

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1993 **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Louis de CATUELAN,

Senateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blazot, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désire Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désire, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Andre Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginesy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marques, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gerard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 2931, 2945 (annexe n° 22), 2947 (tome X) et 2950 (tome VIII).

Sénat : 55 et 56 (annexe n° 19) (1992-1993).

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LA FLOTTE DE COMMERCE	9
A. LE TRAFIC MARITIME MONDIAL EN 1991	9
B. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1991	10
C. LA POLITIQUE MARITIME EN 1992	12
1. La politique communautaire des transports maritimes	12
2. La politique nationale en faveur des transports maritimes ..	13
3. La nécessité d'un plan de sauvetage de la marine marchande	14
II. LA PÊCHE ET LES PRODUITS MARITIMES	19
A. LA PÊCHE FRANÇAISE OCCUPE UN RANG MODESTE DANS LE MONDE	19
<i>a) Un rang modeste en Europe</i>	19
<i>b) Des résultats contrastés</i>	19
<i>c) Une balance commerciale structurellement déficitaire</i>	20
B. LA CONTRAINTE COMMUNAUTAIRE SUR LA FLOTTE DE PÊCHE FRANÇAISE S'ALOURDIT	21
1. Le bilan de l'Europe bleue à l'horizon 1993	21
<i>a) Les insuffisances de la politique commune de la pêche 1983-1991</i>	21
<i>b) Les orientations de la politique commune de la pêche (1993-2002)</i>	22
<i>c) La diminution globale de la flotte de pêche communautaire</i>	22
<i>d) L'impact de la création de l'Espace économie européen sur la pêche française</i>	26
C. L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DE LA PÊCHE	27
<i>a) L'activité du FIOM en 1992</i>	27

	<u>Pages</u>
<i>b) Le soutien des regions au renouvellement de la flotte de pêche</i>	28
<i>c) Les actions de recherche en 1992</i>	28
D. LES ASPECTS INTERNATIONAUX DE LA PÊCHE EN 1992	29
<i>a) Le différend maritime avec le Canada</i>	29
<i>b) Les conférences internationales</i>	30
III. L'ACTION SOCIALE ET LA FORMATION	31
A. LA SITUATION DE L'ENIM	31
<i>a) L'amélioration de la situation de l'emploi en 1992</i>	31
<i>b) L'évolution de la situation financière de l'ENIM</i>	33
B. LA FORMATION	34
IV. LA SÉCURITÉ EN MER	35
A. LA SÉCURITÉ EN MER DEVIENT UNE PRÉOCCUPATION CROISSANTE	35
<i>a) Le bilan des accidents en mer</i>	35
<i>b) L'application du Memorandum de Paris en 1992</i>	36
<i>c) Les suites de la conférence ministérielle sur la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution de Paris du 14 mars 1991</i>	36
B. LE SOUTIEN AUX CROSS	37
C. LES PHARES ET BALISES	38
CONCLUSION	39

Mesdames, Messieurs,

L'économie de la mer connaît un déclin sans précédent : le seuil du déclin irréversible est pratiquement atteint.

Cet été, Francis Vallat, P.D.G. de Soflumar, lançait un *« appel à la nation maritime »*, véritable cri d'alarme, afin d'éviter l'option zéro, c'est-à-dire la disparition totale de la flotte de commerce sous pavillon français, d'ici le 1er janvier 1993. Il convient de saluer cette initiative, inhabituelle, mais heureuse, pour la prise de conscience qu'elle a permis des difficultés de la marine marchande.

Le 2 juillet 1992, le Conseil supérieur de la marine marchande présentait une *« adresse aux plus hautes Autorités de l'Etat »* afin de leur demander de *« mettre en oeuvre d'urgence les moyens d'éviter d'avoir, à tous égards, à assumer les conséquences coûteuses de la disparition de notre flotte de commerce, pour la première fois de notre histoire, en temps de paix »*.

Le 9 octobre dernier, les principaux armements français ont, au cours d'une réunion extraordinaire du Comité central des armateurs de France, sous la présidence d'Alexis Gourvennec, demandé solennellement l'adoption immédiate par le Gouvernement des mesures propres à enrayer ce déclin, à savoir la défiscalisation des salaires des navigants et l'allègement des charges sociales.

Le Gouvernement, et plus particulièrement le ministère des Finances, ne veut pas entendre parler de telles mesures. En revanche, de nouvelles modalités d'immatriculation aux Kerguelen, notre pavillon-bis national, sont proposées.

Pourtant, il y a quelques jours, la nouvelle administration démocrate américaine a fait connaître ses intentions de soutenir, par un effort public sans précédent, la flotte de commerce américaine.

Outre la flotte de commerce, la flotte de pêche est également sévèrement touchée par une crise économique dont les acteurs ne voient pas d'issue. Après une décroissance de 35 % du nombre de navires en activités en cinq ans (11.355 en 1987 et 7.388 en 1991), la France ne représente plus qu'une part, fort modeste, de la pêche communautaire. Les projets de la Commission européenne de réduire encore la flotte de pêche française de 27 % d'ici fin 1996, sans compensation, ont soulevé un tel tollé que le Gouvernement français n'a pu que constater son caractère inacceptable et rejeter ces propositions.

Aujourd'hui, notre déficit en produits de la mer atteint des proportions inquiétantes, pour un pays bordé de 3.500 km de côtes !

L'activité portuaire, du fait des grèves consécutives à la mise en oeuvre difficile de la réforme du statut des dockers, est également profondément malade.

Ce sombre tableau est paradoxal, dans la mesure où les Français s'intéressent de nouveau à leur patrimoine maritime.

A ce propos, les journées «*Brest 92*» et les manifestations de Douarnenez ont révélé l'engouement d'un large public pour les vieux gréements, et M. Pierre-Yvon Trémel, député, a été chargé d'une mission sur le développement de leur exploitation.

La Fondation nationale pour le patrimoine culturel, maritime et fluvial que j'ai l'honneur de co-présider, malgré quelques difficultés pour obtenir le financement public promis, montre, par ailleurs, l'attachement des pouvoirs publics et de l'opinion publique à cet aspect encore méconnu de notre patrimoine naturel et historique.

Celle-ci a pour ambition, en plus de son objectif initial, de faire connaître la mer et ses pratiques à l'opinion publique.

Le soutien de l'État reste insuffisant pour stopper le déclin de la flotte française face à la compétition internationale.

Le secrétariat d'État à la Mer connaît en effet une réduction significative de son budget pour 1993.

Les crédits de la marine marchande s'élèvent en effet pour 1993 à 5.280 millions de francs, en diminution de 10,37 % en francs courants par rapport à la dotation pur 1992.

Même si la baisse des crédits de paiement s'explique, avant tout, par la réduction de 562 millions de francs de la subvention de l'Etat à l'ENIM, même hors ENIM, dont la subvention d'équilibre représente 80 % du budget du ministère (plus de 4.053 millions de francs), les dotations du secrétariat d'Etat à la Mer accusent une régression de 5,3 % en francs courants, soit 8,1 % en francs constants.

Par ailleurs, ce budget ne rassemble pas tous les crédits du secrétariat d'Etat à la Mer, puisque 700 millions de francs seront alloués à la C.G.M. et 230 millions de francs devraient être inscrits dans la loi de finances rectificative pour financer la réforme du statut des dockers.

Surtout, sur le moyen terme, les aides à l'armement naval ont été réduites de façon drastique.

L'ensemble des aides de l'Etat au secteur de l'armement naval a été divisée par deux de 1986 à 1992, passant de 1 milliard de francs (en francs constants, valeur 1992) à 486 millions de francs.

I. LA FLOTTE DE COMMERCE

A. LE TRAFIC MARITIME MONDIAL EN 1991

L'année 1991 a confirmé le ralentissement mondial de l'activité économique, déjà observé en 1990. Le taux de croissance de l'économie mondiale, estimé par le F.M.I. à 1 % en 1991, est le plus faible depuis 1982, année de récession économique.

Dans ce contexte de morosité, les échanges mondiaux ont, selon le GATT, progressé en 1991 de 3 % (indice de volume), au lieu de 6 % entre 1989 et 1990. Le commerce maritime, exprimé en tonnes, a, quant à lui, progressé de 1,2 %, au lieu de 3 % en 1990. Quatre milliards de tonnes de marchandises ont été transportés par le mode maritime en 1991. Exprimée en tonnes-milles, la demande de transport maritime a également progressé de 1,5 %. Cet accroissement est dû essentiellement à l'allongement des distances pour les transports de pétrole brut et à l'augmentation des trafics de marchandises générales.

Seuls les trafics énergétiques de gaz et de charbon ont marqué une réelle résistance en 1991 (+ 5,26 %), alors que chutaient les transports de céréales (- 6,25 %) et de minerais de fer. Pour les marchandises diverses, la persistance d'une croissance significative en Extrême-Orient et dans le sud-est asiatique a permis une croissance des volumes transportés de 2,5 %. En matière pétrolière, les gonflements et retraits successifs de l'activité causés par la guerre du Golfe arabo-persique ont conduit les marchés à une grande réserve, alors même qu'étaient livrés les navires commandés les années antérieures. Les stocks de pétrole brut, constitués à la fin de 1990 en prévision des hostilités se sont révélés surabondants du fait de la clémence de l'hiver et ont donné lieu à un destockage massif, qui a brutalement remis sur le marché au 3ème trimestre 1991, 34 navires pour 34 millions de TPl. Pour les transports de produits, la fin de la guerre du Golfe les taux de fret ont chuté, après l'emballement des premiers mois de l'année.

Les taux d'emplois de la flotte disponible sur le trafic du golfe arabo-persique sont ainsi tombés aux environs de 32,5.

Face à cette faible progression de la demande de transport maritime l'offre de tonnage s'est accrue de 2,6 % en 1991. 23,4 millions de T.P.L. ont été livrés en 1991 par les chantiers mondiaux dont plus de la moitié dans le secteur pétrolier. Cet accroissement de l'offre légèrement supérieur à celui de la demande n'a pas induit, en lui-même, de réelle surcapacité, compte tenu de l'âge de la flotte mondiale et de la productivité moindre des navires les plus âgés.

A la fin de 1991, la flotte de commerce mondiale comptait 41.000 navires pour une capacité de 654 millions de TPL (640 fin 1990). Les porte-conteneurs représentent un peu plus de 5 % de cette flotte qui pour 80 % est composée de navires de vrac. le solde est constitué par les navires spécialisés ou conventionnels.

L'analyse par tranches d'âge de cette flotte mondiale met en évidence son vieillissement puisque son âge moyen pondéré est estimé à 12 ans et 6 mois. les flottes pétrolières sont les plus âgées avec 61,8 % de navires de plus de 15 ans et 76 % de plus de 10 ans (base TPL).

B. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1991

La flotte française sous pavillon national se situait au 25ème rang en 1992, elle occupait le 28ème rang l'an passé.

Pour la deuxième année consécutive, le nombre de navires de la flotte de pavillon français est resté stable et l'on doit même remarquer une légère augmentation de son importance en jauge et en port en lourd.

Au 1er juillet 1992, le pavillon français comptait 222 navires pour 3.898.000 TJB, retrouvant ainsi son importance de janvier 1990.

La part de la flotte immatriculée aux TAAF augmente quant à elle rapidement.

Le registre des Kerguelen compte désormais 55 unités pour 621.000 TJB.

Quant à la flotte contrôlée par les armateurs français, une évaluation officieuse du Comité central des armateurs français permet de l'estimer à 105 navires représentant 2.053.000 TJB et 3.500.000 TPL., soit respectivement 54,8 % et 60 % de la flotte sous

pavillon national. Elle comprendrait notamment 38 cargos, 11 transporteurs de vrac sec, 14 porte-conteneurs et 12 pétroliers long courrier.

Évolution de la flotte de commerce française

	01.01.89	01.01.90	01.01.91	01.01.92	01.07.92
Nombre de navires	235	223	215	211	222
dont TAAF	31	29	42	48	55
Millions de tonnaux glde jauge brute	4,19	3,95	3,74	3,74	3,98

Enfin, les commandes destinées aux armements français dans l'ensemble des chantiers du monde représentant 21 navires pour 1 million de TPl.

Cette évolution, à laquelle la France, malgré les apparences, n'échappe pas, est extrêmement préoccupante.

La diminution des flottes de pavillon national dans les grandes nations maritimes comme la France, qui a montré, avec les journées de Brest en juillet 1992 son attachement à sa vocation maritime séculaire, entraîne une certaine désaffection des agents économiques et financières pour les questions maritimes. Elle menace le renouvellement des flottes et risque de surcroît, à terme, de tarir toute filière de recrutement et de formation des hommes. Or, il faut savoir que la flotte mondiale manquera d'ici peu d'équipages compétentes, c'est-à-dire de personnel formé aux métiers de la mer, puisque le déficit est évalué à 40.000 officiers et autant de navires d'ici l'an 2000.

La poursuite d'une politique volontariste pour assurer l'indépendance économique et la sécurité du transport des échanges extérieurs est plus que jamais nécessaire afin d'enrayer le déclin du pavillon national.

Elle doit le manifester au niveau national.

C. LA POLITIQUE MARITIME EN 1992

1. La politique communautaire des transports maritimes

Première puissance commerciale mondiale, la Communauté européenne n'a pas une flotte de commerce à la mesure de son poids économique réel. L'Europe représente moins de 15 % de la flotte mondiale, au lieu de 28 % il y a une dizaine d'années, alors que 41 % des richesses échangées le sont par la C.E.E.

La politique communautaire maritime se réduit jusqu'à présent à l'élimination des obstacles à libre concurrence des transports maritimes.

Dans le prolongement du règlement CEE/4055/86 du Conseil du 12 décembre 1986 appliquant la libre prestation de services aux transports maritimes, deux étapes supplémentaires ont été franchies en 1992 :

- la réglementation des pratiques concertées entre compagnies maritimes, c'est-à-dire des accords de services en commun passés entre les compagnies maritimes de ligne pour rationaliser leurs opérations, par le règlement CEE/479/92 du 25 février 1992 ;

- l'ouverture progressive des cabotages maritimes nationaux, décidée par le Conseil des ministres Transports du 23 juin 1992.

Les éléments d'une politique communautaire volontariste des transports maritimes n'ont, en revanche, pas avancé en 1992 :

- les discussions sur les propositions de registre EUROS avancées le 12 décembre 1991 se poursuivent, les normes d'équipage européens fixées pour ce registre apparaissant encore à certains trop élevées ;

- les négociations sur la définition «d'armateur européen» se poursuivent également.

Cependant, l'organisation d'un «forum maritime», décidé le 17 novembre 1991, tout au long de l'année 1992, afin de provoquer une vaste réflexion sur l'avenir de la filière maritime européenne, mérite d'être saluée. Il s'agit en effet de la première analyse d'ensemble des éléments d'une politique communautaire digne de ce

nom, intégrée dans les objectifs de politique industrielle de la Communauté.

2. La politique nationale en faveur des transports maritimes

• L'application du plan de soutien à la flotte de commerce

La reconduction des crédits de paiements à leur niveau de 1992 (200 millions de francs pour les interventions en capital) confirme l'engagement de l'Etat au plan de soutien à la marine marchande. Depuis 1989, 42 entrées de flotte auront été aidées par un montant total de 435 millions de francs et 10 entrées en flotte sont programmées dans les deux ans à venir.

Un programme d'investissement de plus de 7,5 milliards de francs aura été engagé par les armateurs et soutenu par l'Etat, lequel a également accompagné la réalisation de plus de 1,3 milliards de francs d'investissements non maritimes au titre de l'aide à la consolidation et à la modernisation (ACOMO).

Ces mesures ont permis la stabilité numérique de la flotte.

Pour 1993, le recul des autorisations de programme au titre des crédits d'équipements (200 millions de francs en 1991, 185 millions de francs en 1992 et 150 millions de francs en 1993) ne fait que traduire le recul des projets d'investissements des armateurs. La hausse des crédits de paiement (100 millions de francs en 1991, 122 millions de francs en 1992 et 140 millions de francs en 1993) masque en fait un fractionnement quasi-systématique de la prime d'équipement sur deux années.

Enfin le recul de l'ACOMO (91 millions de francs en 1991, 72 millions de francs en 1992, 55 millions de francs en 1993) risque d'accentuer encore le « saupoudrage » de ces crédits entre les différentes compagnies concernées. Une aide massive et globale de la flotte serait mieux indiquée.

● **La situation de la Compagnie Générale Maritime (C.G.M.)**

La situation de la C.G.M. s'est fortement dégradée ces dernières années, malgré des efforts d'amélioration de la productivité et une baisse des effectifs compte tenu de l'exacerbation de la compétitivité mondiale.

Ainsi, pour un chiffre d'affaires de 4,8 milliards de francs, le résultat d'exploitation s'est dégradé : - 384 millions de francs en 1991, contre - 262 milliards de francs en 1990. L'endettement de la C.G.M. est considérable et s'élève à 4,5 milliards de francs contre 3,7 en 1990.

Le remplacement de M. Abraham par M. Giuly a marqué la volonté des pouvoirs publics de redresser cette société dont l'Etat est propriétaire à 100 %. Alors que l'Etat n'avait jamais joué réellement son rôle d'actionnaire, il a décidé de récapitaliser la société pour un montant de 700 millions de francs, imputable au budget des charges communes dans de futures lois de finances rectificatives, et d'annuler 80 millions de francs de dettes, contre sa contribution habituelle, de 131 millions de francs en 1993, aux charges sociales de cette société.

Les premières mesures de redressement concernent le retrait de la C.G.M. de l'Amérique du Nord, après 120 ans d'exploitation sur cette ligne qui était la plus représentative de notre richesse commerciale et de votre puissance maritime, la sortie de la C.G.M. de plusieurs consortiums et la filialisation de certaines de ses lignes, comme celles desservant les Caraïbes.

3. La nécessité d'un plan de sauvetage de la marine marchande

● **Alors que la compétition des transports maritimes s'est exacerbée dans le monde, la flotte de commerce française est menacée de disparition.**

La part de la flotte mondiale armée à des conditions économiques sous des pavillons de complaisance comme sous pavillon-bis ne cesse de croître et atteint à présent 50 % du tonnage mondial.

La baisse du dollar a, de plus, renchéri les coûts : pour un navire au long cours, l'écart entre le coût international et le coût français, à l'indice 100, est passé en un an de 320 à 370 du fait de ce seul facteur.

L'exploitation d'un navire long courrier revient aujourd'hui à environ 11 millions de francs par an, sous pavillon français, contre 3 millions de francs pour un pavillon de complaisance. Si le chiffre est énorme, il cache bien, cependant, une exploitation éhontée des équipages et, également, des procédés qui ne répondent pas aux exigences minimales de sécurité.

L'Etat a assisté, impuissant, au déclin de la flotte de commerce française, qui a régressé du 4ème rang en 1978 au 25ème en 1991. Dès 1985, le Conseil supérieur de la marine marchande attirait vainement l'attention des pouvoirs publics sur la réduction à venir, en 5 ans, de la flotte. Effectivement, le tonnage des navires s'est contracté de 8 millions de Tjb (pour 326 navires) à 3,7 en 1992 (pour 211 navires). Rappelons qu'en 1978, la flotte française, alors à son maximum, atteignait 12 millions de Tjb. L'évolution de l'effectif des personnels navigants a suivi : 45.000 personnes en 1960, 18.680 en 1985 et 10.500 en 1992, encore que ce chiffre totalise l'ensemble des marins français, ceux servant sous pavillon national étant encore moins nombreux.

Franchir le seuil des 10.000 marins entraînerait la perte inéluctable d'un savoir-faire technique et humain inestimable et le retour de bâton risque de se faire durement ressentir.

Mais externaliser les coûts, c'est-à-dire transférer la flotte sous pavillon de complaisance (actuellement les armateurs français contrôlent 105 navires étrangers représentant 2 millions de Tjb), n'est pas une bonne solution pour notre balance commerciale comme pour les finances publiques.

● **La disparition de la flotte de commerce française coûterait plus cher aux pouvoirs publics que son maintien.**

La disparition totale de la flotte coûterait 1,3 milliard de francs à l'Etat : ce chiffre, calculé par le Comité central des armateurs français, additionne la perte des cotisations sociales perdues, des indemnités de chômage et les pertes de recettes fiscales et parafiscales.

De plus, le recours systématique à des pavillons étrangers est une source de dégradation du poste des transports maritimes de la balance commerciale, qui s'est ainsi accru de 1990 (- 4,6 milliards de francs) à 1991 (- 6,2), et déjà - 3,1 milliards pour le premier semestre 1992.

Le coût du pavillon EUROS est estimé à moins de 900 millions de francs, et le coût du pavillon des Kerguelen peut être évalué à moins de 140 millions de francs, pour une immatriculation de l'ensemble de la flotte sous ce pavillon au régime actuellement en vigueur, le coût annuel pour l'Etat ayant été évalué à moins de 20 millions de francs, depuis sa mise en vigueur, début 1990. Ces montants sont donc ridiculement faibles au regard de ce que coûterait la disparition du pavillon français.

En outre, faute de trouver une flotte occasionnelle dans la flotte de commerce en service, les nécessités de la défense nationale conduiraient l'Etat à renforcer les moyens logistiques de la Marine Nationale, comme aux Etats-Unis, avec un coût budgétaire très lourd.

• **Le déclin de la flotte de commerce, quoiqu'enrayé, doit donc être combattu par un plan de sauvetage de la marine marchande**

L'ouverture du pavillon des Kerguelen à la flotte pétrolière, par un arrêté du 3 novembre 1992, alors que, dans le même temps, l'obligation de pavillon de la loi de 1928 était maintenue par le Sénat au cours de l'examen du projet de loi portant réforme du régime pétrolier, et les nouvelles propositions du secrétariat d'Etat à la Mer pour un pavillon Kerguelen « amélioré » font de celui-ci le dernier recours, et rempart, du pavillon français.

Pour la flotte pétrolière, l'immatriculation aux Kerguelen pourrait entraîner 290 suppressions d'emplois (un chiffre de 400 avait été initialement avancé), mais le registre des T.A.A.F. ne sera ouvert qu'aux compagnies ayant signé un plan social.

S'agissant de l'amélioration des conditions de l'immatriculation, les pouvoirs publics proposent de faire bénéficier de l'allègement des deux tiers des charges sociales patronales à 70 % des effectifs embarqués, au lieu de 35 % actuellement.

Cependant, les nouvelles modalités de l'immatriculation Kerguelen ne sont pas suffisantes, et ne permettront pas de créations d'emplois, ni même leur sauvegarde pour les secteurs les plus exposés.

Il est nécessaire que les pouvoirs publics proposent un plan de sauvetage de la marine marchande, et obtiennent une accélération des discussions sur le pavillon EUROS, dans sa nouvelle version, ce qui suppose, préalablement, une harmonisation.

Les propositions d'allègement des charges sociales et de défiscalisation des salaires des navigants doivent être prises en compte par les pouvoirs publics. D'une part, elles ne feraient qu'anticiper le pavillon EUROS dans sa version EUROS I (IRPP et totalité des charges sociales employeurs déduits) ou EUROS II (IRPP et totalité des charges sociales employeurs et employés déduits). Il faut noter à cet égard que la Commission européenne a adopté le 11 décembre 1991 une proposition de règlement instituant le remboursement aux employeurs des impôts sur le revenu payés par les marins. D'autre part, ces mesures constitueraient la manifestation d'une volonté ferme de l'Etat de mener une politique incitative au développement d'une flotte nationale compétitive et sûre.

Parmi les autres mesures qui pourraient assurer l'existence d'une flotte de commerce nationale, celles qui concernent l'investissement sont, avec l'allègement des charges d'exploitation, prioritaires.

De nombreux Etats de la Communauté européenne connaissent en effet une fiscalité favorable aux immobilisations maritimes.

En France, quelques adaptations mineures pourraient orienter le développement des investissements vers la flotte de commerce :

- en matière de plus-values, le régime actuel n'est pas favorable à l'autofinancement. Or, dans le secteur maritime, les seuls résultats d'exploitation ne permettent pas, dans le contexte de concurrence exacerbée, de dégager les moyens de renouvellement de l'outil de production.

La possibilité d'affecter à un fonds spécial, en franchise d'impôt, les plus-values liées à la cession de navires en attente de leur réemploi dans un investissement maritime pourrait contribuer à permettre de dégager, de manière régulière, le flux de capitaux nécessaire au renouvellement d'une flotte moderne et performante.

- en matière de copropriété des navires, le mécanisme de déduction fiscale, institué par la loi de finances pour 1991, au profit des personnes physiques acquérant des parts de navires frétés coque-nue à des armateurs exploitants, s'est relevé insatisfaisant, compte tenu de la faiblesse des plafonds de déduction. Une application restrictive des services fiscaux a considérablement limité les avantages octroyés par le Législateur.

Le régime fiscal applicable à la copropriété des navires, considérant le quirataire comme un armateur à part entière, doit donc être revu et corrigé.

• Nous disposons aujourd'hui une fenêtre étroite, de quelques années, pour enrayer le déclin de la marine marchande française.

En effet, jusqu'à présent, le pavillon de complaisance était combattu sur son propre terrain par l'allégement du coût de l'équipage, voire le non-respect de certaines règles de sécurité. Mais l'exigence de la qualité et de la sécurité du transport maritime, répondant au respect de l'exigence écologique, d'une part, et le manque d'équipages qualifiés et responsables dans le monde, d'autre part, est une chance pour les pavillons traditionnels.

Dans ce contexte de pénurie d'équipages, on risque d'aller vers une situation paradoxale dans laquelle on proposera des salaires élevés à du personnel navigant incompétent, ce que l'on refuse aujourd'hui !

Il est nécessaire au contraire de rendre publique la liste des "navires de la honte", tenues par les Etats du pavillon et que tous les armateurs connaissent. La publication de cette liste de navires, qui ne respectent pas les règles élémentaires de sécurité et qui représentent une menace écologique réelle -les récents incidents concernent toujours ces navires et une nouvelle marée noire est inadmissible- aurait un pouvoir dissuasif très efficace pour lutter contre les pavillons de complaisance.

L'allégement du coût de l'équipage est certes nécessaire, mais la sécurité doit avoir un prix, qui est celui d'un équipage compétent et sûr.

II. LA PÊCHE ET LES PRODUITS MARITIMES

A. LA PÊCHE FRANÇAISE OCCUPE UN RANG MODESTE DANS LE MONDE

a) *Un rang modeste en Europe*

La pêche française, bien que se situant au 4ème rang européen en terme de puissance motrice de sa flotte (14 % de la CEE) et de tonnage (légèrement plus de 10 %, soit un niveau équivalent au Portugal) derrière l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni, a effectué moins de 1 % des captures mondiales, en 1990 selon la FAO : 896 841 tonnes sur un total mondial dépassant 92 millions en baisse sensible (- 3 %) pour la première fois depuis 20 ans.

b) *Des résultats contrastés*

La pêche française se caractérise par la prépondérance de la pêche maritime, au détriment de secteurs à forte valeur ajoutée, comme la conchyliculture ou les nouvelles productions de poissons marins et de crustacés.

- la production totale des pêches maritimes : poissons, crustacés et mollusques, s'est élevée en 1991 à 577 400 tonnes contre 559.600 tonnes en 1990, représentant un chiffre d'affaires de 5,65 milliards de francs.

La comparaison des deux années montre une légère baisse de captures de poissons, alors que les captures de crustacés et de mollusques sont restées stables.

Jusqu'en 1990, l'augmentation du prix moyen (15,21 FF/Kg) avait permis de compenser les baisses des captures. Depuis 1991, cette tendance s'inverse (12,60 FF/Kg en 1991). Cette baisse des prix de vente continue pour le premier semestre de 1992.

Pour ce qui concerne les résultats par type de pêche, on constate en 1992 par rapport à l'année 1992 une baisse des apports des chalutiers industriels et semi industriels et un maintien des apports -et des prix- pour la pêche artisanale.

● La conchyliculture

Avec 180.000 tonnes de production, dont 125.000 tonnes d'huitres et 55.000 tonnes de moules, pour un chiffre d'affaires à l'expédition d'environ 2 milliards de francs, la conchyliculture place la France parmi les premiers pays aquacoles du monde si l'on ramène la valeur de la production au km de littoral.

● Poissons marins et crustacés d'élevage

Le développement de nouvelles filières de production de poissons marins et de crustacés a été possible grâce à un important effort public de recherche depuis plusieurs années.

Les productions de poissons marins (bars, daurades, salmonidés, turbots), et de crustacés (crevettes péneïdes) restent encore limitées (environ 3.000 tonnes toutes espèces confondues).

De belles perspectives semblent toutefois se dessiner pour certaines espèces actuellement à haute valeur marchande.

c) Une balance commerciale structurellement déficitaire

Le déficit commercial de ce secteur est passé de 1975 à 1990, en francs constants, de 4,7 milliards à 10,4 milliards. Le déficit a continué à s'accroître en 1991 pour atteindre 11,19 milliards de francs soit + 9,5 %.

Le taux de couverture s'est dégradé une nouvelle fois pour atteindre 32,3 %.

Les échanges commerciaux ont évolué globalement de la façon suivante :

En 15 ans, les prises sont restées stables (520 à 530.000 tonnes par an) tandis que les importations ont quintuplé pour dépasser les 15 milliards de francs dès 1990.

Cette situation préoccupante fait l'objet d'un rapport du Conseil économique et social (Rapport sur « la place de l'agriculture dans la balance commerciale française », du 23 juin 1992).

Selon ce rapport, cette situation est d'autant plus inquiétante que les goûts des consommateurs ont profondément et

Total des importations		Total des exportations	
Quantité (milliers de tonnes)	Valeur (milliards de FF)	Quantité (milliers de tonnes)	Valeur (milliards de FF)
1991 865992,	16,51	352	5,33

durablement évolué en faveur d'espèces à haute valeur ajoutée (saumon, crevette, cabillaud) qu'il faut acheter à l'étranger, principalement des pays tiers à la C.E.E., pays de l'A.E.L.E. mais aussi pays en voie de développement.

Beaucoup d'entreprises françaises demeurent encore trop souvent artisanales et font appel à une technologie peu élaborée.

B. LA CONTRAINTE COMMUNAUTAIRE SUR LA FLOTTE DE PÊCHE FRANÇAISE S'ALOURDIT

1. Le bilan de l'Europe bleue à l'horizon 1993

La politique communautaire de la pêche est à un tournant. En effet, faute d'avoir atteint les objectifs des précédents programmes d'orientations pluriannuels «POP», les États-membres se voient aujourd'hui confrontés à des contraintes d'ajustement de leur flotte beaucoup plus forte.

L'échec relatif de la politique commune de la pêche est en grande partie responsable des orientations extrêmement sévères retenues par les autorités communautaires pour fixer le prochain POP.

a) Les insuffisances de la politique commune de la pêche 1983-1991

La commission a présenté le 4 décembre 1991 au Conseil le rapport intermédiaire sur la politique commune de la pêche (P.C.P.), examiné formellement le 4 juin 1992.

Ce rapport constate l'échec des efforts communautaires pour réduire la surcapacité de la flotte de pêche dont le surdimensionnement « rend plus difficile la réalisation des objectifs de gestion et de conservation des ressources ».

L'outil des « TAC » (totaux admissibles de capture) s'est révélé inapproprié car trop rigide, et comme un instrument de surexploitation des ressources halieutiques. Le contrôle effectif de l'application des mesures arrêtées est resté, en outre, complètement insuffisant, conduisant à des écarts allant jusqu'à 60 % entre captures officielles et réelles.

b) Les orientations de la politique commune de la pêche (1993-2002)

La commission s'est attachée, dans le rapport précité et au cours de l'année 1992, à énumérer les principes devant fonder, à l'avenir, la P.C.P., à savoir : globalité (décloisonnement des différents volets actuels de la P.C.P.), subsidiarité, liberté (allègement des contraintes réglementaires), approvisionnement stable des marchés, cohésion économique et sociale. La mise en oeuvre de ces principes ne soit pas, selon la Commission, remettre en question certaines données de base, à savoir le système des TAC et quotas, la stabilité relative, le maintien du régime dérogatoire à la liberté d'accès dans la bande des douze milles, le maintien du « box Shetland ».

Ces principes, très consensuels, font néanmoins l'objet de remise en questions partielles, soit de l'initiative de la Commission soit de la part d'Etats membres. C'est ainsi que les clés actuelles de répartition des TAC en quotas nationaux sont contestées par l'Espagne, bien entendu, mais aussi par le Portugal et l'Irlande. Les Pays Bas acceptent également que celles-ci soient réadaptées et intègrent certains échanges habituels de quotas. La position de la France rejoint celle des partisans d'un maintien de la stabilité relative.

c) La diminution globale de la flotte de pêche communautaire

- L'application du POP 1987-1991 à la France

Le Plan d'orientation pluriannuel prévoyait une diminution de la capacité globale de la flotte française de 2 % en

puissance et de 3 % en tonnage par rapport à la situation observée en 1983. L'objectif final à atteindre au 31 décembre 1991 était de 1.055.050 kilowatts et de 251.504 TjB.

● L'aide communautaire à la réduction de flotte

En 1991, constatant que les efforts fournis n'avaient pas débouché sur une baisse significative de la puissance de la flotte française et que l'objectif intermédiaire du 31 décembre 1990 (1.096.640 KW) n'avait pas été atteint, la Commission a décidé de ne pas intervenir pour aider à la construction des navires de pêche et a interdit aux investisseurs français de recourir aux aides publiques.

Les aides octroyées par la C.E.E. en 1991 n'ont donc concerné que la modernisation, au total 18 projets représentant 3,4 millions de francs.

Pour retrouver l'éligibilité des aides, le Gouvernement a mis à profit les dispositions du règlement (C.E.E.) 4028/86 modifié relatives à l'arrêt définitif et a décidé la mise en oeuvre d'un plan de sortie de flotte de 100.000 kilowatts, soit 10 % de la flotte française. Pour ce faire, l'Etat a consacré une partie des crédits dont il disposait en 1991 et en 1992 sur le chapitre des subventions d'investissement à la flotte de pêche et qui ont été rendus disponibles par l'impossibilité d'accorder des aides. Les primes accordées au titre de ce plan font l'objet d'un remboursement de la part de la Communauté à hauteur de 70 % quand il s'agit d'une démolition et de 50 % quand il s'agit d'une vente dans un pays tiers ou du changement d'activité du navire.

● **La flotte de pêche française en 1992**

L'évolution de la flotte de pêche française s'est caractérisée par une nouvelle décroissance du nombre de navires en activité :

- 11.355 en 1987 ;
- 11.243 en 1988 ;
- 10.358 en 1989 ;
- 8.651 en 1990 ;
- 7.388 en 1991.

Cette réduction a été plus sensible dans la tranche des navires de moins de 12 mètres et d'une façon générale pour la pêche artisanale. On remarquera aussi que la tranche des navires de plus de 38 mètres retrouve une pente décroissante après deux années de progression.

La diminution constatée en 1991 et 1992 est le résultat du plan de sorties de flotte mis en oeuvre en mars 1991 pour adapter la capacité de capture de la flotte de pêche à l'état de la ressource et pour respecter le Programme d'Orientation pluriannuel. Ce plan, achevé le 31 mars 1992, a permis la sortie de 949 navires représentant 75.743 KW. Les navires appartiennent en majorité à la tranche de longueur inférieure à 12 mètres, soit 791, puis, de 12 à 16 mètres, 90 unités, de 16 à 25 mètres, 53, de 25 à 38 mètres, 11 et plus de 38 mètres, 4 navires.

La France, ayant atteint l'objectif fixé au 31 décembre 1991, estimait pouvoir se placer en meilleure position pour négocier le programme d'orientation 1993-1996.

Le nombre de marins embarqués à la pêche a également diminué, sous réserve des fluctuations conjoncturelles :

- 18.748 au 1er janvier 1985 ;
- 18.324 au 1er janvier 1986 ;
- 17.952 au 1er janvier 1987 ;
- 17.579 au 1er janvier 1988 ;
- 18.479 au 1er janvier 1989 ;

- 17.531 au 1er janvier 1990 ;
- 16.492 au 1er janvier 1991 ;
- 17.344 au 1er janvier 1992.

Le FIOM, chargé de liquider les aides de l'Etat et de la plupart des collectivités locales (régions et départements), a versé 170 millions de francs de primes (119 millions de francs pour l'Etat, 37 millions de francs pour les régions, 14 millions de francs pour les départements).

Au 31 juillet 1992, la Communauté a déjà remboursé un montant de 56,6 millions de francs, sur un montant attendu de l'ordre de 115 millions de francs, à répartir au prorata entre l'Etat et les collectivités locales. La part de l'Etat devrait donc se situer à 80 millions de francs. Le coût total du plan pour l'Etat avoisinera donc 40 millions de francs.

- Les négociations en vue du prochain POP 1993-1996

Pour 1993 et les années suivantes, les négociations en vue de l'adoption du prochain programme d'orientation pluriannuel (1993-1996) sont toujours en cours entre la Commission et les Etats-membres, dans un contexte de poursuite de la diminution des capacités de captures, et de multiplication des incidents entre pêcheurs.

● Un contexte de négociation tendu

Les incidents entre bateaux de pêche se multiplient, notamment avec l'Espagne que la Grande-Bretagne.

Ce climat n'est pas propre à la Communauté européenne. Les Etats-Unis ont ainsi décrété unilatéralement un embargo contre les pêcheurs de thon tropical, en raison des captures de dauphins. Les cours sont au plus bas et les armateurs désarment leurs bateaux.

Des mesures d'aide spécifique ont été décidées lors du Conseil des Ministres de la Pêche du 19 octobre 1992 en faveur de ce secteur.

● **Des propositions inacceptables pour la France**

A l'issue du second POP, la flotte de pêche française aura été réduite de 973 navires (soit une baisse de 10 %).

Grâce à cet effort, particulièrement accentué en 1992, la France comptait bénéficier non d'un traitement de faveur, mais d'une juste reconnaissance des sacrifices que l'ajustement de sa flotte de pêche a demandé.

Or, les propositions communautaires conduiraient à une réduction de 27 % de la flotte de pêche française qui, avec les flottes italienne (- 28 %) et danoise (- 23 %) paierait le plus lourd tribut.

Cette proposition inacceptable a été repoussée par le Conseil des Ministres européens de la pêche le 19 octobre dernier, et un prochain Conseil des Ministres devra statuer sur des nouvelles propositions de réduction de la flotte en novembre.

Il convient à ce propos de rendre hommage à la pugnacité du secrétaire d'Etat à la mer dans ces négociations difficiles.

Je pense toutefois qu'une réflexion plus profonde sur la gestion de la politique commune de la pêche devrait précéder toute proposition de réduction supplémentaire de la flotte de pêche. Il y a en effet un véritable cercle vicieux entre l'augmentation de la productivité de la flotte de pêche, qui se modernise grâce aux crédits communautaires, et l'augmentation des prises, donc la diminution de la ressource, qui, à son tour, impose de nouvelles réductions du nombre de bateaux, remplacés par des bateaux plus modernes, etc...

d) L'impact de la création de l'Espace économique européen sur la pêche française

Le volet pêche de l'accord en vue de la création de l'E.E.E. a constitué l'un des enjeux essentiels de la négociation.

Le mandat de négociation du Conseil à la Commission comportait le respect du principe «accès au marché communautaire» en contrepartie de l'«accès à la ressource» dans les eaux des pays de l'AELE.

L'accord C.E.E.-AELE conclu le 21 octobre 1991 reflète cette démarche. Ces pays de l'AELE ont supprimé dans une large mesure leurs barrières tarifaires à l'égard des pays de la C.E.E. pour les produits de la mer. Toutefois, les exportations communautaires en direction de ces pays sont très réduites. Le marché communautaire ne

sera ouvert que dans certaines limites aux produits de la mer en provenance de l'AELE.

Les pays de l'AELE ont supprimé dans leur quasi-totalité leurs barrières tarifaires à l'égard des pays de la C.E.E. pour les produits de la mer. Toutefois, les exportations communautaires en direction de ces pays sont très réduites.

Le marché communautaire ne sera ouvert que dans certaines limites aux produits de la mer en provenance de l'AELE.

La flotte de pêche française a bénéficié, dans une faible mesure, de quotas dans les eaux des pays de l'AELE. Au cours des négociations, la France a défendu avec succès l'idée d'une limitation des concessions en matière de marchés. En effet, les produits en provenance de l'AELE se trouvent en concurrence avec ceux de la flotte de pêche française et une libéralisation brutale des échanges aurait eu des répercussions très négatives dans un secteur très fortement touché par la crise de la ressource et en voie de restructuration.

C. L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DE LA PÊCHE

a) L'activité du F.I.O.M en 1992

En 1992, le Fonds d'intervention et d'orientation des marchés (F.I.O.M) aura disposé d'un budget de 79,5 millions de francs, dont 41,5 millions de francs en provenance de l'Etat et 30 millions de francs de taxes parafiscales.

Les activités du F.I.O.M en 1991 et 1992 se sont articulées autour des axes suivants :

- mesures de soutien du marché ;
- développement de la consommation des produits de la mer ;
- orientation de la production ;
- indemnisation du chômage liée aux intempéries.

Le soutien de l'Etat est relayé au niveau régional.

b) Le soutien des Régions au renouvellement de la flotte de pêche

Dans le cadre des contrats de plan, ont été accordés :

- au titre du renouvellement de la flotte de pêche artisanale, 28,66 millions de francs pour les années 1991 et 1992, en métropole et 1,99 million de francs dans les DOM TOM ;

- au titre du renouvellement de la flotte de pêche industrielle, 12,8 millions de francs en 1991.

c) Les actions de recherche en 1992

Les crédits destinés au soutien des actions de recherche dans le domaine des ressources vivantes marines ont été, en 1992, pour l'essentiel positionnés au budget de l'IFREMER et proviennent du budget civil de la recherche et du développement fixé par le ministère de la recherche.

Les crédits pour la recherche du secrétariat d'Etat à la Mer ne s'élèvent en effet qu'à 9,89 millions de francs en autorisations de programme (- 13 %) et à 8,52 millions de francs de paiement (- 2,7) pour 1993.

Les principaux thèmes traités par IFREMER et les budgets associés sont les suivants :

	Montant en millions de francs
Economie des pêches et cultures marines	4,6
Pêches maritimes	20,7
Aquaculture	103,8
Transformation et valorisation des produits	20,7
Ingénierie des pêches et des cultures marines	15
Suivi des ressources conchyliques	18,9
Suivi de la qualité du milieu marin	28,4

A ces crédits, il faut ajouter environ 45 millions de francs, estimation de la part de la ligne budgétaire «*soutien et support général*» qui est utilisée pour les programmes liés aux ressources vivantes.

Rappelons qu'un débat de fond, relevé par le Comité national d'évaluation de la recherche dans un rapport de février 1992, oppose les deux ministères de tutelle, sur les missions de l'IFREMER. Pour le ministère chargé de la mer, l'IFREMER, substitut aux services techniques qu'il ne possède pas, doit développer des actions de recherche appliquée au profit des professions maritimes, tandis que pour le ministère de la recherche et de la technologie, il doit se concentrer sur des actions de recherche fondamentale.

D. LES ASPECTS INTERNATIONAUX DE LA PÊCHE EN 1992

a) Le différend maritime avec le Canada

● L'arbitrage du 10 juin 1992

Le différend territorial sur la délimitation des espaces maritimes autour de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon et l'application de l'accord de pêche entre la France et le Canada du 27 mars 1972, a nécessité le recours à un médiateur pour aboutir à deux voies de règlement de ce différend.

Aux termes de l'arbitrage international rendu le 10 juin 1992 entre la France et le Canada, l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon se voit attribuer une zone économique réduite et dépourvue de ressources halieutiques significatives. Sa configuration géographique la rend en outre impropre à une exploitation normale du fait de son étroitesse.

Dans ces conditions, cette zone ne peut à elle seule satisfaire les nécessités de Saint-Pierre et Miquelon. De ce fait, l'accès aux eaux canadiennes est impératif.

● Des négociations sur les allocations de pêche délicates

En effet, le Canada a décrété en juillet 1992 un moratoire unilatéral conduisant une part importante de sa pêche côtière au désarmement.

Le maintien de ressources suffisantes pour la pérennité de l'entreprise de pêche de Saint-Pierre et Miquelon et d'un accès de navires métropolitains, à un niveau aussi proche que possible de celui des années récentes est indispensable.

Les propositions canadiennes généreraient des *«répercussions catastrophiques»* sur l'activité halieutique française si elles venaient à être retenues, situation que le tribunal arbitral a exclu des conséquences possibles de la délimitation qu'il établissait.

Les ressources halieutiques doivent faire l'objet d'une gestion coordonnée avec le Canada. Les stocks doivent être évalués en commun et les totaux autorisés de captures (TAC) fixés conjointement pour les zones relevant des juridictions canadiennes et françaises.

b) Les conférences internationales

L'année 1992 a été marquée par deux conférences internationales particulièrement importantes, organisées par les Nations-Unies.

● La Conférence sur la pêche de Cancun (6-8 mai 1992)

Cette conférence sur le thème de la *«pêche responsable»* a eu pour but de sensibiliser l'opinion internationale sur les efforts entrepris au niveau international pour promouvoir une pêche responsable, tant dans la haute mer que dans les zones économiques exclusives.

● La Conférence de Rio (3-14 juin 1992)

Le thème des ressources halieutiques et les problèmes liés à leur exploitation ont été évoqués lors de la conférence de Rio.

La conférence de Rio, consciente des difficultés actuelle que connaît la gestion de la haute mer mais soucieuse de ne pas remettre en cause la convention sur le droit à la Mer, a donc recommandé la tenue en 1993 d'une conférence intergouvernementale sur la haute mer, sous les auspices des Nations Unies.

III. L'ACTION SOCIALE ET LA FORMATION

A LA SITUATION DE L'ENIM

a) L'amélioration de la situation de l'emploi en 1992

L'emploi s'est amélioré tant dans le secteur de la flotte de commerce que dans celui de la pêche :

• Si l'on prend en considération les données communiquées par le Bureau central de la main-d'oeuvre maritime (B.C.M.O.M.), le chômage des marins du commerce a évolué comme après :

Années	Population maritime active	Nombre de chômeurs	Taux d'inemploi
(juillet)			
1980	23 117	1 068	4,6 %
1981	22 770	1 081	4,7 %
1982	21 430	1 165	5,4 %
1983	21 240	951	4,5 %
1984	20 170	1 069	5,3 %
1985	18 840	1 458	7,7 %
1986	14 530	1 576	10,8 %
1987	13 205	2 042	15,4 %
1988	13 196	1 575	11,9 %
1989	11 623	1 400	12,0 %
1990	10 932	950	8,6 %
1991	10 567	787	7,4 %
1992	10 053	587	5,83 %

Le tableau ci-dessous fait apparaître une baisse du taux d'inemploi entre 1991 et 1992. Cette tendance est confortée par l'évolution des chiffres de l'UNEDIC qui comportent des marins inscrits au B.C.M.O.M. en qualité de demandeurs d'emplois dans le secteur maritime et des anciens marins à la recherche d'un emploi hors du secteur maritime.

En effet, on peut observer qu'en mars 1990, l'UNEDIC gérait 2.015 marins. Elle n'en compte plus que 1.729, en mars 1991 (soit une baisse de 14 % en un an) et 1.451 en mars 1992, soit 16 % de moins qu'en 1991.

En ce qui concerne la pêche, les statistiques disponibles de l'UNEDIC permettent de noter une baisse du taux d'inemploi depuis 1988 :

Années	Population maritime active	Nombre de chômeurs indemnisés	Taux d'inemploi
1988	17 579	861	4,9 %
1989	18 479	832	4,5 %
1990	18 444	707	3,8 %
1991	16 492	576	3,4 %
1992	17 344	511	2,9 %

Ces chiffres traduisent la part de chômage incompressible dans le secteur des pêches maritimes.

Le ratio *«effectif des personnes couvertes par rapport aux cotisants»* connaît ainsi une légère diminution depuis 1991, passant de 5,68 à 5,67 en 1992 et 5,66 pour 1993.

b) L'évolution de la situation financière de l'ENIM

- L'exercice 1990

L'exécution budgétaire de 1991 s'est soldée par un résultat excédentaire de 181,7 millions de francs ; celui-ci était de 88,23 millions de francs en 1990 et 263 millions en 1989. Le budget primitif pour 1991 ayant été établi en équilibre, cet excédent représente 2,29 % de la masse initiale.

- Les prévisions pour 1992

Les dépenses, tel qu'il est possible de les appréhender après un semestre d'exécution budgétaire, devraient excéder de 10 à 15 millions de francs les prévisions initiales.

En ce qui concerne les ressources, de fortes rentrées au titre des compensations inter-régimes pourraient entraîner une variation du montant des recettes. Toutefois, cette appréciation ne peut tenir compte d'éventuelles régularisations négatives à intervenir sur les exercices antérieurs et qui restent très difficiles à évaluer.

- Les perspectives pour 1993

Au total, le volume budgétaire augmenterait en 1993 de + 4,19 % en dépenses comme en recettes, pour atteindre 8.528 millions de francs.

Les recettes propres augmenteraient en volume de 2,73 %.

En 1993, selon les prévisions toujours soumises à variations, la compensation généralisée et la compensation spécifique entre régimes spéciaux devraient apporter à l'ENIM une recette de 1.749 millions de francs.

La progression des transferts des compensations généralisée et spécifique ne doit pas être interprétée comme une minoration de la capacité de financement du régime social des gens de mer par rapport à l'ensemble des régimes de protection sociale, mais ne fait que traduire l'effet mécanique de la modification des modalités de calcul.

La compensation bilatérale avec la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés s'établirait ainsi à 470 millions de francs.

Compte tenu de produits atteignant 4.474.918.000 francs et de charges s'élevant à 8.527.918.000 francs, la subvention de l'Etat destinée à équilibrer le budget primitif pour 1993 s'établit à 4.053.000.000 francs, soit une diminution de 12,17 % par rapport à celle de 1992 (dotation initiale).

B. LA FORMATION

Les subventions accordées ou prévues par le secrétariat d'Etat à la mer aux établissements dispensant des formations de l'enseignement maritime s'établissent pour 1993 comme ci-après :

(Millions de Francs)

	1991		1992		1993 (prévisions)	
	AP	CP/DO	AP	CP-DO	AP	CP/DO
ENMM Fonctionnement Equipement	3,390	7,365 3,811	3,323	6,864 2,325	3,360	6,658 3,700
AGEMA Fonctionnement		53,698		61,449		67,600
EMA/EPLÉ Equipement pédagogique	3,050	4,579	3,100	4,900	3,140	3,800
Etablissements privés Fonctionnement		5,225		5,094		5,094
TOTAUX Fonctionnement Equipement	6,440	66,288 8,390	6,423	73,407 7,225	6,500	79,352 7,500

IV. LA SÉCURITÉ EN MER

A. LA SÉCURITÉ EN MER DEVIENT UNE PRÉOCCUPATION CROISSANTE

a) Le bilan des accidents en mer

Le bilan des accidents de navires et le nombre de personnes décédées ou portées disparues en mer reste trop élevé.

En 1991, 730 navires ont eu un accident de navigation contre 696 en 1990 ; 1.500 navires ont subi des avaries en 1991, contre 1.428 en 1990.

En 1991, 156 personnes sont décédées pour 135 en 1990 ; 61 personnes ont été portées disparues en 1991, contre 75 en 1990.

b) L'application du Mémorandum de Paris de 1982

Dans le cadre du Mémorandum d'entente pour le contrôle des navires par l'Etat du port, le nombre de navires inspectés a augmenté de 13.953 en 1990 à 14.379 en 1991, alors que le nombre de navires retenus au port afin qu'il soit remédié aux manquements constatés s'est accru, passant de 404 en 1990 à 525 en 1991.

c) Les suites de la conférence ministérielle sur la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution de Paris du 14 mars 1991

Les autorités maritimes signataires du Memorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port ont décidé d'amender le texte du Memorandum pour y insérer la possibilité d'effectuer des contrôles opérationnels de la qualification des équipages. Ceux-ci sont entrés en vigueur le 24 juillet 1992.

Les dispositions retenues qui entreront en vigueur le 6 juillet 1995, sont exactement celles proposées par la France. Par ailleurs, un amendement relatif aux pétroliers existants a été adopté par l'O.M.I. le 6 mars 1992.

Les dispositions retenues, qui entreront en vigueur le 6 juillet 1995, et qui sont celles proposées par la France, prévoient :

- le renforcement des inspections des pétroliers existants ;
- l'élimination des pétroliers au plus tard 30 ans après leur date de livraison, sauf s'ils sont rendus conformes aux nouvelles règles de conception.

En outre, pour le contrôle par l'Etat du port, la France a adressé à l'O.M.I. un projet de résolution qui permettrait un contrôle systématique des pétroliers anciens auxquels les dispositions de la Convention MARPOL (convention relative à la prévention de la pollution), entrées en vigueur en 1983, ne s'appliquent pas.

B LE SOUTIEN AUX CROSS

Le montant des autorisations de programme -75 millions de francs- devrait permettre aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), de poursuivre le programme de mise à niveau des équipements dans la perspective de mise en oeuvre progressive du «*système mondial de détresse et de sauvetage en mer*» (S.M.D.S.M.). Ceci concerne en particulier la mise en place du NAVTEX, qui doit être effective en 1993.

Le montant des crédits de paiement correspondants ne sera, pour sa part, ne sera comparable à celui de 1992 que compte tenu du volume important des reports attendus sur ce chapitre.

Seuls certains navires présentant un danger particulier en raison de leur cargaison (hydrocarbures, marchandises dangereuses...) sont actuellement astreints à se signaler au CROSS à leur arrivée dans un dispositif de séparation de trafic. Les autres navires peuvent cependant aussi présenter certains dangers et l'absence d'obligation de signalement entraîne à leur égard certaines difficultés d'identification en cas d'erreur sur la position, d'infraction, de route anormale et/ou de risque d'abordage.

Pour y remédier, la France défend, auprès de l'O.M.I., un projet de résolution visant à obliger tout navire empruntant un dispositif de séparation de trafic à se signaler au CROSS., quand il pénètre dans sa zone de compétence, soit à une quarantaine de milles nautiques.

Par ailleurs, votre rapporteur déplore la diminution de -26,6 % de la subvention de fonctionnement à la Société nationale de Sauvetage en Mer, la subvention d'équipement régressant de 19,6 %.

Votre rapporteur déplore plus encore la méthode consistant à tenir pour acquis que la baisse de ces crédits soit systématique dans l'état initial de la loi de finances, et que ces crédits soient, en seconde délibération, abondés sur initiative parlementaire.

Il n'est pas normal, sur le fond, de minorer des crédits à une association dont les pouvoirs publics connaissent parfaitement le rôle inestimable qu'elle remplit. Il n'est pas non plus normal, sur la procédure, de rendre fictive la marge de manoeuvre du Parlement, en pré-affectant, en quelque sorte, la «*réserve parlementaire*».

C. LES PHARES ET BALISES

En ce qui concerne les établissements de signalisation maritime, l'année 1992 est marquée par la poursuite d'opérations de modernisation et d'automatisation de diverses installations, en particulier de phares en mer. Des travaux de grosses réparations concernant plusieurs établissements sont également programmés, ce qui n'empêche pas les dotations en crédits d'investissement de régresser, comme le montre le tableau ci-après :

	1990 (L.F.I.)		1991 (L.F.I.)		1992 (L.F.I.)		1993 (projet)	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
53-32 à 70	39	36	41	43	35,428	45,33	33	17,40
53-32 à 80	5,65	4,5	7	7,1	6	5	5,5	3,4

Par contre, l'année 1992 est marquée par la mise en service :

- d'une vedette destinée à assister le baliseur « Quinette de Rochemont » au large du Havre ;

- d'une vedette à Cherbourg.

En outre, a été engagée la construction d'une nouvelle vedette desservant la Vendée, qui sera mise en service début 1993.

*

* * *

Lors de l'examen par la Commission des Affaires économiques et du Plan des crédits relatifs à la marine marchande figurant au projet de loi de finances pour 1993, le rapporteur pour avis a estimé, à titre personnel, que l'adoption de ces crédits aurait pu être laissée à la sagesse du Sénat.

Toutefois, la commission a pris la décision de principe de ne pas exprimer d'avis sur les crédits budgétaires inscrits dans la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1993, compte tenu des conditions particulières de sa discussion.