTE MER DE 100 TJB ET PLUS

en %

Années	CEE	Royaume-Uni	Autres AELE (1)	USA	Japon	Reste du monde
1892	8	81	3	5	0	3
1905	18	65	3	12	1	1
1913	27	58	3	8	2	2
1922	41	41	4	5	3	6
1931	31	31	16	13	5	4
1948	19	51	17	5	1	7
1950	21	38	15	13	10	3
1951	26	37	17	5	12	4
1952	28	29	15	11	14	3
1953	34	26	15	10	11	4
1954	37	27	15	9	8	4
1955	36	28	15	1	16	4
1956	33	21	12	3	26	5
1957	32	17	13	4	28	6
1958	34	15	14	8	22	7
1959	33	16	16	7	20	8
1960	33	16	14	6	21	10
1961	30	15	17	4	23	11
1962	28	13	17	5	26	11
1963	28	11	18	3	28	12

(1) Suède, Norvège, Danemark et Portugal.

Annexe IV

TONNAGE UNITAIRE MOYEN DES NAVIRES LANCES

Navires porteurs de cargaisons sèches					Tonneaux de jauge brute				
Pays	1950	1953	1956	1958	1960	1961	1962	1963	
Rép. Féd. d'Allemagne	840	2.385	2.515	3.170	3.155	3.210	3.315	3.610	
France	2.610	4.170	2.675	4.090	6.025	4.425	4.333	2.630	
Italie	6.325	2.450	4.030	4.070	3.730	8.800	6.510	7.730	
Pays-Bas	1.260	1.410	1.825	2.205	1.910	2.260	1.985	1.705	
Belgique	4.050	1.555	3.960	4.660	5.530	4.445	5.875	6.905	
C.E.E.	1.545	2.140	2.525	3.120	3.060	3.415	3.405	3.290	
Monde	2.215	2.585	2.745	2.985	2.795	3.175	3.250	2.700	

Pétroliers									
Pays	1950	1953	1956	1958	1960	1961	1962	1963	
Rép. Féd. d'Allemagne	9.900	8.455	1.450	5.345	11.470	6.775	8.185	12.785	
France	13.875	13.930	17.315	19.585	26.715	30.115	27.660	33.435	
Italie	-	13.420	14.255	17.415	17.835	9.890	8.130	13.320	
Pays-Bas	9.780	9.310	15.880	12.780	14.140	27.040	16.825	22.455	
Belgique	11.300	11.600	12.500	16.620	19.235	30.100	29.700	31.920	
C.E.E.	11.020	10.280	6.345	9.480	15.885	12.925	10.790	16.650	
Monde	10.600	10.260	9.730	11.290	10.890	7.535	12.140	17.365	

Annexe V

DEMANDE INTERNE DE NAVIRES DE HAUTE MER DANS LA CEE

Pays	Navires de 100 tjb et plus											en milliers tjb		
	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
R.F. d'Allemagne	145	275	229	409	379	444	333	431	448	260	218	379	244	265
France	183	243	201	102	70	62	121	135	157	176	186	147	139	91
Italie	98	85	34	46	15	86	200	205	137	124	102	243	258	278
Pays-Bas	141	79	120	97	93	115	297	293	303	232	257	185	193	157
Belgique	27	3	-	14	23	24	31	31	54	62	46	23	27	61
C.E.E.	594	685	584	668	580	731	982	1.095	1.099	854	809	977	861	852
Monde (1)	1.914	2.105	2.393	2.234	2.354	2.880	4.407	4.651	4.495	4.370	4.708	5.137	5.377	4.822

Pétroliers (2)

Pays	Navires de 100 tjb et plus											en milliers tjb		
	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
R.F. d'Allemagne	-	3	14	45	64	81	47	23	128	99	94	42	84	63
France	67	80	78	99	240	186	52	175	215	234	218	185	35	86
Italie	-	18	80	224	148	59	104	121	164	165	259	79	64	66
Pays-Bas	28	8	29	64	185	213	114	132	86	202	166	160	90	132
Belgique	-	-	-	-	37	9	-	-	59	26	31	12	25	-
C.E.E.	95	109	201	432	674	548	317	451	652	726	768	478	298	347
Monde (1)	1.579	1.538	2.002	2.862	2.899	2.137	2.267	3.851	4.775	4.375	3.649	2.803	2.998	3.716

(1) Lancements mondiaux à l'exception de ceux de la Pologne (jusqu'en 1955), de l'URSS, de la Zone soviétique d'occupation en Allemagne et de la Chine Continentale.

(2) de 1950 à 1953 inclus : 1.000 tjb et plus.

Source : Lloyd's Register of Shipping.

NAVIRES DE HAUTE MER DE 1000 TJB ET PLUS EN CONSTRUCTION OU EN COMMANDE

Navires porteurs de cargaisons sèches		milliers t.j.b.									
Pays de construction	31.12. 1954	31.12. 1955	31.12. 1956	30.6. 1957	30.6. 1958	30.6. 1959	30.6. 1960	30.6. 1961	30.6. 1962	30.6. 1963	
P.F. d'Allemagne	895	1.825	2.755	3.175	2.455	1.785	1.135	985	1.025	615	
France	220	445	605	790	645	495	545	575	655	500	
Italie	210	470	580	755	535	410	460	605	795	850	
Pays-Bas	360	725	700	615	600	470	580	600	410	345	
Belgique	50	115	235	235	215	180	125	120	125	135	
C.T.E.	1.735	3.580	4.875	5.570	4.450	3.340	2.845	2.885	3.010	2.445	
A.E.L.E. (1)	2.570	3.235	3.545	4.135	3.335	3.020	2.990	2.700	2.360	1.620	
Etats-Unis	50	85	115	155	290	320	440	620	515	455	
Japon	285	945	1.350	1.320	955	675	955	1.130	1.095	1.390	
Reste du monde	260	285	865	1.175	1.385	1.375	1.510	1.205	1.420	1.520	
Monde (2)	4.900	8.130	10.750	12.355	10.415	8.730	8.740	9.540	8.430	7.430	

Pétroliers.

Pétroliers.		milliers t.j.b.									
F.R.G.	520	825	2.115	2.600	2.590	1.995	1.705	1.365	1.215	830	
France	375	710	1.080	1.590	1.265	945	930	745	840	640	
Italie	230	715	1.120	1.495	1.200	750	510	255	375	385	
Pays-Bas	745	945	1.400	1.705	1.385	1.185	825	490	425	160	
Belgique	135	120	380	395	355	250	185	100	80	95	
C.T.E.	2.005	3.315	6.095	7.785	6.795	5.125	4.155	2.955	2.935	2.110	
A.E.L.I. (1)	3.615	3.915	6.660	8.020	7.945	6.680	5.090	4.330	3.895	4.165	
Etats-Unis	145	225	1.790	2.180	1.755	890	495	320	220	155	
Japon	505	2.150	3.730	4.125	3.435	2.590	1.780	1.600	1.750	3.390	
Reste du monde	80	85	220	595	890	840	515	480	420	500	
Monde	6.350	9.690	18.495	22.705	20.820	16.125	12.035	9.685	9.220	10.320	

(1) à l'exception du Portugal

(2) à l'exception des contrats dans les pays de l'Est.

Source : Shipbuilders' Council of America.

Annexe VII

EVOLUTION DES FLOTTES MARCHANDES (1)

Navires de haute mer de 100 tjb et plus (2)

en 1.000 tjb

Pays	1939	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
CARGAISONS SECHES															
RF. d'Allemagne	4.225	450	930	1.270	1.585	2.000	2.365	2.860	3.210	3.655	3.990	3.975	4.115	4.210	4.275
France	2.615	2.635	2.715	2.850	2.930	2.875	2.770	2.685	2.705	2.775	2.860	2.950	3.040	2.995	3.090
Italie	3.000	2.060	2.305	2.570	2.620	2.655	2.700	2.895	3.210	3.400	3.515	3.395	3.375	3.490	3.685
Pays-Bas	2.430	2.555	2.615	2.630	2.700	2.757	2.800	2.925	3.220	3.415	3.495	3.530	3.580	3.620	3.580
Belgique	345	415	425	420	415	425	400	375	470	490	560	570	540	545	515
C.E.E.	12.615	8.115	8.990	9.740	10.250	10.705	11.035	11.740	12.815	13.735	14.420	14.420	14.650	14.860	15.115
A.E.L.E.	20.440	20.715	20.725	20.365	20.365	20.810	20.895	21.365	21.960	22.530	23.210	23.365	24.240	24.990	25.195
(dont Royaume-Uni)	(14.970)	(14.415)	(14.465)	(14.090)	(13.925)	(14.060)	(14.095)	(14.195)	(14.270)	(14.355)	(14.365)	(14.080)	(14.170)	(14.195)	(13.775)
Etats-Unis (3)	6.110	5.260	9.455	8.130	7.095	6.170	5.530	5.530	6.555	5.200	4.700	4.565	4.980	4.660	5.125
Reste du monde	14.890	15.235	15.685	16.470	17.170	17.660	19.155	21.015	22.925	25.835	27.560	29.385	32.600	35.230	38.750
Monde	54.055	49.325	54.855	54.705	54.880	55.345	56.605	59.650	64.255	67.300	69.890	71.735	76.470	79.740	84.215
PETROLIERS															
RF. d'Allemagne	255	10	95	125	160	230	290	345	395	420	545	560	660	715	775
France	320	575	655	790	895	965	1.150	1.260	1.305	1.565	1.680	1.860	2.080	2.165	2.130
Italie	425	520	610	720	835	1.145	1.210	1.300	1.340	1.500	1.605	1.725	1.945	1.920	1.920
Pays-Bas	540	555	620	630	670	690	895	1.085	1.115	1.185	1.245	1.355	1.325	1.545	1.645
Belgique	65	65	70	70	70	70	95	105	110	110	170	160	170	200	200
C.E.E.	1.605	1.725	2.050	2.335	2.630	3.100	3.640	4.095	4.265	4.780	5.245	5.660	6.180	6.545	6.670
A.E.L.E.	5.305	6.825	7.600	8.425	9.140	10.005	10.840	11.480	11.940	13.130	14.530	15.735	16.395	16.610	17.305
(dont Royaume-Uni)	(2.920)	(3.800)	(4.085)	(4.535)	(4.655)	(4.955)	(5.260)	(5.350)	(5.585)	(5.930)	(6.390)	(7.050)	(7.295)	(7.460)	(7.790)
Etats-Unis (3)	2.800	4.405	4.380	4.370	4.425	4.555	4.030	3.895	4.020	3.590	3.635	3.870	3.860	4.010	3.995
Reste du monde	1.725	3.785	4.160	4.820	5.730	6.925	7.650	8.425	9.490	11.460	13.670	15.345	16.505	17.300	18.395
Monde	11.435	16.740	18.190	19.950	21.925	24.585	26.160	27.895	29.715	32.960	37.080	40.610	42.940	44.465	46.310

(1) en milieu d'année - non compris les flottes des Etats-Unis et du Canada en service sur les grands lacs.

(2) jusqu'en 1951 inclus, 1.000 tjb et plus pour les pétroliers.

(3) non compris la flotte de réserve.

Source : Lloyd's Register of Shipping

REPARTITION DE LA FLOTTE DE LA CEE PAR DIMENSION DE NAVIRE

(Flottes au 1.7.1963)

Navires porteurs de cargaisons sèches

en %

Pays	100 à 999		1.000 à 9.999		10.000 à 19.999		20.000 à 29.999		30.000 et plus	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
R.F. d'Allemagne	65,0	14,3	32,9	69,2	1,9	13,3	0,1	1,7	0,1	1,5
France	59,7	6,6	37,4	73,4	2,5	14,4	0,3	3,5	0,1	2,1
Italie	56,0	6,3	36,8	57,2	5,5	21,7	1,4	11,6	0,3	3,2
Pays-Bas	74,4	13,9	22,4	64,4	2,9	17,7	0,2	1,9	0,1	2,1
Belgique	58,1	5,6	35,5	69,1	6,4	25,3	-	-	-	-
C.E.E.	64,7	10,4	31,8	66,0	3,0	17,0	0,4	4,5	0,1	2,1
Monde (1)	53,8	6,6	41,9	72,2	3,8	16,7	0,4	3,1	0,1	1,4

Rétroliers

R.F. d'Allemagne	57,4	3,8	11,3	3,0	20,0	43,1	4,3	14,8	7,0	35,3
France	9,5	0,4	23,4	5,7	39,9	41,1	17,7	29,3	9,5	23,5
Italie	39,1	2,7	18,5	8,5	25,3	38,3	12,4	32,1	4,7	18,4
Pays-Bas	16,2	0,5	9,4	3,7	46,2	40,3	18,9	31,1	9,4	24,4
Belgique	7,1	0,2	14,3	8,3	57,2	51,8	14,3	24,0	7,1	15,7
C.E.E.	30,2	1,5	16,6	5,7	32,5	40,7	13,5	28,7	7,2	23,4
Monde (1)	31,8	1,4	19,6	9,9	33,1	45,3	12,1	30,1	3,4	13,3

(1) y compris la flotte de réserve USA et les flottes des Grands Lacs

Source : Lloyd's Register of Shipping.

Annexe IXINDICES DES FRETS (moyenne annuelle)

Années	Cargaisons sèches		Pétrole (au voyage)		
	Affrètements au voyage	Affrètements à temps	Frets dollars		Frets non dollars
	(1)	(1)	(2)	(4)	(3) (4)
1950	84,9	76,1	100,9		152,7
1951	176,7	210,7	203,2		300,8
1952	112,8	115,3	160,8		227,1
1953	87,8	68,4	66,6		89,8
1954	93,5	80,0	62,5		80,4
1955	129,8	140,1	93,2		118,7
1956	152,7	196,8	162,5		223,5
1957	124,8	139,1	102,8		149,7
1958	78,0	63,6	47,0		54,2
1959	79,2	64,9	44,3		54,6
1960	82,1	73,9	45,4		52,2
1961	84,2	80,9	41,3		48,0
1962	77,5	64,8	46,1		54,7
1963	85,2	78,8	54,6		73,3

(1) Source : Norwegian Shipping News - Base 100 en juillet - décembre 1947.

(2) Source : United States Maritime Commission (USMC).

(3) Source : British Ministry of Transport (M.O.T.) jusqu'au 1.1.1957;
London Tanker Nominal Freight No.3 ("Scale") depuis 1.1.1957.

(4) Taux en pourcentage des taux maxima en vigueur pendant la 2ème guerre mondiale.

Annexe X

ECHANGES INTRA-COMMUNAUTAIRES DE NAVIRES DE HAUTE MER

Navires de cargaisons sèches

sur base desancements - en 1.000 IJB

Pays exportateurs	RF. d'Allemagne			France			Italie			Belgique			Pays-Bas			C.E.E.			
	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	
RF. d'Allemagne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
France	0,9	8,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	4,3	4,3
Italie	2,6	-	-	-	-	-	-	-	1,3	0,3	0,3	0,3	10,3	4,5	6,6	2,4	11,2	14,8	7,2
Belgique	0,6	10,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	6,2	90,0	45,3	-	-	-	-	23,9	11,9	-	-	-	0,4	-	1,3	0,4	1,0	10,6	3,1
C.E.E.	10,3	109,4	47,2	-	-	-	-	24,1	12,1	0,2	0,2	0,3	10,7	8,5	12,2	2,8	21,0	143,3	71,8

Pétroliers

Pays exportateurs	RF. d'Allemagne			France			Italie			Belgique			Pays-Bas			C.E.E.			
	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	1953	1958	1960	
RF. d'Allemagne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
France	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,6	1,4	-	-	15,6	1,4	-
Italie	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,6	-	-
Belgique	-	0,7	31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,1	31,5
Pays-Bas	-	15,7	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	31,9	-	-	-	-	15,7	34,5
C.E.E.	22,6	16,4	34,8	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	31,9	15,6	1,4	-	38,2	39,2	66,0

Source : Lloyd's Register of Shipping

EXPORTATIONS DE NAVIRES DE HAUTE MER (1)

Navires de cargaisons sèches

sur base desancements - en 1.000 T

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
A.L.d'Allemagne	17,2	99,5	68,9	129,5	228,7	542,5	481,6	387,2	519,3	429,4	340,1	329,5	284,4
France	4,7	-	8,7	13,2	38,6	81,5	49,2	54,8	35,1	77,0	120,4	202,4	133,6
Italie	9,3	17,0	18,0	-	0,6	31,7	53,8	58,7	29,1	16,4	12,5	9,9	54,1
Belgique	10,5	23,5	13,8	18,4	21,2	37,2	9,0	12,6	36,0	29,0	36,1	29,0	15,5
Pays-Bas	38,6	49,5	81,5	71,3	49,5	68,2	88,6	116,2	53,3	114,5	174,9	128,9	105,6
C.E.E.	58,4	104,2	190,9	232,4	338,6	761,1	682,2	629,5	672,8	666,3	684,0	699,7	593,2
Grande-Bretagne	194,0	198,5	129,6	191,9	244,9	249,3	200,3	156,8	66,0	61,3	207,0	134,1	147,3
Japon	45,3	11,2	0,1	89,0	203,1	585,3	310,0	313,8	370,3	495,5	532,8	620,5	574,3
Suède	50,1	29,6	22,9	90,3	120,1	154,2	158,0	168,8	104,3	105,2	168,0	236,9	220,7

Pétroliers

A.L.d'Allemagne	9,9	23,1	145,8	336,7	157,3	6,4	216,7	347,3	240,5	273,1	155,3	278,0	358,5
France	-	-	-	13,3	48,3	52,2	123,3	57,4	13,6	129,7	49,3	102,9	148,1
Italie	-	-	12,3	-	21,7	24,0	103,8	166,7	185,1	44,4	-	17,0	93,9
Belgique	33,9	45,3	24,0	53,6	38,1	13,0	75,6	70,0	72,6	26,5	30,1	29,7	-
Pays-Bas	75,2	32,6	76,0	71,5	37,4	57,2	50,9	192,0	186,0	108,5	98,6	102,2	35,0
J.E.E.	119,0	101,0	258,1	475,1	302,8	152,8	570,3	833,4	697,8	582,2	333,3	529,8	635,5
Grande-Bretagne	246,7	493,8	290,3	289,9	294,5	185,3	61,1	181,0	49,5	84,6	73,7	30,8	136,3
Japon	38,6	4,9	205,8	53,4	380,0	656,6	1202,7	942,8	627,3	428,3	215,0	256,3	922,5
Suède	209,0	240,6	242,6	241,7	242,6	169,1	278,7	300,6	444,9	351,2	311,4	359,7	477,6

(1) Echanges intracommunautaires exclus.

Source : Lloyd's Register of Shipping.

Annexe XII

REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES EXPORTATIONS DE NAVIRES DE HAUTE MER DE LA CEE

sur base desancements - en %

Destinations	C a r g a i s o n s s è c h e s					P é t r o l i e r s						
	1950	1953	1958	1963	1950	1953	1958	1963	1950	1953	1958	1963
a.E.L.E.	18,6	45,5	58,4	53,5	61,2	28,7	62,2	54,2	0	4,4	21,0	18,1
dont Royaume-Uni Norvège	0	6,0	3,5	8,6	0	0	0	0	0	0	0	0
Livillons de complai- sance (Panama + Liberia)	7,8	24,5	46,8	30,5	43,6	22,0	31,5	24,8	19,2	63,6	30,3	31,0
Autres	81,4	0,6	17,8	11,6	19,6	7,7	7,5	14,8	100,0	100,0	100,0	100,0
Total monde	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Lloyd's Register of Shipping

C O N S T R U C T I O N N A V A L E

ANNEXE XIII

COMPTES D'EXPLOITATION (1)

	R.F. Allemagne - 63		France - 1963		Italie - 1963		Pays-Bas - 1963	
	Mio de DM	%	Mio de NF	%	Mio de Lires	%	Mio de Fl.	%
Production (2)	2.500	100	1.290	100	124.200	100	1.403	100
Matériaes premières et services	1.450	58	710	55	74.520	60	786	56
Valeur ajoutée	1.050	42	580	45	49.580	40	617	44
Moins : salaires et traitements y compris charges et prestations sociales	705	28	400	31	43.470	35	365	26
- impôts et taxes	10	4	64	5				
- amortissements & provisions	8	3	65	5				
- frais financiers			25	2	6.210	5		
- frais généraux			26	2				

(1) en France et en Italie : comptes du secteur "construction de navires de haute mer".

en R.F. d'Allemagne et aux Pays-Bas : compte de la branche "construction, reconstruction et réparation de navires de mer et de batellerie fluviale, de navires spéciaux, de docks-flottants ainsi que de navires de plaisance et de bateaux de service".

(2) En R.F. d'Allemagne et aux Pays-Bas : chiffre d'affaires

En France et en Italie : valeurs de production.

Annexe XIV

EVOLUTION DU TRAFIC MARITIME MONDIAL (1)

en millions de tonnes

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Cargaisons sèches	300	360	350	360	390	450	490	510	470	490	540	570	560
Pétrole	225	255	285	295	320	350	390	420	440	460	510	560	640
Total :	525	615	635	655	710	800	880	930	910	950	1.050	1.130	1.200

(1) non compris le trafic des Grands Lacs américains.

Source : Annuaire Statistique ONU.