

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 18

Mer :

**MARINE MARCHANDE**

*Rapporteur spécial : M. Camille VALLIN.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, *vice présidents* ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, *secrétaires* ; Maurice Blin, *rapporteur général* ; René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, Jean Chamant, René Chazelle, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francoeur, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Marc Jacquet, Tony Larue, Georges Lombard, Michel Manet, Josy Moinet, René Monory, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.

Voir les numéros :

**Assemblée Nationale** (7<sup>e</sup> législ.) : 450 et annexes, 470 (annexe 21), 475 (tome XI) et in-8° 57.  
**Senat** : 57 (1981-1982).

**Loi de finances.** Environnement - Protection de l'air - Marine marchande - Pêche maritime - Pollution (mers) - Transports.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Avant propos</b> .....	3
I. — Analyse générale des crédits du Ministère de la Mer.....	5
II. — Les principales observations.....	7
III. — L'examen en Commission des Finances.....	9
<b>Introduction</b> .....	11
<b>CHAPITRE PREMIER. — L'administration générale</b> .....	13
1° Les dépenses ordinaires.....	14
2° Les dépenses en capital.....	15
<b>CHAPITRE II. — Les polices et la signalisation maritimes</b> .....	17
1° Les C. R. O. S. S.....	18
2° Les activités de surveillance et de police.....	19
3° La flotille de surveillance.....	23
4° La Société nationale de sauvetage en mer.....	23
<b>CHAPITRE III. — La protection et l'aménagement du littoral</b> .....	25
1° Les actions de prévention.....	25
2° La lutte contre les pollutions marines.....	26
3° L'aménagement du rivage marin.....	27
<b>CHAPITRE IV. — La flotte de commerce et l'équipement naval</b> .....	29
A. — <i>La flotte de commerce</i> .....	29
1° L'évolution du trafic maritime mondial.....	30
2° L'état de la flotte de commerce.....	30
3° La situation de l'armement français.....	34
4° Un plan de consolidation et d'expansion.....	35
B. — <i>L'équipement naval</i> .....	36
1° Un marché déprimé.....	36
2° Des perspectives plus favorables.....	38
3° L'aide à la construction navale.....	39
<b>CHAPITRE V. — Les pêches maritimes et les cultures marines</b> .....	43
1° Les effets de la crise.....	43
2° Les moyens du redressement.....	45
3° L'aquaculture .....	50
<b>CHAPITRE VI. — Les gens de mer</b> .....	53
1° L'enseignement et l'apprentissage maritimes.....	53
2° Les conditions d'exercice du métier de marin.....	55
3° L'Etablissement national des invalides de la marine.....	56

---

## AVANT PROPOS

Une des innovations importantes apportées dans l'organisation du Gouvernement est la création du Ministère de la Mer, qui symbolise la volonté de donner aux problèmes maritimes la place qui leur revient.

A ce nouveau département ministériel correspond un fascicule budgétaire autonome, qui regroupe les crédits :

— de l'ancienne Direction générale de la Marine marchande relevant précédemment de la Section commune du Ministère des Transports ;

— de la Mission interministérielle de la Mer, inscrits aux Services généraux du Premier Ministre ;

— d'emplois gérés par le Ministère de l'Urbanisme et du Logement.

Ce fascicule comprend les dotations relatives aux ports maritimes, qui font l'objet d'un rapport spécial présenté par notre collègue M. Tony Larue.

L'instrument ainsi mis en place doit permettre d'assurer la cohérence des actions et l'impulsion d'une politique dans les domaines spécifiquement maritimes que sont : la pêche, la flotte de commerce, les transports maritimes, les chantiers navals, les ports, la recherche océanologique et la protection de l'environnement marin.

En préliminaire au présent rapport, et après une analyse globale des crédits du Ministère de la Mer, seront exposées les principales observations suscitées par le projet de budget pour 1982 puis sera présenté le compte rendu de l'examen des crédits par la Commission des Finances.

## I. — Analyse générale des crédits du Ministère de la Mer.

### A. — LE BUDGET GLOBAL

Par rapport au budget initial de 1981 et à structure comparable, la progression des crédits prévus pour 1982 ressort à 30,6 % ; elle est toutefois ramenée à 15 % si l'on tient compte des dotations inscrites à la loi de finances rectificative pour 1981.

	BUDGET INITIAL 1981 (1).	LOI DE FINANCES rectificative 1981.	PROJET DE BUDGET 1982.	VARIATION en pourcentage.	
				1982 budget initial 1981.	1982 total 1981.
	En millions de francs.)				
Dépenses ordinaires :					
Moyens des services .....	321,2	3,6	392,3	+ 22,1	+ 20,8
Interventions publiques ....	2 551,9	162	3 085,4	+ 20,9	+ 13,7
Total .....	2 873,1	165,6	3 477,8	+ 31	+ 14,5
Depenses en capital :					
Crédits de paiement .....	1 720,5	458,2	2 519,8	+ 46,5	+ 15,7
Total des crédits .....	4 593,6	623,8	5 997,6	+ 30,6	+ 15
Autorisations de programme ....	2 264,2	502,3	2 353,2	+ 3,9	- 14,9

1) Y compris les dotations correspondant aux transferts réalisés dans le projet de budget pour 1982.

### B. — LA RÉPARTITION FONCTIONNELLE DES CRÉDITS

Le tableau ci-après fournit la répartition fonctionnelle des crédits du Ministère, en faisant apparaître les évolutions d'un budget initial à l'autre.

**Répartition des crédits par actions.**

ACTIONS	CREDITS DE PAIEMENT		
	Budget voté 1981.	Projet budget 1982.	Variation en pour- centage.
	(En millions de francs.)		
Administration générale .....	173,4	227,2	+ 31
Polices et signalisation maritimes ....	169,2	210	+ 24,1
Protection et aménagement du littoral.	45,6	49,6	+ 8,7
Ports maritimes .....	752	815,6	+ 8,5
Flotte de commerce et équipement naval .....	1 216,9	1 927,9	+ 58,4
Pêches maritimes et cultures marines..	172,4	349,8	+ 102,8
Gens de mer .....	2 060,1	2 400,2	+ 16,5
Recherche scientifique et technique ...	4	17,3	+ 335,2
<b>Totaux .....</b>	<b>4 593,6</b>	<b>5 997,6</b>	<b>+ 31</b>

  

ACTIONS	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		
	Budget voté 1981.	Projet budget 1982.	Variation en pour- centage.
	(En millions de francs.)		
Administration générale .....	5	20	+ 300
Polices et signalisation maritimes ....	107	155	+ 45
Protection et aménagement du littoral.	47,7	44,4	— 7
Ports maritimes .....	356,1	536,7	+ 51
Flotte de commerce et équipement naval .....	1 668,4	1 465	— 12
Pêches maritimes et cultures marines..	74,1	100	+ 35
Gens de mer .....	5,9	7,2	+ 22
Recherche scientifique et technique ...	»	25	
<b>Totaux .....</b>	<b>2 264,2</b>	<b>2 353,3</b>	<b>+ 4</b>

Les dotations relatives aux ports — celles de l'action « ports maritimes », auxquelles il convient d'ajouter celles inscrites aux chapitres 53-30 et 63-30 « Ports maritimes et protection du littoral » — faisant l'objet d'un rapport distinct, les observations qui suivent ne porteront que sur les crédits destinés à la Marine marchande.

## II. — Les principales observations.

1° **Une observation préliminaire : l'intérêt que les Pouvoirs publics attachent à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse permettant de valoriser les ressources de notre espace maritime est concrétisé par la progression de 31 % des crédits globaux du Ministère de la Mer, intervenant après celle de 7,6 % enregistrée en 1981 :**

— les **dépenses ordinaires** augmentent d'environ 21 % (moyens des services + 22 % et subventions publiques + 21 %);

— les **dotations en capital**, qui avaient régressé en 1981 (— 4,7 % pour les autorisations de programme et — 15,3 % pour les crédits de paiement) seront relevées en 1982 de 4 % pour les autorisations de programme et de 46,5 % pour les crédits de paiement.

Il résulte de ces évolutions **une modification dans la structure des dépenses que traduit l'accent mis sur les actions économiques :**

— les dotations consacrées à la flotte de commerce et à l'équipement naval, qui représentaient 26,5 % de l'ensemble des crédits, en absorberont 32,2 % en 1982 ;

— les aides prévues pour les pêches maritimes représenteront 5,8 % des dépenses, au lieu de 3,7 en 1981.

2° **Des motifs de satisfaction** peuvent être relevés :

— le **rétablissement de la Direction des gens de mer** atteste que les problèmes de ce secteur seront examinés avec toute l'attention qu'ils méritent ;

— les **créations d'emplois** — collectif et projet de budget 1982 confondus — représenteront, avec près de 160 postes, plus du double de celles inscrites au budget 1981 ;

— **l'aide à la flotte de commerce** sera renforcée en même temps que sera élaboré un plan de consolidation et d'expansion afin de redresser la situation toujours faible de notre flotte : celle-ci, en effet, n'assurait en 1979 la couverture du commerce extérieur français par voie maritime qu'à hauteur de 51 % en volume et de 45 % en valeur.

A cet égard, il importe que dans un marché mondial de constructions navales légèrement mieux orienté sur le plan des commandes, les chantiers navals français soient en mesure d'améliorer leur position, dans les activités tant traditionnelles que de diversification aux perspectives intéressantes.

### 3° Quelques sujets de préoccupation :

— l'augmentation sensible de la subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine (E. N. I. M.) **ne permettra de rattraper qu'incomplètement les retards constatés dans la revalorisation des retraites ;**

— **la faible progression des crédits de paiement consacrés à la protection et à l'aménagement du littoral** et la diminution des autorisations de programme, notamment au titre de la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures, ne laissent pas d'être inquiétantes ;

— **la stagnation au même niveau que celui fixé le 1<sup>er</sup> juillet 1981 pour l'aide au carburant** (21 centimes le litre) ne paraît guère compatible avec les hausses de prix prévisibles ;

— **la modicité de la contribution de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer** doit être particulièrement soulignée ; alors que la subvention de fonctionnement, de 2,4 millions de francs, est réduite de 400 000 F, celle d'investissement stagne, à hauteur de 4,6 millions de francs, au même niveau qu'en 1981.

..

Malgré les insuffisances signalées, **le projet de budget de la Marine marchande pour 1982 devrait permettre de soutenir une action conforme à la vocation maritime de notre pays**, qui se développera notamment par l'intermédiaire du Fonds d'intervention et d'actions maritimes (F. I. A. M.). Cet organisme aura une triple action d'incitation financière aux interventions coordonnées de tous les responsables concernés, de contribution à la réalisation de certains projets, d'innovation et d'expérimentation dans le secteur maritime.

### III. — L'examen en Commission des Finances.

La Commission des Finances a examiné, le jeudi 12 novembre 1981, les crédits du Ministère de la Mer consacrés à la Marine marchande en 1982.

Après l'exposé des observations formulées par le rapporteur, un débat s'est instauré au cours duquel sont notamment intervenus :

— M. Stéphane Bonduel, qui s'est demandé s'il ne fallait pas instituer des aides spécifiques aux économies de carburant et, par exemple, aux navires de pêche mixtes ;

— M. Maurice Blin, rapporteur général, qui s'est interrogé sur les perspectives de notre flotte de pêche ;

— M. Edouard Bonnefous, président, qui a souligné la diminution des autorisations de programme au titre de la pollution accidentelle du littoral par les hydrocarbures.

A ce sujet, le président a rappelé que les présents stocks ne permettaient de lutter que contre une pollution de 30 000 tonnes, ce qui était tout à fait insuffisant compte tenu de l'existence de pétroliers de 500 000 tonnes.

Après que M. Camille Vallin eût répondu aux intervenants, **la commission a adopté les crédits de la Marine marchande pour 1982, sous réserve des observations présentées concernant, en particulier, la faiblesse de l'effort de lutte contre la pollution.**

## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs.

La création d'un Ministère de la Mer, dans un pays qui constitue le troisième espace maritime du monde, fournit la preuve de l'importance qu'attache le Gouvernement à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de la mer.

**Les attributions conférées à ce département ministériel par le décret n° 81-649 du 5 juin 1981 devraient lui permettre d'agir dans tous les secteurs qui participent de cette politique.**

Outre les attributions relatives à la Marine marchande, et aux ports maritimes traités par ailleurs, le Ministre dispose de la Mission interministérielle de la mer et préside le Comité interministériel. Pour les affaires le concernant, il a autorité sur les établissements nationaux spécialisés de recherche scientifique et technique, tels que le Centre national pour l'exploitation des océans (C. N. E. X. O.) ou l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (I. S. T. P. M.).

De cet élargissement des missions découle une nouvelle organisation du Ministère, qui comprend désormais :

- la Direction des gens de mer et l'administration générale ;
- la Direction des pêches maritimes et des cultures marines ;
- la Direction des ports et de la navigation maritime ;
- la Direction de la flotte de commerce et de l'équipement naval ;
- la Direction de l'établissement national des invalides de la marine.

**A ces modifications de structures correspond un important renforcement des moyens financiers mis à sa disposition.**

**Le total des crédits budgétaires (dépenses ordinaires et crédits de paiement) passe de 4 593,6 millions de francs à 5 997,6 millions de francs, soit une progression de 30 % (contre 7,6 % en 1981).**

En ce qui concerne **les autorisations de programme**, qui avaient régressé de 4,7 % en 1981, elles enregistrent une **augmentation de 4 %**, pour atteindre **2 353,2 millions de francs** contre 2 264,2 millions au cours de l'exercice précédent.

Ainsi, le premier budget de la Mer, qui se caractérise en outre par la création d'un Fonds d'intervention et d'actions maritimes (le F. I. A. M.) destiné à devenir l'instrument financier du rôle de coordination et d'incitation du ministère, doit permettre d'affronter la complexité des problèmes maritimes, qui touchent en vérité des réalités très diverses.

Sous le même vocable, se retrouvent en effet le transport maritime, l'équipement naval, les pêches, l'aménagement du littoral, etc., sans omettre l'intérêt stratégique que représente la mer au regard de l'acheminement des ressources énergétiques et leurs perspectives de développement.

A travers ce budget, le Gouvernement se propose de développer une action qui devrait tout à la fois valoriser la mer comme vecteur de notre commerce extérieur, d'en assurer la promotion comme gisement de ressources et enfin d'accroître la protection de la mer, élément essentiel de notre cadre de vie.

## CHAPITRE PREMIER

### L'ADMINISTRATION GENERALE

L'administration générale rassemble les actions et les moyens qui concourent à l'accomplissement des diverses missions du ministère : renforcement de la sécurité de la navigation maritime, encadrement du secteur des pêches, coordination des interventions dans le domaine maritime, progrès de la recherche et de l'innovation.

Il s'agit par conséquent de mettre à la disposition des services centraux et des services extérieurs du Ministère de la Mer les personnels, le matériel, les dotations de fonctionnement et les immeubles qui leur sont nécessaires.

Des éléments nouveaux apparaissent, avec la création du ministère et l'élargissement de ses attributions. Sont en effet rattachés à cette action :

— la Mission de la Mer, chargée d'animer et de coordonner les travaux d'élaboration de la politique du Gouvernement en matière maritime ;

— le F. I. A. M., qui aura une triple fonction d'incitation financière aux interventions coordonnées de toutes les parties prenantes, de contribution au financement de certains projets, d'innovation et d'expérimentation dans le secteur maritime ;

— le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation, dont les crédits étaient précédemment inscrits à la section commune du budget du Ministère des Transports.

L'administration générale disposera au total, en 1982, de **227,2 millions de francs de crédits de paiement et de 20 millions de francs d'autorisations de programme.**

A structure comparable, c'est-à-dire en incorporant le montant des transferts correspondant à la modification des attributions ministérielles à la base 1981, qui ressort à 173,4 millions de francs, **la progression par rapport à 1981 s'établit à 31 % pour les crédits de paiement ; pour sa part, le montant des autorisations de programme est quadruplé.**

### 1° *Les dépenses ordinaires.*

La dotation de 213,9 millions de francs comprend **72,8 millions de francs de mesures acquises et 24,7 millions de francs de mesures nouvelles.**

*Les mesures acquises* recouvrent notamment :

— le transfert provenant de la section commune du Ministère des Transports correspondant aux crédits afférents à 484 emplois (50,4 millions de francs) ;

— le transfert des crédits relatifs à la Mission interministérielle de la mer, précédemment inscrits au budget des Services généraux du Premier Ministre (2,8 millions de francs) ;

— l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations publiques prévues en 1981 (11,1 millions de francs) ;

— l'application de divers textes d'ordre indemnitaire et social (3,5 millions de francs) ;

— l'incidence en année pleine des cinquante-huit créations d'emplois décidées par le collectif 1981 (4,8 millions de francs).

*Les mesures nouvelles* sont constituées essentiellement :

— **par la création de soixante emplois** (quatre à l'administration centrale, quatorze dans les Centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (C. R. O. S. S.), dix-neuf dans les centres de sécurité de la navigation maritime, six dans les directions des affaires maritimes, un pour l'enseignement maritime, trois à l'Établissement national des Invalides de la Marine (E. N. I. M.), un pour les statistiques des pêches maritimes, douze pour la résorption de l'auxiliarat) : 6,3 millions de francs.

Dans la mesure où la plupart de ces emplois participent en fait à l'action de polices et signalisations maritimes, ces créations seront examinées dans le chapitre suivant ;

— **par la constitution d'une provision** destinée au financement des mesures de revalorisation des rémunérations publiques prévues en 1982 : 4,7 millions de francs ;

— **par le renforcement de la dotation de fonctionnement** de l'administration centrale, conséquence de la création du Ministère : 0,3 million de francs.

Divers ajustements, à hauteur de 3,2 millions de francs, affectent certains chapitres pour tenir compte des besoins réels : loyers, énergie, fonctionnement des services extérieurs, informatique.

Enfin, le Ministère prend en charge, au titre de la Direction des ports et de la navigation maritimes, quatre-vingt-dix-sept emplois d'agent qui y exercent leurs fonctions et qui étaient précédemment gérés par le Ministère de l'Urbanisme et du logement (10 millions de francs).

## 2° Les dépenses en capital.

Au titre de cette action, dotée de 13,3 millions de francs de crédits de paiement et de 20 millions de francs d'autorisations de programme, sont concernés :

### a) L'équipement administratif des services extérieurs.

Les dotations qui leur sont affectées passent de 3,8 à 8,3 millions de francs en crédits de paiement et de 5 à 10 millions de francs en autorisations de programme.

Leur répartition s'effectue entre les dépenses de travaux et constructions et celles afférentes aux matériels techniques.

### b) Le Fonds d'intervention et d'action maritimes.

Grâce à l'inscription de 10 millions de francs d'autorisations de programme et de 5 millions de francs de crédits de paiement, le nouvel instrument d'action que constitue le F. I. A. M. devrait amorcer son action d'incitation financière pour :

- assurer une meilleure coordination des interventions des administrations, des collectivités locales et des professionnels ;
- soutenir des projets dont la prise en charge n'est pas adaptée aux structures classiques de financement ;
- favoriser l'innovation ou l'expérimentation dans le secteur maritime.

A cet égard, les actions envisageables concernent tous les secteurs et tous les problèmes de la mer. Elles sont donc extrêmement variées et peuvent viser par exemple l'aménagement et la protection du littoral, la valorisation des zones économiques, la prévention des pollutions, le développement de la formation professionnelle et l'action culturelle dans le domaine de la mer.

La gestion du F. I. A. M. sera assurée par la Mission interministérielle de la Mer, les décisions étant arrêtées au Comité interministériel de la Mer.

### c) La recherche.

A ces dotations s'ajoutent celles consacrées aux actions de recherche qui s'élèveront à 17,3 millions de francs de crédits de paiement et 25 millions de francs d'autorisations de programme.

Le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation bénéficiera de la majeure partie de ces crédits qui serviront à financer :

— des études de recherches sociales et économiques, portant à la fois sur la situation des marins de commerce et des marins pêcheurs, ainsi que sur l'évolution du transport maritime ;

— des recherches techniques et industrielles, dont le premier objectif est d'améliorer l'outil que constitue le navire (performances d'exploitation, conditions de travail, sécurité accrue), le second objectif visant à produire cet outil à des prix compétitifs vis-à-vis de la concurrence étrangère tout en diversifiant les productions.

Par ailleurs, on devait assister à une relance de la recherche au travers notamment des établissements nationaux spécialisés — l'I. S. T. P. M. (Institut scientifique et technique des pêches maritimes) et le C. N. E. X. O. (Centre national pour l'exploitation des océans — dont la tutelle administrative revient au Ministère de la Mer.

## CHAPITRE II

### LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES

L'intensification du trafic maritime, les caractéristiques dimensionnelles et techniques des navires modernes créent des risques nouveaux et plus graves, tandis que l'extension de la réglementation internationale impose des tâches accrues et plus diversifiées.

Le rôle du Ministère de la Mer est donc appelé à cet égard à se renforcer, tant il est vrai que la prévention des accidents et la protection de notre espace maritime doivent être privilégiées pour éviter les conséquences des sinistres qui se sont produits au cours des dernières années.

**La progression de 24 % des dotations affectées à cette action, qui passent de 169,2 millions de francs à 210 millions en 1982 en crédits de paiement et de 107 millions à 155 millions de francs (+ 45 %) en autorisations de programme, démontre l'importance que lui portent les pouvoirs publics.**

L'essentiel des mesures acquises et nouvelles, au niveau des dépenses ordinaires, se répartit entre les frais de personnel (4,8 millions) et les frais de fonctionnement, notamment de carburant (3,7 millions).

Quant aux autorisations de programme et crédits de paiement, ils sont notamment destinés :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	En millions de francs	
Aux moyens d'exercice en mer des responsabilités du ministère .....	15	7
A la recherche et au sauvetage en mer .....	5,5	3,5
A la surveillance de la circulation maritime .....	20,5	51
A la signalisation maritime en Métropole .....	100	59
A la signalisation maritime Outre-Mer .....	8,8	9

Les missions qui relèvent de ce secteur sont assumées essentiellement par les C. R. O. S. S. (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) et les centres de sécurité et de surveillance de la navigation maritime, la flottille de surveillance du Ministère de la Mer ainsi que par la Société nationale de sauvetage en mer.

### 1° Les C. R. O. S. S.

Ces centres forment l'armature du dispositif de la police maritime : ils sont au nombre de trois — un par façade maritime : Jobourg, Etel et Toulon, — auxquels il convient d'ajouter des sous-C. R. O. S. S. permanents (Gris-Nez, Soulac, Iroise et Corse) ou saisonnier (Agde). En outre leur ont été adjoints, pour faire face à l'extension de leur mission, les centres de surveillance de la navigation maritime.

#### a) Les moyens d'intervention.

Les moyens mis à la disposition des centres ces dernières années et les opérations engagées, dont certaines ne sont pas achevées, découlent des décisions gouvernementales prises en 1978 pour prévenir les grandes catastrophes maritimes ou se placent dans le cadre traditionnel de l'organisation du sauvetage en mer.

En matière de *surveillance de la circulation maritime*, l'objectif est d'assurer une couverture radar et radiotéléphonique complète des zones maritimes côtières jusqu'aux limites permises par l'évolution des techniques, soit environ 40 à 50 milles.

Pour atteindre cet objectif, les projets en cours consistent en la réalisation d'un centre de contrôle en Bretagne et l'extension des centres du Nord-Cotentin et du Pas-de-Calais. La première partie de ce projet est achevée : un radar a été installé à Ouessant. Chacun des centres de Gris-Nez et de Jobourg dispose de son radar définitif. Les moyens de liaisons radiotéléphoniques ont été considérablement renforcés ; un radiogoniomètre est en outre en service normal à Gris-Nez, associé à un dispositif numérique d'extraction des plots radar. Les autorisations de programme décroissent parallèlement à la réalisation des projets : 20,5 millions de francs en 1982 — contre 21 millions de francs en 1981, 69,7 millions de francs en 1980 et 71,6 millions de francs en 1979 — pour achever les opérations intéressant les centres de Corsen, Jobourg et Gris-Nez qui seront mis en service dans leur configuration normale en août 1982 pour le premier, et août 1983 pour les deux autres.

Dans le domaine du *sauvetage, de la surveillance des pêches et des pollutions*, dont la coordination est confiée aux C. R. O. S. S.,

l'amélioration des moyens de liaison et le maintien à niveau actuel **des équipements** constituaient l'impératif à atteindre. Les opérations engagées ou prévues concernent notamment :

- la couverture radio V. H. F. complète de la Manche ;
- la réalisation d'un nouveau centre opérationnel à Etel et de deux sous-C. R. O. S. S. à L'Île-Rousse et à Agde ;
- l'installation d'un réseau de stations mobiles de réception des informations de télédétection de la pollution ;
- le raccordement des réseaux des C. R. O. S. S. à la chaîne hertzienne de transmission des sémaphores armés par la Marine nationale.

Il est prévu à ce titre d'ajouter aux 5,2 millions de francs d'autorisations de programme pour 1981 une inscription supplémentaire de 5,5 millions de francs.

#### b) Les personnels.

Les effectifs budgétaires des personnels des C. R. O. S. S. et des centres de surveillance de la navigation maritime ont évolué globalement comme suit au cours des dernières années :

- au 31 décembre 1979 : 18 postes Marine marchande ; 103 postes détachés de la Marine nationale ;
- en 1980 : 33 postes Marine marchande ; 141 postes détachés de la Marine nationale ;
- en 1981 : 49 postes Marine marchande ; 180 postes détachés de la Marine nationale.

Les demandes présentées pour 1982 — quatorze emplois pour les C. R. O. S. S., dix-neuf pour les centres de sécurité de la navigation maritime et l'inscription de cinq emplois de personnels militaires détachés — sont destinées à l'armement des nouveaux centres et au renforcement de l'encadrement technique des centres déjà installés.

#### 2° Les activités de surveillance et de police.

Elles se répartissent notamment entre les actions de sauvetage, de contrôle de la circulation, de surveillance des pollutions et des pêches maritimes.

En matière de *sauretage* le tableau des activités des C. R. O. S. S. s'établit comme suit :

- en 1980, 1 974 événements de mer hors infraction ont donné lieu à des opérations de recherche et de sauvetage mettant

en cause 8 663 personnes embarquées. Parmi celles-ci, 3 559 ont été assistées, 425 ont été évacuées ou sauvées, 107 ont été blessées, 139 sont mortes et 94 ont été portées disparues.

Ces événements, en ce qui concerne la navigation de commerce, de pêche et de plaisance, se répartissent de la façon suivante :

	EVENEMENTS	PERSONNES		CONSEQUENCES		
		Assistées.	Sauvées.	Blessés	Morts.	Disparus.
Navires de commerce ...	281	336	82	15	15	13
Navires de pêche .....	304	407	91	26	44	26
Navires de plaisance ...	1 310	2 778	182	41	36	40

— pour les six premiers mois de 1981, les C. R. O. S. S. sont intervenus dans 1 179 opérations (dont 747 avec résultat et 153 fausses alertes). 1 041 personnes ont pu ainsi être assistées, 127 retrouvées et 198 évacuées.

L'ensemble de ces interventions a déjà nécessité plus de 14 200 heures de recherche et de mise en œuvre des moyens de sauvetage, tant maritimes qu'aériens.

Si les navires de plaisance continuent de requérir une très forte intervention des C. R. O. S. S., **il convient toutefois de souligner la nette diminution du nombre d'accidents par rapport à 1979** : 466 concernaient les navires de commerce, 372 les bateaux de pêche et 2 548 les embarcations de plaisance.

*La surveillance de la circulation* s'est traduite, en 1980, par la détection de 5 769 contrevenants aux règles relatives aux dispositions de séparation du trafic en Manche - Pas-de-Calais ; 2 177 d'entre eux ont pu être identifiés.

963 constats d'infraction aux règles de circulation commises par des navires étrangers ont été transmises aux autorités des pays dont ces navires battent pavillon, en particulier aux pays suivants : Grèce (231), République fédérale d'Allemagne (93), Panama (88), 29 pays, sur les 66 auxquels avaient pu être envoyés des constats ont répondu, soit sous forme de simples accusés de réception, soit en signalant les sanctions effectivement prises à l'encontre de leurs ressortissants.

En 1981, 404 constats ont déjà été envoyés aux divers pays dont les navires ont été surpris en infraction, soit dans 48 pays différents. Une vingtaine de pays ont fait connaître régulièrement les suites réservées aux transmissions.

D'une façon générale, les observations suivantes peuvent être formulées à cet égard :

— **en 1981, comme en 1980, la plupart des sanctions infligées correspondent à des infractions relevées au cours des années antérieures**, ces lenteurs s'expliquant par les délais de transmission ou par les procédures elles-mêmes :

— malgré la résolution A. 432 adoptée par l'Assemblée générale de l'O. M. C. I. le 15 novembre 1979 et qui précise que « les Gouvernements membres sont priés de prendre, à la suite des rapports d'infraction reçus d'autres Gouvernements, les mesures qui s'imposent en fonction de leur appareil administratif et judiciaire et de porter les mesures prises à la connaissance des Gouvernements auteurs de rapports », **les suites données aux constats d'infractions transmis aux autorités du pavillon restent encore trop rarement communiquées par un certain nombre de pays.**

Toutefois, l'ensemble des progrès réalisés en matière de couverture radar et de moyens de détection aurait-il porté ses fruits en incitant à un plus grand respect des règles de navigation mises en place ? En effet, **pour les trois C. R. O. S. S., et en 1979, on dénombrait 15 700 navires contrevenants et un taux global d'identification de 27 %, porté à 38 % en 1980.**

Si cette hypothèse se confirmait, elle constituerait une justification supplémentaire à la nécessité d'achever dans les meilleurs délais la réalisation du dispositif complet.

*La surveillance des pollutions* au cours du premier semestre 1981 ne s'est pas relâchée grâce au concours de toutes les administrations.

Environ soixante pollutions ont été recensées dont quarante-neuf en Manche. La grande majorité sont des pollutions par hydrocarbures, dont les auteurs, pour un certain nombre de ces pollutions, sont inconnus. Il semble que ce sont les observateurs privés qui fournissent un grand nombre de renseignements.

Le renforcement de la surveillance a permis de constater une **relative baisse de la pollution**, notamment en Manche. La coordination de cette action en mer, entre les différentes administrations, est assurée par le préfet maritime.

Malheureusement les suites judiciaires de ces constats, en ce qui concerne les navires étrangers, ne sont connues qu'avec un grand retard, et **les juridictions étrangères répugnent à pénaliser leur capitaine.**

Enfin, *le bilan annuel de l'activité de la flottille de surveillance* pour ce qui concerne les opérations de police accomplies en mer au cours de l'année 1980 s'établit comme suit.

Les contrôles opérés en mer soit à bord des navires, soit le long de leur bord, au cours de 30 325 heures de surveillance effectuées au long de 124 874 milles, se sont élevés à 15 197, contre 12 622 en 1979.

Il a été dressé **3 352 procès-verbaux**, soit **16 % de plus qu'en 1979**, pour les motifs suivants :

Sécurité .....	791
Navigation .....	668
Circulation .....	126
Pollution .....	21
Exploitation (des établissements de pêche) .....	290
Divers .....	284

**En matière de pêche, 1 172 procès-verbaux ont été établis (875 en 1979)**, dont 1 010 à des pêcheurs français et 162 à des pêcheurs étrangers.

La surveillance des navires étrangers a entraîné le déroutement de soixante-trois navires espagnols vers des ports français pour absence de licence de pêche (trente-deux), maillage non réglementaire (vingt et un), pêche en zone interdite (trois), non-déclarations de captures (deux), et à la fois pour absence de licence et maillage non réglementaire (cinq).

En l'état actuel des poursuites, on note à leur égard sept cas de relaxe simple suivie ou non d'appel, des amendes et dommages et intérêts inférieurs à 10 000 F pour quarante et un et supérieurs pour onze, la saisie d'engins de pêche pour dix-neuf cas, de la pêche elle-même pour douze cas, et la saisie à la fois des engins de pêche et de la pêche pour treize cas.

D'autre part, les administrations françaises qui coopèrent avec la Marine marchande pour les opérations de police en mer ont, quant à elles, dérouté vingt autres navires espagnols. En outre, les opérations menées dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer ont abouti au déroutement de six navires étrangers de diverses nationalités.

Au total, il semble bien que le renforcement des moyens de surveillance et de contrôle mis en œuvre ait permis une action plus rigoureuse que traduit l'accroissement du nombre des interventions, mais demeure le faible caractère dissuasif des sanctions qui en découlent.

Dès lors, la question se pose de savoir si, à côté du dispositif des centres de surveillance, la flottille du Ministère de la Mer est suffisante pour mener une action efficace.

### 3° *La flottille de surveillance.*

Elle se compose actuellement de :

- huit vedettes régionales ;
- neuf vedettes locales ;
- douze vedettes littorales ;
- vingt-sept engins de quartiers (zodiacs).

Cinq nouvelles vedettes locales (13,30 mètres) ont été mises en service en mai et juin 1981.

Jusqu'ici, les crédits des budgets 1980 et 1981 ont été affectés au renouvellement de deux vedettes régionales destinées à remplacer deux unités anciennes. La mise en service de ces deux unités est prévue pour début 1983.

Pour ce qui concerne le budget de l'année 1982, il a été prévu de financer l'achat d'une autre vedette régionale, destinée à remplacer une vedette de même type ayant plus de trente ans.

Le Comité interministériel de la mer avait décidé, le 15 novembre 1979, de confier à la Mission interministérielle de la mer le soin de définir, sur proposition des ministres concernés, les moyens nécessaires à l'exécution des missions de service public en mer et d'assurer la cohérence de ces propositions.

Il serait évidemment intéressant de connaître le résultat de ces travaux afin d'apprécier la valeur de l'effort consenti en 1982 par rapport à des besoins accrus du fait notamment de la création des zones économiques.

### 4° *La Société nationale de sauvetage en mer.*

La S. N. S. M. concourt aux actions de recherche et de sauvetage en mer, grâce à sa flottille que le Ministère contribue à moderniser.

En outre, elle participe à des actions de formation des sauveteurs.

Animée par des bénévoles, la S. N. S. M. apporte un concours dont chacun se plaît à reconnaître l'utilité et l'efficacité. Votre rapporteur avait regretté d'avoir à constater que le projet de budget pour 1982 ne prévoyait aucune majoration de la dotation qui lui est destinée et qui stagnait à hauteur de 4,65 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement. Il se réjouit que devant l'Assemblée Nationale, un **supplément de 1,5 million de francs** soit venu abonder le chapitre concerné.

## CHAPITRE III

### LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL

Le Ministère de la Mer participe à la protection de l'environnement marin et du littoral, cadre de vie active ou de loisirs de populations nombreuses.

Cette mission implique que soient d'abord renforcés les moyens de prévention, tant il est vrai qu'il vaut mieux éviter les catastrophes que d'avoir à en assumer les conséquences.

Les dotations inscrites au projet de budget pour 1982 au titre de la protection et de l'aménagement du littoral s'élèvent à **49,6 millions de francs en crédits de paiement** — dont 1,4 million pour les dépenses ordinaires — **contre 45,6 millions en 1981 (+ 8,8 %)**. **Les autorisations de programme diminueront d'une année sur l'autre de 6,9 %**, passant de 47,7 millions à 44,4 millions de francs.

Sans doute des moyens plus importants sont engagés à ce titre puisque les actions de prévention et de détection sont dotées dans d'autres chapitres budgétaires, sinon même dans d'autres budgets comme celui de l'Environnement ou de la Défense nationale.

Les crédits que nous examinerons dans le présent chapitre ne concernent donc que les moyens spécifiques mis en œuvre pour protéger l'environnement marin, mais il importe d'observer au préalable que **les autorisations de programme diminuent pour la deuxième année consécutive** (— 14,9 % en 1981 par rapport à 1980) et que **la faible progression des crédits de paiement ne permettra pas de combler la réduction enregistrée l'an passé** (— 3,7 %).

#### *1° Les actions de prévention.*

D'une façon générale, la prévention des accidents repose sur le renforcement de la réglementation — la plupart des conventions essentielles à la sécurité en mer élaborées au sein de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O. M. C. I.) seront entrées en vigueur à la fin de cette année — et le développement des moyens de surveillance.

Ainsi, les tâches de détection, de lutte et de répression des nuisances incombent aux services chargés de la surveillance et des polices dont l'activité a été examinée précédemment.

Participe également de ces actions de prévention la lutte contre les navires placés sous pavillon de complaisance. Devant la Commission des transports maritimes de la C. N. U. C. E. D., la France avait proposé, en septembre 1980, que soient étudiés prioritairement les abus de la complaisance et les moyens d'y remédier. Puis, en mai 1981, nos représentants ont formulé un ensemble de dispositions tendant à doter la communauté internationale de moyens accrus pour éliminer ces abus. De nouvelles réunions sont prévues au cours du premier semestre 1982 de même que devrait se tenir, le 26 janvier prochain, une conférence internationale sur la sécurité maritime regroupant notamment treize pays européens.

Pour une part importante, la prévention des accidents passe par cette politique qui appelle de la part de notre pays la plus grande fermeté.

### 2° La lutte contre les pollutions marines.

Le projet de budget pour 1982 comporte à cet égard, d'une part, l'inscription de 1,4 million de francs (+ 400 000 francs) de dépenses de fonctionnement pour les centres de stockage de matériel et de barrages et, d'autre part, pour les dépenses d'équipement, 30,4 millions de francs d'autorisations de programme (— 1,6 million de francs) et 37,7 millions de francs de crédits de paiement (+ 8,25 millions de francs), ainsi répartis :

	1981		1982	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	En millions de francs :			
Amenagement du rivage marin - sentier du douanier . . . . .	4	2,5	3,6	4,4
Protection contre les eaux de la mer	0,96	1	1	1
Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures . . . . .	27,05	26,9	24,85	32,3
<b>Total</b> . . . . .	<b>32,01</b>	<b>30,4</b>	<b>29,45</b>	<b>37,7</b>

Ces moyens sont destinés aux actions suivantes :

- acquisition et renouvellement des barrages côtiers et accessoires de pose ;
- acquisition de matériel de récupération des hydrocarbures sur l'eau et de nettoyage du littoral ;

- développement des centres de stockage de matériels ;
- formation et entraînement du personnel susceptible d'intervenir pour lutter contre une pollution ;
- poursuite des études et exercices visant à améliorer les techniques et les matériels de lutte en liaison avec le Centre de documentation, de recherches et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (C. E. D. R. E.) ;
- équipement des Départements d'Outre-Mer.

Cependant, on doit souligner que, face à une longueur de côtes protégeable par des barrages de 400 kilomètres, les services chargés de lutter contre les pollutions accidentelles ne disposent en 1981 que de trente pompes pour la récupération (quatre autres seront acquises en 1982) et ne peuvent mettre en place que trente kilomètres de barrage, les deux kilomètres supplémentaires financés en 1982 étant destinés aux Départements d'Outre-Mer.

**Or, l'expérience a montré que de tels moyens paraissent souvent dérisoires en face d'accidents comme ceux qui se sont produits au cours des dernières années.**

### *3° L'aménagement du rivage marin.*

La loi du 31 décembre 1976 a institué, le long du rivage marin, la servitude dite du « sentier du douanier ».

Un inventaire a été réalisé : il a fait apparaître la possibilité d'ouvrir 3 600 kilomètres de circulation de piétons le long du littoral français sur 6 000 kilomètres de côtes.

Le Ministère de la Mer et celui de l'Urbanisme et du Logement assurent conjointement le financement de cette servitude de passage qui comprend deux programmes complémentaires :

- la restauration des cheminements existants sur 800 kilomètres environ ;
- l'ouverture de chemins nouveaux sur environ 2 800 kilomètres.

En 1979 et en 1980, 530 kilomètres de sentiers anciens ont été rétablis ou aménagés. Pour 1981 et 1982, les réalisations sont estimées à 400 kilomètres par année. A ce rythme, c'est environ sur sept années qu'il faudrait étaler le financement de l'aménagement des 2 800 kilomètres de chemins nouveaux prévus.

## CHAPITRE IV

### LA FLOTTE DE COMMERCE ET L'EQUIPEMENT NAVAL

Valoriser la mer comme vecteur de notre commerce extérieur : s'il est un secteur où l'effort de conquête et de reconquête du marché doit pouvoir se déployer, c'est bien celui de la flotte de commerce et de l'équipement naval.

Un pays comme le nôtre, qui occupe le quatrième rang mondial pour son commerce extérieur, ne peut se satisfaire d'avoir la neuvième flotte du monde. Il lui faut donc non seulement assurer les besoins de transports entraînés par nos échanges commerciaux mais également intervenir sur le trafic entre pays tiers, aussi bien par la présence du pavillon français que par le développement de l'activité de nos chantiers navals.

Pour mener à bien cette action, le projet de budget pour 1982 prévoit une dotation qui s'élève, **au titre des dépenses ordinaires, à 107,9 millions de francs (+ 10 %) et, au titre des dépenses en capital, à 1 820 millions de francs (+ 63 %) en crédits de paiement et 1 465 millions de francs (- 12 %) en autorisations de programme.**

Ces moyens financiers permettent-ils d'atteindre les objectifs ainsi définis ? Telle est la question qui sera examinée successivement en matière de flotte de commerce et d'équipement naval.

#### A. — La flotte de commerce.

Face à un trafic maritime relativement déprimé et à une flotte mondiale en expansion, le pavillon français perd du terrain, aggravant ainsi la situation de notre armement. Les pouvoirs publics prévoient la mise en œuvre d'un plan de consolidation et d'expansion qui devrait enrayer le déclin de notre flotte commerciale.

## 1. Évolution du trafic maritime mondial.

La crise économique mondiale affecte au premier chef les transports maritimes du fait de la régression des échanges commerciaux.

De 1977 à 1980, le trafic maritime, estimé en milliards de tonnes transportés par milles, a diminué de 5 % globalement avec des différences très importantes selon les produits transportés. Ainsi, le pétrole brut, qui représentait 60 % des marchandises embarquées en 1977, enregistre une diminution de 17 %, ce qui ramène sa part à 52 % du total. Par contre, on observe sur la même période une progression au niveau du transport du minerai de fer (+ 9 %), du charbon (+ 35 %), des grains (+ 33,5 %) et des autres marchandises diverses (+ 15 %).

Dans le même temps, la flotte mondiale, avec ses 73 832 navires correspondant à 419 910 milliers de tjb en 1980, a augmenté de 7 %.

## 2. L'état de la flotte de commerce française.

Face à cette situation, la flotte de commerce française a évolué, de 1978 à 1981, ainsi que le résume le tableau suivant :

	1 <sup>er</sup> JANVIER 1978		1 <sup>er</sup> JANVIER 1979		1 <sup>er</sup> JANVIER 1980		1 <sup>er</sup> JANVIER 1981	
	Nombre	Tonne de jauge brute.	Nombre.	Tonne de jauge brute.	Nombre.	Tonne de jauge brute.	Nombre.	Tonne de jauge brute.
Cargos .....	350	3 370 291	323	3 360 333	284	3 122 869	268	3 207 830
Dont :								
Vrac sec .....	61	1 070 187	51	1 039 870	41	938 624	40	921 236
Vrac mixte .....	6	527 156	5	475 512	5	475 512	5	475 512
Porte-conteneurs .....	38	615 435	53	871 860	30	866 018	58	1 000 406
Pétroliers .....	124	6 281 065	114	8 056 977	112	8 503 255	108	7 871 718
(Dont — 20 000 tonnes) .....	132	(136 330)	(31)	(129 374)	(29)	(126 228)	(31)	(140 372)
Dont : G. P. L. G. N. L. ....	9	319 454	8	317 691	8	317 691	7	285 691
Total général .....	501	11 858 295	465	11 625 888	424	11 580 687	424	11 238 949

Ces données appellent quelques commentaires :

— la flotte française de transporteurs de gaz a peu varié sur les dernières années et est restée proportionnée aux besoins puisque le taux de couverture des importations est supérieur à 80 %. En juillet 1981 deux navires représentant 17,4 % de la flotte actuelle étaient en commande ;

— la flotte de transporteurs de vrac a diminué au cours de la dernière période. En juillet 1981 sept navires représentant 34 % de la flotte actuelle étaient en commande. Ces navires devront permettre de faire face à l'augmentation des besoins qui devrait se confirmer dans le futur et qui déjà rendait nécessaire le recours à l'affrètement de navires étrangers ;

— la flotte de porte-conteneurs, sauf en 1980, n'a cessé de progresser. Quatre navires sont en commande. Ils ont une capacité équivalente à 8,5 % de la flotte actuelle.

Ce secteur connaît une situation difficile car la concurrence y est vive et les besoins commerciaux n'y sont pas en nette progression. Si un fort renouvellement de la flotte mondiale a lieu, les enjeux porteront en grande partie sur les gains de productivité.

**Au total, le nombre de bâtiments a diminué de soixante-dix-sept unités depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1978 mais le tonnage régresse plus lentement du fait de l'augmentation du tonnage moyen des navires.**

**Ainsi, la part du pavillon français dans les échanges mondiaux effectués par la voie maritime, restée stable à 3,4 % en 1977 et 1978, est passée à 3,2 % en 1979.**

Cette situation se reflète au niveau du commerce extérieur français. Alors que les trois quarts de celui-ci empruntent la voie maritime, la flotte commerciale française n'assure à notre pays qu'un taux relativement faible de participation au transport par mer des marchandises importées ou exportées.

Ce taux de participation, pour la dernière année connue — 1979 — s'établit ainsi :

— **le taux apparent**, c'est-à-dire calculé en rapportant au total du commerce extérieur français le seul trafic effectué par le pavillon français dans les ports français, s'élève à **23,5 % en volume et 27,2 % en valeur** (22,6 % pour les importations et 31,1 % pour les exportations) ;

— **le taux nominal**, qui prend en compte le trafic réalisé par le pavillon français entre pays tiers et qui donne donc une mesure plus complète de l'activité, a atteint **50,8 % en volume et 45,2 % en valeur.**

Les tableaux suivants éclairent l'évolution, pour les trois années 1977, 1978 et 1979, des taux de couverture, en tonnage d'abord, en valeur ensuite, enregistrés selon les produits transportés.

## Taux de couverture en volume.

CATEGORIES de marchandises	1977.		1978		1979.	
	Taux apparent.	Taux nominal.	Taux apparent	Taux nominal.	Taux apparent	Taux nominal.
Produits pétroliers	29,9	68,4	31,8	71,7	26,8	65,9
Céréales	15,5	25,4	10	21,4	0,3	14,8
Autres pondéreux	14,8	21,5	12,9	24,8	8,9	27,5
Charbon	39,1	50,6	40,8	46,7	29,2	34,7
Marchandises diverses	27,4	36,3	23,1	31,3	24	33
Total	27,8	54,5	29,7	54,8	23,5	50,8

## Taux de couverture en valeur.

CATEGORIES de marchandises	1977.		1978		1979.	
	Taux apparent.	Taux nominal.	Taux apparent	Taux nominal.	Taux apparent.	Taux nominal.
Produits pétroliers	32	74,5	37,8	75,9	27	60,9
Céréales	11,8	23,3	13,8	26,3	5,2 (1)	28,4
Autres pondéreux	15,1	21,1	13,3	24,4	9,2	22,3
Charbon	37,6	45,5	41,1	45,8	29,4	34,5
Marchandises diverses	28,9	43	30	41,8	29	42,7
Total	28,9	49,6	30,7	48,8	27,2	45,2

(1) Farines exclues.

**Une dégradation des taux de couverture est incontestablement observée en 1979** alors que des progrès avaient marqué, dans certains secteurs, l'année 1978.

Une analyse plus détaillée permet de formuler les observations suivantes :

— les secteurs où les taux sont les plus bas sont les céréales et les pondéreux autres que le charbon ;

— en ce qui concerne le charbon, l'activité du pavillon n'a pas suivi la progression des besoins ; lorsque les navires qui sont commandés entreront en service (c'est-à-dire en 1982), le taux de couverture devrait être sensiblement amélioré ;

— les taux élevés du secteur pétrolier ont subi une baisse sensible en 1979. Ceci est dû aux importations de pétrole brut qui ont été exceptionnellement élevées cette année-là ; la hausse ne s'est pas poursuivie en 1980 et les taux seront encore élevés. Par contre, la couverture des besoins pour les produits pétroliers raffinés demeure très faible.

Or, dans le même temps, on observe que l'ensemble du commerce extérieur français — importations et exportations réunies — a progressé aussi bien en valeur qu'en volume :

— 1977 : 17 376 millions de francs pour 215,9 millions de tonnes ;

— 1978 : 19 546 millions de francs pour 221,7 millions de tonnes ;

— 1979 : 23 573 millions de francs pour 247 millions de tonnes.

**Il résulte de cette situation une aggravation du déficit de la balance des frets et passages qui, de 2,8 milliards de francs en 1977 et 1978, a atteint 3,3 milliards de francs en 1979.**

Ainsi, il est permis de s'interroger sur l'efficacité du plan de développement de la flotte de commerce adopté le 2 octobre 1974 et qui couvrait la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1976 au 31 décembre 1980.

Ce plan avait pour objectif de contrôler une part importante de notre commerce extérieur maritime et de réduire ainsi le déficit de la balance des transports maritimes. Il s'agissait d'assurer sous pavillon national la plus grande part du transport de nos approvisionnements pétroliers et de 50 % (en tonnage) du transport des marchandises sèches relevant de notre commerce extérieur maritime.

Au terme de ce plan, on constate que les réalisations sont proches des objectifs pour la catégorie des cargos de ligne neufs en tonnage (91,14 % de réalisation) et les ont déjà dépassés tant en nombre de navires (soixante-dix-huit contre soixante et onze) qu'en valeur (7 106 655 000 F contre 5 484 000 000 F).

Les objectifs sont atteints à 50 % en ce qui concerne le secteur pétrolier en raison principalement du plafonnement de nos importations de pétrole brut.

Les résultats obtenus dans le secteur du vrac sec sont très en deçà des objectifs (22,3 % des objectifs en tonnage). Sans doute une crise sévère a affecté ce secteur et de ce fait les taux de fret du marché furent particulièrement déprimés.

Les navires les plus évolués, à forte valeur ajoutée, ont été en grande partie commandés en France ; c'est le cas des navires porte-conteneurs, rouliers, transporteurs de gaz et très gros pétroliers. En revanche, les navires simples (transporteurs de vrac sec, petits pétroliers...) ont été en quasi-totalité commandés à l'étranger.

La majeure partie des commandes du plan de développement a été passée antérieurement à la crise ou à ses débuts, pendant

les années 1973, 1974 et 1975. Depuis 1976, en effet, peu de commandes ont vu le jour et presque toutes ont porté sur des navires de lignes.

Au total, la flotte française s'est maintenue au neuvième rang mondial grâce aux aides accordées par les pouvoirs publics : outre l'octroi de 1.2 milliard de francs de prime d'équipement, le plan prévoyait 2.6 milliards de bonifications d'intérêt.

### 3° La situation de l'armement français.

L'affaiblissement de la flotte de commerce française a eu des effets aussi bien au niveau de l'emploi qu'au plan de la situation financière des entreprises concernées.

Le nombre de postes au travail avait déjà diminué de 13 % entre 1977 et 1979, passant de 17 207 à 14 937 postes. Au 31 décembre 1980, le nombre de postes de travail s'établit à 14 898.

Jusqu'en 1978, la baisse des résultats globaux de l'armement français a été très sensible. Les marges d'exploitation augmentaient faiblement et ne suffisaient pas à couvrir les frais financiers, qui croissaient rapidement en raison de l'endettement important des armements et des amortissements.

Cependant, dès 1978, une progression plus faible des dépenses d'exploitation et des frais généraux maritimes, malgré le maintien du rythme de hausse des frais financiers, a permis une amélioration de la marge brute et des résultats avant amortissements.

En 1979, la poursuite du ralentissement de la croissance des dépenses d'exploitation, le maintien des dépenses relatives aux frais généraux maritimes à un niveau quasiment équivalent à celui de 1978 et la diminution des frais financiers résiduels, due notamment à une stabilisation de l'endettement global de l'armement et au versement de bonifications d'intérêts complémentaires, ont abouti à un net redressement des résultats avant amortissements.

Dans ce contexte général, comment se présente la situation de la Compagnie générale maritime ?

Les principaux résultats du groupe de la Compagnie générale maritime en 1980 sont les suivants :

	RESULTAT du compte d'exploitation générale.	RESULTAT du compte de pertes et profits.
C. G. M. F. ....	-- 150,2	-- 381,9
C. C. M. ....	-- 287,9	-- 267,8
S. F. M. P. ....	-- 9	+ 7,7
Résultat consolidé du « noyau dur » ....	-- 481	-- 375
S. N. C. M. ....	-- 19,2	+ 9,3

Les pertes de l'exercice 1981 pourraient être du même ordre sauf si se confirmait l'amélioration des résultats enregistrée au cours du premier semestre et qui est consécutive aux efforts de la compagnie et à la conjoncture monétaire.

Ainsi, le contrat d'entreprise conclu pour 1979 et 1980 entre l'Etat et la société holding constituée en 1977, n'a pas permis d'aboutir aux résultats escomptés bien que les principales mesures précises prévues par le contrat aient été pour l'essentiel mises en œuvre.

Les différents ratios de productivité introduits dans le texte du contrat ont évolué favorablement ; par contre la croissance de la valeur ajoutée a été notablement insuffisante du fait d'une progression très rapide de certains coûts d'exploitation.

Dès lors que l'objectif des Pouvoirs publics est de maintenir et de développer le fonds de commerce et la flotte de la C. G. M., les moyens de reconstituer le capital ont été prévus. Le collectif pour 1981 comportait l'inscription d'une somme de 500 millions de francs et le projet de budget des Charges communes pour 1982 contient une dotation de même montant.

Ainsi devrait être sauvegardé l'ensemble du groupe, l'effort devant essentiellement porter sur la recherche d'une plus grande efficacité dans la gestion mais sans repli d'activité.

#### 4° *Un plan de consolidation et d'expansion.*

Les nouvelles orientations de la politique des transports maritimes seront définies dans le cadre d'une large concertation avec tous les milieux socio-professionnels intéressés. Elles se traduiront notamment par la mise au point d'un plan de consolidation et d'expansion de la flotte de commerce.

Il est d'ores et déjà possible de mettre l'accent sur les points suivants :

— la flotte de commerce française doit stabiliser puis développer son potentiel afin notamment d'accompagner la croissance du commerce extérieur. Elle permettra ainsi de réduire le déficit de la balance des frets qui s'élève à 3 milliards de francs. Mais ce développement doit se faire dans des conditions de compétitivité par rapport à la concurrence internationale, ce qui suppose une politique commerciale très active de la part des entreprises ;

— les solidarités nationales seront développées. Elles ne grèveront pas par des surpris la capacité concurrentielle des entreprises, mais elles impliquent pour les chargeurs et transitaires

une meilleure maîtrise du transport et des liens contractuels avec les armateurs français. Ceux-ci, pour leur part, devraient s'efforcer de satisfaire auprès des chantiers navals français une part plus importante de leurs besoins ;

— un dialogue social plus authentique devra être établi tant au niveau des entreprises que sur le plan national. Les organisations professionnelles seront associées à l'examen des problèmes du secteur et un soin tout particulier sera apporté aux problèmes de l'emploi des gens de mer.

Il conviendra de s'affranchir des contraintes anormales d'origine extérieure.

Tout en concrétisant une coopération internationale avec les pays en développement par le Code de conduite des conférences et les accords bilatéraux, la France se dotera des moyens de combattre les mesures unilatérales, d'où qu'elles viennent, par un dispositif approprié de rétorsion.

Par ailleurs, des actions seront menées avec nos partenaires maritimes, notamment européens, pour combattre les concurrences déloyales d'armements qui utilisent des pratiques non commerciales et qui ne respectent pas les normes du transport maritime international.

..

Le projet de budget pour 1982 prévoit, pour favoriser le développement de la flotte de commerce — outre une subvention de 9,7 millions de francs à la C. G. M. représentant la contribution de l'Etat aux charges sociales — l'inscription de 140 millions de francs d'autorisations de programme et de 220 millions de francs de crédits de paiement, pour faciliter la consolidation commerciale et financière du secteur.

## B. — L'équipement naval.

Si ce secteur a été extrêmement touché par la crise du transport maritime, la conjoncture paraît aujourd'hui en légère amélioration et il importe que nos entreprises puissent bénéficier de cette situation.

### 1 *Un marché déprimé.*

De 1976 à 1980, les chantiers navals ont connu une baisse de production de 40 % et une diminution des effectifs employés de 20 %. Certes, la construction navale mondiale n'a pas été davantage épargnée ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

**Répartition géographique des navires achevés depuis 1977.**

CONSTRUCTEURS	1977		1978		1979		1980		PREMIER trimestre 1981.	
	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge de brute.	En pourcentage.	En tonnes de milliers de jauge brute.	En pourcentage.
C. E. E. ....	4 375	20,6	3 530	21,3	2 980	21,2	2 433	19,2	482	16,2
Autres A. W. E. S. ....	3 279	15,5	2 303	13,9	2 128	15,1	1 499	11,9	511	17,2
Japon ....	8 358	39,5	6 121	37	4 975	35,3	5 207	41,2	1 397	47
Autres pays ....	5 169	24,4	4 593	27,8	3 995	28,4	3 496	27,7	583	19,6
Total mondial ...	21 181	100	16 547	100	14 078	100	12 635	100	2 973	100

Source : statistique Lloyd's Register of Shipping.

**Le volume des livraisons a continué de baisser en 1980, sauf au Japon, dont la part dans les livraisons a augmenté en 1980 et 1981, après avoir relativement diminué en 1978 et 1979.**

La diminution constante de la part de la C. E. E. dans les livraisons mondiales depuis 1978 s'est confirmée en 1980 et semble s'amplifier en 1981.

La construction navale française s'inscrit dans cette évolution globale comme le démontre le tableau suivant :

**Navires achevés par les chantiers français depuis le début de l'année 1977.**  
(Navires civils.)

TYPES DE NAVIRES	1977		1978		1979		1980		PREMIER trimestre 1981.	
	Nom. bre.	En tonnes de jauge brute	Nom. bre.	En tonnes de jauge brute.	Nom. bre.	En tonnes de jauge brute.	Nom. bre.	En tonnes de jauge brute.	Nom. bre.	En tonnes de jauge brute.
Pétroliers .....	2	100 500	·	·	1	62 000	·	·	1	12 900
Navires citernes ...	·	·	·	·	1	800	1	1 000	·	·
Navires porte-conteneurs .....	7	162 100	10	227 700	2	57 800	3	75 000	1	24 800
Navires rouliers ...	7	42 900	9	88 000	3	39 250	6	94 450	·	·
Transporteurs de produits chimiques ..	·	·	2	30 400	1	15 200	1	11 000	1	8 850
Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié.	4	107 400	3	66 700	5	132 300	1	27 000	·	·
Transporteurs de gaz naturel liquéfié ..	4	198 200	·	·	1	51 000	1	50 000	1	51 500
Navires transbordeurs et paquebots .....	1	11 100	·	·	1	17 000	1	21 000	1	28 000
Navires divers .....	23	13 440	12	17 600	17	21 490	14	23 225	6	6 530
Total .....	48	635 640	36	430 400	32	396 840	28	362 675	11	132 580

La production réalisée en 1980 a connu une nouvelle diminution par rapport à celle de 1979. **Entre 1977 et 1980, le niveau des navires achevés aura baissé de plus de la moitié.**

## 2 Des perspectives plus favorables.

Sans doute les perspectives retenues par les experts internationaux (en particulier ceux de l'O. C. D. E.) n'envisagent-elles pas de réelle reprise de la demande avant 1982-1983.

Toutefois, si l'on considère le niveau des commandes tel qu'il apparaît dans le tableau suivant, une légère amélioration de la situation peut être constatée.

Evolution du carnet de commandes depuis la fin de l'année 1977.

CONSTRUCTEURS	31 DÉCEMBRE 1977		31 DÉCEMBRE 1978		31 DÉCEMBRE 1979		31 DÉCEMBRE 1980		31 MARS 1981	
	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.	En milliers de tonnes de jauge brute.	En pourcentage.
C. E. E. ....	7 226	23,2	5 087	21,7	4 883	20,7	4 912	19,2	5 365	20,7
Autres A. W. E. S. ...	5 316	17	3 957	16,9	3 920	16,6	4 393	17,2	4 333	16,8
Japon .....	7 834	25,1	5 465	23,3	5 842	24,8	7 298	28,5	7 276	28,1
Autres pays .....	10 823	34,7	8 910	38,1	8 924	37,9	8 984	35,1	8 897	34,4
<b>Total mondial .</b>	<b>31 199</b>	<b>100</b>	<b>23 419</b>	<b>100</b>	<b>23 569</b>	<b>100</b>	<b>25 592</b>	<b>100</b>	<b>25 871</b>	<b>100</b>

Source : Lloyd's Register of Shipping.

Pour la deuxième année consécutive, le niveau des commandes passées en 1980 dépasse le niveau des livraisons. Toutefois, la répartition géographique des commandes constatées fait apparaître une augmentation sensible de la part du Japon et, pour le premier trimestre 1981, une progression de la part de la C. E. E. pour la première fois depuis 1977.

Au total, le carnet de commandes mondial est légèrement plus important au premier trimestre 1981 qu'en 1979.

Par types de navires, les commandes du premier trimestre 1981 confirment les tendances observées en 1980, notamment en ce qui concerne :

— la baisse de la part des commandes de navires pétroliers et de cargos spécialisés ;

— l'augmentation rapide des commandes des navires transporteurs de vrac et combinés, qui ont représenté 30 % de la demande totale en 1980, et 39 % au cours des trois premiers mois de 1981.

Pour la France, le nombre des commandes nouvelles par rapport à celui des navires achevés est fourni par le tableau suivant :

Capacités de la construction navale française (en milliers de tjb).

ANNEES	NAVIRES ACHEVES	COMMANDES NOUVELLES
1977 .....	636	53
1978 .....	430	162
1979 .....	397	(1) 432
1980 .....	303	358
Premier semestre 1981.....	133	172

Source : Service de l'équipement naval.

(1) Les statistiques des commandes nouvelles de 1979 ne sont pas totalement significatives compte tenu des difficultés d'imputation de certaines commandes entre 1978 et 1979. On peut estimer que les commandes enregistrées en 1979 sont du même ordre que celles de 1980.

Les statistiques portant sur le premier semestre 1981 reflètent la stabilisation des commandes à un niveau comparable à celui de 1979 et 1980 et très nettement supérieur à celui de 1977-1978.

A la suite de la réduction de la production et de l'amélioration du niveau des commandes, ce dernier a dépassé depuis la fin de l'année 1979 le niveau des livraisons, contrairement aux années 1976-1977-1978.

### 3. L'aide à la construction navale.

Depuis 1977, l'aide de base à la construction navale a été rétablie à un taux variant de 15 à 25 % selon les catégories de navires de la grande construction navale et à un taux moyen de 10 % pour les petits chantiers. Dans l'un et l'autre cas une aide complémentaire peut être accordée à titre exceptionnel si l'exigent une concurrence particulièrement vive ou un problème immédiat de charge de travail.

En outre s'applique un système de garantie de prix, identique à celui du risque économique de l'assurance du commerce extérieur pour une période de trois ans en grande construction navale et de vingt-huit mois pour les petits chantiers.

Le contrôle des aides est assuré par le « régime du prélèvement » institué en 1951 et par l'expertise régulière de la mission de contrôle économique et financier de l'aide.

Les dotations inscrites au titre de l'équipement naval pour 1982 s'élèvent à 1 325 millions de francs en autorisations de programme (1 568,4 millions de francs en 1981) et 1 600 millions de francs de crédits de paiement (1 000 millions de francs en 1981).

La diminution des autorisations de programme s'explique par la modification du dispositif d'aide : pour les commandes enregistrées avant 1977, les autorisations de programme étaient affectées un an après la commande définitive et à la livraison en cas de révision de prix. Depuis le 1<sup>er</sup> août 1977, les autorisations de programme (aide de base et révisions de prix) sont désormais affectées à la commande.

Le passage d'un régime à l'autre a nécessité une anticipation budgétaire de près d'un an, pour environ 1 400 millions de francs d'autorisations de programme et pour la période de transition, les besoins ont été financés à travers la loi de finances rectificative pour 1978 et la loi de finances pour 1980.

Dès lors, les autorisations de programme prévues pour 1982 (1 285 millions de francs pour les grands et moyens chantiers et 50 millions de francs pour les petits chantiers) visent à couvrir les commandes nécessaires à prendre durant cette même année.

Les crédits de paiement doivent permettre :

- de financer le paiement des aides de base et de garantie de prix relatives aux commandes enregistrées par l'ensemble des chantiers en 1979 et 1980 ;

- d'apurer en très grande partie les retards de paiement de l'aide dus au rythme accéléré de mise en construction des commandes nouvelles.

Les modalités d'aide resteront en 1982 comparables à celles de 1981. Toutefois, les conditions générales de soutien de l'Etat au secteur industriel de la construction navale seront redéfinies prochainement dans le nouveau contexte du plan intérimaire de deux ans.

A cette occasion seront précisées les dispositions qui pourront être prises en faveur de la profession avec les objectifs de soutien à l'emploi, de clarification du soutien à la construction navale et du développement de la diversification industrielle des chantiers navals.

Il importe en effet que ce secteur d'activité soit placé dans les meilleures conditions possibles pour bénéficier, grâce à une politique commerciale plus offensive, des nouveaux débouchés que devraient offrir les besoins en bateaux sophistiqués, la nécessité de renouveler les flottes, la demande de nouveaux bateaux de surveillance du fait de la généralisation des zones économiques, les diversifications vers les secteurs connexes de la construction navale.

## CHAPITRE V

### LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

L'industrie française des pêches maritimes doit être en mesure de participer à l'œuvre de reconquête du marché intérieur comme à l'effort entrepris sur les marchés extérieurs. Les Pouvoirs publics, conscients de cette nécessité qui doit permettre une meilleure couverture de nos besoins en produits de la pêche, ont prévu de consacrer à ces actions des moyens en nette augmentation.

**Au titre des dépenses ordinaires, les crédits sont plus que doublés** et passent de 121,7 millions de francs en 1981 à 257,3 millions de francs en 1982 et **pour les dépenses en capital, la progression atteint 35 % en autorisations de programme** (100 millions de francs contre 74.1 millions de francs) **et 82 % en crédits de paiement** (de 50,7 à 92,5 millions de francs).

L'importance de ces dotations reflète la détermination des pouvoirs publics de surmonter la crise qui a affecté les pêches maritimes depuis 1974 par la mise en place progressive d'une politique favorisant le développement de ce secteur.

#### 1 *Les effets de la crise.*

Les difficultés rencontrées dans ce secteur, en raison notamment de l'accroissement considérable du coût du carburant, mais aussi du fait des limitations d'accès aux zones de pêche traditionnelles et de la raréfaction de la ressource halieutique, se sont traduites à plusieurs niveaux :

a) **Le nombre de navires a continué de décroître** au cours des dernières années, comme il l'a fait depuis 1974, mais la décroissance paraît enrayée en tonnage depuis 1980 :

— au 1<sup>er</sup> janvier 1979, on dénombrait 12 128 bateaux pour 234 710 tjb ;

— au 1<sup>er</sup> janvier 1980, on dénombrait 11 118 bateaux pour 197 639 tjb ;

— au 1<sup>er</sup> janvier 1981, on dénombrait 11 090 bateaux pour 204 113 tjb.

Dans cet ensemble, la pêche artisanale correspond à 97 % des unités, les 3 % restant représentant la pêche industrielle.

Pour la *pêche artisanale*, une augmentation des navires armés est observée au niveau des chalutiers et au niveau des bateaux utilisant des engins dormants (lignes, palangres). Cette augmentation de l'activité est due à l'effort d'investissement engagé depuis trois ans, qui tend à moderniser la flottille artisanale afin d'éliminer les unités devenues trop vétustes.

La *porte de substance de la flotte hauturière* tend à s'atténuer sensiblement grâce à la conjonction de deux facteurs : d'une part, les aides au maintien en flotte instituées en 1980 ont évité la vente à l'étranger d'un certain nombre de chalutiers de fort tonnage, d'autre part, une certaine reprise des investissements permet aujourd'hui le renouvellement sans perte numérique de la flottille concarnoise, particulièrement touchée par les ventes à l'étranger jusqu'en 1979.

Pour la *pêche thonière* la mise en service de six thoniers congélateurs depuis 1979 a largement compensé, dans le cadre d'un renouvellement normal, les sorties de flotte d'unités anciennes. Cinq autres navires sont en cours de construction. En outre, la stabilité numérique de la flottille thonière ne doit pas dissimuler une augmentation sensible du potentiel de capture due en particulier aux progrès technologiques importants réalisés dans la conception et l'équipement de ces unités.

Enfin pour la *grande pêche*, la diminution régulière de cette flottille, dont les unités les plus récentes ont été mises en service en 1976, traduit sans équivoque les restrictions subies dans l'accès à la ressource des grands chalutiers congélateurs. Les efforts de redéploiement entrepris tant sur le plan technique (merlan bleu, crevette) que sur le plan géographique (Kerguelen) permettent d'espérer une stabilisation numérique sans pour autant autoriser un renouvellement à court terme de cette flottille.

**b) En ce qui concerne les effectifs embarqués à la pêche, la décroissance enregistrée précédemment tend à se modérer.** Pour l'ensemble des métiers pratiqués, l'évolution dans le temps des effectifs embarqués s'établit comme suit :

- au 30 décembre 1977 : 25 299 ;
- au 30 décembre 1978 : 22 456 ;
- au 30 décembre 1979 : 22 548 ;
- au 30 décembre 1980 : 22 019.

Au niveau de chaque métier, on observe une certaine stabilité des effectifs à la grande pêche et à la pêche côtière ; par contre la petite pêche et la pêche au large connaissent une régression assez marquée.

c) **La production française enfin a connu une progression relativement faible** au cours des trois dernières années connues. De 1978 à 1980, elle s'est élevée successivement à 715 000 tonnes, 714 000 tonnes et 743 000 tonnes, soit en valeur 3,5 milliards de francs en 1978, 3,7 milliards de francs en 1979 (+ 5 %) et 4,2 milliards de francs en 1980 (+ 13,5 %).

Dans le même temps, la consommation de produits de la mer a connu une relative stabilité, ce qui n'a pas permis d'améliorer la situation de notre balance commerciale sur ce poste.

En 1980, le déficit s'est élevé à 3,4 milliards de francs, augmentant de 10,5 % par rapport à 1979. Il convient toutefois de constater que sa progression tend nettement à se ralentir au cours des trois dernières années ; depuis 1976, elle s'établit de la façon suivante :

1976 .....	+ 25,3 %
1977 .....	+ 31,9 %
1978 .....	+ 12,1 %
1979 .....	+ 13,7 %
1980 .....	+ 10,5 %

Cependant, 1980 est la troisième année consécutive au cours de laquelle la valeur des importations dépasse celle de la production nationale.

Toutefois, ce bilan défavorable devrait pouvoir s'améliorer à long terme grâce aux mesures prises en vue de rationaliser le prélèvement de la ressource et d'accélérer les recherches aquacoles.

## 2° *Les moyens du redressement.*

Ils passent essentiellement à travers l'aide financière à la pêche, la réduction des coûts d'exploitation, l'organisation des marchés et le règlement des problèmes communautaires.

### a) *L'aide financière à la pêche.*

Jusqu'au 2 avril 1980, le régime des interventions financières de l'Etat en matière de *pêche industrielle* reposait sur l'octroi de subventions d'investissement au taux moyen de 15 %, de prêts bonifiés spéciaux, de bonifications sur le solde des emprunts et d'une aide au maintien en flotte.

Le plan triennal du 2 avril 1980 a institué le nouveau dispositif suivant :

— subventions à l'investissement au taux minimum de 12 % pouvant atteindre 20 % pour les opérations qui comportent un effort particulier en matière de productivité et d'économies d'exploitation ;

— octroi de prêts participatifs en faveur des armements en difficulté ou procédant à des opérations de redéploiement :

— aides au maintien en flotte, calculée sur la base des charges financières afférentes aux navires mis en service après le 1<sup>er</sup> janvier 1972, pour les unités de pêche fraîche de 1 500 CV et plus.

Le 28 janvier 1981, ce plan a été complété par :

— l'extension de l'aide au maintien en flotte en faveur des armements comprenant des navires de 800 à 1 500 CV ;

— des subventions au taux de 50 % en 1981 et 25 % en 1982 en faveur des investissements destinés à économiser l'énergie (économètres, installation de tuyères, remotorisations, application de peintures autolissantes).

En outre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1980, le système de bonification d'intérêt à l'armement a été simplifié : pour toute construction ou transformation importante de navire dans un chantier français, l'Etat peut accorder une bonification sur 80 % de l'investissement, au taux résiduel de 8 % et pour une durée de huit ans et demi.

Pour ce qui concerne la *pêche artisanale*, à l'ensemble d'aides à l'investissement mis en place en 1978, un nouveau régime a été substitué pour moderniser la flotte. Les subventions, à un taux variable entre 5 et 20 %, se décomposent en une prime de base, une prime de conformité à un modèle agréé, une prime d'adhésion à une organisation de producteurs et une prime de jeune patron. Ce régime, appliqué aux unités de 12 à 24 mètres, a été étendu depuis février 1981 aux navires de moins de 12 mètres.

Le bilan des investissements réalisés grâce à ces aides est le suivant :

-- pour la pêche industrielle : 27,3 millions de francs ont permis la commande de onze navires (dont neuf chalutiers de pêche fraîche et deux thoniers congélateurs) et la transformation ou l'équipement de dix autres unités en 1980 ; au 15 août 1981, sur 29,5 millions de francs de subventions, neuf navires ont été commandés (cinq chalutiers et quatre thoniers) et cinq ont été transformés ou équipés ;

-- la pêche artisanale a bénéficié, en 1980, de 26,9 millions de francs de subventions à la construction de navires et de 29,5 millions de francs en 1981, abondés de 2 à 3 millions de francs supplémentaires. Au total, 122 constructions de navires ont été subventionnées en 1980 et 117 au 31 juillet 1981 pour un montant d'investissements de 150 millions de francs pour chacune des deux années.

En terme d'emplois, on peut estimer que l'aide de l'Etat à l'investissement en pêche artisanale a permis, pour chacune des deux années, le maintien ou la création d'au moins 600 emplois directs, soit près de 2 500 indirects dans les centres de pêche des zones littorales.

### b) La réduction des coûts d'exploitation.

L'aide au carburant, instituée en 1974, s'élevait au 1<sup>er</sup> janvier 1981 à 10,5 centimes par litre de carburant consommé à la pêche. La dotation budgétaire initiale s'établissait, comme en 1980, à 53 millions de francs.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1981, le montant de l'aide a été doublé (loi de finances rectificative) et représente donc 21 centimes par litre.

Parmi les autres aides à l'exploitation, rappelons que l'aide au maintien en flotte a absorbé en 1980, 28,3 millions de francs répartis entre vingt et un armements. En contrepartie de cette aide, les bénéficiaires se sont engagés, suivant les cas :

- au maintien en flotte de certaines unités ;
- à des désinvestissements sélectifs ;
- à une amélioration de la gestion ou de la structure du bilan de leur entreprise ;
- à diverses économies d'exploitation.

En 1981, le montant disponible pour les aides au maintien en flotte s'élève à 63 millions de francs.

Par ailleurs, trois types d'actions ont été engagées pour rechercher des économies d'exploitation :

- le régime d'aide du 2 avril 1980 qui prévoit que les aides à l'investissement et à l'exploitation doivent être attribuées de manière sélective, en contrepartie des efforts consentis par le bénéficiaire dans la recherche d'économies d'exploitation, a abouti à une réduction sensible, pour plusieurs armements, de certains postes d'exploitation : carburant, déchargement, frais de gestion à terre ;

- un concours d'idées pour la conception d'un navire de pêche économe et performant a été lancé en 1980. La première phase de ce concours a abouti en juillet 1981 à la sélection, parmi douze projets, de trois lauréats. Une enveloppe globale de 3 millions de francs est prévue pour récompenser ces lauréats (0,3 million de francs) et surtout pour participer au financement de recherches plus approfondies (2,7 millions de francs), notamment dans le domaine du catamaran de pêche, de la palangre et de la rationalisation des opérations de déchargement ;

- l'arrêté interministériel du 27 juillet 1981 prévoit en faveur des investissements destinés à économiser l'énergie l'octroi de subventions au taux de 50 % en 1981 et 25 % en 1982. Cette aide, réservée aux navires de 40 tjb et plus, portera plus précisément sur l'installation d'économètres, les remotorisations, l'adaptation de tuyères et l'application de peintures autolissantes.

Enfin, dans le cadre du concours évoqué ci-dessus, une coordination nouvelle s'est dégagée entre le Ministère de la Mer, l'Agence pour les économies d'énergie et l'A. N. V. A. R., aboutissant à une meilleure utilisation des compétences de chacun de ces organismes.

#### c) L'organisation des marchés.

L'aide à la pêche s'est matérialisée par le versement de compensations financières pour le soutien des prix de retrait.

Les prix de retrait permettent de garantir aux producteurs un prix de vente minimum en dessous duquel le poisson est retiré du marché.

En 1980, le F. I. O. M., pour le soutien des prix de retrait, a versé aux organisations professionnelles :

- au titre du F. I. O. M. : 2,75 millions de francs correspondant à 2 272 tonnes d'espèces nationales (au lieu de 0,65 million de francs pour 726 tonnes en 1979) ;

- au titre du F. E. O. G. A. : 10,04 millions de francs correspondant à 10 032 tonnes d'espèces communautaires (au lieu de 0,8 million de francs pour 10 353 tonnes en 1979).

Pour le premier semestre 1981, le soutien des prix de retrait a donné lieu aux dépenses suivantes :

- soutien des espèces nationales : 1,85 million de francs ;
- soutien des espèces communautaires : 5,6 millions de francs.

Quelles orientations sous-tendent les choix budgétaires pour 1982 ?

Les crédits d'intervention, qui passent de 116,6 millions de francs à 250 millions de francs, doivent permettre :

- de verser, durant l'année entière, une aide au carburant de 21 centimes par litre, conformément aux décisions prises en juillet 1981 ;

- de prolonger l'aide au maintien en flotte, à un niveau intermédiaire entre le niveau de 1980 et le niveau exceptionnel atteint en 1981 ;

- de prolonger les actions habituelles du F. I. O. M., et notamment le soutien des prix d'objectif, avec une clé de financement ramenée toutefois à la règle d'un partage 50-50 entre le F. I. O. M. et les organisations de producteurs ;

- de poursuivre les actions nouvelles du F. I. O. M. financées pour la première fois sur le budget de 1981 : actions en faveur de l'innovation et des réformes structurelles et actions en faveur des cultures marines.

Les autorisations de programme, qui s'élèvent à 98 millions de francs contre 72,4 millions de francs en 1981 et les crédits de paiement, qui atteignent 90 millions de francs au lieu de 48,5 millions de francs, devraient permettre de maintenir, dans les limites de la hausse des coûts de la construction navale, un flux d'investissements à peu près équivalent à celui de 1981.

Les sommes affectées respectivement à la pêche industrielle et à la pêche artisanale seront en effet du même ordre de grandeur qu'en 1981.

S'agissant notamment de la pêche artisanale, la dotation proposée pour 1982 permettra de poursuivre la réalisation de l'objectif correspondant à la construction de cent navires de pêche par an.

**Si votre rapporteur émet quelques réserves sur le montant de l'aide au carburant**, qui a été fixé pour l'année sans tenir compte des augmentations qui se produiront inévitablement, il estime que l'ensemble des aides prévues devrait contribuer à assurer le maintien de l'emploi, à préserver l'outil de production et à favoriser le retour à l'équilibre de nos échanges dans ce domaine.

Encore faudra-t-il que soit enfin levée l'hypothèque que constitue l'absence de règlement satisfaisant au plan communautaire.

#### *d) La politique commune de la pêche.*

Au plan communautaire, l'année écoulée aura été marquée par une relance certaine des négociations pour le parachèvement de la politique commune des pêches après la déclaration du Conseil des Ministres du 30 mai 1980 ; relance dont il faut bien toutefois dresser un bilan négatif même si un certain nombre de progrès ont été réalisés.

En matière de mesures techniques de conservation, un règlement communautaire (maillage, prises accessoires, tailles marchandes) est entré en application le 1<sup>er</sup> octobre 1980 et sa limite de validité reconduite depuis de mois en mois.

Par contre, la situation reste bloquée sur les autres volets de la politique interne et, en raison d'un lien tactique établi par le Royaume-Uni principalement, sur certains aspects de la politique externe (relations avec les pays tiers).

C'est ainsi que persiste l'opposition, au sein du Conseil, entre les thèses défendues par la France et le Royaume-Uni sur le délicat problème de l'accès à la ressource dont la résolution est le préalable à tout accord global. Une proposition de la Commission existe également sur cette question. Elle vise à organiser le régime d'accès

à la ressource qui pourrait suivre, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1983, le régime dérogatoire au principe de l'égalité des conditions d'accès et d'exploitation mis en place en 1972, dans certaines parties de la bande de 0 à 12 milles.

La répartition du disponible communautaire fait également problème entre les Etats membres, ainsi que la réorganisation des marchés et la politique structurelle de la pêche.

Toujours est-il que le lien fait par certains Etats membres entre les aspects internes et externes de la politique commune a conduit la Communauté à se priver de possibilités d'accès en 1981 non seulement dans les eaux canadiennes, mais aussi aux îles Féroé et dans les eaux suédoises. Seuls, en effet, ont été reconduits en 1981 les accords de pêche avec l'Espagne et avec la Norvège.

Ces difficultés conduisent votre rapporteur à considérer que **la plus grande fermeté doit être manifestée par le Gouvernement français dans les instances européennes pour défendre les intérêts fondamentaux de la pêche française, dont la légitimité a été confirmée par un récent arrêt de la Cour de justice du Luxembourg.**

### 3<sup>e</sup> L'aquaculture.

En ce qui concerne les actions menées en faveur de l'aquaculture et de la conchyliculture, l'objectif général retenu par les pouvoirs publics est une meilleure valorisation du littoral, qui allie la création d'emplois durables à une réduction du déficit des échanges des produits de la mer.

Pour l'aquaculture, bien que le niveau de production reste faible, les connaissances acquises ont permis d'engager une phase active de développement. Un important programme de recherche est proposé dans le cadre du budget pour 1982 de façon à poursuivre efficacement les travaux déjà entrepris. Ce programme prévoit une intensification des opérations de développement technologique, de façon à améliorer le transfert des connaissances scientifiques.

En matière de développement, l'Etat a cherché à favoriser la création d'entreprises : depuis 1978, trente-cinq entreprises nouvelles ont bénéficié d'une aide totale de 3,7 millions de francs. Cet effort financier envers les entreprises sera maintenu en 1982.

Dans le domaine de la conchyliculture, des crises profondes dues à des épidémies ou à des perturbations dans la croissance des huîtres provoquent des pertes considérables. Aussi un effort important a été mené pour la restauration de la capacité productive des bassins et la lutte contre les maladies, effort qui doit être accentué dans les années à venir. Un programme de recherche sur les parasitoses est proposé dans le cadre du budget 1982.

En matière de développement, il existe des possibilités non négligeables d'extension des superficies conchylicoles en eaux profondes. Pour favoriser leur mise en valeur, les investissements de développement réalisés sur ces zones ont été encouragés.

Dans le but d'améliorer la qualité des produits, des aides significatives ont été attribuées à la construction d'équipements de commercialisation (établissements d'expédition), conformes aux normes d'hygiène et de salubrité.

Enfin, la conchyliculture se caractérisant par un très faible niveau d'organisation économique, des aides de l'Etat ont été attribuées pour des projets visant à favoriser une meilleure organisation des producteurs et du marché.

Dans ces différents domaines et au total, les aides attribuées par l'Etat (hors recherche et études) se sont élevées :

- en 1979, à 3,1 millions de francs ;
- en 1980, à 9,4 millions de francs ;
- en 1981, à 11,8 millions de francs.

Pour toutes les cultures marines, le régime des aides publiques, fixé par la circulaire interministérielle du 15 octobre 1979, sera prochainement remplacé par un nouveau régime de financement préparé en concertation avec les professionnels et mieux adapté aux besoins spécifiques de ces activités.

De plus, des études sont activement poursuivies sur la mise en place d'un régime d'assurance sur les stocks, de façon à réduire les risques courus par les entrepreneurs en cas d'épizootie, ainsi que sur la création d'un fonds de garantie bancaire, destiné à favoriser l'intervention des établissements financiers dans ce secteur.

Enfin, un décret d'ensemble réformant les conditions de gestion et d'exploitation du domaine public maritime, dans le secteur des cultures marines, est à l'étude.

Au total, si l'aquaculture est appelée à devenir un secteur d'activité important, on ne pourra compter sur elle avant longtemps compte tenu des résultats actuellement obtenus : la production française, avec près de 25 000 conchyliculteurs, n'aura représenté que 450 tonnes, sur une production mondiale de 9 millions de tonnes en 1980.

Cela justifie l'effort que les pouvoirs publics paraissent résolus à entreprendre pour conforter la position française.

## CHAPITRE VI

### LES GENS DE MER

Le développement d'une politique active de la mer passe à l'évidence par les hommes.

La volonté d'accorder aux gens de mer la place qui leur revient s'est d'abord concrétisée par le rétablissement de la Direction des gens de mer, qui aura à connaître de leurs problèmes de formation, des conditions d'exercice de leur métier et de la couverture de leurs risques sociaux.

Pour cette action, **les dotations atteignent au total 2 400,2 millions de francs (+ 16,5 %) en crédits de paiement et 7,2 millions de francs (+ 21,7 %) en autorisations de programme.**

Une part réduite de ces crédits est destinée à financer les dépenses de fonctionnement des services (47,6 millions de francs, soit + 15 %) et l'équipement administratif des services extérieurs (0,17 million de francs).

Les moyens consacrés à la formation professionnelle maritime absorberont 40,2 millions de francs (+ 12,5 %).

L'essentiel de ces dotations, soit 2 307,5 millions de francs (+ 17 %), soit encore 95 % du total, est destiné à la subvention à l'Établissement national des invalides de la marine (E. N. I. M.).

#### *1° L'enseignement et l'apprentissage maritimes.*

La formation professionnelle maritime se caractérise à la fois par la densité du réseau de ses écoles qui couvre l'ensemble du littoral et la grande diversité de ses filières de formation.

Cette formation est donnée dans trois catégories d'établissements.

#### *Les écoles nationales de la Marine marchande.*

Ces établissements, au nombre de cinq, assurent la formation des officiers de la flotte marchande. Leur capacité d'accueil est de 2 050 élèves.

L'année scolaire de 1980-1981 a permis à 1 444 élèves, dont 148 étrangers, de suivre leurs enseignements.

*Les collèges d'enseignement technique maritime.*

Annexés à trois des écoles nationales, ils ont reçu 163 élèves en formation, dont neuf étrangers. L'effectif total a donc atteint 1 607 élèves.

Pour l'année 1981-1982, il est proposé environ 1 500 places toutes sections confondues — dont 200 dans les C.E.T.M. — aux candidats français, auxquels s'ajouteront d'après les premières estimations environ 120 à 130 étudiants étrangers.

*Les écoles d'apprentissage maritime.*

Le réseau des seize écoles d'apprentissage maritime, réparti tout au long des côtes françaises, offre une capacité de 1 662 places pour la formation initiale du personnel subalterne. L'effectif accueilli en 1980-1981 dans les sections « Pêche-commerce » et conchylicoles a été de 1 187 élèves.

Pour la prochaine scolarité, 1 273 places sont offertes.

Il convient de signaler que ce réseau, outre la formation initiale, assure la promotion sociale des marins-pêcheurs grâce à des cours de perfectionnement, d'une durée de trois à huit mois, préparant à divers certificats et brevets. Pour l'année civile 1980, le nombre de personnes ayant suivi ces formations a été de l'ordre de un millier.

Les incertitudes qui pèsent sur les besoins prévisibles de recrutement des armements au commerce et à la pêche, au double plan quantitatif et qualitatif, ont conduit les Pouvoirs publics à observer, dans la période récente, **une grande prudence dans la détermination des effectifs d'élèves** à admettre dans les établissements scolaires maritimes.

Ainsi, l'année scolaire 1980-1981 a été marquée par une simple reconduction des contingents admis l'année précédente, à savoir, pour les sections de première année des cycles d'études :

— 150 capitaines de première classe de la navigation maritime (brevet de commandement le plus élevé) ;

— 190 officiers techniciens et officiers chefs de quart (brevet d'officier subalterne).

De même, sous réserve de quelques variations de faible amplitude liées à la conjoncture locale, le nombre des élèves admis dans les écoles d'apprentissage maritime, à la dernière rentrée scolaire, est demeuré stable par rapport à l'année précédente.

Cette tendance générale est appelé à se poursuivre en 1981-1982. Il est apparu toutefois nécessaire, à la suite des débats du dernier comité spécialisé de la formation professionnelle maritime, de réduire à 160 le nombre de places offertes aux candidats de la filière du niveau II (190 en 1980-1981).

L'année 1980-1981 a été marquée par une relative spécialisation de certaines écoles d'apprentissage maritime afin de permettre le maintien de la qualité des enseignements donnés à des coûts financiers compatibles avec l'équilibre budgétaire de l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime.

## *2° Les conditions d'exercice du métier de marin.*

Parmi les tâches principales de l'administration figure la tutelle du travail maritime, dans les domaines juridique, social et médical.

A cet égard, votre rapporteur se bornera à préciser qu'une série de mesures a été prise, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1980, en matière de protection sociale des gens de mer. C'est ainsi qu'un système de revenu de remplacement pour les officiers et marins privés d'emploi a été mis en place : l'embarquement, en supplément d'effectif, des élèves engagés dans un cycle de formation, est maintenant assuré ; une allocation d'aide sociale a été instituée à titre exceptionnel en faveur des marins pêcheurs artisans du littoral méditerranéen pour compenser les baisses de revenus ; l'exonération du versement de cotisations d'assurance maladie a été étendue aux pensionnés de l'E. N. I. M. ; enfin, ont été fixées les conditions d'octroi d'une indemnité exceptionnelle aux anciens assurés qui ont quitté la navigation sans droit à pension.

Pour l'avenir, trois décrets sont en cours d'élaboration :

— le premier porte de 50 à 90 % du salaire d'assiette l'indemnité journalière de la femme marin en congé de maternité ;

— le deuxième améliore le classement des officiers de certains navires armés à la navigation côtière transportant des passagers ;

— enfin le dernier autorise l'Etablissement national des invalides de la marine à ne pas procéder à la récupération des arrérages de pension en cas de décès du titulaire de la pension au cours du mois d'échéance.

### 3 L'Établissement national des invalides de la marine.

La subvention à l'E. N. I. M. est indispensable pour permettre l'équilibre d'une situation financière compromise par l'évolution divergente entre le nombre des marins pensionnés et ayants droit, d'une part, le nombre d'actifs cotisants, d'autre part.

Le tableau suivant retrace la situation de l'E. N. I. M. :

Evolution des effectifs couverts par l'E. N. I. M. en 1979 et 1980.

	ANNEES	
	1979	1980
Nombre de marins actifs .....	77 034	75 484
Nombre de pensionnés .....	104 643	106 932
Cotisants actifs .....	77 034	75 484
Cotisants pensionnés .....	90 469	93 222
Ayants droit d'actifs .....	143 283	140 400
Ayants droit de pensionnés .....	60 803	62 167
Ensemble des prestataires .....	371 598	371 273

Par rapport à 1979, le nombre des marins actifs -- et par conséquent des cotisants actifs -- diminue de 1 550 unités (— 2 %), tandis que le total des pensionnés cotisants augmente de 2 753 (+ 3 %); un certain nombre d'actifs qui avaient précédemment abandonné la navigation sans pour autant remplir les conditions requises pour prétendre à pension de retraite réapparaissent dans la rubrique « Pensionnés » une fois le droit à pension définitivement acquis.

Cette double tendance se retrouve dans l'évolution du nombre des ayants droit ; celui des ayants droit d'actifs régresse de 2 883 unités (— 2 %) ; au contraire celui des ayants droit de pensionnés s'accroît de 1 364 (+ 2,24 %).

Au total, l'ensemble des prestataires de l'E. N. I. M. connaît une très faible réduction d'une année sur l'autre (— 0,09 %).

Cette situation se reflète dans l'évolution des charges et des ressources de l'E. N. I. M., telle qu'elle apparaît dans le tableau ci-après.

## Charges et ressources de l'E. N. I. M. en 1979 et 1980 (en francs)

NATURE	MONTANTS	
	1979	1980
<i>Charges</i>		
Pensions C. R. M.	1 749 195 885	2 000 472 746
Pensions C. G. P.	207 485 531	234 532 797
Prestations C. G. P.	762 924 307	843 451 578
Action sanitaire et sociale	10 978 744	14 085 426
Frais de personnel	45 837 133	53 360 847
Frais de matériel	13 895 767	15 339 784
Fonds spécial	9 502 592	11 329 364
Fonds national de solidarité	24 087 191	25 228 021
Divers	39 770 814	36 818 223
<b>Totaux</b>	<b>2 863 677 964</b>	<b>3 294 618 786</b>
<i>Ressources</i>		
Contributions - Armateurs	712 158 067	772 832 190
Cotisations - Marins	393 021 789	458 096 259
Cotisations des pensionnés	43 992 029	52 601 209
Participation de la C. N. A. M.	157 818 871	197 443 436
Compensation démographique	82 618 428	69 661 856
Fonds national de solidarité	26 089 540	26 370 160
Divers	15 471 590	26 228 468
Subvention de l'Etat	1 526 056 000	1 714 500 000
<b>Totaux</b>	<b>2 957 206 314</b>	<b>3 317 733 578</b>

Les charges de pensions vieillesse de la Caisse de retraites des marins (C. R. M.) ont augmenté de 17,8 % par rapport à 1979, évolution qui traduit la répercussion en année pleine des importantes hausses de salaires forfaitaires intervenues au dernier trimestre de l'année 1979 et des mesures d'augmentation prises en 1980. En ce qui concerne les charges de pensions d'invalidité de la Caisse générale de prévoyance (C. G. P.), la progression d'une année sur l'autre est de 13 %, ces pensions subissant, pour les cinq premières catégories, l'évolution du salaire minimum de la sécurité sociale et pour les suivantes celle des seuls salaires forfaitaires.

Les prestations de la Caisse générale de prévoyance progressent globalement de 10,55 %, taux qui traduit le ralentissement des prestations servies tant aux actifs (+ 6,4 % au lieu de 10 % en 1979) qu'aux pensionnés (+ 13,77 % au lieu de 25 % l'année précédente).

En ce qui concerne les recettes, le poste des contributions des armateurs et des cotisations des marins s'est accru de 11,37 %.

L'important problème relatif au **rattrapage du retard du salaire forfaitaire servant de base au calcul des pensions de retraite** par rapport aux salaires réels des marins et officiers a fait l'objet, depuis le début de l'année 1981, des trois mesures suivantes :

— la première, intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 1981, a augmenté les salaires forfaitaires des cinq premières catégories de 4 % ;

— la deuxième a consisté en une hausse modulée, le 1<sup>er</sup> avril 1981, des salaires forfaitaires des quinze premières catégories (+ 2 % de la première à la cinquième, + 4 % de la sixième à la huitième, + 3 % de la neuvième à la douzième, + 2 % de la treizième à la quinzième) ;

— enfin, l'ensemble de la hiérarchie des salaires forfaitaires annuels des vingt catégories a été relevé uniformément de 2 500 F à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1981.

Dans le même temps qu'il décidait de ce dernier relèvement à caractère général, le Ministre de la Mer mettait en place une commission tripartite --- marins, armateurs et Etat --- chargée de mener des négociations sur la revalorisation des salaires forfaitaires sur la base notamment de l'écart constaté par les études récentes.

Si votre rapporteur se félicite que soit ainsi engagé le processus de revalorisation des pensions, il souhaite que cette action ne soit pas étalée sur un trop long délai.

Au cours de sa séance du 12 novembre 1981, la Commission des Finances a procédé, sur le rapport de M. Camille Vallin, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1982 du Ministère de la Mer (Marine marchande).

Elle a examiné, le 21 novembre, la modification apportée par l'Assemblée Nationale, qui abonde de 1,5 million de francs les crédits destinés à la Société nationale de sauvetage en mer.

La commission, sous les réserves relatives notamment à l'insuffisance des moyens consacrés à la protection du littoral, a approuvé le rapport de M. Vallin et vous propose, dans sa majorité, d'**adopter** les crédits de la Marine marchande.