



ASSEMBLÉE NATIONALE

8ème législature

Commerce extérieur

Question écrite n° 37754

Texte de la question

M Sébastien Couepel demande à M le secrétaire d'État à la mer de bien vouloir lui préciser s'il entend prendre des mesures pour enrayer la constante et inquiétante diminution de la part du pavillon français dans nos échanges extérieurs.

Texte de la réponse

Reponse. - La partie du transport maritime sous pavillon français réalisée sur le commerce extérieur représente près de 18 p 100 en tonnage et 32 p 100 en valeur de marchandises, la différence de ces deux taux étant due à une position du pavillon français meilleure à l'exportation qu'à l'importation. En fait, si l'on tient compte de l'armement français et non plus du pavillon, si l'on tient compte du commerce extérieur maritime passant non seulement par les ports français mais aussi par les ports étrangers ainsi que la totalité du trafic réalisé sous pavillon français, le taux de couverture se situe aux alentours de 41 p 100 en valeur de fret depuis 1984. L'année 1986 est marquée par un maintien du taux de couverture avec une réduction du chiffre d'affaires de l'armement qui donne le numérateur et de la dépense nationale de transport maritime qui correspond au dénominateur. La chute du chiffre d'affaires est due à la chute des taux de fret, conjugaison des effets dollar et surcapacité. Cette réalisation du taux de couverture permet de limiter le déficit de la balance des frets et passages à 3 milliards de francs. Dans le même temps, la flotte française sous pavillon français passait du treizième au dix-neuvième rang mondial. Cette situation - préoccupante mais non catastrophique - puisque la France reste - si l'on tient compte des navires « contrôlés par l'armement », aux alentours du huitième rang mondial - a conduit les pouvoirs publics à définir les orientations suivantes de la politique de transport maritime. Le premier volet est financier avec le maintien de l'aide à l'investissement et la création d'une aide structurelle dont l'originalité principale est d'aider les investissements immatériels (développements de fonds de commerce, informatisation, etc) des compagnies maritimes privées. Le deuxième est réglementaire et social avec des mesures prises pour desserrer les contraintes administratives, accompagner les diminutions d'emploi et réduire les charges sociales. Enfin, l'immatriculation à Port-aux-Français de certains navires de commerce (transporteurs de vrac) a été autorisée afin d'alléger leurs coûts d'exploitation compte tenu des taux de fret offerts sur le marché international qui laissaient prévoir une disparition rapide de ce secteur.

Données clés

Auteur : [M. Couepel Sébastien](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37754

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : mer

Ministère attributaire : mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 mars 1988, page 966

Réponse publiée le : 2 mai 1988, page 1895