

—  
S E N A T

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

A V I S

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1985, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Yves LE COZANNET,

Sénateur

---

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouqueref, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchénault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Reusch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légis.) : 2247 et annexes, 2365 (annexe n° 43), 2370 (tome XIX) et In-8° 683.

Sénat : 68 et 69 (annexe n° 19) (1984-1985).

---

Loi de Finances - Marine marchande - Constructions navales - Pêches maritimes.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION.....</b>	5
<b>CHAPITRE PREMIER : LA FLOTTE DE COMMERCE.....</b>	7
<b><i>A. LA CONJONCTURE MARITIME MONDIALE .....</i></b>	7
1) La situation .....	7
2) Les perspectives .....	8
<i>a) le secteur pétrolier .....</i>	8
<i>b) le secteur du vrac sec .....</i>	8
<i>c) le secteur des marchandises diverses .....</i>	9
<b><i>B. LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE .....</i></b>	9
1) La situation .....	9
2) Les résultats financiers .....	12
<i>a) la Société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.).....</i>	12
<i>b) la Société française de transports maritimes (S.F.T.M.)</i>	12
<i>c) la Compagnie maritime des chargeurs réunis (C.M.C.R.) .....</i>	12
<i>d) la Compagnie générale maritime (C.G.M.) .....</i>	13
3) L'évolution de l'emploi .....	14

<b>C. LES ORIENTATIONS RETENUES DANS LE CADRE DU IXE PLAN.....</b>	14
1) L'intérêt de la flotte de commerce .....	14
2) Les problèmes de la flotte .....	15
3) La politique envisagée .....	16
4) L'action des pouvoirs publics .....	17
 <b>CHAPITRE II : LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES .....</b>	19
<b>A. LA SITUATION DES PECHES MARITIMES.....</b>	19
1) La flotte de pêche française .....	19
2) La production des produits de la mer .....	20
3) Les effectifs .....	22
4) Le commerce extérieur des produits de la mer .....	22
<b>B. LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DES PECHES     MARITIMES ET DES CULTURES MARINES.....</b>	24
1) L'aide au carburant .....	24
2) Le plan pluriannuel d'investissement .....	24
3) Le bilan des interventions du F.I.O.M. ....	25
4) Les mesures en faveur des cultures marines .....	26
 <b>CHAPITRE III : L'ACTION EN FAVEUR DES GENS DE MER.....</b>	29
<b>A. L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA     MARINE (E.N.I.M.) .....</b>	29
1) Les dépenses du régime social des gens de la mer.....	29
2) L'évaluation des recettes .....	30
<b>B. LA FORMATION PROFESSIONNELLE .....</b>	31

<b>C. LES MESURES EN MATIERE DE PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER .....</b>	<b>32</b>
1) Les mesures intervenues .....	32
2) Les mesures en préparation .....	33
<b>CHAPITRE IV : SECURITE ET POLLUTION .....</b>	<b>35</b>
<b>A. SECURITE.....</b>	<b>35</b>
1) Le renforcement des moyens de contrôle et de surveillance .....	35
2) Les travaux de l'organisation maritime mondiale (O.M.I.) .....	36
<b>B. LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL..</b>	<b>37</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION ET CONCLUSIONS .....</b>	<b>38</b>

**Mesdames, Messieurs,**

Le budget de la mer pour 1985 est tout d'abord marqué par la disparition du secteur de la construction et de la réparation navale, désormais rattaché au ministère du redéploiement industriel.

Avec un montant de 4,9 milliards de francs (après déduction des crédits consacrés aux ports maritimes qui sont étudiés par ailleurs), il traduit en outre un arrêt de la progression des crédits destinés au monde maritime puisque les dépenses ordinaires et crédits de paiement ne connaissent qu'une croissance de 4,8 % environ, c'est-à-dire une légère régression en termes réels.

Nous étudierons successivement :

- la flotte de commerce (qui bénéficie de 287,7 millions de francs de crédits de paiement) ;
- les pêches maritimes et les cultures marines (317,8 millions de francs) ;
- l'action en faveur des gens de mer (3 776 millions de francs) ;
- la sécurité et la protection du littoral (268 millions de francs).

En outre, les crédits de recherche s'élèvent à 16,4 millions de francs. Pour la recherche, la quasi-totalité des dotations en capital est affectée au fonds d'aide de la recherche et à l'innovation. Les autorisations de programme s'élèvent à 31,2 millions de francs (soit une augmentation de 1,7 % par rapport à 1984). On doit rappeler à ce propos que le financement de la recherche dans le domaine maritime relève en large partie du budget de la recherche et du développement du ministère de la recherche. La création de l'institut français de la recherche pour l'exploitation de la mer (I.F.R.E.M.E.R.), par fusion du centre national pour l'exploitation des océans (C.N.E.X.O.) et de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes (I.S.T.P.M.) a été effective en 1984.

## CHAPITRE PREMIER

### LA FLOTTE DE COMMERCE

#### A. LA CONJONCTURE MARITIME MONDIALE

##### 1) La situation

En 1983, pour la quatrième année consécutive, le volume des échanges maritimes mondiaux a reculé. Sans doute la diminution de 1983 est-elle relativement faible (1,5 %), mais le cumul de ces baisses atteint 16 % sur quatre ans et l'activité globale en tonnage se situe au niveau de ce qu'elle était en 1973.

La contraction de la demande exprimée en tonnes-milles est beaucoup plus importante encore et atteint 25 % sur les quatre dernières années, dont 8 % pour la seule année 1983. Tous les types de trafic ont ressenti cette évolution, mais la réduction a été particulièrement nette pour le pétrole.

Pour la première fois depuis la deuxième guerre mondiale, le tonnage mondial a diminué, de l'ordre d'une dizaine de millions de tonnes, soit environ 1,5 % de la flotte en service qui représente 650 millions de tonnes. Le nombre des navires est, lui aussi, en régression.

En 1983, les livraisons de navires neufs sont restées à leur niveau antérieur (16,5 millions de tonneaux de jauge brute) ainsi que les pertes accidentelles (2,1 millions de tonnes de port en lourd); de ce fait, la réduction de la flotte résulte d'un important courant de démolitions qui a atteint 34 millions de tonnes, soit 5 % de la flotte totale. Les quatre-cinquièmes de ces démolitions ont touché des pétroliers.

La surcapacité de tonnage a atteint son apogée au milieu de l'année 1983 avec 100 millions de tonnes de désarmement (dont les deux-tiers concernaient des pétroliers). On estimait alors à 200 millions de tonnes le tonnage total excédentaire, soit le tiers de la flotte mondiale.

La deuxième moitié de l'année a été moins catastrophique. Toutefois, on ne peut encore à ce jour parler véritablement de reprise pour le monde maritime et, au mois d'avril 1984, encore 10 % de la capacité totale de la flotte était inactive.

Pour ce qui concerne les cargos transportant des marchandises diverses, le surplus peut être évalué à 8 % de la flotte.

Sur le secteur des vracs secs, y compris les navires mixtes qui y sont affectés, le surplus représente 25 % de la flotte. Ce surplus se traduit pour 73 % par des réductions de vitesse et pour 17 % par des désarmements.

Le secteur le plus touché reste celui des hydrocarbures ; le surplus y est de 40 %. Il se décompose ainsi : 46 % pour désarmement et 42 % pour réduction de vitesse.

## **2) Les perspectives**

### *a) Le secteur pétrolier*

La flotte pétrolière, compte tenu des commandes actuelles et en l'absence de démolition, sera plus élevée de 3 % à la fin 1987.

La demande de transport continue de diminuer non seulement en tonnes, mais aussi en tonnes-milles ; toutefois, le rythme de décroissance semble se ralentir. Si une reprise, qui ne peut qu'être limitée, se produit vers 1986-1987, le marché pétrolier reposera sur la capacité des entreprises à réduire leur surplus par des démolitions.

Les démolitions portent dès maintenant sur des unités de gros tonnages. Il faudra de plus envisager, à partir de 1988, la démolition de 40 % de la flotte pour obsolescence.

Ainsi, si aucun mouvement de commandes massives n'intervient, le marché pourrait se rééquilibrer vers 1989.

### *b) Le secteur du vrac sec*

Dans l'hypothèse où aucune démolition n'aurait lieu, la flotte de vrac sec serait, fin 1987, supérieure de 13 % à son niveau actuel.

La demande de transport des marchandises en vrac ne dépend pas seulement de la croissance économique, mais aussi d'éléments particuliers :

- la demande de céréales, qui, selon les prévisions, doit poursuivre sa croissance ;

- le secteur du charbon qui, après une période d'euphorie, s'est profondément dégradé. Toutefois, beaucoup s'accordent à prédire une remontée importante du transport de pétrole d'ici la fin de la décennie ;

- la sidérurgie qui a connu une croissance difficile à prévoir il y a quelques années. Cette croissance a engendré de fortes augmentations des importations de minerais. La poursuite de cette croissance dépend de la croissance industrielle et des délocalisations, tant de l'offre que de la demande de minerai de fer.

### *c) Le secteur des marchandises diverses*

En ce qui concerne le transport de marchandises diverses, les commandes représentent 6 % de la flotte actuelle.

Plus que tout autre secteur, celui-ci est lié à la croissance de la production et des échanges. Toutefois, deux faits sont à noter : l'intensification de la conteneurisation et les nouveaux systèmes de desserte réalisés grâce à une flotte de gros porte-conteneurs. La surcapacité dépendra alors, là aussi, des démolitions pour obsolescence.

## **B. LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE**

### **1) La situation**

La flotte française a connu une forte contraction. Alors qu'en nombre le solde de 1982 avait été légèrement positif, on a compté, en 1983, 33 radiations pour 1 926 571 tonnes de port en lourd : six pétroliers de long cours dont un 550 000 tonnes, cinq caboteurs pétroliers, quatre vraquiers, seize cargos de marchandises générales, un transporteur de gaz et un transbordeur.

Ces retraits ne concernent pas seulement des navires âgés ou inadaptés. Ils résultent parfois du mouvement d'internationalisation des flottes des armements français qui les pousse à transférer certains de leurs navires sous pavillon étranger ou à constituer des filiales d'armement domiciliées à l'étranger.

Les entrées en flotte se partagent en huit livraisons neuves, dix achats d'occasion, auxquelles s'ajoutent deux changements de catégorie. Trois pétroliers de seconde main de taille intermédiaire traduisent la volonté d'adaptation à des besoins commerciaux très différents de ceux du passé. Cinq petits vraquiers visent à reconstituer une flotte sous pavillon français

dans un domaine où existe une réelle demande de transport. Trois gros vraquiers neufs sont également entrés en flotte.

On peut se demander si le pavillon français conservera encore longtemps la neuvième place qu'il occupait par son tonnage depuis plusieurs années. En effet, l'Italie et la France se trouvent aujourd'hui à quasi égalité, les tonneaux de jauge de l'une l'emportant alors que les tonnes de port en lourd de l'autre demeurent supérieures.

Enfin, on notera que l'âge moyen de la flotte française était de 7,80 au 1er janvier 1982, de 8,22 au 1er janvier 1983 et de 8,48 au 1er janvier 1984.

L'évolution de la capacité de la flotte, depuis le 1er avril 1982, apparaît dans le tableau ci-après :

**EVOLUTION DE LA FLOTTE FRANÇAISE ENTRE LE 1<sup>ER</sup> AVRIL 1982 ET LE 1<sup>ER</sup> AVRIL 1984**

CATEGORIES	FLOTTE AU 1 <sup>ER</sup> AVRIL 1982		FLOTTE AU 1 <sup>ER</sup> AVRIL 1983		FLOTTE AU 1 <sup>ER</sup> AVRIL 1984	
	NOMBRE	TJB	NOMBRE	TJB	NOMBRE	TJB
		<u>Navires à passagers</u>				
- Paquebots	2	19 100	2	19 100	3	29 818
- Transbordeurs	22	148 812	23	151 580	21	135 874
- Aéroglisseurs marins	4	1 966	4	1 966	4	1 966
<b>Total navires à passagers</b>	<b>28</b>	<b>169 878</b>	<b>29</b>	<b>172 646</b>	<b>28</b>	<b>167 658</b>
		<u>Cargos</u>				
- Cargos de ligne	86	483 595	89	483 371	83	415 457
- Cargos porte-conteneurs	55	970 132	55	997 895	54	1 006 735
- Bananiers, polythermes	14	60 212	12	48 304	12	48 304
- Transporteurs de vrac sec	41	1 074 126	44	1 292 405	44	1 183 878
- Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole)	5	475 512	5	475 512	5	475 512
- Citernes à vin et à huile	6	9 449	6	9 449	7	12 289
- Transporteurs de soufre liquide et produits chimiques	8	49 479	8	49 479	9	57 264
- Caboteurs de < 500 TX	16	6 518	15	6 019	13	5 032
- Navires secs stationnaires	34	73 908	37	75 191	37	75 373
- Barge (pousseur)	1	1 200	1	1 200	1	1 200
- Barge (barge)	1	12 555	1	12 555	1	12 555
<b>Total cargos</b>	<b>267</b>	<b>3 216 686</b>	<b>273</b>	<b>3 451 380</b>	<b>266</b>	<b>3 293 599</b>
		<u>Pétroliers</u>				
- Pétroliers L.C.	52	6 376 765	44	5 469 195	38	4 665 959
- Caboteurs pétroliers	32	175 670	33	206 381	31	173 515
- G.P.L. - G.N.L.	8	287 391	8	287 391	8	259 190
- Pétroliers et GPL stationnaires	8	28 470	7	28 367	7	28 367
<b>Total pétroliers</b>	<b>100</b>	<b>6 868 296</b>	<b>92</b>	<b>5 991 334</b>	<b>84</b>	<b>5 127 031</b>
<b>Total général</b>	<b>395</b>	<b>10 254 860</b>	<b>394</b>	<b>9 615 360</b>	<b>378</b>	<b>8 588 288</b>

## 2) Les résultats financiers

Nous examinerons ici les résultats financiers des quatre principaux armements français. Il en ressort des situations contrastées selon les entreprises d'armement et selon leur activité.

### *a) La Société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.)*

L'augmentation de 6 % du chiffre d'affaires entre 1982 et 1983 reflète la stagnation en volume des échanges entre l'Europe et la côte occidentale d'Afrique au cours de 1983.

Compte tenu de la modification dans la comptabilisation des voyages en cours et des plus-values à court terme, les comparaisons entre 1982 et 1983 n'ont qu'un intérêt limité.

La flotte actuelle comporte 23 navires en propriété, dont 3 appartiennent à des filiales. Deux porte-conteneurs seront prochainement livrés et quatre porte-grumes sont en commande.

### *b) La Société française de transports maritimes (S.F.T.M.)*

Le chiffre d'affaires a crû de 10,6 % entre 1981 et 1982, et de 5,4 % entre 1982 et 1983, tandis que le résultat d'exploitation avant amortissement et provisions a chuté de moitié. Cette évolution provient essentiellement d'une croissance importante des frais financiers, de la baisse du résultat d'exploitation des navires due à la crise du marché maritime et de l'augmentation des frais généraux.

La flotte de la S.F.T.M. se composait de 46 navires à la fin 1983, pour un port en lourd de 1 430 958 tonnes

### *c) La Compagnie maritime des chargeurs réunis (C.M.C.R.)*

Le groupe des chargeurs réunis a été profondément restructuré en 1981. Avant la restructuration intervenue au cours de l'année 1981, la compagnie maritime des chargeurs réunis détenait, par le biais de filiales, l'ensemble des actifs maritimes du groupe. Depuis la réorganisation de ce groupe, la compagnie n'a plus pour objet que d'assurer les activités maritimes de lignes régulières du groupe, ses anciennes filiales spécialisées dans le transport de vrac, les croisières ou le transport de véhicules étant devenues des filiales directes de la société Chargeurs réunis.

Les recettes totales du compte d'exploitation s'élèvent à 1 391 millions de francs contre 1 462 millions de francs en 1982, soit une diminution de près de 4,9 %. Cette diminution résulte d'une réduction

sensible des échanges, à compter du second semestre 1982, entre l'Europe et l'Extrême-Orient, et de la concurrence s'exerçant sur les liaisons entre les deux zones de la part des armements asiatiques, du chemin de fer transibérien et des armements soviétiques. En outre, les liaisons en provenance d'Afrique n'ont pas été favorables à une amélioration des comptes de la C.M.C.R.

En 1981, la forte croissance du résultat d'exploitation et du bénéfice avant impôt provenait en partie d'un allègement de frais financiers, que la société-mère avait conservé à sa charge lors de la restructuration. Cette situation a été en forte dégradation en 1982, puis s'est redressée en 1983 tout en se soldant par un résultat net négatif de près de 21 millions de francs.

La flotte comporte treize navires dont quatre affrétés. En 1983, six navires ont été vendus.

#### *d) La Compagnie générale maritime (C.G.M.)*

Le chiffre d'affaires de la C.G.M. non consolidée, qui est imputable à l'exploitation de navires de lignes régulières à hauteur de 80 % et à celle de navires spécialisés pour 20 %, a progressé de 11 % en 1982 et de 8,4 % en 1983 ; il s'élève, au terme de l'exercice de 1982, à 4,1 milliards de francs et à 4,5 milliards de francs en 1983.

Le chiffre d'affaires de la C.G.M.F. non consolidée, société holding du groupe maritime d'économie mixte, provient des produits de frètement des navires aux sociétés du groupe. En 1982, le montant de ce chiffre d'affaires a atteint 307,6 millions de francs et a régressé en 1983, s'établissant à 301,6 millions de francs. En revanche, la perte de la C.G.M.F. non consolidée est passée de 735,6 millions de francs en 1982 à 545,6 millions de francs.

En vue d'évaluer la totalité des activités et des résultats du groupe de la C.G.M.F., il est procédé à la consolidation des filiales et participations de ce groupe, dès lors que la C.G.M.F. détient directement ou indirectement un pourcentage de participation de 10 % au moins de ces sociétés.

Parmi les sociétés de transport maritime du groupe, sont notamment ainsi consolidées la C.G.M., la S.N.C.M., la Société finistérienne de cabotage, la Compagnie de navigation d'Orbigny, la Compagnie générale d'armements maritimes, la Compagnie générale transbaltique et Messigaz. D'autre part, parmi les sociétés ayant des activités diverses, sont en particulier consolidées la S.F.M.P., Mazinter et la C.O.G.E.R.

### 3) L'évolution de l'emploi

L'évolution défavorable de la flotte se traduit par une baisse de l'emploi de ce secteur. Les effectifs embarqués, qui atteignaient 11 650 à la fin de 1982, ne sont plus que de 10 938 à la fin de 1983, soit une baisse de 6 %.

**Evolution des effectifs embarqués**

	<b>Officiers</b>	<b>Non officiers</b>	<b>Total y compris hors hiérarchie</b>
30.12.80	4 431	8 383	12 843
30.12.81	4 098	7 685	11 817
30.12.82	4 070	7 529	11 650
30.12.83	3 835	7 082	10 938

Cette diminution des postes offerts s'est accompagnée d'un accroissement notable du chômage dans le secteur. Celui-ci a concerné, selon les statistiques du bureau central de la main d'œuvre maritime, 1 069 personnes au 31 décembre 1983 ; la tendance constatée l'an dernier paraît donc s'inverser, ainsi que le montre le rappel des chiffres des deux dernières années :

- au 31 décembre 1981 ..... 1 165 inscrits
- au 31 décembre 1982 ..... 951 inscrits.

## **C. LES ORIENTATIONS RETENUES DANS LE CADRE DU IX<sup>e</sup> PLAN**

### **1) L'intérêt de la flotte de commerce**

Une flotte de commerce française moderne et puissante représente un intérêt essentiel pour les trois raisons suivantes :

1. l'existence d'une flotte d'une taille suffisante est un atout important pour la sécurité des approvisionnements de la France ; certains navires constituent en outre des auxiliaires potentiels de la marine nationale à titre de ravitailleurs (caboteurs, pétroliers), de soutien logistique (porte-conteneurs, rouliers) ou de transports de troupes et de matériels (paquebots, transbordeurs) ;

2. la réduction de la capacité de transport de la flotte française au-dessous d'un seuil minimal aurait de graves conséquences pour l'ensemble des activités maritimes (chantiers navals, ports, auxiliaires de transport,...);

3. la flotte de commerce constitue également un facteur de développement du commerce extérieur dans la mesure où l'existence d'armements de lignes régulières en bonne situation commerciale et financière est une garantie de leur présence active au sein des conférences maritimes qui fixent la tarification, l'organisation des dessertes et le choix des ports, éléments importants pour l'exportation de nos produits.

## 2) Les problèmes de la flotte

Or, notre flotte de commerce est confrontée, depuis plusieurs années, à une grave crise mondiale des transports maritimes qui résulte des évolutions récentes des échanges internationaux. Cette situation, commune à l'ensemble des armements occidentaux, est caractérisée notamment par une aggravation de la concurrence des flottes des pays asiatiques, des pavillons de libre immatriculation et des pays à économie d'Etat, ainsi que par un renforcement des mesures protectionnistes.

La mutation de notre flotte dans la période de croissance des échanges l'a rendue vulnérable dans la période actuelle de récession. On notera tout particulièrement deux signes de cette vulnérabilité :

- La flotte pétrolière, qui représente près de 66 % du tonnage total de notre flotte et qui peut assurer une capacité de transport couvrant 92 % des besoins français, devra s'adapter à la baisse des besoins de transport de pétrole brut. Les chiffres sont tout à fait éloquentes à ce sujet : la France, qui importait en 1972 près de 127 millions de tonnes de brut, n'a reçu en 1983 que moins de 90 millions de tonnes, dont 80 seulement pour la consommation intérieure. De plus, la part du brut provenant du Golfe est tombée de plus de 90 millions de tonnes (70 %) en 1973 à 25 millions de tonnes (31 %) en 1983. Ce qui veut dire qu'il n'y a pas seulement beaucoup moins de quantités à transporter mais que, de plus, le brut vient davantage de zones beaucoup moins éloignées comme la mer du Nord, le Nigéria, l'U.R.S.S. et le bassin méditerranéen.

Ce bouleversement est dû à la fois au fort déclin de la consommation intérieure et à la politique volontariste menée par notre pays pour réduire sa dépendance énergétique vis-à-vis de l'étranger (économies d'énergie, recours aux énergies de substitution). Sans parler des effets du ralentissement de l'activité économique au cours des dernières années. Enfin, l'abandon d'un certain nombre de contrats à long terme, comme ceux contractés par les compagnies nationale avec l'Arabie Saoudite et l'Irak, a également modifié les données.

– L'augmentation des tailles unitaires des navires de lignes régulières, l'importance des porte-conteneurs et rouliers et la dispersion du commerce extérieur français sur le reste du monde ont entraîné l'abandon du transport des marchandises non-unitisables et n'ont pas permis aux armements de disposer de la masse critique nécessaire à l'exploitation de leurs navires ; de ce fait, il leur a fallu entrer dans des consortia internationaux conteneurisés.

### **3) La politique envisagée**

En conséquence, la politique de la flotte de commerce pendant le IXe Plan devra être orientée vers les trois objectifs suivants :

1. éviter une dégradation du déficit de la balance des frêts et passages, qui est passé de 3,3 milliards de francs en 1980 à 3,2 milliards de francs en 1982. Ce montant représente 11,7 % de l'ensemble des dépenses de frêt relatives aux exportations et importations par voie de mer (35,4 milliards de francs) ;

2. assurer la conquête ou la reconquête de positions commerciales sur lesquelles la flotte française n'est pas ou n'est plus présente ;

3. procéder à l'adaptation de la flotte de commerce en vue de lui conserver un haut niveau de productivité et d'efficacité, compte tenu du renouvellement progressif des navires commandés ou livrés au milieu des années 1970.

A cette fin, les actions commerciales devront viser à prendre position sur les trafics tiers en cours de développement dans les zones géographiques en croissance, à être de nouveau présent dans le transport de vrac sec par navires de moins de 20 000 tonnes, à compléter l'exploitation des lignes régulières (en créant des services capables de transporter des marchandises hors-normes en poids et en volume), à développer l'activité de certains services spécialisés (réfrigérés, colis lourds, transports dangereux), et à s'implanter dans le cabotage international des produits pétroliers, compte tenu de la réduction de la demande dans le cabotage national.

La réalisation de ces actions s'appuiera sur un rapprochement entre les armements navals et les chargeurs français, la promotion des ventes C.A.F. et des achats F.O.B. par ceux-ci, l'élargissement du fonds de commerce français vers les chargeurs étrangers maîtrisant le trafic en vue de renforcer la présence française sur les trafics tiers et une implantation accrue dans les zones géographiques où l'armement français est insuffisamment présent.

#### **4) L'action des pouvoirs publics**

L'action des pouvoirs publics devrait se manifester sous trois formes.

Tout d'abord, ils devront contribuer à l'établissement de règles du jeu universellement admises et appliquées au niveau international en vue de faire accepter par la communauté maritime internationale des normes relatives aux conditions d'exploitation des navires (garanties techniques, statut social, formation des équipages et responsabilité des armateurs) et d'assurer la mise en oeuvre du code de conduite des conférences ainsi que d'une position maritime communautaire.

En outre, l'Etat devrait favoriser la mise en place du rapprochement entre chargeurs et armateurs en permettant à ceux-ci de mieux prendre en compte dans leurs stratégies les besoins et les contraintes des uns et des autres.

Enfin, en vue de faciliter le renouvellement de la flotte française, les pouvoirs publics ont décidé, à l'issue du conseil des ministres du 13 avril 1983, de reconduire, dans leur principe, au-delà du 31 décembre 1983, les aides à la flotte de commerce mises en oeuvre dans le cadre du plan de consolidation pour les années 1982 et 1983. A cette fin, le montant des autorisations de programme et des crédits de paiement pour 1984 a été respectivement fixé à 286,7 et 199,8 millions de francs.

Toutefois, le montant des crédits inscrits à ce titre au budget 1985 n'est que de 123 millions de francs en autorisations de programme et de 162 millions de francs en crédits de paiement. Il est vrai que ces montants ne sont pas exactement comparables aux montants des années antérieures, l'engagement des autorisations de programme ayant été avancé à la prise de commande et non plus au moment de l'octroi de l'agrément par l'administration : il n'en demeure pas moins que ces niveaux paraissent insuffisants à permettre un renouvellement effectif de la flotte.

## CHAPITRE II

### LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

#### A. LA SITUATION DES PECHES MARITIMES

##### 1) La flotte de pêche française

Au 1<sup>er</sup> janvier 1981, 1982, 1983 et 1984, la flotte de pêche française armée (navires en activité à la date du recensement) était composée respectivement de 11 100, 10 665, 10 573 et 10 021 navires.

La ventilation entre la flotte de pêche artisanale et la flotte « industrielle » s'établit comme suit :

	1981	1982	1983	1984
Flotte artisanale (- 100 tjb) (1)	10 785	10 366	10 294	9 759
Flotte industrielle (- + 100 tjb) (1)	315	299	279	262
Total	11 100	10 665	10 573	10 021

(1) tjb : tonneaux de jauge brute

La tendance observée depuis quelques années montre une diminution du nombre des navires en activité. Cette situation est due à la sortie de la flotte de nombreuses unités hors d'âge. Afin de maintenir le potentiel de pêche de notre flotte, un effort de modernisation a été engagé depuis plusieurs années, et plus particulièrement depuis 1983 dans le cadre des dispositions prévues par la circulaire du 14 janvier 1983 sur les aides publiques à la pêche.

Dans le domaine de la flotte de pêche artisanale, l'Etat a aidé la construction de 96 navires en 1982 et de 123 navires en 1983.

En ce qui concerne la flotte de pêche « industrielle », l'Etat a participé au financement de la construction de huit chalutiers ainsi qu'à la transformation et à la modernisation de huit navires. Par ailleurs, la remotorisation ainsi que l'équipement en matériel de traitement et de conservation du poisson à bord de six navires ont été aidés par l'Etat.

## 2) La production des produits de la mer

La production des produits de la mer dans son ensemble (toutes catégories confondues) a atteint en 1981 et 1982 les niveaux suivants (il n'est pas encore possible d'établir des statistiques équivalentes pour 1983) :

- 734 000 tonnes en 1981 pour une valeur de 4,80 milliards
- 716 000 tonnes en 1982 pour une valeur de 4,75 milliards.

Ces chiffres globaux traduisent donc une certaine contraction de la production française des produits de la mer, surtout en ce qui concerne les produits transformés.

La production de poissons frais se maintient autour de 390 000 tonnes avec une augmentation en valeur de 9,6 % (2 925 millions de francs environ en 1982).

Les principales productions en quantité sont en ordre décroissant, celles du lieu noir (en moyenne 50 000 tonnes), du merlan (qui baisse de 13 %), de la sardine (diminution également de 13 %), du cabillaud (dont la production chute de 20 %, passant de 26 000 à 21 000 tonnes entre 1981 et 1982), du merlu (stable), du maquereau (réduction des apports de 20 %).

A côté du lieu noir, seuls les apports d'églefin et de sébaste connaissent une augmentation sensible.

En valeur, c'est le merlu qui arrive très nettement en tête (plus de 350 millions de francs en moyenne) suivi par la baudroie (250 millions de francs en 1982 pour 19 000 tonnes de prises), le lieu noir, le cabillaud, le merlan, la sole (plus de 160 millions de francs en 1982 pour 4 700 tonnes seulement). Ces chiffres confirment la tendance générale du marché français du poisson frais, à savoir la part croissante des produits « nobles ».

La production de crustacés en frais se maintient et même progresse avec 28 000 tonnes mais connaît une baisse marquée de son poste principal : la langoustine (près de 25 % de moins), tandis que les araignées de mer voient leurs prises augmenter de plus de 35 %.

Pour les *mollusques*, toujours en frais, la production connaît un tassement (205 000 tonnes en 1981, 191 000 tonnes en 1982) sensible pour la plupart des produits (sauf l'encornet notamment : + 31 %). Si les apports de moules et d'huîtres creuses se maintiennent à peu près, l'huître plate continue de s'effondrer avec une diminution des prises de 53 % (soit 1 300 tonnes seulement en 1982).

**Dans les produits congelés**, les poissons subissent une perte de 17,9 % (soit 60 000 tonnes environ en 1982) due principalement au thon tropical (- 28 %) et au cabillaud (- 46,5 %). Les *crustacés* connaissent par contre une augmentation de 49 %, grâce surtout à la crevette.

Les perspectives de 1983 n'apportent pas de grands changements à ces tendances.

La production des industries de transformation : les industries de transformation correspondent à trois secteurs.

- **Conserves et semi-conserves**

La production totale est d'environ 87 000 tonnes (chiffre 1981) portant essentiellement sur les sardines (plus de 29 000 tonnes), les maquereaux (plus de 28 000 tonnes), le thon (près de 23 000 tonnes). Mais elle ne représente que la moitié environ de la consommation nationale.

Les perspectives d'évolution sont caractérisées par une faible croissance du marché, une dépendance vis-à-vis de l'approvisionnement étranger, une forte concurrence tant des pays C.E.E. (sardine italienne) que tiers (sardines du Maroc, du Portugal).

- **Surgelés – congelés**

La complexité de ce marché ne permet guère de l'appréhender globalement, les produits concernés pouvant être consommés en l'état ou destinés à une seconde transformation.

Pour cette seconde catégorie, la production a atteint 49 300 tonnes en 1981, mais dont la moitié seulement obtenue à partir d'apports nationaux. Mais à la différence de la conserve, c'est un marché en progression globale rapide (+ 5 % par an, contre + 1,5 % pour l'ensemble des produits de la mer), au bénéfice surtout des produits les plus élaborés (plats cuisinés) ou de haute qualité (crustacés congelés).

- Le secteur du salage-saurissage-fumage est en expansion. Le salage-saurissage a vu son chiffre d'affaires plus que doubler depuis 1975,

traitant 22 000 tonnes de poisson, principalement le hareng. Le fumage se diversifie (truites de mer...) à côté de la production traditionnelle de saumon fumé (8 000 tonnes, mais une matière première totalement importée). Les huiles et farines continuent de diminuer.

### 3) Les effectifs

Globalement, les effectifs embarqués à la pêche régressent légèrement d'année en année.

Nombre de navires

	1980	1981	1982	1983
Grande pêche	560	614	694	533
Pêche au large	4 300	3 920	3 762	3 335
Pêche côtière	2 500	2 356	2 452	2 339
Petite pêche	14 659	14 143	13 752	13 342
Total	22 019	21 033	20 660	19 549

La crise de l'emploi qui touche d'autres secteurs économiques, ne se fait pas sentir dans le secteur de la pêche, où globalement les offres d'emploi sont supérieures à la demande.

### 4) Le commerce extérieur des produits de la mer

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer s'est aggravé régulièrement depuis plusieurs années : 2,7 milliards de francs en 1978, 4 milliards de francs en 1981, 4,6 milliards de francs en 1982. En 1983, il atteint 4,87 milliards, ce qui traduit un ralentissement du rythme d'accroissement de ce déficit (+ 6 % contre + 13,7 % en moyenne annuelle depuis 1978). Cette amélioration relative est consécutive à une augmentation de 41 % des exportations et permet au taux de couverture, qui était tombé à 22,7 %, de remonter à 28,1 %.

Le déficit n'en demeure pas moins encore élevé pour des raisons essentiellement structurelles. Une dizaine de postes continuent de représenter à eux seuls 75 % environ du tonnage et de la valeur des importations.

Le marché du poisson frais reste essentiellement un marché national. Il est proche de l'équilibre et ne participe au déficit que pour 0,27 milliard de francs.

Le marché des produits congelés et transformés connaît un lourd déficit (2 milliards de francs environ), résultant d'une insuffisance de l'approvisionnement en matières premières d'origine nationale et de la faiblesse de nos structures industrielles de transformation par rapport aux besoins du marché national.

Le secteur de la conserve connaît des besoins stables mais la production nationale ne représente que la moitié de la consommation intérieure. Avec des importations toujours excessives de conserves (+ 12 % de 1982 à 1983), que n'arrivent pas à compenser d'incontestables progrès dans les exportations (+ 25 % de 1982 à 1983), le déficit reste supérieur à un milliard de francs. Il faut y ajouter la part trop importante de la matière première importée. La sardine, le maquereau et le thon (12 % en valeur des importations) pèsent lourdement dans ce déficit.

Le marché du surgelé connaît également une dépendance accrue vis-à-vis de l'approvisionnement extérieur, aggravée par la croissance globale de ce secteur. Les importations de filets surgelés ont augmenté de 40 % environ entre 1982 et 1983 alors que les exportations ont légèrement diminué.

Le cabillaud en particulier connaît une situation catastrophique avec un taux de couverture de 4 % seulement en ce qui concerne les filets, situation plus préoccupante encore pour les échanges de poissons entiers où le taux de couverture n'atteint pas 1 % en 1983, alors que globalement cette espèce représente près de 8 % en valeur de nos importations de produits de la mer, soit le quatrième poste d'importation.

Quelques espèces spécifiques sont à l'origine de la part la plus importante du déficit (2,6 milliards de francs) et représentent près de 55 % du déficit global des produits de la mer : le saumon (18 % à lui seul du déficit), les crustacés (35 % du déficit) dont les crevettes constituent la part majeure (plus de 16 % en valeur de nos importations) avec les coquilles Saint-Jacques, les moules.

Il s'agit de produits en général à forte valeur marchande. C'est là une des caractéristiques de notre déficit, largement structurel et dû pour une bonne part à une orientation de plus en plus marquée de la demande intérieure vers ces produits « nobles ». La production a du mal à y répondre pour des raisons dont certaines s'imposent à la France métropolitaine de manière difficilement réductible (notamment les données climatiques).

## **B. LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DES PECHES MARI- TIMES ET DES CULTURES MARINES**

### **1) L'aide au carburant**

Pour compenser en partie les très lourdes charges de carburant dans les comptes des navires de pêche, le gouvernement a maintenu le régime d'aide antérieurement en vigueur. Il s'agit :

- d'une part, de l'aide au maintien de l'emploi maritime dans les régions côtières, qui s'élève à 21 centimes par litre de carburant consommé. Le montant affecté au fonctionnement de ce régime s'élève à 102 millions de francs pour la métropole et 4 millions de francs pour les D.O.M. et les T.O.M. ;

- d'autre part, du mécanisme de modulation des prix du carburant, qui permet de rendre compatible l'évolution du prix du gazole avec celle de l'indice général des prix ; ce mécanisme a été mis en oeuvre du 1<sup>er</sup> janvier au 14 avril 1983 et du 14 février au 12 mars 1984.

En ce qui concerne 1985, il n'est pas possible de préciser quels seront les prix du carburant car ceux-ci dépendent directement du cours du dollar, du prix du pétrole brut et du cours du carburant sur les marchés européens. Toutefois, le projet de budget prévoit un montant global d'intervention d'un ordre de grandeur comparable à celui de 1984 ; les modalités d'intervention du secrétariat d'Etat chargé de la mer devront être réétudiées avec la profession pour assurer leur conformité avec les règlements communautaires.

### **2) Le plan pluriannuel d'investissement**

Le plan pluriannuel d'investissement s'appuie sur le régime d'aides mis en place par la circulaire interministérielle du 14 janvier 1983 relative aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes. Les objectifs physiques de ce plan sont de favoriser la réalisation, sur la période 1983-1987, de 470 à 510 navires de pêche artisanale, 7 navires de pêche fraîche industrielle, 52 à 57 navires de pêche semi-industrielle, 12 à 16 thoniers océaniques senneurs- congélateurs et 4 chalutiers congélateurs de grande pêche.

Les subventions et prêts bonifiés attribués en 1983 ont permis d'aider à financer :

- dans le secteur de la pêche artisanale, la construction ou la transformation de 123 navires représentant un montant total de

subventions de 36,47 millions de francs, dont 43 navires de plus de 16 Mètres, soit 28,07 millions de francs de subventions ;

- dans le secteur de la pêche industrielle, la construction de 8 chalutiers dont 3 chalutiers congélateurs de 50 mètres (43,08 millions de francs), la transformation et la modernisation de 8 navires (3,81 millions de francs) et l'installation de divers équipements (2,33 millions de francs), ce qui représente un total de subventions de 49,22 millions de francs.

Les aides à l'investissement en matière de pêche artisanale côtière relevant, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1984, de la compétence des régions, les moyens financiers du secrétariat d'Etat chargé de la mer ont permis, à ce jour, d'aider la construction ou la modernisation de 31 navires de pêche artisanale d'une longueur supérieure à 16 mètres, soit un montant de subventions de 21,7 millions de francs. Le financement des 15 navires restant inscrits aux programmes régionaux portera le montant des subventions qui devraient être décidées d'ici fin 1984 à un total d'environ 35,6 millions de francs.

En ce qui concerne la pêche industrielle, trois constructions de 62 mètres ont, en 1984, déjà été subventionnées dont un chalutier congélateur ainsi que deux transformations et l'installation d'équipements, ce qui représente au total 23,22 millions de francs.

### **3) Le bilan des interventions du F.I.O.M. (fonds d'intervention visant à l'organisation des marchés)**

Le F.I.O.M. a, au cours de l'année 1982, dépensé 120 millions de francs pour favoriser l'adaptation du secteur de la production des produits de la mer aux besoins du marché et pour soutenir l'activité de l'industrie des pêches maritimes françaises. Une somme de 125,2 millions de francs en 1983 et une somme de 132,5 millions de francs prévue en 1984 ont été consacrées aux mêmes objectifs.

Cet organisme poursuit actuellement ses actions de soutien de marché du poisson en participant aux interventions des organisations de producteurs, intervenant notamment pour soutenir les prix de retrait des espèces qui ne sont pas soutenues par le F.E.O.G.A.

En 1982, au titre des retraits des espèces dont le prix de retrait est soutenu par la Communauté, le F.I.O.M. avait réglé 19,07 millions de francs aux organisations de producteurs pour le compte du F.E.O.G.A., pour un volume de 15 306 tonnes (surtout sardine et églefin). En 1983, 17,01 millions de francs ont été ainsi versés aux organisations de producteurs pour un volume de 8 534 tonnes concernant là aussi en particulier la sardine et l'églefin, mais dans des proportions moindres pour la sardine.

Au titre des retraits des espèces nationales, le F.I.O.M. (qui avait réglé 4,13 millions de francs pour 2 238 tonnes retirées en 1982) a versé en 1983, 4,24 millions de francs portant sur un tonnage retiré de 1 678 tonnes, soit environ 0,40 % de la production.

Malgré une légère hausse en valeur pour 1983, sur les espèces nationales, on constate au fil des ans une réduction progressive des retraits grâce aux mesures incitatives mises en place pour stabiliser les excédents.

Au plan communautaire, la mise en place, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1983, de la prime de report spéciale accordée en cas de contrats entre organisations de producteurs et transformateurs de poisson bleu méditerranéen, a représenté pour la sardine 8,58 millions de francs pour 13 460 tonnes.

Au plan national, les mesures incitatives sont constituées par des aides forfaitaires à la stabilisation par surgélation accordées pour éviter la destruction d'espèces habituellement vendues en frais dont le prix de vente n'a pu dépasser le niveau du prix de retrait (conventions d'intervention).

En 1982, ces aides se sont élevées à 6,67 millions de francs. En 1983, elles ont représenté 7,8 millions de francs.

Le décret n° 83-1031 du 1<sup>er</sup> décembre 1983 relatif au F.I.O.M., tout en reprenant les dispositions du décret de 1975 concernant le soutien des marchés, a encore amélioré les interventions de l'organisme.

Il permet au F.I.O.M. de faire des avances de trésorerie aux organisations de producteurs et aux organismes d'intervention qui leur sont liés pour leur permettre d'intervenir sur le marché à un niveau de prix compatible avec la rentabilisation de l'exploitation des navires.

D'autre part, la compétence du F.I.O.M. s'étend désormais aux D.O.M. mais cette extension n'a pas encore donné lieu à des interventions de la part de l'organisme.

#### **4) Les mesures en faveur des cultures marines**

L'année 1984 est la première année d'exécution des contrats de plan conclus entre l'Etat et les régions. Des objectifs communs intéressant les cultures marines ont été négociés et inscrits dans cette programmation 1984-1988 : ils concernent notamment l'assistance technique aux conchyliculteurs (Pays de Loire, Aquitaine, Languedoc-Roussillon,

Corse), le développement de la pectiniculture (Bretagne, Saint-Pierre et Miquelon) et de la salmoniculture (Basse-Normandie, Saint-Pierre et Miquelon), l'aménagement de récifs artificiels (Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur), l'étude, la création ou l'équipement d'écloseries ou de stations d'aquaculture (Pays de Loire, Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse, Martinique).

Au cours de l'exercice 1984 ont été présentés les premiers projets entrant dans le cadre de l'action commune de développement du secteur de l'aquaculture prévue par le règlement C.E.E. du 4 octobre 1983. Une réflexion est en cours afin d'élaborer en coordination étroite avec les professionnels et les autorités régionales et départementales les programmes d'orientation pluriannuels intéressant les cultures marines au cours des cinq prochaines années. Cet exercice est conduit parallèlement aux enquêtes et aux actions pilotes préparatoires à la mise en oeuvre des « programmes intégrés méditerranéens » prévus par la C.E.E.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1984, le domaine des interventions financières de l'Etat en matière de cultures marines est modifié conformément à la loi du 22 juillet 1983 portant transfert de compétences : il conserve cependant une action essentielle en matière de recherche et d'innovation, en particulier dans l'aquaculture qui reste encore souvent très expérimentale.

Pour développer l'ensemble des missions ainsi dévolues à l'Etat en matière de cultures marines, les commissaires de la République des régions littorales seront invités à présider prochainement une commission consultative comprenant des représentants des élus, des professionnels et des services qui favorisera la cohérence des programmes et des projets tout en tenant compte des effets de la décentralisation.

- 0 -

1

La commission a été unanime à considérer que l'action menée dans le secteur des pêches maritimes ne pourrait en tout état de cause porter ses fruits que si l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne était entourée de garanties suffisantes. Les différents problèmes soulevés par cet élargissement doivent être réglés avant que l'Espagne ne rejoigne l'Europe et une période de transition suffisamment longue doit absolument être aménagée.

### CHAPITRE III

#### L'ACTION EN FAVEUR DES GENS DE MER

Représentant traditionnellement une part importante du budget de la mer (45 % des crédits en 1983, 47,9 % en 1984), l'action entreprise en faveur des gens de mer occupera en 1985 une place prépondérante puisque les crédits qui lui seront affectés atteindront 67 % des dotations du secrétariat d'Etat.

Cette évolution résulte principalement de la suppression, au sein du fascicule budgétaire, des crédits consacrés à l'équipement naval ; elle trouve également son origine dans la croissance des crédits de paiement consacrés en 1985 à cette action (+ 10,4 %) qui est la seule croissance notable de ce budget 1985.

Encore cette progression est-elle tout entière absorbée par la croissance de la subvention à l'établissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) qui se fera à un rythme de 10,7 % en 1985 et qui représentera, à elle seule, 64 % des dotations du secrétariat d'Etat.

#### **A. L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (E.N.I.M.)**

**1) Les dépenses du régime social des gens de mer ont été fondées sur les éléments suivants :**

1. Les pensions servies par la caisse de retraites des marins ainsi que par la caisse générale de prévoyance évolueront en fonction des paramètres suivants :

– les modifications des salaires forfaitaires, qui constituent l'assiette des contributions et cotisations ainsi que la base de calcul des retraites, doivent intervenir dans la limite du taux de progression du salaire moyen des entreprises non financières, soit 5 % ;

– toutefois, compte tenu de l'incidence du glissement de technicité et de l'augmentation du nombre des pensionnés (respectivement 0,7 et 1 %), l'accroissement des dépenses de pensions doit être de 6,79 % ;

- le taux retenu pour le rattrapage des salaires forfaitaires du 1<sup>er</sup> janvier (+ 6,05 %) tient compte de la norme de progression des prix arrêtée pour 1984 et de l'augmentation du nombre des pensionnés (+ 1 %).

2. Les prestations servies par la caisse générale de prévoyance doivent augmenter de 9,7 % ; cette progression tient compte de l'évolution connue des derniers mois des dépenses de cet ordre.

3. Les dépenses d'action sanitaires et sociale doivent croître de 4,7 %, ce qui devrait permettre d'assurer la poursuite dans de bonnes conditions des actions engagées.

4. Les crédits de fonctionnement, pour les frais de matériel, ont été diminués de 2 % pour une part (conformément aux instructions gouvernementales) et reconduits pour la part qui concerne des moyens informatiques, c'est-à-dire ceux qui ont une incidence directe sur le service des pensions et prestations aux ressortissants du régime. Un crédit de 5 millions de francs a par ailleurs été inscrit pour permettre à l'établissement de s'acquitter du forfait correspondant à la franchise postale dont il bénéficie dans le cadre de l'article L.61 du code de la sécurité sociale.

Pour les frais de personnel, le taux d'augmentation est celui autorisé pour les établissements publics administratifs, soit 4,7 % ; toutefois ce taux est appliqué à un effectif diminué de 10 emplois.

## 2) L'évaluation des recettes repose sur les hypothèses suivantes :

1. la prévision d'augmentation des contributions et cotisations versées par les armateurs et le personnel navigant a été fixée à + 3,09 %. Ce pourcentage résulte de trois paramètres :

- évolution des salaires .....	+ 5 %
- glissement de technicité .....	+ 0,7 %
- diminution d'activité .....	- 2,5 %

Il prend en compte, en outre, les aménagements qui seront apportés dans le domaine du recouvrement ; en effet, le rythme d'encaissement des recettes devrait être accéléré, les échéances semestrielles ou trimestrielles devenant trimestrielles ou mensuelles. Le gain de cette mesure est, la première année d'application, de l'ordre de 230 millions de francs.

2. Les montants des compensations versées au profit de l'E.N.I.M. résultent d'estimations provisoires qui devraient faire l'objet d'ajustements plus précis à l'automne dans le cadre notamment de travaux interministériels pour ce qui concerne la compensation dite « démographique ».

3. Ayant un caractère de subvention d'équilibre, c'est-à-dire intervenant pour assurer la parfaite couverture des dépenses, la subvention de l'Etat ne résulte pas d'une hypothèse propre d'évaluation. Elle augmentera de 10,67 % par rapport à la somme inscrite au budget primitif 1984 (soit 3,648 millions au lieu de 3,339 millions dans le budget 1984) ainsi que l'indique le tableau ci-après :

**ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE**  
**Projet de budget 1985**  
(en milliers de francs)

DEPENSES		RECETTES	
Pensions C.R.M.	4 067 878	Contributions C.R.M.	
Pensions C.G.P.	425 361	Cotisations C.R.M.	2 130 790
Prestations C.G.P.	1 645 002	Contributions C.G.P.	
Action Sanitaire et Sociale	30 179	Cotisations C.G.P.	
Frais de personnel	96 508	Cotisations P.A.S.	64.181
Frais de matériel	32 283	C.N.A.M.	352.230
Fonds spécial	20 100	Compensation démographique	122.000
F.N.S.	52 941	F.N.S.	52.941
Divers	41.890	Divers	42.000
		Subvention de l'Etat	3 648.000
<b>Total</b>	<b>6 412.142</b>		<b>6 412.142</b>

**B. LA FORMATION PROFESSIONNELLE**

Pour ce qui concerne l'apprentissage maritime, la principale mesure prévue par le projet de budget est une revalorisation de 3,2 % de la subvention accordée à l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime (A.G.E.A.M.). Cette régression en valeur réelle fait suite, il est vrai, à une progression de 30 % en 1984 ; elle s'expliquerait en partie par la baisse des effectifs scolarisés.

En ce qui concerne l'enseignement maritime, la dotation pour 1985 est marquée par des mesures d'économies dans la gestion des écoles et par l'adaptation des moyens de fonctionnement qui se traduit par la suppression de cinq postes de professeur.

Le nombre total des élèves en formation dans les écoles nationales de la marine marchande s'est en effet élevé à 1 967 (dont 104 ressortissants étrangers) en 1982-1983 et à 1 663 (dont 73 étrangers) en 1983-1984.

L'analyse de la situation actuelle de l'emploi dans le secteur maritime conduit à accentuer la politique de prudence observée au cours de ces dernières années en matière de recrutement dans les sections d'officiers.

En revanche, les effectifs des sections d'enseignement ouvertes aux candidats qui sont déjà engagés dans la carrière maritime et qui souhaitent améliorer leur qualification professionnelle demeurent maintenus à leur niveau actuel.

Il est apparu, par ailleurs, que des problèmes particuliers se posaient, dans le domaine de la formation et du déroulement de carrière, pour les candidats au brevet de capitaine de 2<sup>e</sup> classe de la navigation maritime.

Les difficultés rencontrées justifient, aux yeux du ministère, qu'une nouvelle réflexion soit engagée au sujet de l'organisation générale de cette filière de formation et un groupe de travail sera, en conséquence, prochainement mis en place sous la présidence d'un professeur général de l'enseignement maritime.

### ***C. LES MESURES EN MATIERE DE PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER***

#### **1) Les mesures intervenues**

1. Le décret n° 83-122 du 17 février 1983 a modifié les dispositions de l'article 4 du décret n° 74- 359 du 3 mars 1974 relatif aux droits à pension des veuves des marins décédés des suites d'un accident du travail maritime.

Les veuves pensionnées avant la date d'effet du décret du 3 mai 1974 conservent leur rente en cas de remariage, mais la rente est alors bloquée. En cas de dissolution de la seconde union par divorce, la remise en paiement à taux plein était jusque là subordonnée à un divorce prononcé au profit de la femme ; cette exigence est désormais supprimée.

2. Le décret n° 83-265 du 31 mars 1983 a supprimé les retenues sur indemnités journalières et sur pensions d'invalidité en cas d'hospitalisation, en raison de la création du forfait hospitalier journalier (loi n° 83-25 du 19 janvier 1983 portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale).

3. Le décret n° 83-1150 du 23 décembre 1983 a fixé la limite de volume du trafic au-delà de laquelle les pilotes d'une station perdent le bénéfice des exonérations de contributions patronales en ce qui concerne la caisse de retraite des marins.

4. Le décret n° 83-1151 du 23 décembre 1983 a fixé la limite de volume du trafic au-delà de laquelle les pilotes d'une station perdent le bénéfice des exonérations des contributions patronales en ce qui concerne la caisse générale de prévoyance.

## **2) Les mesures en préparation**

1. Un projet de loi ayant pour objet de remplacer le critère de jauge par un critère de longueur des navires en matière d'exonérations de contributions patronales à la caisse de retraites des marins pour les propriétaires embarqués.

2. L'adoption de cette loi entraînera un projet de décret modifiant le code des pensions de retraite des marins et un projet de décret modifiant le décret du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

3. Un décret modifiant la période au cours de laquelle les assurés justifiant d'une durée de travail donnée bénéficient des prestations en nature de l'assurance maladie par présomption (alignement sur les dispositions du décret n° 84-629 du 9 juillet 1984 concernant le régime général).

4. Un décret réduisant la limite de volume du trafic au-delà de laquelle les pilotes d'une station perdent le bénéfice des exonérations de contributions patronales au profit de la caisse de retraites des marins et de la caisse générale de prévoyance.

5. Un décret permettant l'accélération des rentrées de cotisations dans le cadre des décisions prises en matières d'économies budgétaires.

6. Un décret modifiant le classement catégoriel des pilotes des stations de pilotage de Toulon et de Nouméa.

## CHAPITRE IV

### SECURITE ET POLLUTION

#### A. SECURITE

L'ensemble des crédits consacrés à la sécurité de la circulation en mer et à la sécurité à bord des navires est rassemblé dans l'action « Polices maritimes et signalisation maritime » qui voit sa dotation diminuer, en 1985, de 4,2 % en crédits de paiement et de 40,4 % en autorisations de programme.

Cette évolution traduit, pour partie, l'achèvement du programme d'équipement des C.R.O.S.S. (centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance) et des centres de surveillance de la navigation. Elle est également imputable à la diminution momentanée des autorisations de programme dégagées en 1985 en faveur de la construction de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant.

#### 1) Le renforcement des moyens de contrôle et de surveillance

*Après la mise en service du nouveau C.R.O.S.S. Corsen en 1982 et celle des nouveaux équipements des C.R.O.S.S. Gris-Nez et Jobourg en 1984, l'action de renforcement des moyens de contrôle et de surveillance en 1985 se poursuivra par :*

- la réalisation de la station secondaire radar de Saint-Frieux (au sud de Boulogne-sur-Mer), rattachée au C.R.O.S.S. Gris-Nez ;

- la rénovation des équipements radar de Marseille-Fos.

On procèdera aux études et à la réalisation d'une première tranche des équipements de télécommunications des C.R.O.S.S. destinés à faciliter l'échange d'informations entre les centres ainsi qu'avec les usagers potentiels à terre de ces informations (administrations et ports notamment).

Le principal investissement est la construction de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Cet ouvrage est destiné à marquer les approches

Sud-Ouest du futur dispositif de séparation de trafic. Il doit permettre à tout navire provenant de Cap Finistère et s'approchant de l'ouvert de la Manche de se recaler après sa traversée du Golfe de Gascogne.

Le coût de l'ouvrage et de ses équipements est estimé en valeur fin 1984 à 335 millions de francs.

L'ouvrage sera construit en trois tranches en vue d'une mise en service en 1986. La première tranche, qui sera imputée sur les autorisations de programme disponibles au budget 1984, sera d'un montant de 160,2 millions de francs. La seconde tranche à imputer sur les autorisations de programme de l'exercice 1985 sera d'un montant de 70,5 millions de francs. La troisième tranche comprenant les travaux de montage des équipements à terre, les essais et l'ensemble des opérations sur le site devrait être réalisée en 1986 pour un montant de 104,4 millions de francs.

En ce qui concerne la flotille de surveillance, les actions menées visent actuellement à renouveler des unités anciennes par des bâtiments plus performants. Ainsi, en 1984, ont été mises en service deux vedettes régionales à Lorient et à Bayonne.

Par ailleurs, une vedette de 17 mètres actuellement en construction viendra remplacer à Brest, en 1985, une unité construite en 1948.

Enfin, un appel d'offres est en cours pour la construction d'une vedette régionale de 32 mètres destinée à la Rochelle et venant remplacer une unité peu adaptée à la surveillance du centre du Golfe de Gascogne. La construction doit débiter dès le début de l'année 1985 et s'achever au cours du premier trimestre 1986.

## **2) Les travaux de l'organisation maritime mondiale (O.M.I.)**

Les années 1983 et 1984 ont vu l'aboutissement d'actions importantes :

- l'entrée en vigueur de la convention pour la prévention de la pollution par les navires (octobre 1983), dont le taux de ratification dépasse maintenant 75 % de la flotte mondiale ;

- l'entrée en vigueur d'importants amendements à la convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (septembre 1984) et l'adoption d'une seconde série d'amendements (juin 1983) pour entrée en vigueur en juillet 1986 ;

- l'entrée en vigueur de la convention sur les normes de formation et de veille.

Une conférence diplomatique s'est tenue à l'O.M.I. sur les questions d'indemnisation des victimes d'accidents résultant du transport de marchandises dangereuses autres que les hydrocarbures faute d'un rapprochement des points de vue sur les moyens d'assurer cette indemnisation. En revanche, deux protocoles importants à la « convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » et à la « convention de 1971 portant création d'un fonds d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » ont été adoptés. Ils étendent le champ d'application des conventions et majorent d'une façon satisfaisante pour la France le montant des indemnisations.

En 1985, les discussions et propositions relatives à une meilleure organisations du programme de travail seront menées à terme. Au plan technique, les travaux relatifs à l'harmonisation des procédures de certification et de contrôle, à la mise en place d'un système mondial de détresse, à la jauge, à un développement de l'assistance technique et des accords régionaux en matière de prévention de la pollution et à l'application des conventions nouvelles seront poursuivis. En même temps, seront poursuivis les travaux de mise à jour continue des codes relatifs à la sécurité des cargaisons et la recherche d'une meilleure capacité de survie des navires après avarie.

## **B. LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL**

Ce groupe de programme rassemble les crédits destinés à financer les ouvrages de protection contre la mer, l'aménagement du rivage marin ainsi que les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles pour les hydrocarbures.

Les dotations sont en régression de 13,6 % en crédits de paiement et de 37,7 % en autorisations de programme.

Or cette évolution fait suite à une diminution de 20 % en crédits de paiement et de 13,5 % en autorisations de programme en 1984.

On ne peut que se demander comment seront poursuivies les actions de ce groupe de programme qui sont :

- la mise en demeure de la servitude dite du sentier du douanier ;
- l'élaboration des premiers schémas de mise en valeur de la mer ;
- l'aménagement des ouvrages de protection contre les eaux de mer ;
- l'acquisition, le stockage et la maintenance des matériels anti-pollution, la formation des personnels, les études et les essais s'y rapportant.

## EXAMEN EN COMMISSION

M. Jacques MOUTET a vivement insisté sur l'importance déterminante pour les pêcheurs français de l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne; il a rappelé les problèmes qui avaient accompagné l'entrée de la Grande-Bretagne et en a conclu qu'il était nécessaire de régler tous les différends avant que l'Espagne ne rejoigne la Communauté.

M. Gérard EHLERS a d'abord regretté que l'on ait découpé le secteur maritime en morceaux en rattachant la construction et la réparation navales au ministère du redéploiement industriel; les activités maritimes forment un tout et l'on ne peut raisonnablement régir la marine marchande sans interférer sur la construction navale pas plus qu'on ne peut concevoir un véritable urbanisme portuaire sans penser aux pêches maritimes. Revenant sur la diminution du tonnage de la flotte, il a souligné la très faible part du pavillon français dans le cabotage; il a estimé que le développement de ces activités permettrait tout à la fois de ranimer le secteur de la flotte, celui de la construction navale et celui des activités portuaires. A propos des pêches maritimes, il a insisté sur l'importance de l'aquaculture en rappelant que nos importations en produits de la mer sont, en valeur, supérieures à la totalité de notre production. Il a alors évoqué devant la commission l'expérience menée à Dunkerque (grâce aux eaux réchauffées par les centrales nucléaires) qui permet d'accélérer la croissance des poissons. Sans doute subsiste-t-il encore des problèmes techniques en ce qui concerne le saumon, mais on peut être optimiste pour des poissons tels que le bar, la truite de mer ou la sole. Enfin, M. Gérard EHLERS a signalé les possibilités qui sont ouvertes par le marché des transports de produits chimiques ou dangereux, où le pavillon français ne couvre guère que 11% du trafic.

M. Amédée BOUQUEREL a exprimé sa surprise devant l'insuffisance des crédits pour l'action en faveur du secours à la mer.

Enfin, M. Jean COLIN a attiré l'attention de la commission sur la dureté de la législation à l'égard des veuves de marins remariées.

\*  
\* \*

Conformément aux propositions du rapporteur, la commission a décidé de proposer au Sénat le rejet des crédits consacrés au budget de la mer.