

N° 62

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

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 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 21

Mer :

MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Camille VALLIN.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefou, président ; Geoffroy de Montalbert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Brkanowski, Josy Moynet, René Monory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 1726 et annexes 1735 (annexe n° 42), 1740 (tome XVII) et In-8° 458.
Sénat : 61 (1983-1984)

Loi de Finances - Environnement (protection de l') - Marine marchande, mer et littoral - Pêche maritime - Pollution (mer) - Transports

SOMMAIRE

	Pages
EXAMEN EN COMMISSION	5
INTRODUCTION	7

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION GENERALE

1° Une progression modérée des moyens de fonctionnement	9
2° La coordination des actions menées dans le secteur maritime	10
3° Le soutien à la recherche et à l'innovation	11

CHAPITRE II. LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES

1° L'exercice en mer des responsabilités de police du Ministère	14
2° La recherche et le sauvetage en mer	14
3° La surveillance et l'information de la navigation maritime	17
4° Le relèvement des épaves	18
5° La signalisation maritime en métropole	18
6° La signalisation maritime Outre-Mer	18

**CHAPITRE III.
LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT
DU LITTORAL**

1° La protection du littoral et des eaux de mer	20
2° L'aménagement du rivage marin	21

**CHAPITRE IV.
LA FLOTTE DE COMMERCE ET
L'EQUIPEMENT NAVAL**

<i>A. Les objectifs et les résultats du « plan de consolidation de la flotte »</i>	24
1° Le développement de la solidarité entre chargeurs et armateurs	24
2° La réforme du régime d'aide à la flotte de commerce et à la construction navale	25
3° La restructuration industrielle	27
<i>B. Les perspectives ouvertes par le projet de budget pour 1984</i>	28
1° Le contexte international	28
2° L'aide à la modernisation de la flotte	29
3° La subvention de l'Etat à la Compagnie Générale Maritime	30
4° L'aide à la construction navale	30

**CHAPITRE V.
LES PÊCHES MARITIMES
ET LES CULTURES MARINES**

<i>A. Les aides à la pêche</i>	34
1° L'état de la flotte de pêche française	34
2° Les aides à l'exploitation	35

3° Les aides à l'investissement	37
B. L'organisation des marchés et les cultures marines	39
1° L'organisation des marchés	39
2° Les cultures marines	42

CHAPITRE VI. LES GENS DE MER

1° L'enseignement et l'apprentissage maritime	43
2° L'Etablissement national des Invalides de la Marine	44
3° La protection sociale des gens de mer	48
Annexe : Modification apportée par l'Assemblée Nationale	49

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 19 octobre 1983, la Commission des finances a procédé à l'examen des crédits du projet de budget de la Mer pour 1984 (Marine Marchande).

M. Camille Vallin, rapporteur spécial, a d'abord présenté les grandes masses de ce projet de budget qui atteint globalement 7.169,8 millions de francs, mais, hors les ports maritimes présentés par M. Tony Larue, s'élève à 6.271,4 millions de francs, soit une progression, d'une année sur l'autre, de 9,5 %.

Il a également indiqué que ce budget contribuerait à la constitution de la dotation globale de décentralisation.

Puis il a passé en revue chacune des grandes missions du ministère pour tenter d'apprécier dans quelle mesure les moyens financiers nouveaux permettraient d'atteindre les objectifs fixés.

Enfin, il a présenté les observations suivantes :

- dans le contexte de la rigueur budgétaire, la croissance des crédits affectés au Secrétariat d'Etat chargé de la Mer apparaît relativement forte par rapport aux 6,5 % d'augmentation des dépenses civiles de l'Etat ;

- les dépenses ordinaires croissent de façon importante sauf pour ce qui est de la participation de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie Générale Maritime et de la subvention à la Société nationale de Sauvetage en mer ;

- les moyens budgétaires font l'objet d'une nouvelle répartition, la priorité étant accordée à la police et à la gendarmerie maritimes, aux aides à l'exploitation dans le secteur des pêches, et à la recherche ;

- les actions antérieures sont consolidées afin de renforcer la protection sociale des gens de mer et de sauvegarder au mieux l'emploi dans les secteurs les plus menacés.

Le rapporteur spécial a estimé, en conclusion, que l'effort en faveur de la mer était incontestable.

A l'issue de cet exposé, **M. Jean Francou** a rappelé que le budget de la défense supportait la réalité des dépenses d'aide aux services maritimes (remorquage, intervention, etc) et s'est inquiété de l'augmentation des effectifs en personnel des services de la mer.

M. Pierre Gamboa a estimé que les redéploiements de moyens entre ministères étaient parfois nécessaires.

M. Jacques Descours Desacres s'est enquis du mode de financement de l'Institut d'étude des techniques de la mer. Il a interrogé le rapporteur spécial sur les crédits consacrés à l'apprentissage maritime.

M. Maurice Blin, rapporteur général, a indiqué qu'une comptabilité très précise des créations et suppressions d'emplois publics serait tenue par la commission. Il a, en outre, souligné les conséquences importantes de la globalisation des subventions d'équipement. Enfin, il a interrogé le rapporteur spécial sur l'évolution de l'activité des chantiers navals en 1983, compte tenu du système de primes en vigueur.

Retraçant notamment l'évolution du trafic maritime mondial en 1983 et l'état de la flotte disponible de la France, **M. Camille Vallin** a répondu à l'ensemble des intervenants.

La Commission a alors décidé, sous réserve de ces observations, d'adopter les crédits du budget de la Mer (Marine Marchande).

INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

Les remaniements ministériels intervenus en 1983 se sont traduits, en particulier, par la disparition du Ministère de la Mer et par la création simultanée d'un Secrétariat d'Etat auprès du Ministre des Transports, chargé de la Mer.

Cette transformation ne doit pas s'interpréter comme un désengagement des Pouvoirs publics et le nouveau Secrétariat d'Etat entend bien poursuivre la politique maritime de la France lancée en 1981.

Ses missions, qui restent donc inchangées, comportent l'exercice de la tutelle administrative, économique, sociale ou technique à l'égard des armements au commerce ou à la pêche, de l'industrie de la construction navale, des ports maritimes ainsi que de la formation, du régime de travail et de la couverture sociale des gens de mer.

Cependant, le projet de budget de la Mer pour 1984 est marqué par un fait nouveau. En application des lois des 7 janvier et 22 juillet 1983, le Secrétariat d'Etat va transférer aux collectivités locales le pouvoir d'intervenir dans certains domaines de la pêche, des cultures marines et des aménagements portuaires.

Ces nouvelles responsabilités départementales ou régionales sont étayées par des crédits, initialement inscrits au budget de la Mer, et dont la disparition masque l'évolution réelle des moyens engagés par l'Etat pour conduire une politique maritime offensive.

Sous réserve de cette remarque, et indépendamment des dotations consacrées aux Ports maritimes qui font l'objet du rapport de **M. Tony Larue**, les moyens financiers mis à la disposition du Secrétariat d'Etat pour accomplir ses missions atteindront en 1984 :

- 6.271,4 millions de francs en crédits de paiement contre 5.725,39 millions en 1983, soit une majoration de 9,5 % ;

- 2.038,75 millions de francs en autorisations de programme, contre 1.975,97 millions en 1983, soit une progression de 3,2 %.

La progression d'ensemble des crédits du budget de la Mer (Marine Marchande) est donc bien conforme aux orientations de modération des dépenses, avec priorité aux interventions accompagnant les grands choix nationaux de moyen terme.

Le maintien à un haut niveau du soutien aux diverses activités du secteur maritime en raison de leur contribution à l'emploi et à l'équilibre de la balance extérieure, la préparation de l'avenir par les novations technologiques attendues du développement de la recherche, et par l'élévation de la qualification professionnelle des marins ; enfin la prise en compte du fait que le fonctionnement de l'administration ne peut aller sans un minimum de moyens matériels : telles peuvent être énumérées les principales orientations, conformes aux missions permanentes du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, et rendues compatibles avec la volonté de freiner l'augmentation des dépenses publiques, par la mise en oeuvre d'une gestion plus rigoureuse du fonctionnement des services.

CHAPITRE I

L'ADMINISTRATION GENERALE

Adapter les moyens des services et la mise à leur disposition de dotations de fonctionnement suffisantes ; assurer la meilleure coordination des interventions dans le domaine maritime ; faire progresser la recherche et l'innovation dans les divers secteurs de l'activité maritime : tels sont les objectifs de cette action.

La mission de coordination qui lui est spécialement attribuée justifie le rattachement des crédits destinés :

- à la mission de la Mer ;
- au Fonds d'intervention et d'action maritimes (F.I.A.M.) ;
- au Fonds d'aide à la Recherche et à l'Innovation (F.A.R.I.).

Les dotations prévues en 1984 au titre de l'Administration générale s'élèvent à **280,3 millions de francs** en crédits de paiement (+ 7,5 %) et **16,4 millions de francs** en autorisations de programme (- 21,1 %). Il convient toutefois d'ajouter à ces moyens budgétaires ceux alloués au F.A.R.I. qui représentent 24,3 millions de francs en crédits de paiement et 30,7 millions de francs en autorisations de programme.

1° Une progression modérée des moyens de fonctionnement.

La dotation de 260,8 millions de francs (+ 7,1 %) comprend 10,4 millions en mesures acquises et 7 millions en mesures nouvelles. Elle abonde les chapitres relatifs aux dépenses de personnel, de matériel et d'immeubles des services centraux et extérieurs du Ministère de la Mer et non directement imputables aux autres actions.

Les mesures acquises sont essentiellement destinées à financer l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations publiques prévues en 1984 ; les **mesures nouvelles** doivent permettre notamment :

- l'ajustement des crédits de fonctionnement des Services extérieurs :

- la poursuite du plan de titularisation des agents C et D ;

- l'intégration dans les cadres des personnels du Secrétariat d'Etat de 332 agents non titulaires de l'E.N.I.M.

Cette dernière mesure, associée aux suppressions d'emploi effectuées au titre de la redistribution interministérielle des effectifs, entraîne une augmentation sensible de l'effectif budgétaire du Secrétariat d'Etat (soit 3.534 agents en 1984 contre 3.217 en 1983).

Précisons d'autre part que l'effort de rationalisation des dépenses publiques se traduit par une économie de 1,1 million de francs.

2° La coordination des actions menées dans le secteur maritime.

Pour coordonner les actions des différents départements ministériels dans le secteur de la Mer, le ministre dispose de la **mission de la Mer**, chargée d'animer et de coordonner les travaux d'élaboration de la politique gouvernementale, et du **fonds d'intervention et d'actions maritimes (F.I.A.M.)**. A cet égard, la structure des crédits destinés au F.I.A.M. subira une importante modification en 1984.

En effet, une ligne budgétaire a été créée au titre IV pour permettre au Fonds de soutenir des projets professionnels par le moyen d'aides au fonctionnement. Pour 1984, 3,5 millions de francs seront mobilisés pour cette nouvelle forme d'intervention.

En contrepartie, les crédits de paiement destinés au F.I.A.M. et inscrits traditionnellement au titre VI régressent de façon très sensible. Ils passent de 8,45 millions de francs en 1983 à 4,9 millions de francs en 1984. Les autorisations de programme suivent le même mouvement avec une diminution de 45 % en 1984.

Il apparaît donc que, globalement, le F.I.A.M. disposera de moyens plus restreints que l'année précédente.

Or ces crédits doivent permettre de susciter, d'accompagner ou compléter, en investissement ou en fonctionnement, les financements d'actions maritimes assumés par d'autres organismes que le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer. Ils devaient également permettre le financement partiel d'opérations qui ne trouvent pas une place adaptée dans le cadre des structures budgétaires classiques. Ils devaient enfin favoriser l'innovation et l'expérimentation dans le secteur maritime.

Ainsi, la mission interministérielle de la Mer, chargée d'instruire les demandes de subventions, a retenu une liste d'opérations lors de sa séance du 23 juillet 1983. On y relève par exemple :

- dans le secteur de l'innovation, des participations à l'étude d'un chalutier hauturier artisanal, à l'implantation sous-marine, à des études et essais sur la propulsion électrique de petits bateaux, et au financement d'un programme local de mise en place de récifs artificiels.

- dans le secteur de la protection de l'environnement, l'application des décisions du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 20 décembre 1982 ;

- dans le secteur de la formation, le financement de bourses maritimes au bénéfice de l'Organisation maritime internationale et de l'Université maritime mondiale, et une aide à l'Association « ANTELIM » chargée d'actions de communication sociale vis-à-vis des gens de mer ;

- dans le secteur culturel, une participation à la création d'un centre de rencontre à la Corderie Royale de Rochefort et à l'étude architecturale du Centre de la Mer de Saint-Nazaire.

Or, il est à craindre que la diminution des moyens du Fonds se traduise par un ralentissement de ces actions mobilisatrices.

3° Le soutien à la recherche et à l'innovation

La création d'une Mission de la Recherche au ministère de la Mer, en mai 1982, a été l'occasion pour celui-ci de reprendre la responsabilité de la gestion des crédits précédemment suivis par la Mission de la Recherche du ministère des Transports. Les actions entreprises sont très diverses, reflétant en cela le champ des responsabilités de l'actuel Secrétariat d'Etat. Elles peuvent être classées en cinq groupes d'importance financière décroissante : construction navale, sécurité de la navigation maritime, génie civil marin, socio-économie et cultures marines.

Le tableau suivant fournit la répartition des crédits entre les différents groupes concernés en 1983 et 1984.

Crédits du Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation

(en millions de F)

	1983	1984
Construction navale	15,5	17,0
Sécurité de la navigation maritime	2,7	3,0
Génie civile marin	3,5	4,5
Cultures marines	3,4	2,0
Socio-Economie	2,5	3,0
Génie océanique	0,7	1,2
Total	<u>28,3</u>	<u>30,7</u>

Deux actions seront prioritaires en 1984 :

- la recherche en construction navale, avec un ambitieux programme de modernisation des moyens de production, de mise au point de codes de calcul modernes et d'études de nouveaux concepts.

- les programmes de « Génie civil marin », afin de renforcer les équipes de chercheurs qui se consacrent à l'étude de la houle, à la dynamique sédimentaire en zone côtière ou à la tenue des structures gravitaires en eau profonde.

On notera enfin une réduction, en 1984, des crédits consacrés par le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer aux ressources vivantes due à la création de l'IFREMER. Fruit de la fusion de l'ISTPM et du CNEXO, l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer disposera, en 1984, de la quasi-totalité des crédits d'incitation pour la recherche en ressources vivantes marines.

CHAPITRE II

LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES

Donner priorité, comme le commandent trop d'expériences récentes de sinistres, à la prévention des accidents pour la sauvegarde de la vie des marins et de l'environnement : cette action de police doit tout à la fois satisfaire le droit légitime d'exercer un métier dans des conditions de sécurité acceptables et redonner son contenu à une concurrence loyale en matière de transport maritime.

Cette priorité, économique en elle-même quant aux moyens, demande un contrôle renforcé des navires, équipements et équipages, ainsi que le développement des aides apportées et celui de la surveillance de la navigation.

Pour 1984, les dotations prévues à ce titre s'élèvent à **250,93 millions de francs en crédits de paiement** (soit + 13,2 % après 4,6 % en 1983) et **2533,59 millions de francs en autorisations de programme** (soit + 52 % après + 6,4 % en 1983).

Les mesures acquises - 2 millions de francs - couvrent la revalorisation des rémunérations et de diverses indemnités. Les mesures nouvelles - 4 millions de francs - se répartissent entre les provisions pour hausses de rémunération en cours d'exercice (+ 0,6 million), les frais de fonctionnement (+ 3,3 millions), l'ajustement de la participation de l'Etat aux dépenses de la Société Nationale de Sauvetage en mer (SNSM) (+ 0,17 million). Des économies sont réalisées par ailleurs sur les frais de fonctionnement.

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

(en millions de F)

	Autorisations de programme	Crédits de paiement
Moyens d'exercice en mer des responsabilités du ministère	18,9	6,6
Recherche et sauvetage en mer	5,65	4,35
Surveillance de la circulation maritime	19,75	19,25
Relèvement des épaves	0,9	0,9
Signalisation maritime en métropole	193,3	112,2
Signalisation maritime Outre-Mer	9,0	10,0

1° L'exercice en mer des responsabilités de police du ministère.

Le contrôle de l'application en haute mer de la réglementation internationale et de l'application, dans les eaux territoriales françaises ainsi que dans la zone économique des 200 milles, de la réglementation nationale, est assuré grâce aux moyens du Secrétariat d'Etat à la Mer et grâce au concours d'autres administrations.

La flotille de la Marine marchande comprend actuellement :

- 3 vedettes de type « Garance »
- 5 vedettes régionales
- 9 vedettes de surveillance rapprochée et plusieurs moyens littoraux plus légers.

Le renouvellement de la flotille se poursuit : sont prévus, au cours de l'année 1984, la mise en service d'une vedette de surveillance rapprochée, ainsi que l'engagement de la construction d'une vedette régionale sur la dotation de 18,9 millions de francs du projet de budget.

Par ailleurs, le Secrétariat d'Etat à la Mer participe, par le biais de ses installations à terre dans les C.R.O.S.S., à un système de détection des pollutions marines par hydrocarbures, destiné à prévenir et, après constitution des preuves, à réprimer les déballastages illicites de navires-citernes et les vidanges à la mer d'huiles usées.

2° La recherche et le sauvetage en mer

Les missions de recherche et de sauvetage en mer sont coordonnées par les C.R.O.S.S. (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), qui forment l'armature du dispositif de la police maritime.

Ils sont répartis par façade maritime :

- pour la Manche, les C.R.O.S.S. Gris-Nez, Jobourg et Ouessant Corsen,
- pour l'Atlantique, le C.R.O.S.S. Etel et son antenne de Soulac,
- pour la Méditerranée, le C.R.O.S.S. Toulon et son antenne saisonnière d'Agde.

a) *Les personnels.*

A la fin de 1982, les effectifs des C.R.O.S.S. s'élevaient à 217 agents.

Le budget de 1983 a permis de créer 10 postes supplémentaires, se décomposant comme suit :

- Premier Maître	1
- Maître	1
- Seconds maîtres	4
- Quartier maître de 1ère classe	1
- Matelots	3

Le présent budget ne prévoit pas de nouvelle augmentation des effectifs.

b) *Les moyens matériels*

Les faits marquants de l'évolution en 1983 des moyens matériels des CROSS sont :

- l'achèvement des nouveaux locaux et équipements du CROSS Etel et du réseau radiotéléphonique en ondes métriques couvrant le littoral Atlantique ;

- l'achèvement des ouvrages de génie civil du sous-CROSS de l'île Rousse ;

- la contribution conjointement et à part égale avec le Ministère des Transports (Direction Générale de l'Aviation Civile) d'une campagne d'essais et de mesures d'évaluation menée par le Centre National d'Etudes Spatiales (C.N.E.S.) des balises de radiolocalisation par satellites (Système SRSAT) ;

Pour 1984, la principale opération prévue est l'aménagement des locaux et des moyens du sous-CROSS d'Agde avec pour objectif de rendre ce sous-CROSS permanent.

On entreprendra, d'autre part, la construction des réseaux radio-électriques en ondes métriques destinés à couvrir les côtes des départements d'Outre-Mer et en première urgence celles des départements des Antilles.

c) *Les activités des C.R.O.S.S.*

En 1982, dans le domaine du sauvetage maritime, les C.R.O.S.S. sont intervenus dans 3.855 événements de mer, survenus au large ou à proximité des côtes. L'évolution du premier trimestre 1983, non évaluable pour l'instant, permet cependant de prévoir une augmentation du nombre de ces interventions.

Les efforts fournis en matière de police et de surveillance du trafic maritime en Manche ont continué à porter leurs fruits en 1982.

3.493 navires contrevenants ont été détectés cette année, soit 17,6 % de moins qu'en 1981. Les meilleurs progrès ont été accomplis dans le Pas-de-Calais, qui n'a connu que 2.120 contrevenants, soit 19,7 % de moins qu'en 1981 (2.639).

Les motifs de contraventions n'ont pas notablement évolué : pour le Pas-de-Calais, ils consistent dans la tendance des navires sortant de l'Escaut à croiser le dispositif de séparation de trafic ; pour le dispositif des Casquets, à « couper » vers la baie de Seine et utiliser indûment la voie côtière ; pour la zone d'Ouessant, les infractions les plus fréquentes consistent à emprunter les zones de séparation de trafic, voire à naviguer à contre-sens.

Sur l'ensemble des trois dispositifs, les principaux pavillons contrevenants sont ceux de la France (228), de Panama (179), de la R.F.A. (153) et de la Grèce (103). Cependant, il convient de tenir compte, pour la France, du fait que 191 de ces infractions ont eu pour origine des navires de pêche.

Les poursuites qui ont pu être exercées devant les tribunaux français ont donné lieu au paiement d'amendes d'un montant situé entre 5.000 F et 25.000 F.

Toutefois, les suites données à ces infractions par les autorités étrangères restent très inégales. Certains pays se contentent de sermonner le capitaine fautif (Japon). D'autres, au contraire, lui infligent des amendes (Panama, Italie, Liberia, Norvège) ou même le mettent à pied pour plus d'un an (Singapour).

d) 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 flotille 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.

En 1984, la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de la S.N.S.M. passera de 2,6 millions de francs à 2,8 millions (+ 7,7 %).

De plus, la S.N.S.M. recevra 6,09 millions de francs en crédits de paiement destinés à faciliter la réalisation du plan de modernisation de sa flotille. Cette subvention d'équipement enregistre une diminution de 6 % par rapport aux crédits votés pour l'exercice précédent. Il convient cependant de rappeler que l'aide prévue en 1983 a été amputée de 1,43 million au titre de la régulation budgétaire.

3° La surveillance et l'information de la navigation maritime.

L'organisation et la réglementation de la circulation maritime dans les zones de trafic intense au voisinage des côtes de France sont des impératifs pour que diminuent les risques d'accident et la répétition de catastrophes dues au nombre et aux dimensions des navires transportant des matières dangereuses pour l'environnement.

Les travaux de modernisation des centres de Jobourg et de Gris-Nez seront achevés en janvier 1984. La mise en service, à titre normal, est donc prévue pour le début du mois d'avril.

Pour 1984, le programme prévoit principalement la construction de la station déportée de radar de Saint-Frieux, située au sud de Boulogne. Cette station augmentera sensiblement la couverture dans le sud du Pas-de-Calais de la station de Gris-Nez.

En outre, on poursuivra les modernisations des stations de surveillance des accès en baie de Seine (La Hève) et de l'entrée de la Gironde (La Palmyre), entreprises en 1983

Enfin, on entreprendra l'extension de la couverture radar des accès au golfe de Fos et au port de Marseille.

4° Le relèvement des épaves.

Pour ce qui concerne le relèvement des épaves dangereuses pour la navigation, le crédit de 0,9 million de francs figurant au projet de budget sera affecté à des opérations ponctuelles de dégagement des chenaux d'accès ou de protection préventive du littoral menacé par les soutes de navires ayant sombré.

5° La signalisation maritime en métropole

La mise en place d'aides à la navigation adaptées sera poursuivie en fonction de l'évolution du trafic, des nouvelles installations portuaires et des techniques radio-électriques modernes.

Les dotations consacrées à ces travaux s'élèveront à 112,9 millions de francs en crédits de paiement (+ 61 %) et à 193,3 millions en autorisations de programme (+ 99 %).

Cette augmentation spectaculaire s'explique par la réalisation de la première tranche des travaux de construction de l'aide majeure à la navigation destinée à marquer l'entrée sud-ouest du futur dispositif de séparation de trafic d'Ouessant. Le tracé de ce futur dispositif permettra d'éloigner de 24 milles des côtes bretonnes le flux de la navigation.

Ces crédits permettront également les grosses réparations et le renouvellement du matériel, ainsi que l'amélioration de la couverture des aides radio-électriques en Manche Orientale et en Méditerranée.

6° La signalisation maritime Outre-Mer.

Dans les départements et territoires d'Outre-Mer, 10 millions en crédits de paiement seront consacrés au maintien du capital investi (grosses réparations des établissements et restauration et renouvellement du matériel) et à l'infrastructure d'exploitation (parc de balisage et bateaux de service) ainsi qu'à l'extension aux Antilles de la couverture des aides radio-électriques.

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 1984 s'élèvent à 30,8 millions de francs en crédits de paiement - dont 1,5 million pour les dépenses ordinaires - contre 38,5 millions en 1983 et 49,6 millions en 1982. Les autorisations de programme régressent également cette année avec 40,05 millions de francs contre 46,5 millions pour l'exercice précédent.

Cette diminution sensible doit néanmoins s'interpréter avec prudence. En effet, le Secrétariat d'Etat engage des moyens plus importants 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 et de la Défense Nationale.

Rappelons seulement à ce sujet les crédits inscrits dans l'action « Polices et signalisation maritimes » pour la constitution des centres de surveillance et d'information de la navigation en Manche, le renforcement des moyens de télé-détection des hydrocarbures, et la signalisation maritime, ainsi que ceux des moyens permanents des services maritimes sur lesquels s'appuient la préparation et la lutte contre les pollutions.

Les crédits que nous examinerons dans le présent chapitre ne concernent donc que les moyens spécifiques mis en oeuvre pour protéger l'environnement marin. Ils évolueront comme suit :

(en millions de francs)

	1983		1984	
	Autorisations de programme	Crédits de paiement	Autorisations de programme	Crédits de paiement
- Aménagement du rivage marin. Sentier du douanier	2,5	2,0	1,75	1,65
- Schéma de mise en valeur de la mer	-	-	1,5	0,4
- Protection contre les eaux de la mer	1,0	0,7	0,7	
- Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures	27,0	22,0	22,0	22,1
- Protection et aménagement du littoral	16,0	12,0	14,1	4,4
- Entretien et exploitation du matériel		1,5		1,55
<u>Total</u>	<u>46,5</u>	<u>38,5</u>	<u>40,05</u>	<u>30,8</u>

Ces missions peuvent la regrouper autour de deux pôles principaux : la protection du littoral et des eaux de mer d'une part, et l'aménagement du rivage marin d'autre part.

1° La protection du littoral et des eaux de mer

Indépendamment des actions menées pour assurer la sécurité de la navigation maritime, le Secrétariat d'Etat gère les différents moyens destinés à limiter l'impact d'une éventuelle catastrophe maritime.

A ce titre, l'acquisition de divers matériels pour la lutte contre la pollution marine a été réalisée ou est en cours. Cette action devra être poursuivie dans les années à venir, notamment pour pallier au vieillissement du matériel utilisé lors de précédents accidents pétroliers, tels ceux de l'AMOCO CADIZ et du TANIO en particulier, et pour accroître l'efficacité de ce matériel, compte tenu des progrès réalisés à la suite des recherches effectuées.

Ainsi, afin d'assurer l'homogénéité de la chaîne de protection, le programme d'acquisition de récupérateurs d'hydrocarbures (achat de 4 récupérateurs par an jusqu'à obtenir un stock d'un récupérateur par kilomètre de barrages, soit 30 récupérateurs) devra être poursuivi.

Par ailleurs, compte tenu de l'état de certains barrages ayant déjà servi plusieurs fois, il est prévu d'en renouveler une première tranche, soit 1.500 mètres.

A la suite des études réalisées par le CEDRE au cours des années précédentes, divers matériels seront acquis pour adapter les machines de nettoyage de plage au ramassage des hydrocarbures.

En outre, l'équipement de nouveaux centres de stockage doit être effectué dans les départements de la Guadeloupe et de la Martinique.

Les études nécessaires pour améliorer les matériels et leurs conditions d'utilisation seront poursuivies en 1984 dans le cadre du plan de recherche à moyen terme pour la protection rapprochée des côtes, défini par la Direction des Ports et de la Navigation Maritimes et dans le cadre du plan de recherche à moyen terme sur la lutte contre les pollutions accidentelles à terre défini par le CEDRE.

Ces études devront porter notamment sur la réalisation d'une meilleure adéquation entre barrages et récupérateurs, sur la poursuite des études relatives aux zones les plus sensibles et sur les techniques de nettoyage du littoral.

Enfin, dans le domaine de la prévention, rappelons que trois textes ont été adoptés afin d'introduire dans la législation française les dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

2° L'aménagement du rivage marin.

L'année 1984 verra la poursuite des opérations liées à l'établissement, le long du rivage marin, de la servitude dite « du douanier ». Son financement sera assuré conjointement par le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer et par le ministère de l'Urbanisme et du Logement.

Ainsi, depuis 1979, environ 1.900 kilomètres de sentier ont pu être aménagés, sur un objectif total de 3.600 kilomètres. La réduction des crédits destinés à ce programme ne pourra que ralentir son rythme de réalisation.

D'autre part, 1,5 million de francs seront consacrés à l'élaboration de schéma de mise en valeur de la Mer. Cette opération, prévue à l'article 57 de la loi du 7 janvier 1983 sur la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales, permettra de déterminer les secteurs côtiers affectés au développement industriel et portuaire, aux cultures marines, aux activités de loisir et de pêches, et de préciser les mesures de protection du milieu marin à mettre en oeuvre.

CHAPITRE IV

LA FLOTTE DE COMMERCE ET L'EQUIPEMENT NAVAL

La politique menée par les Pouvoirs publics dans ce secteur important de notre vie économique tend à proportionner la flotte française aux besoins de transport du commerce extérieur du pays qui, pour les trois quarts, utilise la voie maritime, et aux possibilités de trafic entre pays tiers.

Le développement de notre flotte doit donc s'efforcer de rester en harmonie avec celui du commerce extérieur maritime, qui a crû globalement au cours de ces dernières années à un rythme élevé. Cette harmonie est particulièrement difficile à établir dans une branche fortement capitalisée requérant de ce fait des investissements très lourds.

Ainsi, après un effort d'investissement important qui a marqué les années 1974-1976, on a assisté à une certaine régression de la place de notre pavillon dans le commerce extérieur, lié à l'arrêt de l'investissement naval, au repli de la flotte pétrolière et à une tendance à l'internationalisation de l'armement français.

Le Gouvernement a décidé d'enrayer ces tendances à l'aide d'un « plan de consolidation » de la flotte adopté en décembre 1981.

Un certain nombre de moyens financiers dégagés en 1982 et 1983 ont permis la mise en place d'un nouveau cadre dans lequel s'exerce l'action des Pouvoirs publics.

Afin de poursuivre ces interventions, le budget de 1984 prévoit :

- en crédits de paiement, 1.919,24 millions de francs contre 1.855,56 millions en 1983 (+ 3,4 %) ;

- en autorisations de programme, 1.586,55 millions de francs contre 1.596,85 millions de francs en 1983 (- 0,6 %).

A. LES OBJECTIFS ET LES RESULTATS DU « PLAN DE CONSOLIDATION DE LA FLOTTE ».

Le conseil des ministres du 9 décembre 1981 a décidé la mise en place d'un plan visant à consolider la flotte de commerce française et à proportionner sa capacité de transport aux besoins du commerce extérieur. Le plan de consolidation doit ainsi permettre de reconquérir une part plus importante du transport du commerce extérieur français, de réduire le déficit des comptes extérieurs dans le domaine du transport maritime et de sauvegarder l'emploi.

Une série d'actions ont donc été mises en oeuvre durant la période 1982-1983 :

- le développement de la solidarité entre chargeurs et armateurs sans pénaliser pour autant le commerce extérieur et en collaboration avec les partenaires commerciaux ;
- une réforme des aides à la flotte de commerce ;
- un plan de restructuration des principaux chantiers navals.

1° Le développement de la solidarité entre chargeurs et armateurs

Le ministère de la Mer, puis le Secrétariat d'Etat auprès du Ministre des Transports chargé de la Mer, se sont efforcés de consolider ou de susciter les conditions d'une collaboration durable entre les professions.

Les domaines dans lesquels cette action a été menée en priorité sont ceux du transport des produits secs en vrac auxquels l'armement français n'obtient qu'une participation modeste. Cette situation résulte soit des politiques d'approvisionnement des entreprises françaises, soit des choix de politique commerciale faits par l'armement. L'évolution de la participation de l'armement français est étroitement liée en effet aux caractéristiques de la politique d'approvisionnement de chaque entreprise. Cela recouvre non seulement le volume et la durée des contrats négociés avec les producteurs de minerai mais aussi la zone de provenance et la taille des navires appropriés qui ne coïncident pas toujours avec les meilleures positions de l'armement français.

D'autre part, la baisse sensible de l'activité industrielle et par conséquent des besoins en minéral, a exacerbé la concurrence entre les transporteurs maritimes et réduit les taux de frets au point que sur certains trafics ils ne couvrent souvent plus les frais d'exploitation des navires.

Dans ces conditions, la stabilité de la flotte de vrac sec depuis les trois dernières années est un résultat encourageant. Cette stabilité a recouvert un effort de la part des armateurs pour mettre en ligne trois vracquiers neufs de gros tonnage dans les derniers mois de 1982 et développer une flotte de vracquiers de petit tonnage pratiquement inexistant jusqu'alors.

Les exportations maritimes de céréales font l'objet d'un groupe de travail mensuel constitué par les intérêts professionnels et les administrations concernées. En particulier, une procédure a été définie pour informer régulièrement l'armement de l'exécution des programmes d'aide alimentaire et lui accorder, lorsque le transport est pris en charge par le budget national, une réelle priorité.

Dans le domaine des hydrocarbures, le régime du transport des importations de produits pétroliers raffinés a été reconduit et devrait ainsi contribuer à éviter une dégradation de la situation du pavillon français sur ce trafic.

Enfin, sur différents trafics de ligne régulière, comme celui des importations de bananes en provenance de pays de l'Afrique Occidentale, les interventions ont permis de rétablir ou d'améliorer les conditions de la participation de l'armement français.

2° La réforme du régime d'aide à la flotte de commerce et à la construction navale.

En ce qui concerne les aides à l'armement naval, le régime des bonifications d'intérêts des emprunts servant au financement de la construction et de la transformation de navires dans les chantiers navals français n'a fait l'objet d'aucune modification.

En revanche, le Gouvernement a mis en place pour les navires achetés d'occasion entre le 1er janvier 1982 et le 31 décembre 1983, un régime de bonification des intérêts des emprunts servant au financement de leur acquisition. L'âge du navire à la date de prise de possession doit être inférieur à 10 ans ou, dans le cas des navires-citernes exploités au cabotage, à 13 ans.

Par ailleurs, le Gouvernement a également modifié le régime de l'aide à l'investissement en vue de davantage prendre en compte l'intérêt économique et social de l'opération, en particulier de ses effets sur l'emploi.

Désormais, les investissements admis au bénéfice de l'aide sont les navires neufs, à l'exception des navires pétroliers au long cours commandés entre le 1er janvier 1982 et le 31 décembre 1983, ainsi que les navires d'occasion entrés en flotte au cours de la même période, et qui répondent à certaines conditions d'âge et de tonnage, variable suivant leur utilisation.

L'aide demeure accordée sous la forme de subvention d'équipement sur la base d'un taux appliqué au prix contractuel initial du navire, plafonné à 15 % pour un navire neuf et 10 % pour un navire d'occasion sans pouvoir excéder la somme de 30 MF.

L'octroi de l'aide est subordonné à un agrément du Secrétariat d'Etat à la Mer, qui précise les conditions de réalisation des apports en fonds propres.

En ce qui concerne les navires d'occasion, les opérations d'investissement présentant un intérêt particulier au regard du développement de l'entreprise et justifiant un concours supplémentaire des Pouvoirs publics peuvent faire l'objet d'un cumul de l'aide à l'investissement et des bonifications d'intérêts.

L'ensemble du dispositif d'aides à l'armement ne comportait pas d'objectifs quantitatifs, à la différence du plan de développement de la flotte de commerce 1976-1980, en vue d'éviter toute décision précipitée d'investissements dans une conjoncture maritime internationale incertaine et de favoriser une approche concertée commune aux différents partenaires intéressés.

Les montants des crédits d'autorisations de programme ouverts en lois de finances initiales 1982 et 1983 se sont élevés respectivement à 140 MF et 152,6 MF. Des annulations budgétaires ont cependant réduit les crédits disponibles de 36,5 MF en 1982 et 38,15 MF en 1983.

Ainsi, durant la période allant du début 1982 à mi-1983, 29 navires représentant un montant global d'investissements de 3,2 milliards de francs ont bénéficié des dispositions relatives à l'aide à l'investissement. A ce titre, un montant de 277,371 MF a été engagé, dont 42,174 MF eu égard à l'acquisition d'occasion de 16 navires et 235,197 MF compte tenu

de 13 opérations d'investissements en navires neufs.

On peut observer que les navires les plus évolués à forte valeur ajoutée, ont été commandés en France : c'est le cas des navires porte-conteneurs et rouliers. En revanche, les navires simples (transporteurs de vrac sec) ont été commandés à l'étranger.

3° La restructuration industrielle

Cette restructuration effectuée à l'initiative des Pouvoirs publics doit permettre d'améliorer la productivité des chantiers français en favorisant :

- une meilleure répartition des commandes entre les différents sites ;
- la diversification et la rationalisation de la production ;
- une relance de la recherche-développement dans l'optique d'une amélioration absolument nécessaire de la productivité.

Depuis 1982, l'opération a été conduite autour de deux axes : Le regroupement des chantiers navals de DUNKERQUE, LA SEYNE et LA CIOTAT, au sein des chantiers du NORD et de la MEDITERRANEE, et la prise de contrôle du chantier de DUBIGEON par ALSTHOM-ATLANTIQUE.

La Société des Chantiers du NORD et de la MEDITERRANEE compte environ 11.000 personnes. Son capital est réparti entre :

- FRANCE-DUNKERQUE (filiale d'EMPAIN SCHNEIDER) ...
... 37,13 %
- GROUPE INTRA 34,4 %
- USINOR 15 %
- C.N.I.M. 5,9 %
- Divers 6,3 %.

La direction industrielle de cette société est assurée par le Groupe SCHNEIDER.

Le groupe de construction navale constitué autour d'ALSTHOM-ATLANTIQUE compte environ 7.200 personnes réparties entre SAINT-NAZAIRE (5.500 personnes) et NANTES (1.700 personnes).

B. LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DU BUDGET POUR 1984

Dans le prolongement de ce plan de consolidation, les Pouvoirs publics se proposent :

- d'adapter la flotte française aux conditions nouvelles du marché et de redéfinir la politique commerciale des entreprises d'armement ;
- d'orienter la politique industrielle des chantiers français, tout en améliorant de façon substantielle leur compétitivité intrinsèque ;
- de favoriser toutes les opportunités de diversification interne dans les secteurs suffisamment proches de la construction navale (construction militaire, transformation navale, commandes pour l'off-shore).

1° Le contexte international

Depuis 1980, le trafic maritime mondial des marchandises subit le contrecoup de la crise internationale, et plus particulièrement de la crise pétrolière. Ainsi, après une quasi-stagnation en 1980 (+ 1,5 %), le volume total des marchandises transportées par voie maritime a enregistré une régression de 5,2 % en 1981. Les chiffres provisoires pour 1982 font état d'une baisse encore plus accentuée, de l'ordre de 8 %.

Cette diminution globale du trafic recouvre cependant des réalités très différentes. Ainsi, les derniers chiffres connus, relatifs à l'année 1981, font apparaître un recul très sensible du secteur « pétrole » (- 10 %) alors que le trafic des marchandises solides reste pratiquement stable. Les politiques d'économie d'énergie engagées par différents pays importateurs ne sont sans doute pas étrangères à ce phénomène.

Quoi qu'il en soit, cette situation se répercute sur l'activité des flottes de commerce et des chantiers navals.

Ainsi, le chômage maritime atteint de nouveaux records, les navires désarmés représentant, en juillet 1982, quelque 31,3 millions de Tjb, soit une augmentation de 200 % par rapport à juillet 1981.

Pour sa part, la construction navale s'enfonce dans une crise qui dure maintenant depuis près de dix ans. Le volume des commandes mondiales enregistrées en 1982 a été inférieur de 16 % à celui de 1981 et les résultats du premier trimestre 1983 ne font que confirmer cette tendance.

Cette situation conduit tous les pays à apporter, sous des formes diverses, mais qui peuvent représenter au minimum de 20 à 30 % du prix de vente, une aide accrue à leurs chantiers navals dont les capacités sont estimées actuellement à 17 millions de Tjbc (22 millions dans les années 1975-1977). En outre, la présence sur le marché de nombreux navires d'occasion, qui sont véritablement bradés, avive une concurrence extrêmement rude.

2° L'aide à la modernisation de la flotte de commerce.

En ce domaine, le budget 1984 prévoit un effort particulier. En effet, les dotations s'élèvent à 199,8 millions de francs en crédits de paiement (+ 33,3 %) et 286,7 millions de francs en autorisations de programme (+ 87,9 %).

La situation de l'armement français justifie incontestablement cet effort. Alors que la flotte de commerce se composait de 424 navires au 1er janvier 1981, il n'en reste que 392 le 1er juillet 1983.

D'autre part, le déficit de la balance des frets et passages s'établit à 4,2 milliards de francs en 1981 contre 3,3 milliards en 1980. Cette évolution très défavorable est due à une augmentation des dépenses d'affrètement libellées en monnaies fortes, une croissance des importations de charbon ainsi qu'un renchérissement de son coût de transport. Cependant, les premiers résultats disponibles pour 1982 laissent escompter une stabilisation du déficit.

Par l'octroi de primes aux commandes de navires, les Pouvoirs publics désirent améliorer la compétitivité des entreprises du secteur en leur apportant une consolidation financière et commerciale.

Le dispositif actuel d'aide à l'armement, issu du « plan de consolidation » sera reconduit en 1984.

3° La subvention de l'Etat à la Compagnie Générale Maritime

Handicapé par des charges financières beaucoup plus importantes que ses principaux concurrents, le groupe de la Compagnie générale maritime n'a pu encore mener à bien son redressement dans le cadre du contrat d'entreprise de deux ans qui s'est achevé à la fin de 1980. Aussi convient-il, pour accompagner cet effort qui passe notamment par la réorganisation du fonds de commerce, que l'Etat participe à l'assainissement du groupe.

Ainsi, en 1984, un crédit de 119,3 millions de francs sera consenti à la Compagnie au titre du remboursement des charges sociales exceptionnelles. Cette subvention se décompose en :

- 91,8 millions de francs au titre du remboursement du déficit de la Caisse de retraite du personnel sédentaire relevant des anciens statuts de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie des Messageries Maritimes ;

- 6,5 millions de francs au titre du déficit de la Caisse d'accidents du Travail ;

- 21 millions de francs au titre du remboursement à 75 % du coût des départs anticipés intervenus depuis 1979 dans le cadre du premier contrat d'entreprise.

Par rapport à 1983, cette dotation diminue très sensiblement en raison de la poursuite de l'admission progressive en retraite normale d'une fraction du contingent des préretraités.

4° L'aide à la construction navale.

Les dotations prévues à ce titre s'élèvent à 1.600 millions de francs en crédits de paiement (+ 1,8 %) et 1.299,825 millions de francs en autorisations de programme (- 10 %).

a) *L'activité des chantiers navals*

L'année 1982 a été caractérisée par la diminution très brutale du niveau des commandes nouvelles prises par les chantiers français (207.000 Tjbc contre 403.000 Tjbc en 1981) et par la réduction de la part des commandes à l'exportation (46 % contre 60 % en 1981).

Cette situation s'est répercutée sur le volume global des commandes à satisfaire alors que les effectifs employés restaient stables.

Ainsi, à la fin du premier semestre 1982, les grands chantiers avaient 40 navires à construire, soit 928.000 Tjbc. Or, le 30 juin 1983, les carnets de commandes ne contenaient plus que 28 navires, pour un tonnage total de 670.000 Tjbc. Ce phénomène général, dû à la crise mondiale, est aggravé par le très net manque de compétitivité des chantiers européens. Alors que le prix de vente coréen se situe aux alentours de 8.000 F par tonneau de jauge brute, le prix de revient des grands chantiers de l'Europe de l'Ouest avoisine 15.000 à 16.000 francs...

Cette dégradation n'a pas eu de conséquences notables sur l'emploi. Ainsi, les effectifs employés dans les chantiers navals le 30 mars 1983 s'élevaient à 23.605 personnes contre 23.907 à la fin de l'exercice précédent. Toutefois, l'absence de perspectives sur le marché mondial n'est pas sans poser des problèmes en ce qui concerne le maintien des effectifs globaux actuels.

b) Le régime d'aide à la construction navale

Pratiquement tous les pays qui possèdent des chantiers navals leur apportent une aide publique.

La diversité des régimes d'aides à la construction navale - et une certaine opacité entretenue par beaucoup de gouvernements - rend difficile la comparaison en valeur absolue des soutiens financiers accordés par les gouvernements étrangers à leurs chantiers nationaux.

En ce qui concerne les aides directes aux chantiers, la quasi-totalité des pays européens - à l'exception de la Belgique et du Danemark - ont accordé de 1978 à 1981 des subventions de l'ordre de 20 % à 30 % du prix de vente des navires, subventions directes auxquelles s'ajoutent généralement des interventions plus diversifiées telles que aides à la restructuration, aides aux armateurs réservées aux commandes nationales, garanties de financement, subventions de compensation de pertes, etc.

Il ressort des déclarations faites à la C.E.E. ou à l'O.C.D.E., que :

- le Japon n'accorde pas d'aide directe à la reconstruction navale mais aide les armateurs nationaux à financer l'acquisition de navires ;

- la R.F.A. a baissé en 1982 le niveau de l'aide directe aux chantiers, mais a développé son système d'aide aux armateurs, l'expérience montrant que cette aide est largement réservée aux commandes nationales ;

- l'Italie a demandé à la Commission l'autorisation d'accorder des aides à la commande, aux investissements, ainsi que des primes à la restructuration dont le cumul pourrait dépasser 30 % du prix contractuel du navire ;

- la Grande-Bretagne a également obtenu que le régime d'aide pour 1983 maintienne l'aide à la commande, tout en laissant subsister les subventions d'exploitation aux chantiers destinées à compenser leurs pertes ;

- les Chantiers danois fondent également leur activité sur les commandes de leurs armateurs aidées par des financements gouvernementaux très intéressants (crédit au taux de 8 %, sur 12 ans avec 2 ans de carence possibles).

En France, le système repose :

- sur une aide à la commande, dont les mécanismes ont été confirmés par le « plan de consolidation ».

- sur un système de garantie de prix, identique à celui du risque économique de l'assurance du commerce extérieur (COFACE).

Les principes retenus pour 1984 concernant la gestion des aides resteront ceux de 1983 pour les petits chantiers. Pour les grands chantiers, la constitution de deux groupes de construction navale rend plus opportune l'étude du contrat d'entreprise prenant en compte l'évolution globale du secteur et la nécessaire amélioration de productivité dans une optique qui pourrait être pluri-annuelle.

Il serait cependant utile de réfléchir au fait que la plupart des pays privilégient l'aide à l'acquisition des navires commandés à leurs chantiers navals nationaux.

On peut se demander si cette forme d'aide n'est pas plus efficace pour assurer une charge de travail plus importante à nos chantiers navals.

CHAPITRE V

Les pêches maritimes et les cultures marines

L'approvisionnement national en produits de la mer, dans l'actuelle incertitude quant à l'accès aux ressources et la possibilité de les exploiter de façon rentable et durable, pose dans l'immédiat un problème de maintien de l'emploi, de préservation de l'outil et du savoir-faire acquis. L'action à cet égard passe donc par le maintien en flotte, le soutien programmé de l'investissement là où se manifeste le souci de renouvellement, qu'il s'agisse de construction ou de transformation de navires, et par l'extension de l'organisation des marchés permettant une meilleure valorisation de l'effort de pêche.

Quant aux cultures marines dont le développement constitue, à terme, comme la clause de sauvegarde de nos échanges extérieurs de produits de la mer, leur est assuré l'appui de la recherche scientifique.

C'est à la réalisation de ces différents objectifs que concourent les dotations prévues pour 1984 qui s'élèvent :

- à **342,8 millions de francs en crédits de paiement**
- à **104,6 millions de francs en autorisations de programme.**

Il convient cependant de préciser que ces crédits représentent les moyens budgétaires restant de la compétence du Secrétariat d'Etat après les transferts opérés au titre de la décentralisation.

En effet, des sommes relativement importantes sont affectées au ministère de l'Intérieur et de la décentralisation afin de constituer la dotation globale de décentralisation.

Sont ainsi prélevés :

- **5,67 millions de francs en crédits de paiement** sur les subventions d'exploitation octroyées dans le domaine de la culture marine, le budget

la Mer conservant les crédits destinés à la recherche, au développement et à l'expérimentation.

- 11,5 millions de francs en autorisations de programme et 3,8 millions en crédits de paiement sur les subventions d'équipement à la pêche côtière artisanale.

- 11 millions de francs en autorisations de programme et 3,6 millions en crédits de paiement sur les subventions d'équipement concernant les cultures marines.

Avant transferts, le montant total des dotations destinées à la pêche et aux cultures marines s'élevait à :

- 355,9 millions de francs en crédits de paiement, soit une diminution de 2 % par rapport à 1983.

- 127,1 millions de francs en autorisations de programme, soit une progression de 16,8 % par rapport à 1983.

A. LES AIDES A LA PECHE

En ce domaine, les lois de décentralisation introduisent une nouvelle répartition des compétences entre les collectivités locales et l'Etat. Ainsi, à partir du 1er janvier 1984, les aides accordées à la pêche artisanale seront du ressort de la région, l'Etat gardant toutes ses prérogatives en matière de pêche artisanale au large et de pêche industrielle.

1° L'état de la flotte de pêche française.

Au 1er janvier 1981, 1982 et 1983, la flotte de pêche française armée (navires en activité à la date du recensement) était composée respectivement de 11.090, 10.780 et 10.573 navires.

La ventilation entre pêche artisanale et pêche industrielle s'établit comme suit :

(en nombre de bâtiments)

	1981	1982	1983
flotte artisanale (- 100 tjb)	10.785	10.366	10.294
flotte industrielle (+ 100 tjb)	315	299	279
Total	11.100	10.665	10.573

On constate donc une régression continue du nombre de navires de pêche battant pavillon français, due à la sortie de nombreuses unités hors d'âge.

Parallèlement, ce mouvement s'accompagne d'une diminution globale des effectifs embarqués.

	1980	1981	1982
.grande pêche	560	614	694
.pêche au large	4.300	3.920	3.762
.pêche côtière	2.500	2.356	2.452
.petite pêche	14.659	14.143	13.752
Total	<u>22.019</u>	<u>21.033</u>	<u>20.666</u>

En ce qui concerne le cycle de la formation initiale, les jeunes marins trouvent très facilement un emploi à la sortie des écoles.

En fait, le secteur des pêches maritimes traverse depuis 1979 une crise grave due notamment à l'accroissement considérable du coût du carburant, à l'évolution des charges d'exploitation des navires et au vieillissement de la flotte.

Les Pouvoirs publics ont donc mis en place deux types d'intervention pour enrayer cette tendance et maintenir le potentiel de pêche de notre flotte :

- les aides à l'exploitation
- les aides à l'investissement.

2° Les aides à l'exploitation.

Elles représenteront en 1984 un volume de crédits égal à **150,3 millions de francs** (après transferts de compétences).

Ces subventions peuvent prendre deux formes :

- soit une aide au carburant,
- soit une aide au maintien en flotte pour les armements en difficulté.

a) *l'aide au carburant*

Le régime d'aide appliqué au carburant délivré aux pêcheurs a trois composantes :

- ce carburant étant « sous douane », il est exonéré des taxes touchant des produits pétroliers consommés sur le territoire national ;
- une aide au maintien de l'emploi dans les régions côtières, basée sur la consommation de carburant, est attribuée sur la base de 21 centimes du litre de carburant effectivement consommé. En 1982, 1983 et 1984, le coût budgétaire de cette mesure est de 106 MF ;
- un système de modulation des prix du gazole délivré aux pêcheurs a été mis en place en mars 1982. Il vise à éviter les hausses brutales connues les années précédentes en limitant les augmentations de prix à un taux compatible avec celui de l'évolution de l'indice général des prix. Ce système a été suspendu en avril 1983, compte tenu de l'évolution favorable des cours du pétrole. Sa remise en oeuvre dépendra des variations respectives du prix du carburant et de l'indice général des prix.

b) *le maintien en flotte*

L'aide au maintien en flotte a été conçue pour empêcher le désarmement et la vente à l'étranger des navires de pêche industrielle particulièrement touchés par le renchérissement du coût du pétrole et la dégradation de la ressource halieutique. Cette aide a bien rempli le rôle qui lui était assigné puisque le désarmement de navires a été limité et que les navires en exploitation voient leurs situations financières se rétablir progressivement.

- En 1981, 23,5 MF ont été attribués à 20 armements. En 1982, ce sont 26,4 MF qui ont été accordés à 20 armements répartis dans 6 ports. 62 navires ont ainsi pu être maintenus en exploitation.

L'emploi de 5.000 personnes (emplois directs et induits) a pu être préservé. Le désarmement de ces navires aurait eu, de plus, des conséquences néfastes sur notre balance commerciale des produits de la mer, déjà largement déséquilibrée.

– En 1983, l'effort de consolidation entrepris sera poursuivi. Les plans de restructuration et de relance des flotilles semi-industrielles de Boulogne, Etel-Lorient, Concarneau, en cours d'étude, seront dotés des moyens financiers nécessaires à l'amélioration de la situation de ce secteur de la pêche.

3° Les aides à l'investissement.

Un programme pluriannuel de renouvellement de la flotte française a été mis en oeuvre. Il est appuyé par le nouveau dispositif d'aides publiques du 14 janvier 1983.

a) *le régime d'aide à la pêche industrielle* prévoit l'octroi de subventions et de prêts bonifiés.

Ainsi, pour la construction de navires, les armements peuvent bénéficier des subventions suivantes :

- 12,5 % pour les thoniers-senneurs-congélateurs,
- 20 % pour les chalutiers,
- l'usine embarquée des chalutiers-congélateurs peut faire l'objet d'une aide dont le montant peut atteindre 35 % maximum du coût de l'investissement. Cependant l'investissement total (navire + usine embarquée) ne peut être primé à un taux supérieur à 25 %.
- les transformations de navires et achats d'équipements peuvent bénéficier de primes comprises entre 12 % et 20 % du montant de l'investissement (cette prime peut s'élever jusqu'à 35 % en cas de transformation d'un chalutier de pêche fraîche en chalutier-congélateur).
- des bonifications d'intérêts peuvent être accordées dans le cadre du régime dit « OCDE » résultant de « l'arrangement navires ». La bonification dure 8,5 ans et permet de ramener le taux d'intérêt à la charge de l'armateur à 8 %. La quotité bonifiable est de 60 % du montant de l'investissement.

Ce dispositif est plus large que celui instauré en avril 1980. Il présente en effet des taux d'aides clairement définis et des montants de prime plus élevés.

En 1983, ces moyens financiers assureront la construction de 7 navires de pêche industrielle ou semi-industrielle, et la transformation de 8 autres bâtiments.

Ce programme sera poursuivi en 1984, avec une dotation de 60 millions de francs en autorisations de programme.

b) L'aide à la pêche artisanale.

Le nouveau régime, également défini par la circulaire du 14 janvier 1983, est plus large mais plus personnalisé que le précédent.

Les subventions nationales sont constituées de trois primes :

- une prime de base de 10 % du montant de l'investissement, à condition que le commanditaire soit adhérent à un groupement de gestion ou à une organisation de producteur.

Cette prime est ramenée à 5 % pour la construction de navires de moins de 12 mètres non chalutiers.

- une prime de première installation de 5 % accordée à la première construction neuve subventionnée du patron ou aux transformations substantielles du premier navire de plus de 12 mètres acheté d'occasion.

- une prime sélective de 0 à 5 % selon l'intérêt du projet. Le taux maximum de cette prime est porté à 10 % dans le cas d'une construction de navire de moins de 12 mètres non chalutier.

Par ailleurs, le montant de l'investissement primable est plafonné chaque année sur la base du coût moyen constaté des navires de 24 mètres au cours de l'exercice précédent.

Ce système est complété par des prêts bonifiés au taux de 5 % ou de 11 % selon la nature de l'investissement ou de la transformation.

En 1983, la construction de 99 navires de pêche artisanale a pu être encouragée.

Pour 1984, le budget de la Mer prévoit une dotation de 34,68 millions de francs en autorisations de programme pour les investissements demeurant de la compétence de l'Etat (pêche artisanale au large).

B. L'ORGANISATION DES MARCHES ET LES CULTURES MARINES

1° L'organisation des marchés

Alors même que la production nationale s'avère insuffisante pour répondre à la demande intérieure, elle requiert des efforts d'adaptation que soutient le FIOM (Fonds d'intervention et d'organisation des marchés).

a) La production nationale des produits de la mer

Sur la base des données connues (1981-1982), la production nationale de produits de la mer, toutes catégories confondues, se situe aux environs de 716.000 tonnes pour une valeur de 4,75 milliards de francs en 1982. Ces chiffres traduisent une certaine contraction en volume par rapport à la production de la période précédente (748.000 tonnes).

Dans ces conditions, la production nationale ne peut satisfaire la demande intérieure qui s'oriente toujours davantage vers des produits nobles ou de haute valeur ajoutée. Il s'ensuit un déficit structurel du commerce extérieur qui s'est établi, en 1982, à 4,6 milliards de francs, représentant une augmentation de 15 % par rapport à 1981.

Les taux de couverture des exportations par rapport aux importations se dégradent corrélativement : 26,2 % en 1981, 22,7 % en 1982. Pour 1983, les chiffres actuels donnent un taux de couverture de 37 %.

Seuls, des efforts considérables, notamment en faveur de l'aquaculture sous toutes ses formes, devraient permettre d'améliorer la situation.

b) Les interventions du F.I.O.M.

Le F.I.O.M. a, au cours de l'année 1982, dépensé 120,5 millions de francs pour favoriser l'adaptation du secteur de la production des

produits de la mer aux besoins du marché et pour soutenir l'activité de l'industrie des pêches maritimes françaises. En 1983, la somme que le F.I.O.M. affectera à la réalisation des mêmes objectifs a été arrêtée à 133,9 millions de francs.

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

A cet égard, en 1981, au titre des espèces dont le prix de retrait est soutenu par la Communauté, le F.I.O.M. ; a réglé 23,45 millions de francs aux organisations de producteurs pour le compte du F.E.O.G.A. pour un volume de 20.693 tonnes (surtout sardine et églefin). En 1982, 19,075 millions ont ainsi été versés aux organisations de producteurs pour un volume de 15.306 tonnes concernant là aussi en particulier la sardine et l'églefin.

Au titre des retraits des espèces nationales, le F.I.O.M. qui avait réglé 3,66 millions pour 1.959 tonnes retirées en 1981, a versé en 1982, 4,13 millions portant sur un tonnage retiré de 2.238 tonnes, soit environ 0,40 % de la production.

Cette légère hausse en 1982, due à une augmentation globale de la production, ne remet pas en cause le mouvement progressif de réduction des retraits par stabilisation des excédents mis en œuvre par le F.I.O.M.

Ce dernier intervient par le biais de mesures incitatives, constituées, d'une part, des primes attribuées dans le cas de conclusion de contrats d'approvisionnement entre les organisations de producteurs et les transformateurs - ces contrats permettant d'assurer aux producteurs l'écoulement des apports à des prix fermes (fixés par campagne) et de garantir aux transformateurs leurs approvisionnements tant en qualité qu'en prix -, d'autre part, des aides forfaitaires à la stabilisation-surgélation accordées pour éviter la destruction d'espèces habituellement vendues en frais dont le prix arrive au niveau du prix de retrait.

En 1982, ces aides se sont élevées à 29,62 millions de francs, dont 22,95 pour les contrats d'approvisionnement et 6,6 pour les contrats d'intervention.

Toutefois, le système des prix d'objectifs, destiné à garantir au producteur un revenu fondé sur le chiffre d'affaires, a disparu en 1983.

Dans un autre ordre d'idée, le F.I.O.M. a poursuivi ses actions de publicité collective en faveur de la consommation de poisson, notamment par des messages radiophoniques et télévisés au moment de forts apports ou par des campagnes de promotion spécifiques (thon, truites « océanide »).

Le montant des crédits affectés à ces actions de propagande s'est élevé à 11 millions de francs en 1981, 6 millions de francs en 1982 (en raison d'une pause destinée à mesurer l'impact de ces opérations); 10 millions ont été prévus dans le budget de 1983. Parallèlement, des études de marchés ont été réalisées afin d'orienter les actions publicitaires sur les produits sensibles.

Le secteur des cultures marines fait l'objet d'une intervention du F.I.O.M. depuis 1981. 15 millions de francs ont été consacrés à ces actions en 1982.

Enfin, le F.I.O.M. a également financé des marées de prospection et des campagnes expérimentales afin de mieux adapter la production à la demande du marché intérieur.

Ainsi, ont été réalisées :

- une campagne de prospection « germon » pour 0,30 MF en 1981 et 4,96 MF en 1982 ;
- une campagne de prospection « crevette » au Groënland pour 1,30 MF en 1981 ;
- une campagne de prospection « merlan bleu » pour 0,30 MF en 1981 ;
- des marées expérimentales aux Kerguelen pour 15 MF en 1981 et 13 MF en 1982 (dont un reliquat de 3,5 MF pour 1983) ;
- une marée expérimentale « encornet » pour 0,45 MF en 1982 ;
- une marée expérimentale des pêcheurs de l'île d'Yeu avec palanques à merlu pour 0,36 MF en 1982.

Le budget global du F.I.O.M. en 1983 est de 149,5 MF financé par le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer à hauteur de 85 MF.

Le budget de 1984 devrait se situer au même niveau avec un financement de l'Etat de 91 MF.

Ce budget doit permettre d'assurer la continuité de la politique entreprise, tournée vers une meilleure adéquation de l'offre et de la demande et le soutien du marché.

2° Les cultures marines.

L'année 1983 a été marquée par la parution et la mise en application du décret du 22 mars 1983 sur le régime d'autorisation des exploitations de cultures marines, et les arrêtés d'application qui en découlent. Ce décret réforme des textes antérieurs devenus inadaptés, et s'étend désormais à toutes les activités qui s'exercent sur le domaine public maritime, qu'il s'agisse de la conchyliculture ou des nouvelles formes d'aquaculture. Il favorise le développement des exploitations familiales, l'accès des jeunes à la profession et au foncier maritime, et permet enfin l'élaboration, pour chaque bassin ostréicole, d'une véritable politique des structures.

Pour 1984, la loi sur le transfert des compétences introduit d'importantes modifications dans le domaine des interventions de l'Etat en faveur des cultures marines.

En effet, à partir du 1er janvier, les aides aux travaux d'aménagement des bassins conchylicoles relèveront de la compétence des départements, les aides en capital aux entreprises de cultures marines étant attribuées et financées par les Régions.

Le Secrétariat d'Etat à la Mer restera compétent pour l'attribution des prêts bonifiés et les investissements en matière de recherche et de développement ayant un caractère expérimental affirmé. A cet égard, le budget pour 1984 prévoit 9,5 millions de francs au titre des dépenses ordinaires et 4 millions de francs en autorisations de programme pour les dépenses d'équipement.

CHAPITRE VI

LES GENS DE MER

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

Les caractéristiques de la profession maritime justifient des règles particulières tant en ce qui concerne le recrutement et la formation que l'emploi et la protection sociale.

Pour cette action, les dotations prévues en 1984 atteignent 3.421,5 millions de francs en crédits de paiement (+ 15,6 %) et les autorisations de programme s'élèvent à 6,9 millions de francs (- 10 %).

Les dépenses ordinaires se répartissent, d'une part, entre les dépenses de fonctionnement des services (65,62 millions de francs) et les moyens consacrés à la formation professionnelle maritime (54 millions de francs) et, d'autre part, la subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine (E.N.I.M.).

Les subventions d'investissement sont essentiellement destinées à l'équipement des établissements scolaires maritimes.

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, qui accueille 3.592 élèves en 1982, 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 ainsi que certaines qualifications des officiers à la pêche.

- les collèges d'enseignement technique maritime.

Annexés à trois des écoles nationales, ils préparent au certificat d'aptitude professionnelle maritime, de mécanicien et d'électricien de bord.

- les écoles d'apprentissage maritime.

Le réseau des seize écoles d'apprentissage maritime, réparti tout au long des côtes françaises, dont la gestion est confiée à l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime (A.G.E.A.M.) forme les mousses du commerce et de la pêche et délivrent, pour certaines de ces écoles, les titres à la pêche (lieutenant, patron, motoriste et capitaine).

La formation donnée dans ces établissements se caractérise, notamment depuis la réforme de 1967, par la polyvalence des formations supérieures, l'adaptation de la formation à l'évolution technologique, l'ouverture très large de la promotion sociale offerte aux gens de mer.

Le projet de budget pour 1984 prévoit un effort particulier dans le domaine de la formation professionnelle, la participation de l'Etat aux dépenses de l'apprentissage maritime étant en augmentation de 30 % par rapport à l'exercice précédent (54 millions de francs au lieu de 41 millions en 1983). Cet important ajustement traduit en termes budgétaires les engagements pris par le Gouvernement en matière de formation professionnelle des jeunes.

Pour ce qui concerne les investissements, 6,7 millions de francs en autorisations de programme permettront de poursuivre le plan pluriannuel de rénovation des bâtiments scolaires.

2° L'Etablissement 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 1982, 1983 et 1984

	1981	1982	1983	1984(1)
Nombre de marins actifs	72.902	71.089	69.400	68.000
Nombre de pensionnés	108.360	109.420	110.600	111.500
Cotisants actifs	72.902	71.089	69.400	68.000
Cotisants pensionnés	60.182	61.685	62.500	61.500
Ayants-droit d'actifs	135.597	132.225	129.000	126.500
Ayants-droit de pensionnés	99.431	101.802	103.600	106.000
Ensemble des prestataires	368.112	366.801	364.500	362.000

(1) Perspectives

La diminution du nombre des marins actifs cotisants déjà notée au cours des années précédentes s'est poursuivie durant la période considérée. Toutefois, son rythme décroît constamment - 2,5 % en 1982, - 2,3 % en 1983 et -1,8 % prévu en 1984, permettant d'envisager une stabilisation pour les années à venir.

Cette tendance est encore accentuée par la part toujours plus prépondérante du service des pensions.

- d'une part, si l'augmentation du nombre des pensionnés est, en moyenne, inférieure à 1 % par an, celle des ayants-droit de pensionnés s'établit, pour 1982, 1983 et 1984, respectivement à + 2,4 %, + 1,8 % et + 2,3 %. L'accroissement de cette catégorie de ressortissants n'est que partiellement compensée par la diminution des ayants-droit d'actifs.

- d'autre part, l'application au régime social des marins du décret n° 81-311 du 3 avril 1981 élargissant les conditions d'exonération des cotisations d'assurance maladie assises sur les pensions servies par les régimes spéciaux a très sensiblement diminué la ligne budgétaire de recettes correspondante dans les comptes de l'Etablissement.

Globalement, le nombre total des prestations de l'Etablissement ne régresse que faiblement (- 0,5 % par an en moyenne au cours de la période considérée.

Cette évolution se reflète dans le tableau ci-après :

C H A R G E S				
NATURE	1981 (1)	1982 (1)	1983 (2)	1984 (3)
Pensions C.R.M.	2.439.410	2.945.950	3.243.600	3.675.609
Pensions C.G.P.	271.365	316.031	370.400	381.240
Prestations C.G.P.	979.267	1.192.965	1.263.600	1.592.208
Action Sanitaire et Sociale	18.917	27.995	29.000	26.871
Frais de personnel	56.610	71.366	85.000	92.458
Frais de matériel	22.500	18.233	28.500	30.278
Fonds Spécial	14.800	15.596	18.400	21.222
Fonds National de Solidarité	28.325	42.816	44.800	50.037
Divers	36.100	26.660	39.000	41.877
T O T A U X	3.867.294	4.657.612	5.122.300	5.911.800

R E S S O U R C E S				
NATURE	1981 (1)	1982 (1)	1983 (2)	1984 (3)
Contributions "Armateurs"	836.941	987.526) 1.597.500	1.138.883
Cotisations "Marins"	486.413	575.254		676.819
Cotisations "Pensionnés"	55.600	53.519	58.700	58.794
Participation C.N.A.M.	222.529	287.469	381.300	497.940
Compensation démographique	92.504	109.643	136.000	158.000
Fonds National de Solidarité	29.970	41.015	44.800	50.037
Divers	19.289	36.303	11.500	35.047
Subvention de l'Etat	2.085.700	2.629.500	2.850.000	3.296.280
	3.828.946	4.720.229	5.079.800	5.911.800

(1) Résultats comptables.

(2) Prévision d'exécution.

(3) Projet de budget.

Si le taux d'évolution des charges de pensions « vieillesse » en 1982 (+ 20,76 % par rapport à 1981) a été relativement élevé, cette évolution traduisait la répercussion en année pleine des hausses de salaires forfaitaires intervenues au dernier trimestre de l'année 1981 et des mesures d'augmentation prises en 1982, qui comprenaient la première étape du plan de rattrapage des salaires forfaitaires du 1er janvier 1982 (relèvement de 1.800 F du salaire forfaitaire annuel de toutes les catégories de la hiérarchie). Cette progression sera vraisemblablement plus modérée en 1983 (+ 10,10 %, y compris l'application du plan de rattrapage) dans la mesure où aucun accord collectif de salaires n'est intervenu depuis le 1er janvier.

En ce qui concerne les charges de pensions d'invalidité de la Caisse générale de Prévoyance (C.G.P.), l'évolution de 1982 sur 1981 a été forte (+ 17,20 %) et sera plus modeste en 1983 ; ces pensions suivent en effet, 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 ont augmenté de 21,82 % mais devraient subir une quasi-stagnation durant l'exercice en cours (+ 5,92 %), l'afflux des demandes de remboursements intervenu l'an dernier s'étant stabilisé.

En ce qui concerne les recettes, le poste des contributions des armateurs et des cotisations des marins avait connu un fort accroissement en 1982 sous le double effet des relèvements de salaires forfaitaires, et surtout d'une majoration du taux des droits dus au titre de la C.G.P. (majoration de 2 points également répartie entre armateurs et marins) intervenue le 1er janvier. En 1983, les recettes de cette rubrique seront affectées par le ralentissement de plusieurs secteurs de l'activité maritime, conjoncture qui devrait s'améliorer en 1984.

Il apparaît néanmoins que l'E.N.I.M. est régulièrement confronté à des difficultés de trésorerie inhérentes à l'organisation même du régime social des gens de mer.

En effet, alors que 70 % des dépenses sont effectuées sous forme de paiements mensuels, 60 % des contributions ou cotisations sont perçues en fonction des dates d'armement et de désarmement des navires, avec une périodicité très variable.

L'Etablissement national des Invalides de la Marine est donc contraint à demander des avances au Trésor, indépendamment de la subvention d'exploitation qui lui est accordée par l'Etat. Seul, un fonds de roulement équivalent à une échéance mensuelle de pension (300 MF) permettrait une gestion plus confortable du régime social des gens de mer.

3° La protection sociale des gens de mer.

En ce domaine, divers textes sont intervenus en 1982 et 1983 afin de compléter les dispositions adoptées au cours des exercices précédents.

On peut ainsi relever les mesures suivantes :

- un aménagement du régime des prestations de vieillesse, d'invalidité ou de veuvage, pour tenir compte de certaines situations particulières ;
- la prise en charge, par le régime d'assurance maladie, des frais afférents à l'interruption de grossesse non thérapeutique ;
- la modification du régime des droits à pension des veuves de marins décédés à la suite d'un accident du travail maritime.

Dans le cadre de solidarité nationale développé depuis 1981, le Gouvernement entend poursuivre le renforcement de la couverture sociale des gens de mer, avec le souci de privilégier l'amélioration de la situation des moins favorisés et dans le respect de la spécificité du régime spécial des marins, fondé sur les particularités des activités maritimes.

A la suite des travaux menés fin 1981 par un groupe tripartite constitué par le Ministre de la Mer et réunissant les représentants des syndicats, des armateurs et de l'Etat, un plan septennal de rattrapage des salaires forfaitaires a été mis en oeuvre par les Pouvoirs publics ; intégrant les mesures partielles prises en 1981, il prévoit six relèvements annuels uniformes de 1.800 F à compter du 1er janvier 1982 et indexés, pour les étapes suivantes, sur l'indice des prix de l'INSEE.

Ainsi, au 1er janvier 1983, les vingt catégories de la hiérarchie ont vu le salaire forfaitaire correspondant abonder de 1.967,40 F. Le cumul de cette étape du plan de rattrapage avec la revalorisation réglementaire intervenue à la même date s'est traduit par une augmentation modulée de 8,09 % pour la première catégorie à 2,93 % pour la vingtième.

Ce dispositif constitue un effort sans précédent, aboutissant à l'issue de son exécution, le 1er janvier 1987, à des augmentations fort importantes des salaires forfaitaires : près de 42 % pour la 3ème catégorie, plus de 35 % pour la 5ème, de 20 % pour la 11ème et près de 8 % pour la 20ème, par rapport aux salaires en vigueur au 31 décembre 1980.

ANNEXE**MODIFICATION APPORTEE
PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE**

Au cours de la deuxième délibération sur le projet de loi de finances pour 1984, l'Assemblée Nationale a adopté un amendement présenté par le Gouvernement, tendant à abonder les crédits du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer (Marine Marchande) de 1 million de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

Ces moyens supplémentaires sont destinés à majorer la subvention à la Société nationale de sauvegarde en mer (chapitre 66-32 « Polices maritime - Subventions »).

Au cours de sa séance du 19 octobre 1983, la Commission des finances a procédé, sur le rapport de M. Camille Vallin, rapporteur spécial, à l'examen du budget de la Mer (Marine marchande).

La Commission a approuvé les conclusions présentées par le rapporteur spécial, et décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits du budget de la Mer (Marine marchande) pour 1984.