

N° 304

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 juin 1988.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
l'avenir de la marine marchande,*

Par M. Josselin de ROHAN et les membres
du groupe de travail chargé de cette étude (2),

Sénateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Philippe François, *vice-présidents* ; Serge Mathieu, René Trégouet, Francisque Collomb, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courféau, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, André Duroméa, Jean Faure, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, André Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyraditte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, Roger Roudier, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

(2) Voir la composition complète de ce groupe de travail à l'annexe 1, page

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	11
INTRODUCTION	13
PREMIERE PARTIE	17
LA CRISE DE LA MARINE MARCHANDE ET SES ENJEUX	
I - LA CRISE DE LA MARINE MARCHANDE ET SON CONTEXTE INTERNATIONAL	
18	
A. L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES	
18	
1. Un brutal retournement de conjoncture qui succède à une période de croissance ininterrompue	18
2. L'évolution décennale des principaux compartiments du marché	19
a) L'évolution globale du transport maritime international	19
b) Un effondrement du transport du pétrole brut	21
c) Une progression modérée du vrac sec	22
d) Les échanges maritimes de marchandises générales	23
3. La flotte mondiale depuis dix ans : diminution du tonnage et vieillissement	24
a) Une flotte en nette diminution	24
b) Une flotte vieillie	25
4. Le déclin des pavillons traditionnels	27
5. La réorientation des flux internationaux : un déplacement du barycentre des échanges mondiaux vers le Pacifique	28
B. LES CAUSES DE LA CRISE MONDIALE ACTUELLE	
29	
1. Un phénomène de surcapacité mondiale qui traduit un déséquilibre durable de l'offre et de la demande	29

	Page
	..
a) Un tonnage largement excédentaire	29
b) Les conséquences de cette surcapacité	31
2. L'aggravation de la concurrence, en particulier des nouveaux pays industrialisés et des pays à commerce d'Etat.....	31
a) Les pays membres de l'O.C.D.E.....	31
b) Les opérateurs de navires	32
c) Les pays à commerce d'Etat	32
d) Les nouveaux pays industrialisés	34
3. Le protectionnisme des pays en voie de développement.....	36
a) Le contrôle direct des cargaisons	37
- Les cargaisons gouvernementales	37
- La réservation de cargaison	38
- L'exclusion de certains pavillons	40
b) Les mesures protectionnistes indirectes	40
- Les incitations financières à l'égard des chargeurs	40
- Les réglementations de change	40
- La pratique systématique des ventes C.A.F. ou des achats F.O.B.....	41
- La délégation des réservations de trafic aux "conseils de chargeurs".....	41
- L'obligation pour les compagnies maritimes étrangères d'avoir le statut de compagnie associée	42
- L'instauration de taxes discriminatoires	42
- Les discriminations sur le prix des services maritimes	43
- Les restrictions diverses	43
4. La concurrence des autres moyens de transport	44
a) La concurrence des liaisons aériennes	45
b) La concurrence des liaisons terrestres	45
c) La combinaison des différents types de transport.....	46
C. LA SITUATION ACTUELLE DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE	47
1. Description	47
a) Diminution du nombre de bâtiments et du tonnage.....	47
b) Ce phénomène de fuite devant le pavillon doit être nuancé.....	50
c) Une flotte française vieillie	51
d) Des effectifs navigants en diminution constante	52
e) Des armateurs dans une situation financière précaire	54
f) Un secteur qui ne bénéficie plus que de protections illusoires et critiquées	56
- La protection coloniale	56
- Le monopole du cabotage	56
- La protection des transports charbonniers	57
- La protection des transports d'hydrocarbures.....	57
2. L'analyse du déclin	58
a) Le manque de compétitivité	58
- Surcoût social	58
- Pénalisation de l'armement par les normes françaises	63
- Composition des équipages	63
- Normes techniques et de sécurité	65

	Pages
- Régime fiscal et modalités de financement des navires.....	65
b) Structures des entreprises et des trafics	67
c) Coût portuaire et coût du pré-et du post-acheminement	69
- Le coût de l'acheminement terrestre	69
- Le coût de passage au port.....	70
II - LES ENJEUX	72
A. UN SECTEUR VITAL POUR CERTAINES REGIONS	72
B. NECESSITE D'UNE MARINE MARCHANDE	73
1. Marine marchande et défense nationale	73
a) Les besoins de la marine nationale	74
- De la flotte militaire de complément à la flotte auxiliaire occasionnelle et la force maritime de complément	74
- La flotte auxiliaire occasionnelle et la force maritime de complément.....	75
. Les principes de la distinction	75
. La flotte auxiliaire occasionnelle	76
. La force maritime de complément	78
b) Des ressources à préserver	81
- Conséquences de la diminution du nombre des marins et officiers de la marine marchande	81
. Sur l'armement des bâtiments de la marine nationale.....	81
. Sur la F.A.O. et la F.M.C.	81
. Les perspectives	82
- Conséquences de la régression de la part de notre flotte de commerce placée sous pavillon national	83
2. Marine marchande et commerce extérieur	85
a) Importance du transport maritime dans les échanges de la France.....	85
- Le commerce extérieur français par mode de transport.....	85
. En tonnage	85
. En valeur	86
- Le commerce extérieur maritime et le produit intérieur brut.....	87
. Le commerce extérieur maritime par catégories de marchandises	87
. Une progression des exportations par voie de mer.....	87
. Une amélioration du taux de couverture maritime.....	88
b) Le commerce extérieur maritime de la France effectué sous le pavillon national	89
- Régression de la part du commerce extérieur maritime français effectué sous pavillon français	89
. Le rôle du pavillon national	89
. Composition du transport effectué sous pavillon français.....	90
- Prépondérance des pavillons étrangers dans notre commerce extérieur maritime	90
. Prépondérance à l'exportation comme à l'importation.....	90
. Les échanges maritimes français sous pavillon étranger par catégories de marchandises	91
. La ventilation par pavillon	91

	Pages
c) Le pavillon national comme atout pour notre commerce extérieur	92
3. Marine marchande et balance des paiements	94
<u>DEUXIEME PARTIE</u>	97
L'ACTION ENTREPRISE ET LES PERSPECTIVES	
I - LE "PLAN GUELLEC"	97
A. LE CONTENU DU PLAN	98
1. Créer les conditions d'une nouvelle compétitivité : des incitations économiques directes et indirectes	98
a) La création d'une aide structurelle destinée aux entreprises françaises de transport maritime	98
b) La mise en place d'un nouveau régime d'aide à l'investissement	100
c) La modification du régime de copropriété des navires (quirat).....	100
d) L'aménagement de la taxe professionnelle des compagnies maritimes.....	101
e) L'ouverture d'une possibilité d'immatriculation de certains navires dans les terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.)	101
2. Alléger les contraintes administratives	103
a) La généralisation de la polyvalence des fonctions à bord des navires.....	103
b) La réorganisation de la veille à la passerelle.....	103
c) L'allègement des tâches administratives des compagnies	103
d) Les modifications des textes relatifs à l'alimentation à bord des navires	104
e) L'assouplissement des règles d'embarquement des officiers radio	104
f) La délégation aux sociétés de classification des visites annuelles de navires français à l'étranger	104
3. Aménager le régime social des marins	105
a) La modification de l'article 79 du code du travail maritime	105
b) La création d'un régime d'assurance volontaire au profit des marins français employés par des entreprises étrangères et au profit des marins étrangers navigant sous pavillon français	106
c) Le maintien de l'affiliation à l'ENIM en cas de détachement à l'étranger et de service à terre	106
d) La généralisation de la "pension spéciale"	106
e) La mensualisation des pensions servies par l'ENIM et la non-récupération sur les héritiers des arrrages de pension correspondant au mois du décès.....	107
f) L'augmentation du nombre de bénéficiaires de la cessation anticipée d'activité (C.A.A.)	107
g) La modernisation de la formation.....	107
B. LE BILAN DU PLAN GUELLEC	108

	Pages
1. Le degré de réalisation du Plan GUELLEC	108
2. L'appréciation de la profession	109
3. L'appréciation du groupe de travail	109
II - LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE LA SITUATION MONDIALE	111
A. A LA VEILLE D'UNE PHASE DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE MONDIALE, N'Y A-T-IL PAS DES OPPORTUNITES A SAISIR ?	111
1. La demande de transports maritimes d'ici l'an 2000 : un essai de prospective.....	111
a) Vers une stagnation du transport de produits énergétiques ?	112
- Les hydrocarbures	112
- Le charbon et le gaz	112
b) La persistance d'un échange soutenu des transports agroalimentaires.....	113
c) La baisse du transport de matières premières non énergétiques	113
d) Le développement des échanges de produits semi-finis et de produits manufacturés	114
2. Une flotte mondiale vieillie qui doit être renouvelée	115
3. Un secteur dans une phase d'innovation technologique	116
a) Les innovations technologiques touchant à la taille et à la structure des navires	117
- L'accroissement de la taille des porte-conteneurs cellulaires.....	117
- Le développement des navires mixtes ou hybrides	117
b) L'émergence d'une nouvelle génération de conteneurs.....	118
c) L'introduction de l'informatique embarquée ou à terre	118
4. La recherche d'une plus grande efficacité de la chaîne de transport.....	120
B. LES PERSPECTIVES DE LA FRANCE DANS LE CONTEXTE INTERNATIONAL	122
1. Vers une meilleure utilisation des atouts de la technologie française.....	122
2. L'amélioration de la compétitivité des ports français.....	124
a) L'action sur les coûts d'acheminement	124
b) Le coût de passage au port	125
c) Une meilleure efficacité commerciale	125
TROISIEME PARTIE	129

LES PROPOSITIONS

I - MONOPOLES DU PAVILLON NATIONAL	132
---	------------

	Pages
A. MONOPOLE DU PAVILLON NATIONAL POUR LA DESSERTE DES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER ?	132
B. MONOPOLE DU PAVILLON NATIONAL POUR LES TRANSPORTS DE L'AIDE ALIMENTAIRE	134
II - UN EFFORT POUR LA RECHERCHE	136
III FORMATION, PROTECTION SOCIALE ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES NAVIGANTS	138
A. UNE FORMATION ADAPTEE AU MONDE MARITIME ACTUEL	138
1. Le déclin de la flotte de commerce et la nécessité de former des navigants.....	138
2. Un enseignement de qualité	140
3. Un enseignement à adapter	141
a) Permettre des carrières courtes suivies de reconversions.....	141
- Diversifier : formation polyvalente et application effective de la polyvalence.	142
- Compléter la formation	143
b) Diminuer le nombre des écoles et se rapprocher de l'Éducation nationale	144
4. Un problème particulier : la formation du personnel hôtelier et de restauration	145
B. REVISION DU CODE DU TRAVAIL MARITIME ET DE LA REGLEMENTATION	146
1. Une clarification et une modernisation nécessaires	146
2. Exemples de règles qui devraient évoluer.....	148
a) L'article 79 du code du travail maritime	148
b) Embauche et conditions de travail	149
- En matière d'embauche	149
- En matière de conditions de travail	149
. Durée du travail	149
. Organisation du travail	150
IV MESURES FINANCIERES ET FISCALES	154
A. AMELIORER LA SITUATION FINANCIERE DES ENTREPRISES ARMATORIALES	155
1. Allègements fiscaux	155
a) Suppression de la taxe professionnelle sur les navires.....	155

	Pages
b) Exonération des plus-values résultant des cessions de navires sous condition de réinvestissement dans l'équipement naval.....	156
2. Mesures pour attirer des capitaux dans le secteur maritime	157
a) Développement du quirat	158
- Le système français : un régime insuffisamment attractif	158
- Les réformes envisageables.....	159
. Modification de la structure juridique	159
. Modification du régime fiscal.....	160
b) Création de possibilités de placement pour l'épargne	161
B. ALLEGER LE REGIME FISCAL DES NAVIGANTS	163
1. Pour une taxation spécifique du personnel navigant	163
2. Propositions pour un régime fiscal des navigants plus favorable.....	165
a) Exonération de l'impôt sur le revenu	165
b) Déduction supplémentaire pour frais professionnels.....	166
V - POUR L'EUROPE MARITIME	167
A. UNE NECESSITE	167
1. Le déclin des flottes communautaires	167
2. L'état de la politique communautaire	169
B. POUR UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE	173
1. Protection contre la concurrence déloyale extracommunautaire.....	173
a) Le protectionnisme en dernier recours ?	173
b) D'autres modes de protection	175
- Interdire l'accès des ports européens aux navires socialement sous normes	175
- Négocier avec les pays en voie de développement des accords d'autolimitation	176
2. Harmonisation et compétitivité	177
a) Equipement technique des navires et sécurité	179
b) Traitement fiscal des entreprises et des marins.....	179
c) Protection sociale et réglementation sur l'emploi de main d'oeuvre extracommunautaire.....	180
d) Aides étatiques et systèmes de financement	180
e) Intégration renforcée des entreprises armatoriales européennes	181
f) Reconnaître l'équivalence des diplômes	181
g) Cotation des frets : définir un F.O.B. européen	182
C. UN PAVILLON EUROPEEN : PERSPECTIVE LOINTAINE OU POSSIBILITE PROCHAINE ?	183

	Pages
1. Le pavillon symbole.....	183
2. Le nouveau pavillon.....	185
a) Le "vrai" pavillon européen : une perspective lointaine.....	185
b) Le pavillon luxembourgeois : une possibilité immédiate.....	185
 CONCLUSION	 189
° ° °	
CONTRIBUTIONS PERSONNELLES	193
Contribution personnelle de M. Louis de CATUELAN, sénateur des Yvelines.....	195
Contribution personnelle de M. Marc LAURIOL, sénateur des Yvelines	199
° ° °	
ANNEXES	
Annexe n° 1 : Composition du groupe de travail	203
Annexe n° 2 : Liste des personnalités entendues par le groupe de travail	204
Annexe n° 3 : Répartition par classe d'âge des principales flottes au milieu de 1986	206
Annexe n° 4 : Flotte marchande mondiale 1970-1987	208
Annexe n° 5 : Navires armés aux conditions T.A.A.F. au 1er avril 1988	209
Annexe n° 6 : Répartition de la flotte de commerce française par catégories de navires (en % du tonnage brut)	210
Annexe n° 7 : Evolution de la flotte de commerce française par type de navires (1982- 1988)	211
Annexe n° 8 : Les entrées et sorties de flotte en 1986 et 1987	212
Annexe n° 9 : Répartition par tranches d'âges de la flotte française au 1er janvier 1987	213
Annexe n° 10 : Evolution des effectifs du personnel navigant en activité de la flotte de commerce	214
Annexe n° 11 : Les dérogations au monopole de pavillon au cabotage	215
Annexe n° 12 : Comparaison rémunérations, charges, congés (second capitaine)	216
Annexe n° 13 : Comparaison rémunérations, charges, congés (matelot qualifié)	217
Annexe n° 14 : Evaluation des coûts d'armement pour différents types de navires dans trois hypothèses : pavillon français, pavillon des Kerguelen et équipage entièrement international	218

	Pages
Annexe n° 15 : Comparaison des coûts d'équipage pour un pétrolier (pavillon français, pavillon des Kerguelen et pavillon autre avec équipage coréen)	219
Annexe n° 16 : Commerce extérieur par mode de transport (en tonnage)	220
Annexe n° 17 : Commerce extérieur par mode de transport : importations (en tonnage)	221
Annexe n° 18 : Commerce extérieur par mode de transport : exportations (en tonnage)	222
Annexe n° 19 : Commerce extérieur par mode de transport (en valeur)	223
Annexe n° 20 : Commerce extérieur par mode de transport : importations (en valeur) ...	224
Annexe n° 21 : Commerce extérieur par mode de transport : exportations (en valeur) ...	225
Annexe n° 22 : Commerce extérieur maritime et P.I.B.	226
Annexe n° 23 : Commerce extérieur maritime par catégorie de marchandises (en tonnage)	227
Annexe n° 24 : Commerce extérieur maritime par catégorie de marchandises (en valeur)	228
Annexe n° 25 : Taux de couverture du commerce extérieur maritime	229
Annexe n° 26 : Activité de l'armement français transitant par les ports français	230
Annexe n° 27 : Composition du transport maritime sous pavillon français par catégorie de marchandises	231
Annexe n° 28 : Commerce extérieur maritime français sous pavillon étranger (exportations)	232
Annexe n° 29 : Commerce extérieur maritime français sous pavillon étranger (importations)	233
Annexe n° 30 : Commerce extérieur maritime français sous pavillon français et sous pavillon étranger (importations et exportations)	234
Annexe n° 31 : Déroulement des études au niveau 1	235
Annexe n° 32 : Ventilation par pavillon C.E.E. (navires marchands à partir de 100 t.j.b.)	236
Annexe n° 33 : C.E.E. et Norvège : prélèvements obligatoires supportés par les entreprises	237
Annexe n° 34 : C.E.E. et Norvège : régime fiscal des entreprises de navigation maritime	238

MESDAMES, MESSIEURS,

A la demande de M. Bernard LEGRAND, sénateur de Loire-Atlantique, et de M. Josselin de ROHAN, sénateur du Morbihan, la Commission des affaires économiques et du Plan a décidé, le 1er juillet 1987, de former un groupe de travail chargé d'étudier l'avenir de la marine marchande.

Le groupe de travail (1) décida d'associer à ses travaux les membres du groupe de la mer qui le souhaitent et, au cours d'une réunion tenue le 25 novembre 1987, procéda à la constitution de son bureau, qui est ainsi composé :

Président : M. Bernard LEGRAND, Gauche démocratique, Loire-Atlantique

Vice-Présidents : M. Louis de CATUELAN, Union Centriste, Yvelines

M. Claude PROUVOYEUR, Rattaché administrativement au groupe du Rassemblement pour la République, Nord

Secrétaire : M. André DUROMEA (2), Communiste, Seine-Maritime

Rapporteur : M. Josselin de ROHAN, Rassemblement pour la République, Morbihan

Le groupe de travail a procédé à diverses auditions (3) et, dans le souci de compléter son information, d'une part, s'est rendu à Londres afin d'y rencontrer des responsables politiques

(1) Cf. annexe n° 1

(2) M. André DUROMEA a été élu député le 12 juin 1988

(3) Cf. annexe n° 2

et administratifs de la marine marchande et des représentants des armateurs britanniques (1) et, d'autre part, a effectué un passage à bord d'un cargo, le Fort Royal, porte-conteneur de la Compagnie générale maritime. Il tient à remercier très vivement les personnalités françaises et étrangères, ainsi que la Compagnie générale maritime, le commandant et l'équipage du Fort Royal, pour leurs précieuses contributions à l'établissement du présent rapport.

(1) Cf. annexe n° 2.

INTRODUCTION

L'opinion française porte un intérêt peu soutenu aux problèmes maritimes. Les grands médias -surtout audiovisuels- reflètent parfaitement cette distance qui semble exister entre une nation à qui il incombe de gérer une des plus grandes zones économiques maritimes du monde et une population qui n'en appréhende trop souvent l'existence que sous son aspect balnéaire. A l'exception de "Thalassa", la remarquable émission de F.R.3, les chaînes de télévision dans leurs informations quotidiennes comme dans leurs magazines rendent très imparfaitement compte des enjeux liés aux espaces maritimes.

Pourtant la situation géographique de notre pays -qui est le seul avec l'Espagne à posséder en Europe une façade océanique et un littoral méditerranéen- aurait pu le prédisposer à être la grande puissance maritime qu'il n'a jamais été. Dans son "Identité de la France", Fernand BRAUDEL avait relevé ce paradoxe et essayé de répondre à une question volontairement provocante : pourquoi Paris a-t-elle été la capitale de la France et pourquoi pas Nantes ou Rouen ? L'éminent historien voulait par là mettre en évidence la prédominance d'une France rurale, plus tentée par la richesse des sols du Bassin Parisien et les ressources de l'autoconsommation que par les fortunes de mer et les aléas de l'échange maritime.

Mais les rythmes millénaires de l'histoire n'expliquent pas tout dans un pays contraint perpétuellement de défendre ses frontières du Nord et de l'Est et qui a toujours arbitré -n'en déplaise aux manuels scolaires- en faveur de Louvois contre Colbert.

Néanmoins, si la France n'a jamais été la première puissance maritime du monde, sa position géographique et son rôle en Europe ont fait que notre pays a toujours possédé une flotte marchande et une flotte de combat plus qu'honorables -le tonnage de la première ayant longtemps dépendu de celui de la

seconde. Mais jusqu'il y a une trentaine d'années notre flotte de commerce opérait surtout dans le cadre de la protection que lui offraient les échanges coloniaux, à la différence des autres grandes flottes qui tiraient plus leur force de la création de routes maritimes concurrentielles que d'accords d'exclusivité. Cette attitude allait à contresens de la logique d'une profession caractérisée plus que toute autre par l'internationalisation, la délocalisation et la difficulté pour les Etats d'établir leur autorité.

Déjà défavorisée par cet héritage, la marine marchande subit aujourd'hui une crise d'une gravité extrême. Les raisons de cette crise -que l'on observe dans tous les pays européens- seront analysées dans le présent rapport. Mais dès maintenant votre rapporteur tient à relever que l'avenir de notre flotte de commerce pourrait sous peu se poser en terme de survie. A tel point que l'on peut raisonnablement se demander si -faute d'agir- il y aura encore à un horizon de dix ans, une marine marchande d'un tonnage significatif sous pavillon français et si les marins français trouveront encore des emplois.

La crainte de "l'option zéro" dans une profession profondément traumatisée par l'évolution de notre pavillon depuis le début de la crise et par son effondrement depuis 1981, a profondément touché les membres de notre groupe de travail. Mais ceux-ci, forts du constat qu'il était vital, pour des raisons tant stratégiques qu'économiques et sociales, de maintenir -peut-être sous des formes rénovées- une marine marchande française, ont estimé qu'il n'y avait pas de fatalité à ce que ce secteur devienne une "sidérurgie silencieuse". L'accentuation de l'internationalisation du secteur maritime et l'accélération de la délocalisation des centres de décisions font qu'il n'y a plus de liens aussi affirmés que par le passé entre la notion de pavillon et celle de flotte de commerce. Au-delà des risques que peuvent représenter pour l'approvisionnement de la France l'atténuation du contrôle de nos armateurs sur leur flotte, il est apparu essentiel à votre groupe de travail de cerner les conséquences de cette transformation -notamment parce qu'elle annonce une modification profonde des métiers de l'armement. De plus en plus ceux-ci sont appelés à suivre la modernisation d'une chaîne de transport dont le processus se rationalise et s'intègre aux formes de gestion les plus sophistiquées de leur clientèle. C'est dans le cadre de ce changement que se situe l'avenir de notre marine marchande et de l'emploi maritime.

Aussi votre groupe de travail, après avoir décrit la situation de notre flotte de commerce et mis en évidence les enjeux liés à son maintien, s'est-il efforcé de souligner l'importance de l'effort qu'a constitué le "plan GUELLEC" et d'avancer des propositions qui permettraient d'adapter, d'ici l'an 2000, notre pavillon à l'évolution de l'échange maritime.

▯

PREMIERE PARTIE

LA CRISE DE LA MARINE MARCHANDE ET SES ENJEUX

La crise dans laquelle se débat la marine marchande française ne peut pas être comprise en dehors de son contexte historique et international:

La dernière décennie est, en effet, caractérisée par un brusque retournement conjoncturel qui a contribué à déprimer les différents compartiments du marché et à réduire l'activité de la flotte mondiale.

Le phénomène durable de surcapacité qui en est résulté s'est par ailleurs accompagné d'une recrudescence de la concurrence entre nations maritimes et un recours systématique au protectionnisme de la part des pays en voie de développement.

L'état actuel de la flotte française s'explique ainsi à la fois par les contraintes qu'impose cet environnement économique défavorable et par d'inquiétantes faiblesses intrinsèques.

Le maintien d'une flotte marchande française, en dépit de son coût et des difficultés rencontrées, est cependant une nécessité pour notre pays, tant dans le domaine de la défense et du commerce extérieur que de l'emploi et de l'aménagement de notre espace national.

I. LA CRISE DE LA MARINE MARCHANDE ET SON CONTEXTE INTERNATIONAL

A. L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES

La situation française ne peut pas être séparée de la crise mondiale des transports maritimes.

Cette crise, qui dure depuis plus d'une décennie, trouve sa source dans les deux chocs pétroliers.

1) Un brutal retournement de conjoncture qui succède à une période de croissance ininterrompue

A la veille du choc pétrolier, les armateurs étaient accoutumés à une hausse ininterrompue des volumes transportés : + 6,7 % par an de 1960 à 1973 pour les marchandises sèches ; + 9,3 % pour le pétrole avec des pointes à 12 % ou 13 % annuels. La construction navale et le commerce maritime connaissaient alors une période de très forte croissance, avec l'introduction dans les flottes des butaniers, propaneurs, méthaneurs et pétroliers de très fort gabarit (jusqu'à 550 000 tonnes de port en lourd) (1).

Rappelons, qu'à cette époque, le pétrolier d'un million de tonnes était à l'étude dans certains chantiers d'Asie et que le terminal ANTIFER était programmé.

(1) La contenance d'un navire peut s'exprimer en tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ou en tonnes de poids en lourd (t.p.l.). Le tonneau est l'équivalent de cent pieds cubes, soit 2,83 m³. La jauge brute est le volume du navire sous le pont principal plus le volume des superstructures.

Pour apprécier la capacité de transport d'un navire, surtout pour les produits en vrac, il est commode de considérer non pas son volume exprimé en t.j.b. mais son port en lourd exprimé en tonnes métriques (t.p.l.) qui représente le poids maximum de marchandises qu'il peut embarquer, y compris les approvisionnements.

En remettant en cause l'utilisation massive de pétrole bon marché, la crise de 1974 a entraîné un effondrement en chaîne des prix de fret sur les principaux vrac (pétrole, minerais), puis le désarmement et la liquidation d'une partie de la flotte mondiale, en particulier les navires géants.

2) L'évolution décennale des principaux compartiments du marché

Dans ce domaine la référence décennale est importante car elle correspond à la date du second choc pétrolier.

Depuis 1979, le marché est caractérisé par l'affaiblissement puis la stagnation de la demande de transport, à l'exception du charbon et du gaz et, dans une moindre mesure, des marchandises générales et des produits pétroliers.

a) L'évolution globale du transport maritime international

Globalement, la décennie 1976-1986 enregistre une stagnation du commerce maritime en tonnage et une régression en tonnes-milles (1).

En tonnage, le niveau atteint en 1986 (3,4 milliards de tonnes) est celui de 1976, avec, sur la période, des minima à 3 milliards de tonnes et des "pointes" à 3,7-3,8 milliards de tonnes. Cette stagnation décennale doit être replacée dans la perspective d'un phénomène séculaire d'explosion des échanges commerciaux par voie maritime. Les échanges sont ainsi passés de 200 millions de tonnes en 1900, à 500 millions de tonnes en 1950 et à 3 milliards de tonnes en 1975.

(1) L'activité du transport maritime peut être mesurée soit en tonnage transporté, soit en tonne-mille. Cette unité correspond au transport d'une tonne sur un mille (1,83 kilomètre). La mesure de l'activité du transport en tonne-mille permet de pondérer le tonnage des marchandises transportées par la distance parcourue.

Années	Millions de tonnes	Pourcentage de variation par rapport à l'année précédente
1965	1 640	9
1966	1 760	7
1967	1 870	6
1968	2 060	10
1969	2 250	9
1970	2 545	13
1971	2 656	4
1972	2 864	8
1973	3 014	12
1974	3 250	11
1975	3 025	- 7
1976	3 309	9
1977	3 413	3
1978	3 551	4
1979	3 769	6
1980	4 704	- 2
1981	3 559	- 4
1982	3 273	- 8
1983	3 231	- 1
1984	3 364	4
1985 (est.)	3 330	- 1

Source : Bulletin mensuel de statistiques des Nations unies. 1980-1985. C.N.U.C.E.D. Etude sur les transports maritimes. 1985.

. En tonnes-milles l'évolution est encore plus défavorable puisqu'elle fait apparaître une contraction sensible. De 17 000 milliards, le commerce maritime mondial est tombé, dix ans plus tard, à 13 ou 14 000 milliards de tonnes-milles.

TABLEAU

COMMERCE TOTAL (Estimation.)

(En milliards de tonnes-milles.)

1976	17 023
1977	17 453
1978	16 934
1979	17 513
1980	16 611
1981	15 662
1982	13 499
1983	12 580
1984	13 368
1985	13 065
1986 (est.)	13 765

Source : Feamleys, Oslo, Review 1986.

L'analyse des différents compartiments fait apparaître des situations contrastées.

b) Un effondrement du transport du pétrole brut

Cet effondrement résulte d'un double phénomène de réduction volontaire de la consommation énergétique et du déplacement des sources d'approvisionnement.

A la suite du renchérissement consécutif à la première crise pétrolière, les pays développés ont mené des politiques volontaristes de diminution des importations pétrolières. De plus, les sources d'approvisionnement ont connu d'importantes modifications. Ainsi, l'approvisionnement maritime de l'Europe occidentale en provenance du Moyen-Orient est passé de 67 à 30 %. Par ailleurs, un recours plus systématique à l'oléoduc, afin de limiter le déplacement des navires dans des zones exposées (comme le Golfe Persique) a encore accru ce phénomène.

Sur la période 1979-1987, le transport de pétrole brut enregistre une baisse de 30 % en tonnage et de plus de la moitié en tonnes-milles.

Les chiffres suivants reflètent cette évolution.

Années	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-milles
1976	1 410	10 199
1977	1 451	10 408
1978	1 432	9 561
1979	1 497	9 452
1980	1 320	8 219
1981	1 170	7 193
1982	993	5 212
1983	930	4 478
1984	950	4 450
1985	871	4 007
1986 (est.)	940	4 730

Source : Feamleys, Oslo, Review 1986.

Ce type de transport a ainsi connu sur la période 1976-1986 une baisse annuelle en tonnage de l'ordre de 3 % avec des pointes à - 10 % en 1981 et 1982.

En tonnes-milles, le trafic accuse une diminution encore plus sensible avec une moyenne annuelle de - 6 % et des creux de plus de 10 %, allant jusqu'à -23 % en 1982.

Il faut là aussi souligner que cette phase de dépression succède à une période de croissance soutenue pendant la décennie précédente : + 8 % annuel en tonnage entre 1966 et 1976, et + 13 % annuel en tonnes-milles.

En revanche, le secteur des produits pétroliers connaît une croissance appréciable tant en tonnage qu'en tonnes-milles. Il passe ainsi, de 1976 à 1986, de 260 à 310 millions de tonnes et de 950 milliards de tonnes-milles à près de 1 300.

c) Une progression modérée du vrac sec

En tonnage, sur la période considérée, le vrac sec se stabilise autour du niveau moyen : 300 millions de tonnes pour le minerai de fer, moins de 200 millions de tonnes -avec de fortes variations- pour les céréales et plus de 200 millions de tonnes pour le charbon. Seul, ce dernier type de vrac paraît être dans une phase de croissance.

En tonnes-milles, une progression du secteur est sensible, en particulier pour le charbon.

	Minerai de fer		Charbon		Céréales	
	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-milles	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-milles	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-milles
1976	294	1 469	127	591	146	779
1977	276	1 386	132	643	147	801
1978	278	1 384	127	604	169	945
1979	327	1 599	159	786	182	1 026
1980	314	1 613	188	952	198	1 087
1981	303	1 508	210	1 120	206	1 131
1982	273	1 143	208	1 094	200	1 120
1983	257	1 320	197	1 057	199	1 135
1984	306	1 631	232	1 270	207	1 257
1985	321	1 675	272	1 479	181	1 004
1986	304	1 620	268	1 460	160	875

d) Les échanges maritimes de marchandises générales

La période considérée fait apparaître deux évolutions contrastées : un accroissement tant en tonnage (de 1 million de tonnes à 1,4 million de tonnes) qu'en tonnes-milles (de 3 milliards à 3,8 milliards) et un brusque coup d'arrêt en 1981 et 1982.

Années	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-milles
1976	1 075	3 025
1977	1 120	3 220
1978	1 190	3 455
1979	1 270	3 605
1980	1 310	3 720
1981	1 305	3 710
1982	1 240	3 560
1983	1 225	3 510
1984	1 320	3 720
1985	1 360	3 750
1986 (est.)	1 380	3 810

Source : Fearnleys, Oslo, Review 1986.

Ce secteur des transports a été particulièrement affecté par le ralentissement de l'économie mondiale qui a suivi, en 1982 et 1983, le second choc pétrolier.

Pour la première fois depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, une régression en volume a interrompu la croissance continue du commerce des produits manufacturés.

En tonnage, comme en tonnes-milles, c'est seulement en 1984 que les niveaux de 1980 seront de nouveau atteints. Depuis 1984, ce secteur des transports paraît avoir renoué avec la tendance à la hausse d'avant le second choc pétrolier.

Deux évolutions majeures caractérisent la décennie passée. La conteneurisation a connu un essor considérable. Aujourd'hui, 400 millions de tonnes sont acheminés par conteneur sur un total de 1,4 million de tonnes. Un autre aspect important est le développement des "conbulkiers" et des "parcel

cargos" qui sont à cheval sur les secteurs traditionnels et jusqu'ici séparés du tramping et de la ligne régulière.

3) La flotte mondiale depuis dix ans: diminution du tonnage et vieillissement

a) Une flotte en nette diminution

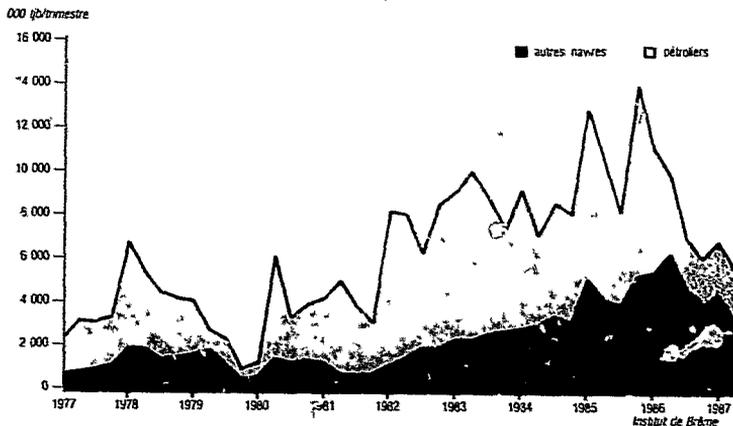
Les années 1985 et 1986 ont enregistré la plus forte réduction jamais enregistrée, en dehors des conflits militaires, du tonnage de la flotte mondiale. Pour la première fois d'ailleurs, ce phénomène s'est accompagnée d'une réduction du nombre des unités.

En 1986, la flotte mondiale retrouve son niveau de 1978.

Grâce aux démolitions massives et à l'arrêt des commandes, la flotte a entamé un processus de contraction qui a touché à des dates diverses (1981 pour les pétroliers, 1986 pour les vraquiers) tous les types de navires à l'exception des porte-conteneurs.

Le tableau ci-dessous fait ressortir l'ampleur des démolitions intervenues pendant la dernière décennie.

Evolution des démolitions entre 1977 et 1987



Six années de réduction ont permis au tonnage mondial de revenir à son niveau d'il y a dix ans.

Le tableau ci-après illustre le retournement de tendance des années 1980 :

VARIATION ANNUELLE MOYENNE EN POURCENTAGE
(Du tonnage brut total.)

Milieu de l'année	Flotte mondiale	Pétroliers	Transporteurs de vrac sec *	Autres navires
1970-1986	3,7	2,6	6,8	2,7
1970-1975	8,5	11,8	12,9	2,4
1975-1980	4,2	3,1	5,1	4,9
1980-1981	0,2	- 1,9	3,2	0,5
1981-1982	0,9	- 2,8	5,5	1,9
1982-1983	- 0,5	- 5,7	4,3	1,7
1983-1984	- 0,9	- 6,2	3,2	1,4
1984-1985	- 0,6	- 6,1	4,4	0,7
1985-1986	- 2,7	- 7,2	- 0,8	- 0,2

* Y compris les transporteurs mixtes.

Source : Lloyd's Register of Shipping ; Statistical Tables.

b) Une flotte vieillie

Le faible niveau des livraisons conjugué à la mise à la ferraille de pétroliers relativement récents s'est traduit par un vieillissement général et progressif : vieillissement de la flotte de l'O.C.D.E. aussi bien que de la flotte mondiale (1).

De manière générale, la structure d'âge de la flotte de l'O.C.D.E. ne diffère pas sensiblement de celle de la flotte mondiale, même si de fortes variations peuvent être constatées entre les différents Etats membres.

En revanche, la comparaison de la flotte de l'O.C.D.E. avec celle des Etats non membres permet de constater que les pays développés sont les exploitants des navires les plus récents. Les navires de moins de cinq ans représentent 20 % du tonnage des pays membres de l'O.C.D.E. contre 11 % de celui des pays non

(1) Cf. annexe n° 3.

membres, alors que ceux de plus de quinze ans atteignent 22 % du tonnage O.C.D.E. contre 37 % pour les autres nations.

Globalement, en 1986, la catégorie des unités "de moins de cinq ans" constituait encore 19 % de la flotte mondiale et 20 % de celle de l'O.C.D.E. La tranche suivante, cinq-dix ans, représente 22 % de la flotte mondiale et 27 % de celle de l'O.C.D.E. La tranche dix-quinze ans représente plus du tiers du total mondial.

Parmi les principales flottes de l'O.C.D.E., celle de la Belgique reste la plus jeune (6,9 ans), suivie de celle de l'Australie (7,9 ans). Les flottes japonaise, suédoise, allemande, néerlandaise ont un âge moyen comparable, compris entre 8,5 et 8,8 ans. Viennent ensuite les flottes danoise (9,2 ans), norvégienne (9,7 ans), française (10,3 ans), finlandaise (10,6 ans). Dans le peloton de queue, on trouve la Turquie (14,3 ans), l'Italie (14,4 ans), les Etats-Unis (16 ans) et le Canada (18 ans). L'âge élevé des flottes des grands lacs et de la flotte de réserve des Etats-Unis expliquent l'âge moyen des flottes nord-américaines.

Hors O.C.D.E., l'éventail est tout aussi large avec les flottes de Hong-Kong et du Koweït (8 ans) et celle de Malte (18 ans). Les flottes des quatre principaux pays de libre immatriculation sont bien plus récentes : Panama (10,6 ans), Libéria (10,9 ans), Bahamas (11,3 ans), Chypre (14,7 ans).

L'analyse de l'évolution de la flotte mondiale depuis dix ans fait mieux ressortir un vieillissement généralisé sous l'effet de la crise du transport maritime et de la décélération des constructions.

En 1987, 72,7 % des pétroliers, 55,5 % des vraquiers, 38,8 % des porte-conteneurs, 58,1 % des autres navires ont plus de dix ans.

En 1977, 35,2 % seulement de la flotte mondiale avait plus de dix ans, en 1982, ce pourcentage monte à 45,5 % pour atteindre près de 61 % en 1987.

Le tableau ci-après illustre ce phénomène qui se traduit par l'accroissement de l'âge moyen de la flotte mondiale. Ce vieillissement laisse présager que les besoins de renouvellement, jusqu'ici différés, devront dans un avenir rapproché être satisfaits.

	Flotte mondiale	Pétroliers	Transporteurs de vrac sec	Transporteurs de marchandises générales	Autres navires
1981	10,6	9,7	9,7	13,7	10,9
1982	11,1	10,1	10,3	14,2	11,3
1983	11,3	10,3	10,5	14,3	11,6
1984	11,4	10,7	10,5	14,2	11,6
1985	11,5	11,3	10,2	13,9	11,8
1986	11,7	11,9	10,2	13,4	12,3

Source . Lloyd's Register of Shipping.

4) Le déclin des pavillons traditionnels

Il y a dix ans, la flotte des pays de l'O.C.D.E. représentait 54 % du tonnage mondial et contrôlait l'essentiel des 23 % sous pavillon de libre immatriculation. Aujourd'hui, la part de l'O.C.D.E. est tombée à 30 % et celle des pavillons de complaisance s'élève à 30 % (1).

On assiste donc à une forte régression du tonnage de l'O.C.D.E., essentiellement au profit des pays en voie de développement mais aussi, quoique dans une moindre mesure, des pays de l'Est.

PART DES PAYS DE L'O.C.D.E.

	1975	1983	1984	1985	1986
En millions de tjb	198,7	198,7	188,9	178,2	159
En pourcentage du tonnage mondial	58,1	47,0	45,1	42,8	39,3

Cette évolution s'est traduite de façon contrastée selon les secteurs.

Pour les pétroliers, la part de l'O.C.D.E. tombe de 54 à 36 %, alors que celle des pavillons de complaisance augmente de

(1) Cf. également l'annexe n° 4 qui reprend des chiffres de l'annuaire statistique EUROSTAT, chiffres quelque peu différents mais faisant également apparaître l'évolution ici décrite.

35 à 41 %. Pour les minéraliers et vraquiers, la flotte des pays développés passe de 59 à 31 % et celle des pavillons de libre immatriculation de 28 à 33 %.

Un transfert a donc bien eu lieu entre les deux types de pavillon, mais il ne compense pas la régression réelle de la flotte de l'O.C.D.E..

Pour les porte-conteneurs, la situation est moins mauvaise. L'O.C.D.E. représente encore 55 % du total et contrôle l'essentiel des 17 % sous pavillon de libre immatriculation. Cependant, la percée des pays en voie de développement est particulièrement sensible dans ce secteur d'où ils étaient, il y a dix ans, totalement absents.

Un recentrage des flottes des pays de l'O.C.D.E. vers les transports les plus spécialisés et la ligne régulière, parallèlement au désengagement des secteurs pétroliers et du vrac, est donc perceptible.

L'analyse de l'évolution des flottes des pays de la Communauté fait d'ailleurs ressortir une situation identique. La flotte des Douze passe ainsi de 11 000 unités et de 111 millions de t.j.b., soit près de 30 % du tonnage mondial en 1977, à 7 000 unités, 63 millions de t.j.b. et 16,5 % du tonnage mondial en 1987. Cette régression affecte particulièrement les pays traditionnellement dominants : Grande-Bretagne et Grèce.

Sur une beaucoup plus longue échelle, cette évolution s'insère dans une tendance séculaire à la diminution de la part des flottes d'Europe occidentale dans la flotte mondiale qui passe ainsi des 3/4 en 1890, aux 2/3 en 1914, à la moitié en 1938, au 1/3 dans les années 60 et à moins du 1/4 aujourd'hui.

5) La réorientation des flux internationaux : un déplacement du barycentre des échanges mondiaux vers le Pacifique

Enfin, la décennie écoulée a vu s'opérer le recentrage des opérations maritimes sur la zone Pacifique au détriment de l'Atlantique.

Le Pacifique est devenu la première route commerciale et, sur certains types de transport, surclasse nettement l'Atlantique.

Ainsi, 43 % des mouvements de conteneurs concernent le Pacifique, contre seulement 21 % pour l'Atlantique.

Désormais, les principales routes maritimes convergent vers le Pacifique : en tonnage la route maritime du Pacifique dépasse maintenant de près du quart la route transatlantique.

B. LES CAUSES DE LA CRISE MONDIALE ACTUELLE

1) Un phénomène de surcapacité mondiale qui traduit un déséquilibre durable de l'offre et de la demande

Cette surcapacité résulte de la diminution de la demande de transports maritimes -comme il l'a déjà été indiqué- et de l'accroissement de l'offre.

Cet accroissement de l'offre est la conséquence du maintien d'un niveau élevé de livraison de navires neufs et du développement de l'activité maritime de deux catégories nouvelles d'intervenants : les nouveaux pays industrialisés et les pays à commerce d'Etat.

a) Un tonnage largement excédentaire

Le retournement de conjoncture dans la demande de transport maritime, qui succède à "l'âge d'or" du début des années soixante-dix, s'est trouvé confronté à une offre de transport excédentaire, résultant des anticipations positives de la période antérieure. Les livraisons de navires neufs ont ainsi continué sur un rythme de 40 millions de tonnes par an. Les armateurs se sont donc retrouvés, après les chocs pétroliers, disposer de plus de navires qu'il n'en fallait.

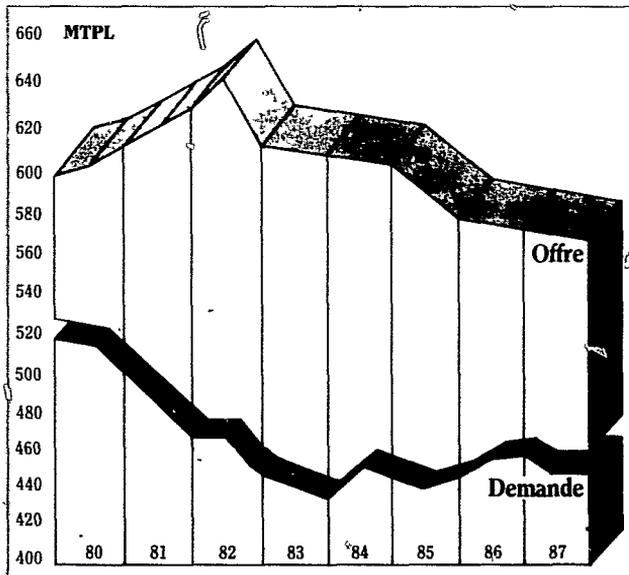
Une partie importante des flottes a été mise en réserve, si bien qu'à la moindre reprise, des capacités de transport considérables se libèrent et obèrent tout mouvement de reprise durable.

Ce tonnage excédentaire varie selon les catégories de navires. En 1987, il était en moyenne de 21 % : 28,4 % pour la flotte pétrolière, 5,1 % pour les lignes régulières et 19,7 % pour le vrac sec.

Il faut d'ailleurs souligner la tendance récente à la réduction de cette surcapacité. En 1984, la surcapacité étant de l'ordre de 36 % pour les pétroliers et de près de 10 % pour les lignes régulières.

L'effort de réduction de l'offre par la destruction systématique de navires surnuméraires et l'arrêt des commandes commence à porter ses fruits.

La reprise sensible des prix du neuf et de l'occasion et la réduction de l'écart entre l'offre et la demande, perceptible dans le tableau ci-dessous, peuvent être interprétées comme des signes d'une meilleure santé du marché.



Offre-Demande de transport maritime (Lloyd's Ship Eco)

Le retour durable à une situation d'équilibre passe par une résorption significative de l'excédent de tonnage.

b) Les conséquences de cette surcapacité

Outre l'aggravation de la concurrence et le développement de tendances protectionnistes, ce phénomène surcapacitaire a entraîné un effondrement du prix du fret et des navires neufs ou d'occasion.

La durée d'une crise particulièrement longue, caractérisée par une dépréciation des taux de fret, a entraîné, pour les entreprises, des difficultés à couvrir leurs frais fixes d'exploitation, et *a fortiori* les coûts en capital. Les compagnies ont, en général, géré leur déficit en vendant leurs actifs déjà amortis, contribuant ainsi à la chute du prix des navires d'occasion. La dégradation de la situation financière des compagnies, en particulier l'insuffisance de la marge d'autofinancement, a interrompu tout flux significatif d'investissements de la part des compagnies occidentales.

De plus, les perspectives du marché, et l'existence de fortes surcapacités, rendent largement inefficaces les dispositifs d'aide à l'investissement qui ont pu être mis en place.

2) L'aggravation de la concurrence, en particulier des nouveaux pays industrialisés et des pays à commerce d'Etat

Cette surcapacité permanente depuis plus d'une décennie a conduit à une concurrence effrénée entre les nations maritimes.

a) Les pays membres de l'O.C.D.E.

Cette concurrence s'est instaurée, dans un premier lieu, entre les pays de l'O.C.D.E.

Le Comité des transports maritimes de l'O.C.D.E. a été ainsi amené à constater que les relations maritimes entre les pays membres ne s'inspiraient pas toutes du principe de la libre circulation et de la concurrence libre et loyale.

La libre concurrence entre les Etats-membres de l'O.C.D.E. peut être ainsi faussée par certains régimes restrictifs touchant l'accès aux cargaisons (cabotage, réservation de cargaisons, accès aux cargaisons gouvernementales, approvisionnement des

installations situées en mer) ou par les dispositifs fiscaux nationaux applicables au secteur. De même, le système des conférences maritimes peut entraver la libre concurrence entre les Etats-membres.

b) Les opérateurs de navires

Un second pôle de concurrence est constitué par les opérateurs de navires qui utilisent des navires sur le marché de la location. C'est le cas notamment des armateurs grecs ou chypriotes. Ces opérateurs jouent à la fois sur le taux de location des navires et sur le taux du prix du transport. Ce jeu très spéculatif rend la concurrence extrêmement dangereuse pour les économies occidentales beaucoup plus réglementées.

c) Les pays à commerce d'Etat

Le troisième pôle est celui des flottes des pays de l'Est. Les pays à économie planifiée considèrent en effet le secteur du transport maritime comme un instrument au service d'objectifs économiques extérieurs à ce secteur. Les marines de l'Est sont ainsi chargées d'aller gagner des devises sur le marché international des transports.

La participation au trafic maritime international des compagnies de navigation des pays à commerce d'Etat - essentiellement celles de l'U.R.S.S. - est un phénomène récent.

Au cours des années 60, les navires de ces pays n'avaient joué qu'un rôle limité sur les trafics maritimes internationaux. Dans la mesure où ils y participaient, ils opéraient en général dans le cadre global des conférences.

A partir de 1972, la participation des compagnies maritimes des pays à commerce d'Etat s'est considérablement intensifiée, non seulement sur les trafics bilatéraux avec les pays de l'O.C.D.E., mais aussi en tant que transporteurs tiers ou "hors conférences".

Ces compagnies se livrent à des pratiques concurrentielles vigoureuses, qualifiées de "non commerciales" par les armateurs occidentaux.

Au milieu de 1983, 250 de ces navires, représentant plus de deux millions de T.P.L., étaient engagés sur des trafics internationaux.

Les réductions tarifaires pratiquées -de l'ordre de 10 à 20 %, avec des baisses occasionnelles pouvant atteindre 40 %- ont permis aux flottes des pays à commerce d'Etat d'emporter de nombreux marchés.

Les systèmes économiques de ces pays rendent possible le maintien de ces compagnies sur le trafic pendant des périodes particulièrement longues sans tenir compte de l'obligation de rentabilité qui pèse sur les autres compagnies indépendantes opérant hors conférence.

Le système administratif d'affectation des navires aux compagnies permet, ainsi, à ces dernières d'être déchargées des coûts de construction, du service de la dette et de l'amortissement.

Ces divers facteurs procurent aux compagnies maritimes des pays à commerce d'Etat d'appréciables avantages en matière de coût.

Dans le cadre de relations bilatérales entre un pays à commerce d'Etat et un pays à économie de marché, on relève un net déséquilibre au profit du pavillon du pays de l'Est.

L'exemple de l'Union soviétique est particulièrement significatif.

Parmi les multiples facteurs qui ont contribué à établir la domination soviétique sur ces trafics, les plus importants sont le fait que les échanges sont traités aux conditions C.A.F./F.O.B. (1), que l'accès aux cargaisons est difficile et que les taux de fret sont peu élevés.

En effet, le commerce soviétique s'effectue par l'intermédiaire d'agences gouvernementales qui donnent la préférence aux ventes C.A.F. et aux achats F.O.B. (le choix du transporteur étant laissé aux Soviétiques). Les fournisseurs et les importateurs étrangers sont contraints d'accepter ces conditions pour obtenir les contrats.

En outre, les compagnies maritimes étrangères ne sont pas autorisées à ouvrir des agences en U.R.S.S.. Elles dépendent donc

(1) Une transaction commerciale peut être conclue F.O.B. (soit *free on board* ou F.A.B. : franco à bord) ; le prix s'entend alors pour une marchandise livrée à bord du navire au port de départ, fret exclu.

Si la transaction est conclue C.A.F. (soit coût, assurance, fret ; C.I.F. en anglais), le prix s'entend pour une livraison au port de destination et comprend donc, notamment, le montant du fret.

des autorités soviétiques qui décident si des cargaisons leur seront attribuées ou non.

Même lorsque la participation étrangère au trafic est autorisée ou que le choix des transporteurs n'incombe pas aux Soviétiques, le tarif du transport par rapport aux prix des marchandises est souvent fixé à des niveaux peu élevés, de façon apparemment arbitraire, afin de dissuader les armateurs occidentaux de participer au trafic.

Les difficultés qu'entraîne la concurrence des compagnies des pays à commerce d'Etat -essentiellement celles de l'U.R.S.S.- ont créé, ces dernières années, des situations assez critiques sur certains trafics. En abaissant les taux pour pouvoir préserver leurs marchés sur certains trafics essentiels, les exploitants les moins rentables, dans un certain nombre de conférences, se sont retrouvés avec une marge bénéficiaire extrêmement limitée qui a fortement compromis leur structure financière à plus long terme.

Globalement cependant -et compte tenu de l'apparente stabilisation de l'activité des flottes à commerce d'Etat (1) au cours de ces dernières années- la concurrence de ces flottes ne représente pas encore une menace pour la survie des exploitants des services de lignes de la zone O.C.D.E..

d) Les nouveaux pays industrialisés

Le dernier groupe, redoutable à l'heure actuelle, est celui des flottes des nouveaux pays industrialisés. Les pays d'Extrême-Orient : Taïwan, Singapour, Hong-Kong, Corée possèdent d'excellents navires construits dans leurs chantiers, qui sont les moins chers du monde, et qui naviguent avec des équipages devenus très compétents mais extrêmement frugaux, travaillant sans sécurité sociale, pour des salaires impensables dans notre économie.

Ces nouveaux pays industrialisés, qui développent une politique maritime mondiale associant Etats et entreprises privées, ont vocation à peser d'un poids croissant sur le commerce maritime international. Déjà, la plus grande part des 250 porte-conteneurs géants sur les lignes type "tour du monde" sont entre les mains des nouveaux armateurs de Taïwan, de Hong-Kong et de la Corée du Sud.

(1) L'accroissement du tonnage des flottes des pays à commerce d'Etat reste limité. Depuis 1975, la flotte des pays d'Europe orientale et de l'U.R.S.S. est passée de 7,4 à 3,6 % du tonnage mondial.

Le contrôle de trafic pratiqué par ces pays leur permet de soutenir le développement de leur flotte. Ce phénomène est accentué du fait que certains de ces pays disposent, en outre, de possibilités de financement, de capacités de construction à bas coût et d'équipages bon marché.

Ainsi, en 1986, le salaire mensuel d'un marin qualifié était de 245 dollars pour un indien, de 764 dollars pour un philippin, de 1 850 dollars pour un français et de 3 000 dollars pour un allemand.

La productivité et l'efficacité des navigants des flottes occidentales ne permettent pas toujours de compenser ce handicap, d'autant plus que le régime social des marins de ces pays en émergence accroît encore l'écart.

L'essor de ces flottes résulte aussi du transfert de l'activité d'armateurs ou d'opérateurs occidentaux dans ces pays. De nombreuses sociétés (norvégiennes, allemandes, grecques, britanniques) se sont ainsi établies à Hong-Kong et à Singapour en y achetant, ou en y créant, des sociétés de navigation.

Les pays en voie de développement conjuguent ainsi différents facteurs qui rendent leur concurrence particulièrement sévère.

L'exemple de l'armement national sri-lankais est à cet égard significatif.

La "Ceylan shipping corporation" utilise ainsi quatre porte-conteneurs fabriqués en Pologne et appartenant à des intérêts allemands. Les navires battent pavillon libérien ou panaméen. L'équipage est sri-lankais, mais géré à Londres. Les coûts paraissent donc avoir été réduits au maximum, qu'il s'agisse de la construction, du financement, de l'équipage ou de la gestion.

De plus, cette compagnie bénéficie d'une réservation de trafic à hauteur de 80 % de Sri-lanka en direction de l'Europe et de 60 % dans l'autre sens.

On conçoit que cette concurrence puisse apparaître aux autres flottes comme déloyale.

3) Le protectionnisme des pays en voie de développement

Le problème du protectionnisme dans le domaine du transport maritime n'est pas nouveau et n'est pas limité à un groupe de pays particuliers. La plupart des nations, y compris celles de l'O.C.D.E., se sont à un moment ou à un autre livrées à des pratiques permettant de développer -ou de protéger- artificiellement leur flotte.

Cependant, les pays de l'O.C.D.E., en s'engageant à respecter les principes de la concurrence loyale et de la libre circulation, se sont interdits d'instaurer de nouvelles mesures directes de protection. Les pays de l'Est et les pays en voie de développement ont, au contraire, adopté dans les années récentes des mesures protectionnistes.

Si elles prennent des formes diverses selon les pays, ces dispositions s'inspirent du même souci de protéger les flottes nationales -considérées comme un élément de souveraineté- et de participer équitablement au transport de marchandises généré par le commerce extérieur de chaque pays.

Ces arguments sont régulièrement développés dans les instances internationales, notamment la CNUCED, à l'encontre des pays industrialisés, traditionnellement favorables à la "liberté des mers".

Il a ainsi été proposé des partages du type 40-40-20 (40 % du fret au pays exportateur, 40 % au pays importateur et 20 % aux pays tiers). Dès 1974, ce type de partage a été incorporé dans l'article 2 d'une Convention signée dans le cadre de la CNUCED en vue de la mise en application d'un Code de conduite des conférences maritimes. Ce Code de conduite est entré en vigueur le 6 novembre 1983. Trois de ses dispositions sont particulièrement importantes :

- le principe de partage des cargaisons, selon le consentement mutuel des partenaires, notamment sur la base de la clé 40-40-20, entre flottes respectives des pays exportateurs, des pays importateurs et des pays tiers ;

- le principe de l'obligation de consultation et de négociation dans la fixation des taux de fret, de façon à mettre fin, du point de vue du Tiers monde, aux manipulations unilatérales et abusives des taux de fret par les flottes dominantes ;

- le principe de la conciliation obligatoire pour le règlement des litiges.

On assiste donc à une fermeture de trafics, qui peut prendre une forme directe ou indirecte et qui vise à restreindre l'accès des transporteurs étrangers et à neutraliser les mécanismes concurrentiels du marché.

a) Le contrôle direct des cargaisons

La plupart des pays protectionnistes exercent un contrôle direct sur les cargaisons en recourant à des mesures unilatérales de réservation de cargaisons ou à des politiques de partage des cargaisons.

Ce type de mesure, non-commerciale, repose sur le droit que s'arrogent les pays générateurs de cargaisons, de réserver au pavillon national un certain pourcentage ou la totalité du transport des marchandises acheminées par mer à l'importation ou à l'exportation.

Instituées le plus souvent de manière unilatérale, ces mesures sont ensuite gérées dans le cadre d'accords plus ou moins formels.

- Les cargaisons gouvernementales

Le terme de "cargaisons gouvernementales" couvre une large gamme de marchandises dont le transport est mis en oeuvre par différentes instances politiques (ministères ou organismes quasi-gouvernementaux) ou commerciales (sociétés nationalisées ou contrôlées).

Ces politiques existent dans les pays suivants :

- . Argentine,
- . Bolivie,
- . Brésil,
- . Cameroun,

- . Côte d'Ivoire,
- . République dominicaine,
- . Equateur,
- . Egypte,
- . Inde
- . Indonésie,
- . Jamaïque,
- . Malaisie,
- . Mexique,
- . Maroc,
- . Nicaragua,
- . Pakistan,
- . Philippines,
- . Arabie Saoudite,
- . Sri Lanka,
- . Soudan,
- . Thaïlande,
- . Venezuela.

- La réservation de cargaison

La réservation de cargaison peut concerner certains produits particuliers (le café, le cacao, les produits pétroliers, le coton...) ou bien être fondée sur une restriction quantitative. Plusieurs pays revendiquent ainsi l'acheminement de la totalité des cargaisons, d'autres exigent une partie seulement du trafic maritime : 50/50 sur la base d'accords bilatéraux; 40/40/20 dans les accords d'inspiration codiste.

Les pays suivants réservent, par exemple, le transport de certains produits spécifiques à leur flotte nationale :

- . Brésil,
- . Colombie,
- . Côte d'Ivoire,
- . Equateur,
- . Ghana,
- . Guinée,
- . Indonésie,
- . Philippines,
- . Singapour,
- . Venezuela.

Les pays indiqués ci-après se sont dotés d'une législation permettant une réservation totale des cargaisons :

- . Algérie,
- . Angola,
- . Arabie Saoudite,
- . Argentine,
- . Bangladesh,
- . Bénin,
- . Birmanie,
- . Bolivie,
- . Brésil,
- . Cameroun,
- . Chili,
- . République populaire de Chine,
- . Colombie,
- . Congo,
- . Corée (du Sud),
- . Costa Rica,
- . Côte d'Ivoire,
- . Cuba,
- . République dominicaine
- . Emirats Arabes Unis,
- . Egypte,
- . Equateur,
- . Ethiopie,
- . Gabon,
- . Ghana,
- . Guatemala,
- . Honduras,
- . Inde,
- . Indonésie,
- . Libye,
- . Malte,
- . Maroc,
- . Mexique,
- . Nicaragua,
- . Nigéria,
- . Pakistan,
- . Paraguay,
- . Pérou,
- . Philippines,
- . Sénégal,
- . Taiwan,
- . Togo,

- . Uruguay,
- . Venezuela
- . Zaïre.

- L'exclusion de certains pavillons

Certains pays ont recours à une autre mesure consistant essentiellement à ne pas autoriser les navires battant le pavillon de certains pays et employant certains équipages, à transporter leurs marchandises et à faire escale dans leurs ports. Madagascar a adopté des mesures de ce genre, à l'instar du Nigéria.

b) Les mesures protectionnistes indirectes

Dans le cadre global de leur politique maritime, certains pays ont instauré des restrictions indirectes, législatives ou commerciales, interdisant aux navires battant pavillon étranger de faire du commerce, ou décourageant les chargeurs nationaux d'avoir recours à leurs services.

Au total, ce sont près d'une vingtaine de mesures de ce type qui ont pu être relevées.

- Les incitations financières à l'égard des chargeurs

Destinées à inciter les chargeurs à recourir à des navires battant pavillon national, ces mesures peuvent prendre des formes diverses : rabais, crédits d'impôts, taux d'intérêt bonifiés, dérogations aux droits à l'importation, subventions à l'exportation.

L'Argentine, la Malaisie, le Mexique, le Pakistan, les Philippines, la Thaïlande et le Zaïre accordent ce type d'"encouragements".

- Les réglementations de change

Un petit nombre de pays exercent sous une forme ou sous une autre un contrôle sur les changes de façon à économiser des devises dans le secteur du transport maritime et réaliser des gains supplémentaires sur les opérations de change. Ainsi, le Honduras exige que tous les frets payables sur son territoire soient acquittés en monnaie locale. Un autre pays, le Chili, accorde aux navires de la compagnie nationale un avantage de

change de 20 pour cent. Par ailleurs, l'Algérie applique des réglementations strictes en matière de contrôle des changes.

- La pratique systématique des ventes C.A.F. ou des achats F.O.B.

Cette pratique est d'une utilisation courante. Certains pays, cependant, en font une obligation à leurs chargeurs afin de favoriser leur flotte. Dans les deux cas, c'est le chargeur qui paie le fret et choisit le transporteur.

Pratiqués par les pays en développement, la vente C.A.F. et l'achat F.O.B. sont surtout l'apanage des pays à commerce d'Etat. Dans ces pays, les échanges sont aux mains d'entreprises ou d'organismes publics, ce qui interdit aux importateurs ou exportateurs étrangers de participer au choix des conditions dans lesquelles seront acheminées les marchandises.

- La délégation des réservations de trafic aux "conseils de chargeurs"

Plusieurs pays en voie de développement ont instauré sur le territoire de leurs partenaires commerciaux un système central de réservation. Une dizaine de pays, membres de l'O.C.D.E., ont ainsi signalé l'implantation sur leur territoire de bureaux centraux de fret, auxquels les chargeurs doivent s'adresser pour acheminer leurs chargements en provenance ou à destination du pays considéré.

Les bureaux centraux de fret usent, en général, de leur monopole pour réserver les cargaisons aux navires battant pavillon du pays qu'ils représentent.

Il s'agit, en fait, de l'instauration d'une espèce de visa préalable au chargement.

Les pays, ci-après, ont instauré un bureau central de fret, ou lui ont confié leurs intérêts :

- . Argentine,
- . Bénin,
- . Brésil,
- . Cameroun,
- . République populaire du Congo,
- . Côte d'Ivoire,

- . Gabon,
- . Indonésie,
- . Irak,
- . Malte,
- . Pérou,
- . Sénégal,
- . Sri Lanka,
- . Tanzanie,
- . Togo,
- . Uruguay,
- . Zaïre.

- L'obligation pour les compagnies maritimes étrangères d'avoir le statut de compagnie associée

Ce statut est accordé aux compagnies qui ont conclu un accord avec une compagnie d'Etat ou la principale compagnie privée de l'Etat en question, afin d'accéder aux échanges sur la base d'un partage. Ce statut peut également être conféré sur la base d'accords bilatéraux conclus de gouvernement à gouvernement.

Ce procédé est surtout pratiqué par les pays d'Amérique du Sud : Argentine, Bolivie, Brésil, Colombie, Equateur, Pérou, Venezuela.

- L'instauration de taxes discriminatoires

Des taxes de fret ont été imposées, par certains pays, aux transporteurs non nationaux qui embarquent ou débarquent des marchandises.

Ces taxes sont discriminatoires et faussent la concurrence entre les transporteurs. Le transporteur étranger répercute généralement ces taxes sur le chargeur.

Parmi les pays en développement qui pratiquent ce type de discrimination, on trouve :

- . l'Equateur,
- . l'Inde,
- . le Pakistan,
- . Panama,
- . le Sri Lanka,
- . la Tanzanie,
- . le Zaïre.

- Les discriminations sur le prix des services maritimes

Certains pays en voie de développement instaurent des tarifs préférentiels pour les transporteurs nationaux -voire la gratuité- pour l'accès aux différents services maritimes. Il s'agit de divers droits portuaires (d'amarrage, d'accostage, de stockage, de pilotage), et dans certains cas, des droits de soutage ou des droits sur les soutes.

L'Angola, l'Argentine, le Brésil, le Pérou, le Venezuela font bénéficier leurs compagnies nationales de ce type de réductions.

- Les restrictions diverses

Parmi les autres types de restrictions indirectes inspirées par les pays en voie de développement, on peut relever :

. la priorité d'accostage pour les navires battant pavillon national ;

. les restrictions interdisant au transporteur étranger d'investir dans des installations. Ainsi, un armateur étranger ne peut être propriétaire d'actifs en Corée du Sud. La législation de Taïwan interdit aux non-ressortissants de créer des terminaux à conteneurs ;

. les restrictions à l'achat de terrains ;

. l'interdiction aux transporteurs étrangers d'opérer en tant qu'entrepreneurs de transport multimodal (ETM). Ainsi, le décret mexicain concernant le transport international multimodal par conteneur crée un ETM chargé d'organiser sous contrôle des pouvoirs publics le trafic conteneurisé à l'importation ;

. l'interdiction de transbordement ou l'imposition de droits plus élevés sur les marchandises faisant l'objet d'un transbordement ;

. les dimensions non standard du matériel conteneurisé ;

. l'assurance des cargaisons et le crédit. C'est ainsi que l'Algérie exige que toutes les marchandises à l'importation et à l'exportation soient assurées auprès de la compagnie d'assurances à capitaux d'Etat. Au Bangladesh, des banques bengali ont émis des lettres de crédit dans lesquelles il est exigé que l'expédition soit faite par des compagnies nationales ;

. la traduction des documents. Aux termes du décret publié en janvier 1984 par les autorités portuaires libyennes, tous les documents du navire, les manifestes de cargaisons et les rôles d'équipage doivent être traduits en arabe ;

. la pénurie d'installations indispensables aux systèmes de haute technologie ;

. les taux de change préférentiels.

*

* *

En conclusion, on peut indiquer que la réservation de cargaison est, de loin, l'obstacle aux échanges le plus courant. Cependant, l'état embryonnaire de nombreuses flottes qui ne disposent pas du tonnage disponible suffisant, ne permet pas d'acheminer sous pavillon national la totalité du commerce maritime réservé.

La réservation d'une partie des cargaisons gouvernementales est la seconde mesure la plus couramment relevée.

Viennent ensuite l'ouverture de bureaux centraux de fret, les incitations financières, le statut de compagnie associée, les taxes discriminatoires sur le fret, les ventes C.A.F., les achats F.O.B. et les taxes perçues sur les services maritimes.

Ces mesures ont causé de lourdes pertes aux armateurs de l'O.C.D.E.

Il semble cependant peu probable que les gouvernements puissent parvenir à un accord international interdisant ces mesures discriminatoires.

4) La concurrence des autres moyens de transport

Même si l'évolution des données technologiques de base n'a pas joué de rôle dans la crise, et ne paraît pas devoir - à l'horizon 2000- entraîner une nouvelle répartition des marchés de

transport internationaux au détriment de la mer, des évolutions sont d'ores et déjà sensibles.

Ainsi, le souci des pays consommateurs de rapprocher leurs sources d'approvisionnement et celui d'éviter la navigation de pétroliers dans des zones à risques comme le Golfe Persique ont entraîné une augmentation du transport par oléoducs.

De plus, une nouvelle répartition entre les différents modes de transport est perceptible.

a) La concurrence des liaisons aériennes

Le transport aérien représente 1 % du commerce international en tonnage et 10 % en valeur. On estime généralement que pour le transport de marchandises, seules les cargaisons pouvant supporter un coût de transport de dix francs par kilogramme sont susceptibles d'être acheminées par voie aérienne. Ce coût maximal est dix fois moindre pour le transport maritime.

Cependant, la tendance à l'augmentation de la valeur unitaire des produits transportés ouvre des possibilités dans le domaine du transport aérien.

De plus en plus de produits peuvent supporter le coût d'acheminement aérien, en particulier dans les secteurs à haute technologie. Soulignons enfin que s'agissant du transport transocéanique de passagers, le transport aérien a déjà capté la totalité du marché.

b) La concurrence des liaisons terrestres

La conteneurisation a favorisé le développement des voies terrestres utilisant la haute capacité du rail pour relier les ports situés aux deux extrémités d'un continent. Les deux "ponts terrestres" des Etats-Unis et de la Sibérie peuvent ainsi capter une partie du trafic entre l'Europe et l'Extrême-Orient.

Le Transsibérien écoule un trafic de conteneurs entre l'Europe et Hong-Kong, le Japon et le sud-est asiatique. Son importance a augmenté pendant la fermeture du canal de Suez. Il écoulait, en 1982, un trafic de 2 000 conteneurs par mois.

Cette ligne est appelée à intensifier son trafic et à concurrencer le transport par mer des marchandises de valeur élevée entre l'Europe et le Japon.

La liaison Est/Ouest des Etats-Unis est principalement utilisée pour l'acheminement de conteneurs entre l'Europe et le Japon. Cette liaison fait gagner à peu près une semaine sur l'acheminement maritime par le canal de Panama.

De plus, l'augmentation du gabarit des transports routiers et l'apparition de "trains blocs" caractérisés par une double hauteur de chargement peuvent accentuer ce phénomène.

Ces trains blocs partent à heures fixes, surtout des grands ports de la côte ouest vers l'intérieur du pays ou les villes de la côte est. Ils acheminent, essentiellement, le considérable trafic d'importations conteneurisées en provenance du Japon et des pays de l'Asie de l'Est.

c) La combinaison des différents types de transport

La combinaison des modes de transport permet de réduire à la fois les coûts et les délais. C'est le cas à la fois du transport maritime/aérien et maritime/terrestre (par opposition au transport maritime pur et simple).

Certains entrepreneurs peuvent maintenant offrir un acheminement mer/terre de Hong-Kong à New-York dont la durée totale ne dépasse pas 16 jours, alors qu'il faut plus de trois semaines par la voie maritime. Ce type d'acheminement utilise des navires porte-conteneurs rapides et les trains à double hauteur.

Sur la liaison Bombay-New-York, les chiffres sont respectivement de 36 et 61 jours.

S'agissant des expéditions combinant le navire et l'avion, on estime qu'un envoi du Japon vers l'Europe via Seattle, transporté par mer entre le Japon et Seattle et par air entre Seattle et l'Europe, voit sa durée réduite de moitié par rapport à un transport exclusivement maritime. Par rapport au transport exclusivement aérien, le coût est réduit de moitié.

Dans certains cas, cette combinaison des modes de transport peut entraîner une reconquête de trafics au profit du transport maritime. En effet, la combinaison du transport maritime et aérien n'est intéressante que pour les marchandises qui, normalement, sont transportées exclusivement par avion mais pour lesquelles la rapidité du transport n'est pas d'une importance capitale.

S'agissant des marchandises en provenance de l'Extrême-Orient, les entrepreneurs de transport maritime seront peut-être effectivement en mesure de rivaliser directement avec le fret aérien qui souffre de la relative lenteur des méthodes de manutention dans les aéroports.

Il faut par ailleurs rappeler que, pour le vrac, le transport maritime reste très compétitif. A titre d'exemple, le coût du transport maritime d'une tonne de charbon à travers l'Atlantique Nord est inférieur à son coût de transport terrestre aux deux extrémités de l'Océan.

En règle générale, les dessertes pondéreuses sont captives du transport par voie de mer, d'autant plus que le développement prévisible du fluvio-maritime paraît devoir relancer le cabotage au détriment des autres transports de surface.

C. LA SITUATION ACTUELLE DE LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE

1) Description

a) Depuis une décennie, l'évolution de la flotte française est caractérisée par la diminution du nombre de bâtiments et du tonnage

Au 1er janvier 1988, la flotte de commerce française se compose de **240 navires totalisant 4 661 850 TJB**, dont 26 navires immatriculés aux Kerguelen (cf. annexe n° 5).

Le tableau ci-après recense la flotte sous pavillon français au début 1988 en distinguant selon les grandes catégories de navires.

SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE AU 1^{er} JANVIER 1988

Navires	Unités	TJB	UPL
Navires passagers	24	165 400,60	46 170
Cargos <500 tjb	16	4 929,59	7 914
Cargos >500 tjb	28	156 338,81	220 878
Cargos rouliers	34	190 815,56	260 106
Cargos fruitiers-polythermes	7	25 631,17	28 030
Cargos citernes chimiquiers	4	13 888,98	22 386
Cargos citernes vins et huiles	5	7 850,08	15 262
Cargos porte-conteneurs	33	789 722,17	891 562
Total cargos	127	1 189 176,36	1 446 138
Transporteurs de vrac sec	22	659 353,64	1 129 599
Pétroliers long-courriers	22	2 186 893,71	4 376 020
Caboteurs pétroliers	32	233 730,25	383 226
Transporteurs de gaz liquéfié	7	227 296,08	210 723
Total pétroliers	61	2 647 920,04	4 969 969
Total navires de commerce	234	4 661 850,64	7 591 876
Remorqueurs	141	29 369,37	»
Bateaux pilotes	25	1 867,10	»
Dragues	2	2 385	1 600
Barges	19	104 784,58	50 800
Supplies	13	6 871,67	7 856
Avitailleurs	11	5 754,27	10 072
Bacs	10	8 056	»
Bateaux voyageurs	87	12 063,44	1 734
Vedettes	128	3 574,01	»
Divers	101	90 927,71	75 218
Total navires auxiliaires	537	265 653,15	147 180
Total tous navires	771	4 927 503,79	7 739 056

Source : Comité central des armateurs de France.

Pour prendre toute leur signification, ces chiffres doivent faire l'objet d'une double comparaison, dans l'espace et dans le temps (1).

Dans l'espace, le classement des flottes mondiales en terme de "port en lourd" consolidé place la France au dix-neuvième rang des nations maritimes.

Dans le temps, l'évolution récente de la flotte française fait apparaître deux phases différentes.

Jusqu'en 1978, on relève un double mouvement en apparence contradictoire. On note, en effet, une réduction très sensible du nombre des navires accompagnée d'une croissance rapide du tonnage total.

On passe ainsi de près de 700 navires totalisant 4,18 millions de TJB en 1964 à un peu plus de 400 navires totalisant 11,6 millions de TJB en 1979. Cette première phase est caractérisée par un important effort de rajeunissement de la flotte. Les unités anciennes d'un faible tonnage sont remplacées par des bâtiments modernes de plus grande capacité.

A partir de la fin des années soixante-dix, on assiste, au contraire, à une diminution qui porte à la fois sur le nombre de navires et sur le tonnage. Dès 1977, le tonnage de la flotte française plafonne, avant de commencer à décroître en 1979.

Au cours des dernières années, seuls se maintiennent les transbordeurs, les caboteurs pétroliers et les transporteurs de gaz.

Toutes les autres catégories de navires diminuent, notamment les porte-conteneurs et les rouliers.

Les sorties de pétroliers longs courriers paraissent s'être arrêtées sur la dernière période.

Le tableau des entrées et sorties par catégorie de navire (cf. annexe n° 8) fait ressortir, pour les années 1986 et 1987, un déficit très net.

On enregistre ainsi trente entrées en flotte (sept livraisons de navires neufs et vingt-trois achats d'occasion ou francisation de navires affrétés coque nue) contre quatre-vingt sept sorties : cinquante trois ventes, vingt-huit transferts, six ventes à la démolition et une perte.

(1) Cf. en annexes n°s 6 et 7, la composition de la flotte de commerce par catégorie de navires.

Les chiffres les plus récents témoignent de la poursuite de cette évolution.

Au 1er juin 1988, par rapport au début de l'année, ce sont neuf navires qui sont sortis de flotte pour un tonnage de 0,6 million de TPL contre cinq entrées en flotte qui totalisent seulement 0,1 million de TPL. D'ici la fin de l'année, ce sont encore une douzaine de navires, pour un tonnage de 0,3 million de TPL, qui devraient sortir de flotte.

b) Ce phénomène de fuite devant le pavillon national doit être nuancé

Ces chiffres, qui reflètent une fuite devant le pavillon national, doivent cependant être relativisés.

En effet, le tonnage sous pavillon national ne constitue pas le seul potentiel de transport dont disposent les entreprises françaises.

De même que dans des pays voisins, la constitution d'une flotte sous pavillon étranger mais sous contrôle français représente l'une des formes de l'internationalisation du secteur du transport maritime. La délocalisation de l'outil de production s'effectue dans ce secteur selon des modalités propres : transferts de pavillon, affrètement coque nue, affrètement à temps avec option d'achat.

On peut estimer à près d'une centaine de navires, totalisant quatre millions de TPL, la flotte de navires contrôlés hors pavillon national par les compagnies françaises.

Pour le secteur du vrac sec et liquide, ce sont les deux tiers des navires et 90 % du tonnage qui se sont ainsi placés hors pavillon national mais sous contrôle français.

C'est, au total, près du tiers de la flotte que contrôle l'armement français qui opère dans ces conditions.

En matière de chiffres d'affaires, la même sous-évaluation peut être relevée.

En 1987, sur la trentaine de milliards générés par l'activité de l'armement français dans le monde, près de dix milliards sont réalisés par des implantations à l'étranger et l'exploitation de navires contrôlés.

De toute évidence, l'internationalisation du secteur maritime nécessite la mise au point de nouveaux indicateurs.

Les instruments de mesure actuels, notamment la référence au taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon national, ne reflètent pas les réalités économiques du secteur.

Comme le souligne le comité central des armateurs de France : *"Il est dénué de signification de se référer au taux de couverture (base tonnage) du commerce extérieur par le pavillon français, alors que 40 % de l'activité de l'armement français se déroule en trafics tiers et que le tiers de sa flotte opère sous des pavillons étrangers."*

Une réforme des indicateurs, pour nécessaire qu'elle soit, n'aurait guère de sens si elle ne concernait que les données françaises. C'est au niveau de l'Europe toute entière que cette remise à jour doit être réalisée. Ce problème n'est, en effet, pas propre à la France : sur la base des indicateurs existants, la Communauté économique apparaît elle aussi artificiellement comme déficitaire en matière de prestation de transport maritime.

c) Une flotte française vieillie

Cette évolution s'accompagne d'un vieillissement très net de notre flotte (cf. annexe n° 9).

Les rapports du comité des transports de l'O.C.D.E. font ainsi apparaître que l'âge moyen de notre flotte est parmi les plus élevés. En effet, en 1986, alors que l'âge moyen de la flotte de l'O.C.D.E. était de 7,6 ans, celui de la flotte française atteignait 10,4 ans.

La flotte sous pavillon français, après avoir été l'une des plus jeunes du monde, a donc considérablement vieilli.

Au milieu de 1987, 67 % du tonnage de la flotte française avait plus de dix ans, alors que la moyenne mondiale n'est que de 65 %. La comparaison dans le temps est encore plus significative : en 1977, moins de 18 % de notre flotte avait plus de dix ans ; en 1982, à peine plus de 26 %. Cette situation est très largement imputable aux pétroliers : 85 % de cette flotte ayant entre dix et quinze ans (contre une moyenne mondiale de 72,7 %). L'âge des vraquiers reste sensiblement moins élevé que la moyenne (41,8 % contre 55,5 %) en raison notamment d'importantes sorties de flotte dans cette catégorie depuis deux ou trois ans. Les porte-conteneurs, qui forment la base de la flotte de ligne, sont en revanche plus jeunes que la moyenne mondiale : 26 % contre près de 39 %.

Ces appréciations doivent cependant être nuancées. Beaucoup des navires français ont fait l'objet de grosses réparations et de transformations visant à accroître leur taille (jumboïsation) ou à économiser l'énergie (motorisation des turbinards, bulbes, hélices).

Quoi qu'il en soit, on peut considérer que le moment se rapproche où il faudra renouveler une partie de notre flotte. D'ores et déjà se pose le problème de la collecte de l'épargne susceptible de financer ces nouvelles unités.

d) Des effectifs navigants en diminution constante

Le personnel navigant se compose de moins de 13 000 officiers et marins. Le personnel sédentaire employé pour assurer à terre les différentes fonctions financières, techniques, commerciales et juridiques peut être évalué à 6 000 personnes.

La tendance à la baisse des emplois disponibles paraît s'être accélérée. Pour les années 1984 et 1985, la diminution annuelle est de 10 %. En 1986 et 1987, on enregistre une diminution des effectifs de l'ordre de 14 %.

Les données ci-dessous permettent de mesurer cette réduction annuelle accélérée des effectifs globaux du personnel navigant :

1er janvier 1985	18 680
1er janvier 1986	16 810
1er janvier 1987	14 380
1er janvier 1988	12 420

L'analyse de l'évolution des effectifs du personnel navigant selon les différentes catégories fait ressortir une tendance générale à la contraction de toutes les catégories. Le tableau suivant, plus détaillé, rassemble les données disponibles sur les variations de ces cinq dernières années (1).

(1) Pour l'évolution depuis 1960, cf. annexe n° 10.

	1 ^{er} janv. 1984	1 ^{er} janv. 1985	1 ^{er} janv. 1986	1 ^{er} janv. 1987	1 ^{er} janv. 1988
<i>Officiers :</i>					
Pont	3 250	3 020	2 680	2 340	1 990
Machine	2 770	2 530	2 210	1 910	1 620
Radio	550	520	460	400	340
Total officiers ..	6 570	6 080	5 350	4 650	3 950
<i>Personnel d'exécution :</i>					
Pont	4 700	4 380	4 000	3 400	2 960
Machine	3 410	3 160	2 870	2 440	2 120
Agents du service général ...	4 030	3 700	3 350	2 830	2 460
Polyvalents	1 080	1 010	930	800	700
Novices	380	350	310	260	230
Total personnel d'exécution ..	13 600	12 600	11 460	9 730	8 470
Total général ...	20 170	18 680	16 810	14 380	12 420
Evolution annuelle	- 7,2 %	- 10 %	- 14,45 %	- 13,63 %	

Source : Comité central des armateurs de France.

Les perspectives à court terme ne permettent pas d'entrevoir une modification sensible de cette tendance.

Le caractère malheureusement inéluctable de cette évolution rend indispensables la mise en place de politiques d'accompagnement et de reconversion ainsi que le maintien du dialogue entre partenaires sociaux.

e) Des armateurs dans une situation financière précaire

L'examen des résultats des entreprises d'armement conduit, par ailleurs, à un jugement pessimiste sur la situation financière du secteur.

Au cours de la période récente, comme il l'a été indiqué, le secteur été confronté à une crise anormalement longue, caractérisée par des taux de fret dépréciés. Les entreprises ont donc éprouvé de grandes difficultés à couvrir leurs frais d'exploitation. Quant aux coûts en capital, les conditions du marché ne permettaient pas, *a fortiori*, de les couvrir.

Il faut à cet égard souligner que la plupart des armements à coûts élevés -comme le sont les armements de l'O.C.D.E.- connaissent ce type de difficultés. Une comparaison internationale permettrait de faire les mêmes constatations pour les flottes d'autres pays (par exemple, le Japon) concernant la baisse du chiffre d'affaires et la dégradation des résultats.

Quoi qu'il en soit, et même si la consolidation des résultats au niveau du secteur peut masquer les résultats bénéficiaires de certaines compagnies, les résultats de l'armement français paraissent précaires, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous :

CHIFFRES FINANCIERS DE L'ARMEMENT FRANÇAIS POUR 1986

Tous navires	En millions de francs
Chiffre d'affaires	17 147,2
Recettes :	
Transport maritime	15 553,1
Activités auxiliaires	527,6
Autres activités	551,8
Autres produits	514,7
Charges d'exploitation.	
Dépenses commerciales	4 276
Dépenses variables :	
Soutes	1 136,5
Frais de port et de canal	854,1
Dépenses fixes :	
Equipage	2 933,6
Assurances	250,5
Approvisionnement entretien	850,3
Affrètement navires étrangers	1 342,3
Loyers de crédit-bail	220,2
Autres données financières.	
Frais financiers liés aux navires	816,7
Frais généraux maritimes	1 468,9
Dotations aux amortissements des navires	1 458,7
Investissements	1 274,4
Immobilisations navires (fin 86) :	
Valeur brute	16 264,1
Valeur nette	7 867,3
Endettement navires	8 280,3

Source : Comité central des armateurs de France.

La contraction du chiffre d'affaires, le niveau élevé des charges financières, les difficultés éprouvées à maîtriser les dépenses commerciales ont conduit, dans bien des cas, les entreprises à vendre des actifs, pour faire face aux besoins de trésorerie.

La situation actuelle est donc caractérisée par un désinvestissement net qui, s'il a porté sur des actifs déjà amortis et permis aux entreprises de gérer leur déficit, n'en constitue pas moins une perte de substance pour le secteur.

Ce phénomène est d'autant plus préoccupant que la marge brute d'autofinancement est aujourd'hui insuffisante pour reprendre un flux significatif d'investissements.

Le régime, particulièrement défavorable, fait, dans la loi de finances de 1988, aux plus-values de cession d'actifs (réintégration dans les résultats de l'exercice même en cas de réinvestissement) ne paraît pas aller dans le bon sens. Il sera indiqué ultérieurement comment un régime calqué sur celui de nos partenaires étrangers (exonération en cas de réinvestissement) permettrait de remédier à l'insuffisance de l'investissement dans un secteur qui manque cruellement de fonds propres.

f) Un secteur qui ne bénéficie plus que de protections illusoires et critiquées

Contrairement au transport aérien qui est très réglementé, le transport maritime est largement ouvert à la concurrence internationale.

Les protections dont a pu bénéficier la flotte marchande française ont aujourd'hui disparu, sont condamnées à disparaître, ou font l'objet de critiques, tant de la part des partenaires économiques de la Communauté européenne que de l'O.C.D.E.

- La protection coloniale qui a longtemps permis le monopole par l'armement français des transports maritimes entre la France et ses colonies, et que reflète encore la présence d'héritages coloniaux dans les réseaux, en particulier la concentration quasi exclusive de certains armements sur l'Afrique, est aujourd'hui disparue.

- Le monopole du cabotage, contesté et condamné à disparaître avec l'ouverture du marché unique, est d'ores et déjà largement illusoire.

Pour le cabotage national, l'article 246 du code des douanes réserve aux navires battant pavillon français les transports effectués entre les ports métropolitains, y compris la Corse, ainsi que les transports effectués entre les ports des Antilles et de la Guyane.

Les trafics pétroliers dominent largement, en tonnage transporté et en unités (une trentaine de pétroliers caboteurs). Les trafics de matériaux de construction (essentiellement les graves de mer que les dragues rapportent à terre) viennent

ensuite, suivis des transports d'objets manufacturés, dont plus de la moitié correspond au trafic avec la Corse.

Les masses transportées, peu importantes en volume, sont en diminution constante, de même que le nombre des unités de ce secteur.

Les nombreuses dérogations accordées aux navires étrangers (cf. annexe n° 11), la pratique courante de l'affrètement et le faible poids spécifique de cette partie de la flotte, ne confèrent pas à ce monopole une importance décisive.

- La protection des transports charbonniers qui repose sur la réserve de cargaison aux navires battant pavillon national à hauteur de 40 % des importations de charbon a, elle aussi, perdu aujourd'hui de son importance (1).

- La protection des transports d'hydrocarbures

L'obligation faite aux importateurs de brut ou de produits pétroliers de faire transporter les deux tiers de leur approvisionnement par des navires français fait l'objet de récriminations croissantes.

Instaurée à l'origine (1928) avec le souci de développer une industrie de raffinage sur le territoire national et de maîtriser l'approvisionnement de ce produit stratégique, l'obligation de pavillon pénalise aujourd'hui les raffineurs au détriment des importateurs de produits finis.

De plus, l'exclusion des pétroliers transporteurs de brut de l'immatriculation Kerguelen accroît encore cette discrimination.

Quoi qu'il en soit, la protection instaurée par la loi de 1928 est donc aujourd'hui bien réelle mais aboutit à faire supporter le coût du maintien du pavillon national sur les compagnies pétrolières.

Le règlement communautaire du 22 décembre 1986 paraît, par ailleurs, en contradiction avec la réglementation française en la matière. Il paraît, en effet, difficile de soutenir que l'obligation exprimée en terme de capacité par la loi de 1928 ne tombe pas sous le coup de l'interdiction d'obligation de transports de la Communauté.

Compte tenu du surcoût du pavillon national sur ce type de navires (de l'ordre de 5 000 dollars par jour), on peut estimer qu'en cas de suppression de l'obligation de pavillon, la

(1) Article 7 de la loi du 18 août 1936 sur l'organisation du marché charbonnier.

flotte pétrolière française disparaîtrait quasi intégralement pour passer sous pavillon étranger.

2) L'analyse du déclin

Les causes de la crise de la marine marchande française sont évidemment les mêmes que celles que nous avons relevées à l'échelon mondial. Cependant, notre flotte de commerce souffre aussi de handicaps spécifiques dans certains cas. Parfois aussi, certains facteurs responsables de la crise mondiale se retrouvent accentués dans le cas français.

L'analyse de la régression de notre marine marchande fait apparaître qu'elle pâtit tout particulièrement de son insuffisante compétitivité, de la trop faible dimension des compagnies de navigation et de la nature des trafics qu'elles assurent, ainsi que du coût du pré-acheminement et du post-acheminement.

a) Le manque de compétitivité

Le recours à un pavillon de libre immatriculation permettrait pour l'armateur une économie annuelle, par rapport au pavillon français, de 8 à 12 millions de francs pour un grand navire et de 3 à 5 millions pour un petit navire.

Les deux éléments les plus fréquemment évoqués par les armateurs français pour expliquer la mauvaise compétitivité de leurs navires battant pavillon national sont le surcoût social et la rigidité des normes appliquées en France.

- Surcoût social

Le coût social correspond aux charges de personnel, c'est-à-dire aux salaires et aux charges sociales. Ce coût est d'un poids très divers selon les pays : de fortes disparités existent entre pays développés et surtout entre pays développés et pays en voie de développement. Elles reflètent les différences de niveau de vie.

On relève de très grands écarts en ce qui concerne les salaires.

Par exemple, le salaire mensuel d'un marin qualifié était en 1986 de :

- 245 \$ pour un indien,
- 764 \$ pour un philippin,
- 1 213 \$ pour un espagnol,
- 1 844 \$ pour un français,
- 2 955 \$ pour un allemand de l'ouest,
- 3 245 \$ pour un japonais.

Le coût salarial du marin français est donc évidemment plus élevé que celui d'un marin du tiers monde ou même de pays comme la Pologne. Cependant, on constate que les salaires français d'embarquement sont non seulement dans la moyenne communautaire mais souvent bien plus bas que chez certains de nos concurrents développés.

Le surcoût social du navigant français ne vient donc pas de sa rémunération. Tout au plus peut-on remarquer que la rémunération des périodes à terre est plus proche en France de celle des périodes d'embarquement qu'elle ne l'est en général à l'étranger.

En revanche, les charges sociales pèsent considérablement sur les armateurs français.

Certes, les comparaisons sont difficiles et l'on dispose de peu d'éléments chiffrés réellement fiables.

Cependant, si l'on constate que le niveau de couverture sociale des marins est à peu près identique au sein de la Communauté économique européenne, il n'y en a pas moins une grande distorsion de concurrence entre les compagnies des différents Etats membres, au détriment notamment de celles de notre pays. Car, dans certains pays comme le Royaume-Uni, la Norvège ou le Danemark, ces charges sont supportées par le budget de l'Etat, alors qu'en France la budgétisation n'est que partielle. Dans un pays comme la France, les charges sociales sont donc particulièrement lourdes pour l'armateur. Le fait que les allocations familiales ne soient pas budgétisées pèse notamment fortement sur le coût d'exploitation de nos entreprises.

Il ne s'agit là que d'une illustration de la lourdeur du système de sécurité sociale français. Les charges sociales de nos armateurs sont d'un niveau équivalent à celui des charges

supportées par le patronat dans d'autres branches d'activité. Mais cette charge est très sensible dans le secteur maritime où la concurrence internationale est vive.

La non-budgétisation de ces charges en France constitue donc un handicap, handicap aggravé sans doute par les avancées contractuelles en matière de complément de couverture sociale obtenues naguère en période de conjoncture économique favorable.

Le résultat, c'est que, si l'on considère la situation en Europe, la France arrive largement en tête en ce qui concerne les charges sociales payées par l'employeur : 12,86 % du P.I.B., alors que la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne connaissent des taux compris entre 7 et 9 %, que les taux en Grèce, en Irlande, au Luxembourg et au Royaume-Uni s'échelonnent entre 6 et 3 % et que le taux le plus bas est enregistré au Danemark (0,95 %) (1).

Si l'on évalue le poids des charges sociales en pourcentage des salaires, on aboutissait en 1985, selon le Comité central des armateurs de France, aux taux suivants, sur un vraquier de 40 000 t.p.l. :

- France : 42,2 %
- Suède : 38,2 %
- R.F.A. : 28,0 %
- Pays-bas : 26,2 %
- Belgique : 23,1 %
- Norvège : 19,1 %
- Grande-Bretagne : 18,9 %
- Finlande : 16,3 %
- Danemark : 5,8 %.

Enfin, pour apprécier le coût social, il faut également inclure le régime des congés.

(1) Ces comparaisons entre les pays européens sont détaillées dans la troisième partie du présent rapport.

Les droits à congé d'un marin qualifié français sont de 231 jours par an, ceux d'un indien de 75 jours.

Il s'agit là d'un exemple extrême mais la différence, quoique évidemment moindre, est cependant sensible avec certains de nos concurrents des pays développés : 189 jours en R.F.A., 143 au Japon et 84 au Royaume-Uni.

Les annexes n°s 12 et 13 permettent de comparer dans différents pays le coût du poste d'un second capitaine et celui du poste d'un marin qualifié, en prenant en compte les salaires, les charges sociales et les congés.

Le surcoût social du marin français est donc bien réel. Cependant, s'il est sensible par rapport à certains de nos concurrents européens, et plus généralement occidentaux, la France reste à peu près dans la moyenne observable. Ce surcoût n'apparaît d'une grave ampleur que par comparaison avec les pavillons de complaisance, les pays en voie de développement ou les nouveaux pays industrialisés d'Asie.

Il est bien évident qu'il n'y a aucune mesure entre les normes salariales, le régime des congés et le degré de protection sociale de ces pavillons et ceux en vigueur en France. Le marin français ne saurait être compétitif avec le marin philippin ou taïwanais. Il ne peut que coûter plus cher à l'armateur. Or, la différence de qualité de service, d'efficacité et de productivité entre les marins français et certains marins issus des pays du Tiers-monde n'est plus telle qu'elle puisse compenser la différence de coût.

Il serait parfaitement vain de tenter d'abaisser le coût d'un équipage français au niveau de celui de ces pays.

D'ailleurs, le coût social ne représente qu'une part du coût d'exploitation.

L'armateur doit prendre en compte tous les coûts des navires (entretien, amortissement, assurances, frais financiers, etc.), ainsi que les frais commerciaux, portuaires et terrestres, qui au bout du compte engendrent des coûts très supérieurs.

La part du coût de l'équipage dans le coût total d'exploitation varie beaucoup suivant le type de navire. Elle peut être de 4,1 % pour un pétrolier alors qu'elle est de 19,6 % pour un vraquier ou de 9,1 % pour un porte-conteneur. Pour l'ensemble de la flotte, en 1987, le coût des équipages aurait représenté 22 % du coût d'exploitation.

Ce pourcentage ne peut qu'aller en décroissant en raison des progrès de la technologie. Notamment, les effectifs nécessaires à bord des navires sont de moins en moins importants.

L'évolution technique ne peut donc que contribuer à relativiser encore plus le surcoût social.

De plus, à terme, le surcoût social français devrait aller en diminuant, les standards de vie des pays fournissant des marins bon marché ne pouvant que s'élever progressivement. Cette atténuation du différentiel réduira le handicap de la flotte de commerce française.

Il faut donc ramener le surcoût social à ses justes proportions.

Il n'empêche qu'en période de réduction du bénéfice marginal, il n'est pas aisément supportable et peut avoir des conséquences lourdes sur les équilibres financiers. S'il est vrai que bien d'autres branches d'activité en France subissent la concurrence de pays qui utilisent une main d'oeuvre peu onéreuse, le handicap de compétitivité est sans doute plus lourd dans le secteur maritime, activité internationale par essence et extrêmement concurrentielle.

Cette situation explique l'intérêt que présente pour les armateurs le pavillon des Kerguelen qui, s'il ne peut prétendre être aussi compétitif qu'un pavillon de complaisance, réduit cependant significativement le surcoût social (cf. annexes n°s 14 et 15).

Les salaires des navigants français sur un navire immatriculé aux T.A.A.F. représentent un coût d'armement inférieur de 30 % aux salaires sur le même navire battant pavillon français. Quant aux étrangers embauchés à bord d'un navire enregistré aux Kerguelen, à nombre de postes égal, leurs salaires sont inférieurs de 70 % à ceux que percevraient des marins français pour occuper les mêmes postes.

o o
o

Le coût social n'est pas le seul facteur pénalisant pour notre marine marchande. Les normes françaises génèrent aussi trop souvent des surcoûts.

- Pénalisation de l'armement par les normes françaises

Nous citerons la réglementation des effectifs et l'obligation de nationalité française ainsi que les normes techniques et de sécurité.

. Composition des équipages

Une comparaison récente du coût d'armement de navires français et norvégiens du même type montre que la différence d'effectifs embarqués (vingt-cinq sous le pavillon français et vingt et un sous le pavillon norvégien) se traduit par un coût par poste supérieur de 10 % sous notre pavillon et par un coût global plus élevé de 30 %.

Il apparaît ainsi clairement que le surcoût social peut être amplifié par la réglementation française en matière d'effectifs à bord.

Les comparaisons internationales sont éloquentes.

Actuellement, le Japon, dans le cadre de son plan national de réduction des effectifs, procède à des diminutions progressives et concertées. En 1984, ce pays disposait de près de 150 navires armés à dix-huit hommes (1). Le conseil pour la rationalisation des industries maritimes et de la construction navale, organisme japonais tripartite réunissant des représentants des syndicats et des compagnies d'armement et l'administration, a proposé pour la fin de la décennie l'extension de cette norme afin que 350 navires soient armés dans ces conditions. Les syndicats préférant aux sorties de flotte massives récemment connues le maintien sous pavillon japonais du plus grand nombre de navires possible avec un équipage réduit se sont prononcés pour que le quota à l'échéance 1990 soit non pas de 350 mais de 600 navires armés à dix-huit hommes.

Les prochaines étapes de réduction envisagées par le Japon seraient le passage à seize hommes, puis à quatorze hommes.

(1) La composition de l'équipage est la suivante : un commandant, un second capitaine, un premier lieutenant, un officier radio, un chef mécanicien, un second mécanicien, un lieutenant mécanicien, deux chefs de quart, six marins polyvalents, trois agents du service général.

En Norvège, la réglementation des effectifs a été assouplie en 1983. Dans tous les cas, sont autorisés des équipages de moins de vingt hommes.

RÉGLEMENTATION NORVÉGIENNE DE 1983 SUR LES EFFECTIFS

	200 à 500 tjb	500 à 2 000 tjb	2 000 à 20 000 tjb	20 000 tjb et plus
Commandant	1	1	1	1
Officier pont	1	2	3	3
Officier mécanicien	1	1/2	3	3
Officier radio	»	0/1	1	1
Electriciens	»	»	0/1	1
Marins polyvalents	2/3	4	5/6	6
Service général	0/1	1/2	2/3	3/4
Total	5/7	9/12	15/18	18/19

De plus, depuis 1985, des dérogations sont accordées à des nouveaux navires plus automatisés, qui reçoivent donc l'autorisation d'embarquer des équipages encore plus réduits. C'est le cas, par exemple, de navires-citernes ou de vraquiers de 45 000 à 80 000 TPL armés à quinze hommes puis à treize après une période probatoire.

Au Danemark, MAERSK a mis en service plusieurs porte-conteneurs fonctionnant avec un équipage de seize hommes, comme le lui permettait une modification récente de la réglementation.

On pourrait multiplier ces exemples étrangers.

Ils permettent de constater que nombre de nos concurrents assouplissent leur réglementation, en général avec prudence et en suivant l'évolution des technologies à bord, alors que les normes françaises de composition des équipages semblent rester figées au risque d'accroître notre handicap de compétitivité et de provoquer des sorties de flotte au profit d'autres pavillons.

L'obligation de nationalité française pour embarquer à titre professionnel sur les navires arborant notre pavillon place également notre flotte en position défavorable. Cette contrainte ne sauvegarde l'emploi des marins français qu'à court terme. Car elle constitue un des facteurs pénalisants qui conduisent nos compagnies maritimes à fuir le pavillon national, ce qui se

traduit en définitive par des pertes d'emplois sans doute plus considérables que celles que générerait un assouplissement de la règle de nationalité.

. Normes techniques et de sécurité

Le coût de construction d'un navire selon les normes requises par le pavillon français se trouve augmenté d'environ 510 000 dollars, pour un prix de navire de 12 millions de dollars, par rapport au coût de la construction selon les normes libériennes. Le surcoût au stade de l'investissement initial est donc de 4 %.

L'application de ces mêmes normes engendre également un surcoût lors de la francisation de navires achetés d'occasion. Le coût supplémentaire pour adapter un tel navire à notre réglementation n'est pas négligeable puisqu'il représente toujours plusieurs millions de francs.

Les normes françaises de sécurité sont aussi plus strictes que les normes internationales (S.O.L.A.S.) auxquelles elles se superposent. Leur application contribue à placer nos armements en position de concurrence défavorable par rapport à l'étranger.

*

* *

Le surcoût social du marin français et le poids de nos réglementations représentent donc un handicap certain. Est-ce à dire que l'on peut leur attribuer toute la responsabilité de l'insuffisante compétitivité de la flotte de commerce française ? En fait, le régime fiscal des entreprises et des marins et les méthodes de financement des navires en vigueur en France sont également en cause.

- Le régime fiscal et les modalités de financement des navires

Les différences dans la fiscalité et dans les facilités plus ou moins grandes offertes pour le financement des

navires sont à l'origine de graves distorsions dans la concurrence.

L'analyse de ces inégalités sera détaillée à l'occasion de la présentation des propositions du groupe de travail pour redresser la situation financière des compagnies françaises par l'allègement de leur fiscalité et par l'amélioration de leurs conditions de financement et pour créer un régime fiscal plus favorable pour les navigants qui pourrait avoir pour contrepartie la remise en cause de certains avantages acquis

Nous nous bornerons à rappeler ici que la fiscalité sous pavillon de complaisance est des plus réduites. L'immatriculation d'un navire au Libéria est évidemment bien moins coûteuse qu'en France. C'est un élément supplémentaire qui rend ce type de pavillon bien plus compétitif que des pavillons comme le pavillon français.

On peut enfin souligner qu'au sein de la Communauté européenne la France se place en tête pour les prélèvements obligatoires supportés par les entreprises, tous secteurs d'activité confondus. Ce rang est dû au poids considérable des charges sociales. La part de l'impôt sur les sociétés dans l'ensemble des prélèvements obligatoires est faible. Mais cette modicité n'est pas due à son taux (45 % en 1987, 42 % en 1988) qui est tout à fait comparable à celui des pays de l'Europe du Nord mais à son assiette, de nombreuses entreprises n'ayant pas à l'acquitter en raison de leurs résultats déficitaires.

*

La compétitivité d'une flotte de commerce ne peut être appréciée à partir du seul coût d'exploitation.

La France souffre certes de surcoûts d'exploitation. Mais cette situation ne suffit sans doute pas à expliquer le manque de compétitivité de notre marine marchande.

Ne se pose-t-il pas aussi la question de savoir si nos entreprises armatoriales ont la taille suffisante et l'efficacité technique et commerciale nécessaire pour affronter la

concurrence internationale et si leur activité n'est pas trop concentrée sur des trafics à l'avenir douteux ?

b) Structures des entreprises et des trafics

Dans le monde, on peut actuellement distinguer trois types principaux d'entreprises de transport maritime :

- les grands groupes tels qu'il en existe essentiellement en Extrême-Orient (notamment au Japon, à Taïwan ou en Corée du Sud), qui se comportent en fait comme de grands groupes industriels à l'implantation et au mode de fonctionnement très internationaux ;

- les compagnies du Tiers-monde, pour la plupart déficitaires et qui ne participent guère au transport maritime international que sur des trafics nationaux ;

- les entreprises d'armement traditionnelles des pays développés, qui sont de taille petite ou moyenne et qui hésitent à s'adapter au monde maritime actuel, préférant souvent survivre, dans des conditions financières critiques, sur des trafics spécifiques, fréquemment hérités du passé.

Les armements français se classent dans cette dernière catégorie. Le chiffre d'affaires de nos compagnies est trop souvent concentré sur des trafics historiques, longtemps quasiment protégés, datant de l'empire colonial français, trafics spécifiques qui ne sont certainement pas les plus porteurs d'avenir dans la configuration actuelle des échanges maritimes internationaux : Afrique, Antilles...

Le rôle maritime de la France a aussi été certainement très surévalué en raison de l'importance du tonnage et du nombre des bâtiments que nécessitait le transport pétrolier.

La taille des compagnies françaises reste encore moyenne malgré les regroupements (rachats, fusion) importants intervenus en 1987 (1).

(1) Selon une récapitulation établie par le Comité central des armateurs de France, on relève les opérations suivantes :

- En novembre 1986 (avec effet en juillet 1986) : absorption de C.N.N. par C.N.W, qui reprend le nom de C.N.N. (les sociétés d'exploitation de la nouvelle structure sont S.F.T.P - N.C.N. - N.C.H.P. (cédée aux 2/3 à S.N.C.D.V), et Morbihannaise).

- Dans le secteur du vrac, l'armement Louis Dreyfus, après avoir racheté à Chargeurs Réunis leur participation dans Cetramar, a pu procéder avec ses partenaires Compagnie générale maritime et Total, à la suite du retrait de S.F.T.M. fin 1986, à la restructuration de Cetragra qui constitue désormais un outil de meilleure dimension sur le marché du transport de vrac sec par navires de grande taille.

La restructuration de l'armement français n'est pas encore achevée, semble-t-il. Son aboutissement devrait être la création de grands groupes de dimension internationale capables de maîtriser des parts de marché suffisantes pour leur assurer une réelle influence.

*

* *

La compétitivité de la marine marchande d'un pays ne se joue plus maintenant uniquement sur le transport maritime. Elle dépend aussi en fait du coût de passage par les ports et du coût de pré-acheminement et du post-acheminement terrestres.

Or, ces coûts ne contribuent pas à placer notre flotte dans les meilleures conditions de concurrence.

Suite de la note (1) de la page précédente

- Dans le secteur de la ligne régulière, la S.N.C.D.V. a, en fin d'année, repris l'ensemble des activités de transport maritime des Chargeurs Réunis et a acquis une participation significative dans la compagnie néocalédonienne Sofrana Lines. Dès 1986, S.N.C.D.V. avait pris à hauteur des 2/3 une participation dans la N.C.H.P.

On rappellera également qu'après l'échec de ses pourparlers avec la Compagnie générale maritime en juillet 1986 et depuis la cession en 1985 des lignes Europe/Extrême-Orient à l'armement MAERSK, Chargeurs Réunis avait procédé à diverses réorganisations : association avec les compagnies japonaises Mitsui et K Line pour la desserte COA/Extrême-Orient ; entrée dans le GIE Sudcargos (50 %).

De son côté, la C.G.M. après son action de diversification dans les transports et entrepôts frigorifiques (STEE) est en négociations pour le rachat du fonds de commerce et des navires de la Compagnie PAD du groupe suédois Transatlantic.

- Pour le transport des produits pétroliers, les deux sociétés Soflumar et Van Ommereen France ont fusionné après rachat par Van Ommereen France des parts que détenaient encore dans Soflumar diverses compagnies pétrolières françaises et étrangères. On citera, pour mémoire, la cession au Groupe WORMS, en juillet 1986, des actifs détenus par la société nationale ELF AQUITAINE, en matière de transport de pétrole brut.

- Enfin, la C.F.I.T. qui a, en 1987, repris les services de passagers de Saint-Malo regroupés sous le nom d'Émeraude Ferries vient de racheter PROGEMAR, importante société de remorquage.

On peut également signaler quelques associations d'armateurs français avec des partenaires européens :

- le GIE UNITRAMP, spécialisé dans le transport de vrac de moyen tonnage dont les partenaires sont la C.N.N et la C.G.M., vient de constituer avec le groupe belge EXMAR UNITRAMP SA, société de gestion chargée d'animer le consortium constitué de partenaires internationaux multiples (Ramon - Marphocean - Mauritius).

- Louis Dreyfus s'est associé avec SEALS, société de transit belge, pour fonder une "joint venture", L.D.SEALS, qui assure un service régulier au départ de l'Europe du Nord sur l'Extrême-Orient avec des navires de 25 à 30 000 tonnes.

- L'Union industrielle et maritime, après s'être retirée du transport de vrac solide (Unitramp), s'est rapprochée d'un armement allemand au sein de l'Union maritime franco-allemande pour, en sus de ses services de ligne, participer au transport de la fusée Ariane.

- Accord de coopération sur COA : S.N.C.D.V. - C.M.B. - Portwal.

c) Coût portuaire et coût du pré-et du post-acheminement

L'activité portuaire est un maillon essentiel dans la chaîne des transports. Ce maillon est fragile car les ports français se trouvent en position de concurrence farouche avec leurs voisins européens qui ont l'avantage de la concentration.

La mission confiée par le secrétaire d'Etat à la mer et par le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports à M. DUPUYDAUBY sur la filière portuaire, et dont le rapport a été rendu public en décembre 1986, a mis en valeur les composantes de la compétition entre les ports français et étrangers : les coûts d'acheminement terrestres et les coûts de passage au port.

- Le coût de l'acheminement terrestre

Quand on sait que, si le coût de passage au port représente 5 à 10 % du coût total du transport d'un conteneur de point à point, le rapport du coût d'acheminement terrestre peut être de deux à six fois celui du coût de passage au port et qu'enfin, la tendance est à l'unitarisation des marchandises et à la notion de "service intégré", il est clair que le transport terrestre d'acheminement est une composante grandissante de la compétitivité des filières portuaires.

De ce point de vue, les ports français sont handicapés par un coût d'acheminement très souvent nettement supérieur (jusqu'à 20 ou 25 %) à celui de leurs concurrents de l'Europe du Nord. Le transport terrestre à partir et en direction des ports européens du nord est donc beaucoup plus compétitif.

Quels sont les facteurs qui pénalisent l'acheminement terrestre en France ?

S'agissant du transport routier, les différentes causes (réglementaires, fiscales, économiques ou tenant aux structures et à l'état du réseau routier) sont largement connues.

Quant à l'acheminement par voie ferrée, il pâtit sans doute du fait que, la S.N.C.F., lorsqu'elle transporte des marchandises et non des voyageurs, devant équilibrer ses comptes comme une entreprise privée, il est plus intéressant pour elle de véhiculer ces marchandises en direction du Nord de

l'Europe et qu'elle n'est donc guère motivée pour participer efficacement à une politique portuaire française.

Pour les voies fluviales, des améliorations seraient aussi souhaitables pour que le transport de gros pondéreux soit assuré dans les meilleures conditions.

- Le coût de passage au port

Notre marine marchande souffre aussi de la mauvaise compétitivité de nos ports.

Les ports d'Europe du Nord attirent des trafics dont la destination naturelle serait nos ports, parce que les chargeurs trouvent trop élevé le coût du passage dans les ports français.

Il est malheureusement très révélateur de constater que nombre de chargeurs français installés dans l'hinterland de nos ports préfèrent charger à Anvers.

Cette situation est due à la cherté et aux aléas du chargement dans les ports français.

La manutention portuaire qui peut atteindre 80 % du coût de passage est un handicap pour la compétitivité de nos ports.

Il ne s'agit plus vraiment aujourd'hui d'un problème d'infrastructures. L'équipement portuaire s'il doit toujours suivre les évolutions techniques, est actuellement satisfaisant.

En revanche, si la manutention n'est pas suffisamment compétitive, c'est en raison d'effectifs encore pléthoriques, de l'organisation du travail et du régime de protection sociale.

La réglementation excessive de nos ports est aussi un handicap.

La structure portuaire française n'offre pas assez d'efficacité et de dynamisme pour rivaliser avec un port comme Anvers qui est ouvert jour et nuit.

On peut cependant espérer qu'une action de réduction des coûts de passage des marchandises par les ports français leur permettant d'au moins récupérer les trafics qui leur seraient naturellement destinés, sera entreprise si la prise de conscience récente du rôle central de l'activité portuaire au sein de la chaîne de transport, qui s'est traduite en 1987 par l'octroi d'une aide publique importante en faveur des ports autonomes et par la

création d'un Conseil national des communautés portuaires, produit de nouveaux développements.

C'est en tout cas l'intérêt de notre flotte de commerce.

*

* *

Devant l'ampleur de la crise mondiale actuelle des transports maritimes et devant la position défavorable de la marine marchande française en but à une concurrence intense et parfois déloyale, ne peut-on être tenté de renoncer ?

La France a certes eu dans le passé un rôle maritime mais il était surtout lié à l'existence de son empire colonial. Notre flotte n'a jamais eu une activité très ouverte sur le monde. Alors, notre empire colonial ayant disparu, est-il encore nécessaire de lutter dans un contexte extrêmement difficile pour préserver l'existence d'une marine marchande française ? En quoi enrayer le déclin de notre flotte de commerce peut-il constituer une priorité nationale ?

II. LES ENJEUX

Est-il concevable que notre pays ne dispose plus d'une flotte de commerce sous pavillon français et se contente de navires "contrôlés", voire s'en remette à l'étranger pour son commerce extérieur ? Est-il concevable qu'il n'y ait plus de marins français ?

En fait, il est capital pour la France de préserver une marine marchande, car il s'agit d'un secteur vital pour certaines régions et car la sécurité du pays, son indépendance dans ses échanges et l'apport en devises que peut fournir le secteur maritime nous imposent de conserver une flotte de commerce.

A. UN SECTEUR VITAL POUR CERTAINES REGIONS

Par rapport à d'autres branches, le secteur maritime représente relativement peu d'emplois.

Ses 12.000 emplois ne peuvent évidemment être comparés aux 65.000 emplois de la sidérurgie, autre secteur en crise.

On peut donc comprendre, sans le justifier, que les pouvoirs publics n'attachent pas à ce secteur en difficulté l'importance qu'il mérite.

Cependant, le rétrécissement dramatique que connaît cette population de navigants a des conséquences qui dépassent largement les considérations purement économiques.

Car cette population est extrêmement concentrée dans quelques régions, voire dans quelques localités, notamment le long des côtes et tout particulièrement en Bretagne. C'est pourquoi sa réduction rapide a un impact bien supérieur, tant économique que sociologique, à ce que ne laisseraient



supposer les effectifs en cause et même plus important que celui produit par la crise de la sidérurgie.

Tout le développement régional de zones côtières dans un pays aussi largement ouvert sur la mer que le nôtre peut être gravement remis en cause par le déclin de notre marine marchande. Dans certaines parties peu industrialisées de l'Ouest de la France, les emplois qu'offrent la navigation et le cabotage ainsi que les activités portuaires, même s'ils sont relativement peu nombreux, sont essentiels.

Inappréciables aussi sont la vie et l'animation engendrées par les activités maritimes.

L'effondrement de la marine marchande française remettrait en cause l'économie et le mode de vie de ces régions. La gravité de la crise dépasserait de loin le dommage quantitatif représenté par la perte des emplois. Elle justifierait à elle seule de chercher à apporter une autre réponse que le paiement des allocations de chômage.

Mais de plus, un certain nombre d'impératifs nationaux rendent indispensable une action pour enrayer le déclin de notre flotte de commerce.

B. NECESSITE D'UNE MARINE MARCHANDE

Le souci de la Défense nationale, l'importance du transport maritime comme vecteur du commerce extérieur et sa contribution à la balance des paiements constituent trois motifs impérieux de conserver une marine marchande.

1. Marine marchande et Défense nationale

Le transport maritime est indispensable à la défense que ce soit pour garantir un flux de ravitaillement ou pour acheminer vers une zone d'action des moyens ou des renforts.

Dans ce domaine, on peut mesurer toute l'importance que représente l'existence d'une marine marchande.

Les besoins en la matière viennent de faire l'objet de nouvelles évaluations qui ont conduit à la définition de nouveaux concepts d'utilisation des navires marchands en temps de crise ou de guerre. Au vu de ces besoins clairement précisés, quelles conclusions peut-on tirer des tendances actuelles d'évolution de la marine marchande française ?

a) Les besoins de la marine nationale

- De la flotte militaire de complément à la flotte auxiliaire occasionnelle et à la force maritime de complément

Les besoins navals complémentaires de la marine nationale en temps de guerre étaient dans un passé récent couverts par la réquisition et la militarisation de 500 bâtiments civils dont la liste était annuellement soumise à l'approbation du Premier ministre. Cet ensemble de navires formait la **flotte militaire de complément**.

Il est apparu que ce concept rigide, créé dans la perspective du temps de guerre, n'était adapté ni aux situations de crise périphérique qui découlent du refus d'affrontement direct entre les deux blocs ni au soutien des opérations extérieures ni à la satisfaction des besoins propres de la marine nationale en soutien logistique dès le temps de paix.

Il était également nécessaire de prendre en considération les évolutions dans le domaine économique. Ainsi la dépendance économique croissante de la France à l'égard de la mer rendait peu souhaitable la mise à disposition de la marine nationale en temps de crise ou de guerre de navires de commerce indispensables par ailleurs. D'autant qu'il fallait tenir compte des mutations de notre flotte de commerce, notamment de la baisse du nombre des navires, de l'apparition de navires très spécialisés, de l'accroissement du rythme d'achat et de vente des navires, de la gestion de certains navires par des consortiums internationaux, de la diminution du personnel embarqué et de la fuite devant le pavillon national au profit des pavillons de libre immatriculation. L'importance des réquisitions devait être limitée. En revanche, il était concevable de faire appel aux moyens maritimes des administrations de l'Etat qui se sont rapidement développés.

Enfin, les besoins de la marine nationale ne pouvaient être dissociés de ceux des autres armées et il devait être tenu compte de la diminution de notre capacité de transport opérationnel.

- La flotte auxiliaire occasionnelle et la force maritime de complément

Ces diverses considérations ont justifié l'apparition de deux nouvelles notions, celle de **flotte auxiliaire occasionnelle (F.A.O.)** et celle de **force maritime de complément (F.M.C.)**.

. Les principes de la distinction

En effet, il est apparu que deux types de missions pouvaient être confiées à des navires marchands :

- le soutien général d'une force aéronavale, d'une force amphibie ou d'une opération extérieure,

- la défense maritime du territoire (collecte du renseignement en mer, patrouille en mer le long des côtes, participation à la guerre des mines, dragage, mouillage, balisage et participation au contrôle de la navigation commerciale...).

Or, seules les tâches de la seconde catégorie exigent la transformation des navires y participant en bâtiments de guerre et leur armement par du personnel militaire, alors que le statut civil peut être conservé pour les navires exerçant les missions du premier type.

C'est ainsi qu'au lieu et place de la flotte militaire de complément ont été créées deux entités répondant chacune à un type de besoins :

- la **flotte auxiliaire occasionnelle**, constituée de navires marchands mis à la disposition des armées (et pas seulement de la Marine) en cas de besoin dès le temps de paix pour des missions de transport ou de soutien logistique liées à des opérations ;

- la **force maritime de complément** qui n'intervient qu'à un stade élevé de la montée en puissance des forces pour accroître les moyens de la marine nationale et exécuter des tâches strictement militaires.

. La flotte auxiliaire occasionnelle

La F.A.C. est constituée par des navires de transport ou de soutien qui n'ont pas besoin d'être militarisés :

- paquebots,
- transbordeurs,
- cargos rouliers,
- porte-conteneurs,
- vraquiers,
- ravitailleurs de plate-forme.

Elle a pour objet de satisfaire :

Les besoins propres à la Marine

La Marine peut être amenée à utiliser :

- pour le rechargement de ses pétroliers ou le ravitaillement en combustibles et carburants de ses bâtiments, des pétroliers dont le port en lourd est compris entre 5.000 et 50.000 tonnes et capables de transporter trois produits (mazout, gazole, TR5).

Pour les opérations de ravitaillement à la mer, le tonnage doit être supérieur à 10.000 tonnes, sinon les transferts doivent être effectués au mouillage.

Le besoin est évalué à quatre pétroliers de 25.000 tonnes alors que la ressource comporte une vingtaine de navires ;

- pour le soutien de ses forces, des navires offrant des volumes facilement aménagés et possédant des moyens de levage. Ces unités pourraient être utilisées comme navires ateliers ou transportant des munitions.

La ressource constituée de vraquiers et de cargos rouliers adaptés est d'une dizaine pour un besoin d'une à deux unités ;

- pour le soutien de région, de navires disposant de capacités de levage et de remorquage. La ressource est d'une quinzaine de ravitailleurs de plateformes pour un besoin de trois unités.

Les besoins interarmées

Les forces armées pourraient utiliser des navires de commerce pour :

- le transport d'unités constituées,
- le soutien santé,
- la mise à terre d'hommes et de matériel dans un port aménagé ou sur une plage non défendue,
- la mise en oeuvre d'hélicoptères.

Les types de navires utilisables sont :

- les petits pétroliers ou transports de liquides,
- les car-ferries et transbordeurs,
- les cargos rouliers,
- certains porte-conteneurs ou vraquiers.

L'étude de différents scénarios a amené l'Etat-major des armées à fixer comme objectif pour la F.A.O. de pouvoir assurer dans des conditions de sécurité réglementaires le transport d'unités combattantes et de leur soutien jusqu'aux capacités suivantes :

- 6.500 hommes et 1.800 véhicules pour une intervention à courte distance (48 heures de mer) dans des conditions de confort sommaire,

- 3.000 hommes et 750 véhicules pour une intervention à longue distance (8 à 10 jours de mer).

Ce besoin correspond à 10 ou 12 rouliers au maximum pour une ressource d'une cinquantaine de navires.

Tous ces navires utilisables pour la F.A.O. sont puisés dans un vivier de bâtiments pré-sélectionnés au sein de la flotte de commerce et suivis de très près par l'Etat-major de la Marine grâce à un fichier informatique et un protocole d'échange d'informations entre l'Etat-major et la Direction de la flotte de commerce.

Leur adéquation aux besoins militaires est naturellement imparfaite ; l'étude et la préparation de ces adaptations ont été

confiées à la commission permanente d'adaptation des navires de commerce aux besoins de la défense (COPAND), commission mixte Défense/Secrétariat d'Etat à la mer créée il y a deux ans. Des "cahiers des charges" servant de guide technique à l'usage des armateurs et des chantiers de construction pour qu'ils puissent prendre en compte dès le stade de la construction le besoin spécifique "Défense" ont été élaborés. Ils retiennent tout particulièrement trois critères : la capacité de poser des hélicoptères, celle de transporter des troupes et celle de transfert à la mer.

. La force maritime de complément

La force maritime de complément est destinée notamment au renforcement :

- des moyens de défense maritime du territoire,
- de la protection de la navigation commerciale,
- de la lutte contre les mines.

Sa mise en oeuvre n'intervient qu'en cas de crise ou de conflit. Elle est composée de deux types de moyens :

- en priorité ceux des administrations mis pour emploi sous l'autorité du ministre de la Défense ;

- des moyens privés affrétés coque nue ou réquisitionnés, transformés en unités militaires et armés par du personnel militaire.

Onze types de navires ont été retenus pour la F.M.C, en fonction des missions dévolues à cette force. Le nombre de bâtiments actuellement concernés est de 245.

BESOINS DE LA F.M.C.

Type	Longueur	Vitesse/puissance	Besoins
Escorteur	50 à 120 m	> 14 nds	20
Patrouilleur	20 à 80 m	> 14 nds	42
Patrouilleur côtier	15 à 50 m	> 15 nds	59
Dragueur grands fonds	> 40 m	> 1 500 cv	14
Dragueur côtier	> 40 m	> 1 200 cv	29
Mouilleur de mines	> 50 m	12 nds	3
Baliseur	30 à 70 m	12 nds	2
PC flottant de rade	> 70 m	12 nds	2
Vedette de police côtière	10 à 20 m	> 18 nds	} 48
	10 à 20 m	> 10 nds	
Vedette de servitude	7 à 15 m	10 nds	26
Total	»	»	245

MISSIONS DE LA F.M.C. ET TYPES DE NAVIRES CORRESPONDANTS

Mission	Tâches	Appellation
Surveillance et protection du trafic maritime	Recueil de renseignements	Escorteur
	Escorte de convois côtiers	»
	Patrouille sur routes maritimes	»
	PC de commandement de convoi	Patrouilleur
Contrôle naval	Escorte administrative	Escorteur administratif
	Porte de contrôle naval	»
	PC de rade de rassemblement	PC flottant de rade
Surveillance et police côtière	Recueil de renseignements	Patrouilleur côtier
	Police de la navigation	»
	Sûreté portuaire	Vedette de police côtière
Guerre des mines	Mouillage de mines défensif	Mouilleur de mines
	Dragage mécanique attelé	Dragueur grands fonds
	Dragage mécanique attelé	Dragueur côtier
	Dragage OROPESA	»
	Dragage acoustique	»
	Dragage explosif	»
	Balisage des chenaux	Baliseur
	Servitude de rade	Servitude et liaison
Manœuvre de filet		»
Aide au déminage par plongeur		»
Liaison de contrôle naval		»

Ces navires sont en général pris dans l'état où ils se trouvent et ne reçoivent que l'armement et l'équipement correspondant à leur mission.

Le choix s'effectuera selon trois critères :

- . tenue à la mer,
- . vitesse et autonomie,
- . équipement en moyen de navigation et de détection.

Ce besoin sera couvert essentiellement par les moyens des administrations, de la flotte de pêche ou de plaisance. La ressource est largement excédentaire par rapport à ce besoin.

Les principes de la F.A.O. et de la F.M.C. sont maintenant définis et en cours de ratification. Un projet de loi est en cours d'élaboration, qui permettra, lorsque les besoins de la Défense ne peuvent être satisfaits par des moyens militaires, de constituer légalement, sous l'autorité du ministre de la Défense, la F.A.O. et la F.M.C.

Il doit également prévoir le régime juridique de la F.A.O. (charte-partie ou réquisition) et autoriser le ministre de la Défense en cas de nécessité à imposer des dérogations aux règles et usages en vigueur dans la marine marchande, dégageant dans ce cas la responsabilité de l'armateur, du capitaine et de l'équipage et y substituant celle de l'Etat.

Enfin, il définira les circonstances de constitution de la F.M.C., conférant la qualité de militaire aux équipages et celle de navire de guerre au bâtiment marchand avec les conséquences de droit qui en découlent et prévoira un grade d'assimilation lié à la fonction occupée et les limites d'âge du personnel.

Deux concepts nouveaux ont été clairement précisés en fonction des besoins de la Marine et aussi en fonction des "ressources" actuelles, notamment telles qu'elles résultent de la situation de la marine marchande française.

Si les ressources semblent actuellement largement suffisantes, le mouvement d'internationalisation ne risque-t-il pas de les tarir ou de susciter des difficultés mettant en péril notre défense ?

b) Des ressources à préserver

Le mouvement d'internationalisation peut-il avoir des conséquences graves sur nos ressources en hommes et en navires ?

- Conséquences de la diminution du nombre des marins et officiers de la marine marchande

. Sur l'armement des bâtiments de la marine nationale

Depuis la suppression en 1965 du régime de l'inscription maritime, les marins marchands n'effectuent plus obligatoirement leur service national dans la Marine nationale. Ils ne sont plus que prioritaires. Ils représentent actuellement 28 % de ses appelés.

Les officiers provenant de la marine marchande sont une centaine en 1988 à effectuer leur service dans la marine nationale mais ils ne seront plus que 38 en 1991. Les élèves officiers issus des grandes écoles devraient permettre de combler la différence, même si qualitativement leur compétence maritime est inférieure.

Pour les équipages, la Marine trouve très facilement les personnels nécessaires, étant donné la très forte demande au sein des appelés.

Ainsi, la régression du nombre des marins de la flotte de commerce ne crée pas actuellement de difficultés importantes quant à l'armement des unités de la marine nationale, l'importance du volontariat et du vivier des grandes écoles suffisant à pourvoir aux besoins.

. Sur la F.A.O. et la F.M.C.

Pour l'armement des navires marchands mis à la disposition de la défense, dans le cadre de la F.A.O. et de la F.M.C., celui-ci n'est pas non plus affecté pour l'instant par la diminution des effectifs de la marine marchande, dans la mesure où ces navires sont en service et sont donc armés par des équipages existants qu'ils soient sous statut civil (F.A.O.) ou militaire (F.M.C.).

En revanche, la régression des effectifs peut à plus ou moins long terme affecter l'armement des bâtiments de la F.A.O. et de la F.M.C., ces navires devant être armés par un personnel qualifié de la marine marchande.

. Les perspectives

Il faut notamment s'interroger sur les conséquences pour notre défense de l'éventuelle extension des immatriculations sous pavillon des Kerguelen et de la croissance de la flotte contrôlée c'est-à-dire navigant sous pavillon de complaisance mais dépendant des intérêts français.

En effet, l'immatriculation d'un navire aux Kerguelen permet, aux termes du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 et des arrêtés également pris le 20 mars 1987, la constitution d'équipages ne comprenant que 25 % de marins français dont obligatoirement quatre officiers. Ne peut-il se poser alors en cas de crise ou de guerre la question du remplacement du personnel étranger par des marins français ?

Le problème ne se présente pas d'une manière très aiguë dans les conditions actuelles ; notre pavillon bis ne pouvant concerner que les vraquiers, le phénomène n'a qu'une ampleur limitée : 26 navires immatriculés aux Kerguelen au 1er janvier 1988. Dans ce contexte, il n'y aurait donc qu'environ 400 marins étrangers à remplacer.

Pour dégager les effectifs de marins français nécessaires, plusieurs possibilités s'offriraient.

Au sein même de la marine marchande française, un complément d'effectifs pourrait être dégagé, le nombre des marins étant excédentaire par rapport aux postes de travail à bord : sur 13.000 personnes affectées à la marine marchande, seulement 7.000 sont réellement embarquées. En effet, en raison du système des congés, le coefficient des effectifs nécessaires pour armer un poste à bord est de 1,8. Le changement de régime de congé en cas de crise ou de conflit permettrait, par un quasi doublement des équipages, de dégager largement les effectifs pour pourvoir au remplacement des étrangers sur les navires immatriculés aux Kerguelen.

Par ailleurs, la France dispose d'un réservoir de réservistes très excédentaire par rapport à ses besoins : 80.000 personnes gérées par la marine nationale, dont 10 % proviennent de la marine marchande. Cette source est d'autant

plus abondante que les carrières de navigants deviennent plus courtes.

Quant aux navires français passés sous pavillons de complaisance mais toujours contrôlés par des intérêts français, c'est-à-dire appartenant à des filiales étrangères de sociétés françaises, ils représentaient au 1er janvier 1988 environ 1.600 marins. On constate donc que là encore, comme pour les navires sous pavillon des Kerguelen, les ressources des navigants de la marine marchande française et des réservistes d'origine marine marchande seraient suffisantes pour armer ces bâtiments contrôlés avec des équipages français.

A la limite, il pourrait même être envisagé d'accepter, en temps de crise ou de conflit, des ressortissants étrangers de pays alliés dans les équipages de certains navires.

Donc, dans la situation actuelle, si les circonstances l'exigeaient, l'armement avec des équipages français de navires placés sous notre pavillon *bis* ou de navires contrôlés ne poserait mathématiquement aucune difficulté. En théorie du moins, car on peut se montrer sceptique en ce qui concerne les possibilités réelles d'utiliser pour la défense les navires dits contrôlés qui n'ont en temps normal ni pavillon français ni équipage français (1).

Surtout, l'évolution actuelle caractérisée par la fuite devant le pavillon national au profit de la complaisance peut à terme poser de réelles difficultés, en creusant le déficit en équipages français.

Ces difficultés ne se situeraient pas seulement sur le plan des besoins en marins français mais également sur celui du nombre de navires.

- Conséquences de la régression de la part de notre flotte de commerce placée sous pavillon national

En effet, si, comme nous l'avons vu, les ressources sont aujourd'hui largement suffisantes pour répondre aux besoins de la F.A.O. et de la F.M.C. en différents types de navires, il est sûr

(1) En effet, alors que le poids militaire et économique des Etats-Unis leur assure certainement une influence sur les pays de complaisance dans lesquels sont immatriculés des navires contrôlés par des intérêts américains, notamment lorsqu'il s'agit de voisins comme le Panama, et qu'ils sont donc à peu près assurés que leur flotte de complaisance suivra leur stratégie, il est moins évident que la France apparaisse assez puissante pour pouvoir imposer sa politique, en cas de besoin, aussi bien aux pays de complaisance qu'à la flotte théoriquement contrôlée.

qu'à l'avenir la réduction de notre flotte de commerce sous pavillon national et l'augmentation de la part de navires contrôlés immatriculés sous des pavillons étrangers risquent de rendre plus délicate la "mobilisation" des navires nécessaires à notre défense.

La liberté du marché peut rendre difficile tout contrôle sur la flotte passée sous pavillon étranger mais toujours en principe dépendante des intérêts français. On peut douter de l'appartenance réelle de ces navires à la France. Il s'agit d'un domaine mouvant où les changements de propriétaires sont aisés.

Le mouvement d'internationalisation conduit en effet à l'éclatement des entreprises armatoriales. Les différentes fonctions (techniques, commerciales, financières...) sont assumées par différentes filiales qui sont localisées chacune à l'endroit le plus avantageux pour le groupe. On peut ainsi aboutir à une délocalisation des centres de décision. L'activité maritime risque alors d'être parfaitement apatride.

Il serait cependant souhaitable que les navires exploités sous pavillon de complaisance fissent l'objet d'obligations de défense particulières, afin de pouvoir les réintégrer rapidement dans la flotte française si nos besoins en défense l'exigent.

Il apparaît donc que les nécessités de la Défense nationale imposent l'existence d'une marine marchande pour la France, peut-être d'ailleurs de façon plus aiguë que pour d'autres pays européens en raison de plusieurs facteurs tels l'importance de notre marine nationale et l'existence des départements et territoires d'outre-mer.

Les besoins des forces armées, comme la défense de ses intérêts et ses responsabilités dans le monde, rendent indispensable pour la France, dans le grand mouvement d'internationalisation extrême des transports maritimes, de conserver une marine marchande sous pavillon national (car le pavillon crée certainement un lien irremplaçable entre la flotte de commerce et les bâtiments de combat et les buts de notre défense ne seront jamais si bien servis que par des moyens nationaux) et de prendre des garanties à l'égard de la part de sa flotte de commerce passée sous d'autres pavillons, part sans doute encore appelée à s'accroître.

Pour atteindre les objectifs de la Défense, des moyens de transport maritime sont donc indispensables. Mais inversement, la France doit protéger son trafic maritime.

Cependant, il ne suffit pas de garantir nos approvisionnements en temps de crise ou de conflit.

Notre indépendance nationale suppose que ces approvisionnements puissent toujours librement être assurés et qu'en temps de paix notre pays ne soit pas en position de demandeur tant pour ses exportations que pour ses importations.

Le fait d'avoir des armateurs français, établis en France, exploitant des bateaux français avec des équipages français n'apporte pas seulement une sécurité eu égard aux besoins de la Défense nationale. C'est aussi une garantie d'un minimum d'indépendance pour écouler notre production et pour nous approvisionner.

2. Marine marchande et commerce extérieur

La nécessité pour la France de préserver une marine marchande devient une évidence lorsque l'on constate le rôle du transport maritime dans notre commerce extérieur.

a) Importance du transport maritime dans les échanges de la France

Pour mesurer cette importance, on peut observer la ventilation du commerce extérieur par mode de transport, comparer avec le produit intérieur brut le volume du commerce extérieur effectué par voie de mer et analyser le commerce extérieur maritime par catégorie de marchandises.

- Le commerce extérieur français par mode de transport

La répartition est différente suivant l'approche retenue : en tonnage ou en valeur.

. En tonnage

En tonnage, on enregistre une croissance de notre commerce extérieur de 1 à 2 % sur les dix dernières années. Nos échanges sont actuellement en stagnation après une période de

baisse de 1979 à 1983. En 1986, notre commerce extérieur était de 362 millions de tonnes.

Dans cette approche, le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour l'acheminement de notre commerce extérieur, puisqu'il assure plus de la moitié de nos échanges, malgré une certaine régression dans la dernière décennie (de 61 % en 1977 à 56 % en 1986) en raison, d'une part, de la diminution de certains trafics maritimes (pétrole, vracs) et, d'autre part, d'une certaine réorientation de notre commerce vers les pays développés, notamment européens, ce qui conduit à privilégier la route.

Depuis 1979, le tonnage transporté est en repli (- 20 %). Cette baisse coïncide avec le second choc pétrolier. Elle se vérifie par une chute de nos importations maritimes (- 16,5 %), alors que nos exportations continuent de progresser à rythme modéré.

Le transport maritime continue à devancer largement les autres modes de transport, puisque la route n'achemine que 27 % du tonnage, le rail 9 % et les transports fluviaux 8 % (cf. annexes n°s 16 à 18).

. En valeur

Le commerce extérieur français a été multiplié par deux en dix ans, mais, en termes réels, cette progression n'est que 21 %.

L'appréciation en valeur place en tête la route qui depuis 1986 réalise la moitié de notre commerce extérieur et dont la part n'a cessé de croître depuis dix ans.

Le transport par voie de mer n'arrive ici qu'en second, assurant l'acheminement de près du quart (24 %) de la valeur de notre commerce extérieur. Cette part est en déclin (32 % en 1977). Cependant, jusqu'en 1985, la valeur des transports maritimes n'a cessé de croître (174 % ; en francs constants : 29 %). Mais on a constaté une forte régression en valeur en 1986 (- 25 %).

Le transport maritime est suivi, pour l'acheminement en valeur, par les transports aériens (18 %), ferroviaire (7 %) et fluvial (1 %) (cf. annexes n°s 19 à 21).

- Le commerce extérieur maritime et le produit intérieur brut (P.I.B.)

En 1986, le volume du commerce extérieur maritime de la France représentait 10,3 % du P.I.B. (cf. annexe n° 22). Il était à son plus bas, une régression ayant été observée depuis 1982 (où le niveau le plus haut avait été atteint, soit 15 %).

Cependant, si on ne compare que les exportations avec le P.I.B., on relève une certaine stabilité : leur part était de 5,2 % en 1986 contre 5,6 % en 1977.

En revanche, la part des importations a connu des fluctuations de plus grande ampleur : de 7 % en 1977 à 5 % en 1986 avec une pointe intermédiaire à 9 % en 1981.

La diversité de ces évolutions est due à la composition de nos échanges et à la monnaie de règlement de notre commerce extérieur.

Si la part de nos exportations est restée stable, c'est que celles-ci sont pour moitié agricoles et qu'elles ne sont généralement pas facturées en monnaie étrangère.

La part de nos importations, elle, a été influencée tant par la diminution de la demande pétrolière que par la chute du dollar, principale devise de règlement de nos approvisionnements, notamment énergétiques.

- Le commerce extérieur maritime par catégories de marchandises

En dix ans, le commerce extérieur maritime de la France a baissé globalement de 6,6 %.

Mais ce chiffre recouvre des évolutions contrastées (cf. annexes n°s 23 et 24) et on constate que notre couverture maritime s'est améliorée (cf. annexe n° 25).

En effet, les exportations ont progressé alors que les importations régressaient.

. Une progression des exportations par voie de mer

Elles ont en effet augmenté de 45 %, passant de 34,8 millions de tonnes en 1977 à 50,6 millions de tonnes en 1986.

Mais il est vrai qu'après une période de progression, elles stagnent depuis 1981.

Ces évolutions s'expliquent par les progrès considérables des exportations agricoles (doublées en dix ans, elles représentent en 1986 50 % de nos exportations totales), par la progression également des produits à plus forte valeur ajoutée (+ 25 %).

La stagnation enregistrée depuis 1981 est due à la stagnation des produits pétroliers et des vracs qui freine la croissance de nos exportations.

. Une réduction de nos importations

De 183,9 millions de tonnes en 1977, elles sont passées à 153,5 millions de tonnes en 1986, soit une baisse de 16,5 %.

Cette baisse peut être attribuée à la contraction générale de la demande de transports maritimes et surtout à la réduction de la demande pétrolière depuis 1979.

. Une amélioration du taux de couverture maritime

Le déficit imputable à l'approvisionnement maritime français s'est réduit entre 1977 et 1986, le taux de couverture se haussant sur cette période de 19 % à 33 %.

Les catégories de produits pour lesquels les taux de couverture sont les meilleurs sont essentiellement : les produits manufacturés (233 %), les produits agricoles (218 %, taux remarquable rapporté à celui, déficitaire, de 1977 : 93 %) et les produits métallurgiques et chimiques (183 %).

En revanche, les importations pétrolières et les vracs sont à l'origine du déficit, même si la France est désormais moins dépendante à leur égard.

Cet ensemble d'appréciations chiffrées permet de mesurer toute l'importance du transport maritime pour notre commerce extérieur. Un mode de transport qui assure plus de la moitié de nos échanges en tonnage et le quart en valeur ne peut certes pas être négligé, même s'il est certain que la réorientation de notre commerce en direction des pays riches ne peut qu'amener une réduction de la part de la voie maritime. Comment alors ne pas conclure à la nécessité de disposer d'une marine marchande française pour maîtriser ces échanges effectués par voie de mer ?

C'est pourquoi l'évolution de la part de notre commerce extérieur maritime qui est assurée actuellement sous le pavillon national peut susciter des inquiétudes.

b) Le commerce extérieur maritime de la France effectué sous le pavillon national

La part de notre commerce extérieur maritime effectué sous notre pavillon est très déclinante; cette situation est sans aucun doute préoccupante, la part des pavillons étrangers étant déjà largement prépondérante.

- Régression de la part du commerce extérieur maritime français effectué sous pavillon français

. Le déclin du pavillon national

Globalement, le déclin du pavillon français est évident, puisque, en 1986, il n'assurait plus le transport de notre commerce extérieur maritime qu'à hauteur de 16 % contre 29 % en 1977.

En fait, pendant cette décennie, si la part du pavillon national dans notre commerce extérieur maritime est restée stable à l'exportation (22 %), la dégradation a été importante à l'importation (de 30 % en 1977 à 13 % en 1986).

En effet, à l'exportation, le pavillon français a profité de la croissance globale du trafic. Il a pu s'adapter en raison de la modération de la croissance de nos exportations totales et du faible taux de progression de l'offre de transport.

A l'importation, la diminution globale de nos importations de 16 % a touché beaucoup plus vivement le transport sous pavillon français qui régresse de 37 %. A l'origine de cette chute, on ne peut que relever la non compétitivité de notre pavillon national à laquelle s'ajoute la diminution globale de la capacité de transport de la flotte française.

Il est vrai que l'activité de l'armement français en provenance ou à destination de nos ports est supérieure à celle réalisée strictement sous pavillon national, car il faut alors tenir compte de l'affrètement de navires par nos armateurs pour répondre à des demandes ponctuelles de transports.

On évaluait à 21 % en 1985 la part de l'armement français dans notre commerce extérieurs maritime (cf. annexe n° 26). Mais, là encore, la régression est notable (30 % en 1977) et surtout sensible depuis 1984. Le déclin enregistré a son origine principale dans la chute du trafic pétrolier assuré par notre armement.

. Composition du transport effectué sous pavillon français (cf. annexe n° 27)

Les exportations sont pour la plus grande part composées de produits agricoles et manufacturés (67 % en 1986 contre 52 % en 1977).

Quant aux importations, elles sont principalement pétrolières : 71 % en 1986 (14,8 millions de tonnes). Mais cette part diminue (76 % en 1984 pour 42,4 millions de tonnes) en raison de la diminution de la demande pétrolière et d'un transfert au profit du transport sous pavillon étranger. Les vracs et les produits agricoles constituent l'essentiel du reste de nos importations effectuées sous notre pavillon (respectivement 20 % et 8,5 %).

- Prépondérance des pavillons étrangers dans notre commerce extérieur maritime

Plus de 84 % de ces échanges s'effectuent sous pavillon étranger (cf. annexes n°s 28 à 30). Il ne semble pas possible d'apprécier clairement dans ce pourcentage la part de trafic qui est éventuellement assurée par des navires sous contrôle français.

. Prépondérance à l'exportation comme à l'importation

Environ 78 % de nos exportations (39,7 millions de tonnes) partent sous pavillon étranger.

Cette part est restée stable au cours de la dernière décennie. Les exportations totales n'ayant que peu crû, le maintien sous notre pavillon s'est trouvé facilité.

En revanche, dans ces dix années, la part des pavillons étrangers dans nos importations maritimes a augmenté : de 70 % en 1977 à 87 % en 1986 (132,7 millions de tonnes). Et cela malgré le déclin de nos importations totales. La meilleure

compétitivité des pavillons étrangers, la restructuration de certaines flottes et la réduction de la flotte sous pavillon français expliquent cette progression.

. Les échanges maritimes français sous pavillon étranger par catégories de marchandises

Pour les exportations, il s'agit surtout de produits agricoles (50 %) et de produits métallurgiques, chimiques et manufacturés (20 %).

Depuis 1977, on observe une forte croissance de la part des produits agricoles (+ 170 %) au détriment de celle des dérivés pétroliers.

La France importe principalement sous pavillon étranger des produits pétroliers (62 %) et des vrac solides (27 %).

. La ventilation par pavillon

Aucun pavillon étranger ne réalise à l'exportation une part égale ou supérieure à celle du pavillon français.

Les pavillons étrangers qui réalisent la part la plus forte de nos exportations maritimes sont ceux de la Grèce et du Royaume-Uni (8 à 10 % chacun).

Il n'existe pas de réelle spécialisation de tel ou tel pavillon étranger dans l'exportation d'une catégorie particulière de nos marchandises.

Pour nos importations, le pavillon français n'est plus le premier pavillon depuis 1986.

Il a été dépassé par le pavillon libérien qui transporte maintenant 16,5 % de nos importations.

Les autres principaux pavillons pour l'acheminement de nos importations sont la Grèce (10 %), le Royaume-Uni (8 %), la Norvège (6 %) et le Japon (4 %).

Par catégories de marchandises, il apparaît que le Libéria est le premier pavillon pour nos importations de produits pétroliers et de vrac secs, que la Grèce tient la première place pour le transport de produits agricoles à destination de la France et que, pour les importations de produits manufacturés et chimiques, c'est le Royaume-Uni qui se situe en tête.

La large prépondérance des pavillons étrangers dans notre commerce extérieur crée une dépendance certainement excessive. Dans une conjoncture ascendante, faute d'une flotte suffisante sous pavillon national, la France serait soumise au bon vouloir des pays transporteurs qui, disposant d'une capacité importante, pourraient imposer des taux de fret prohibitifs.

En l'état actuel de notre marine, il faudrait viser à la couverture par notre pavillon de 40 %, voire 50 % de notre commerce extérieur maritime. Il serait irréaliste d'envisager que la part de ce trafic assurée sous pavillon national dépasse les 50 %.

Le taux de couverture idéal évoqué n'aurait pas seulement l'avantage évident de limiter notre dépendance. L'utilisation du pavillon national peut être en soi un élément favorable pour notre commerce extérieur.

c) Le pavillon national comme atout pour notre commerce extérieur

Les analyses précédentes montrent que le pavillon français résiste d'autant mieux à l'exportation qu'il achemine des produits à plus forte valeur ajoutée : produits métallurgiques et chimiques, dont il assure près de la moitié de l'exportation, et produits manufacturés, à l'exportation desquels il contribue pour 57 % en valeur.

Il permet en fait une meilleure vente de nos produits à plus forte valeur ajoutée : globalement, la France vend davantage en valeur sous son pavillon que sous tout autre pavillon.

Pourquoi cette performance dans ce secteur ? Elle tient au fait que les chargeurs français ont, de leur propre aveu, intérêt à passer par les ports français et à utiliser les services d'un armateur français, car il est évidemment plus facile de traiter avec des compatriotes qui pratiquent la même langue, qui ont la même culture et qui sont placés dans le même système juridique. Mais cette préférence "naturelle" ne peut évidemment jouer que si les chargeurs peuvent obtenir des conditions de prix et une qualité de service satisfaisantes. Or il semble qu'à chaque fois que la nature et la valeur des produits requièrent que l'on se porte garant du bon acheminement de nos produits à destination des marchés étrangers, les conditions de transport offertes par les transporteurs français permettent de choisir le pavillon français.

L'exemple sectoriel des produits à plus forte valeur ajoutée démontre que l'utilisation du pavillon national peut être un atout pour notre commerce extérieur.

Le pavillon français permet certainement de mieux vendre nos produits : le pavillon national est certainement plus attentif aux préoccupations nationales. Encore faut-il qu'il soit compétitif tant au niveau des prix que de la qualité du service pour que les chargeurs français ne soient pas détournés de l'intérêt naturel qu'ils auraient à traiter avec les armateurs français.

L'amélioration des performances du pavillon français comme vecteur de notre commerce extérieur implique une meilleure maîtrise de nos conditions de vente, l'exportateur français devant préférer des contrats C.A.F. à des contrats F.A.B. et l'établissement d'une solidarité effective entre armateurs et chargeurs français.

Cependant, il faut admettre que la nécessité de préserver l'existence d'une marine marchande n'implique pas obligatoirement le soutien à tout prix du pavillon français. Il faut que ce dernier soit suffisamment compétitif. On ne saurait nuire au développement de nos exportations en favorisant un pavillon français non compétitif, l'élément "transports" pouvant représenter un facteur important de la compétitivité de l'entreprise exportatrice notamment dans le secteur très concurrentiel des grands contrats et la facture du transport étant obligatoirement intégrée dans son prix de revient. Accorder la préférence au pavillon national ne pourrait aller jusqu'à obérer de la compétitivité des produits français. On ne peut risquer de mettre ainsi en péril des emplois industriels.

Il faut néanmoins bien faire comprendre aux usagers que le surcoût du pavillon français n'entraîne pas fatalement des surpris, les armateurs devant pour établir leur prix tenir compte des données internationales.

Par ailleurs, si l'indépendance nationale suppose qu'une part significative de notre commerce extérieur soit assurée par la marine marchande française, il est bien évident que cette dernière ne peut et ne doit pas s'appuyer sur le seul marché national. L'armement français ne peut survivre que s'il vise le marché international.

3. Marine marchande et balance des paiements

La flotte française n'assure heureusement pas seulement une part du trafic au départ ou à l'arrivée des ports nationaux. Elle est aussi active sur des trafics tiers, c'est-à-dire sur des trafics entre pays étrangers.

Elle apporte donc par ses recettes une contribution à la balance des paiements.

C'est la balance des transports maritimes qui exprime au sein de la balance des paiements le bilan des entrées et des sorties de devises liées aux opérations de transport maritime.

En fait, il existe plusieurs méthodes de calcul de ce bilan.

Celle de la Banque de France recense dans la ligne "transports maritimes" de la balance des paiements trois types d'opérations : les soldes des comptes d'escales, les affrètements-frètements (location de navires) et les frets sur marchandises.

Celle en vigueur dans la marine marchande conduit à l'établissement d'une balance dite des frets et passages qui prend en compte, sur la base des statistiques douanières, les tonnages transportés par l'armement français, y compris les trafics tiers et les navires affrétés, et ceux transportés par les armements étrangers, y compris les importations transitant par des ports étrangers.

Mais, si le mode d'évaluation peut changer, il est constant que la balance des transports maritimes est traditionnellement déficitaire.

Ce déficit structurel a été faible, en termes de réglements, jusqu'en 1980 (moins d'un milliard) puis il s'est élevé pendant cinq ans à niveau variant entre moins 4 et moins 3 milliards avant de redescendre en 1986 à moins d'un milliard.

TRANSPORTS MARITIMES ET BALANCE DES PAIEMENTS

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<i>Transports maritimes :</i>										
- crédits	10,6	11,1	12,8	15,8	18,7	19	18,5	19,2	19	15,9
- débits	11	11,3	13,5	16,8	22,7	21,9	21,8	22,9	22	16,8
- soldes	- 0,4	- 0,2	- 0,7	- 1	- 4	- 2,9	- 3,3	- 3,7	- 3	- 0,9

Source : Banque de France.

Ces variations peuvent s'expliquer, d'une part, par une croissance plus rapide de nos dépenses que de nos recettes, qui a aggravé le déficit de 1981 à 1985, et, d'autre part, en ce qui concerne la contraction de notre déficit en 1986, par la chute des taux de fret et la baisse du dollar. Cette évolution récente, qui améliore notre situation en devises, n'est donc nullement due à un redressement de notre flotte de commerce.

Ce déficit chronique, quoique d'ampleur variable, ne saurait cependant faire oublier que notre flotte de commerce a rapporté en 1986 13,6 milliards de francs. L'armement maritime doit être considéré comme une industrie productrice de devises. Un transport effectué par un navire français rapporte des devises. Les recettes en devises procurées par les exportations de services que constituent ces transports témoignent même de meilleures performances que celles de certains secteurs industriels.

On voit ainsi que l'importance du transport maritime ne se limite pas à son rôle de vecteur du commerce maritime. Il peut être une "industrie exportatrice".

Quand on analyse le transport par des navires étrangers de marchandises françaises ou de marchandises à destination de la France comme une perte de devises, la nécessité pour notre pays de préserver l'existence d'une flotte de commerce française apparaît clairement, même si l'on fait abstraction de l'intérêt qu'elle présente pour notre défense, pour notre indépendance et pour notre commerce extérieur.

L'enjeu de l'existence d'une flotte de commerce française est autant économique que stratégique ou géopolitique. Il nous faut conserver des armateurs français établis en France et exploitant des bâtiments français. Et il

ne peut s'agir d'une simple flotte "résiduelle" sous pavillon français, quelque soit l'intérêt du développement de la flotte contrôlée dont les centres de décision restent français.

Mais la flotte française ne saurait coûter trop cher.

On ne saurait remettre en cause le principe de son existence mais le problème qui se pose est qu'elle doit réussir à être compétitive.

Face à cette nécessité, quelles sont les perspectives au regard de l'action entreprise et des évolutions à venir de la situation des marines marchandes dans le monde ?

DEUXIEME PARTIE :

L'ACTION ENTREPRISE ET LES PERSPECTIVES

Face à cette crise internationale du transport maritime qui éprouve durement notre flotte marchande, les pouvoirs publics ne sont pas restés passifs.

L'ensemble des mesures significatives annoncées dans le "Plan GUELLEC" témoigne de la volonté de permettre le maintien et l'adaptation de notre flotte.

L'effort entrepris actuellement pour conserver à la France une flotte de commerce est d'autant plus indispensable qu'à plus longue échéance de réelles opportunités de développement paraissent devoir s'ouvrir.

Nous nous trouvons, en effet, à la veille d'une phase de modernisation et de renouvellement de la flotte mondiale et, semble-t-il, d'une reprise significative des échanges maritimes internationaux.

La France dispose à cet égard d'atouts décisifs -notamment en matière technologique- qu'il lui appartient d'utiliser dès aujourd'hui.

I - LE "PLAN GUELLEC"

Dans ce contexte de crise et de concurrence exacerbée qui caractérise depuis plus d'une décennie les transports maritimes internationaux, le Plan présenté devant le Conseil supérieur de la marine marchande le 2 octobre 1986 par le Premier ministre et

le Secrétaire d'Etat à la mer a pour objectif de favoriser l'adaptation de la flotte de commerce française.

N'aspirant pas "à résoudre, à lui seul, les problèmes de tout un secteur économique" selon les propos d'Ambroise Guellec, ce plan, d'une durée de deux ans, vise à répartir sur de nouvelles bases la tâche d'adaptation de notre flotte entre pouvoirs publics et entreprises.

Pour y parvenir, six objectifs ont été retenus par le Secrétaire d'Etat : créer un environnement économique favorable ; assouplir les contraintes administratives et financières ; aménager le régime social du marin ; consolider les trafics traditionnels ; adopter des mesures d'urgence face à la crise ; moderniser la formation.

A. LE CONTENU DU PLAN

Les vingt-trois mesures originelles, aujourd'hui très largement mises en application, s'articulent autour de trois axes essentiels :

- créer les conditions d'une nouvelle compétitivité de la marine marchande française ;
- libérer les rigidités qui entravent sa nécessaire adaptation ;
- faire évoluer le cadre social tout en maintenant sa spécificité.

1. Créer les conditions d'une nouvelle compétitivité : des incitations économiques directes ou indirectes

a) La création d'une aide structurelle destinée aux entreprises françaises de transport maritime

Le dispositif mis en place repose sur l'attribution d'une prime globale et forfaitaire aux entreprises ayant passé avec l'Etat une convention fixant leurs engagements en matière de restructuration économique, sociale et financière. Les pouvoirs publics visent ainsi à inciter les entreprises à développer une

stratégie globale, à moyen terme, d'adaptation aux nouvelles conditions de concurrence.

Cette mesure novatrice, dont l'armement avait dès l'origine souligné le "*caractère original et habile*" s'est révélée dynamisante à un moment où la durée de la crise menaçait de paralyser toute initiative. Mise en place par les textes du 19 mars 1987 et étendue en septembre 1987 à la création d'entreprises, l'aide structurelle a servi de "catalyseur" aux importantes évolutions constatées en 1987.

Au 1er mai 1988, ce sont ainsi 233 millions de francs qui ont été distribués aux armateurs. Sur les vingt dossiers réglés, concernant vingt-trois armements privés, on notera que plusieurs concernent de petites compagnies, créées ces derniers mois par des officiers ayant perdu leur emploi. Les sommes allouées représentent d'ailleurs des montants très différents : elles varient de 40 millions (à la B.A.I. et à S.N.C.D.V.) à 0,5 millions de francs (Normarine et Compagnie Flandre-Bretagne).

Ces aides -rappelons-le- n'ont été accordées qu'en contrepartie d'engagements pris par les bénéficiaires. Ces engagements portent généralement sur le maintien de sièges sociaux et de centres de décision en France, sur des opérations de consolidation des structures financières, sur le maintien en exploitation ou l'achat de navires et sur la garantie d'emploi de navigants français.

Malgré certaines critiques émanant des milieux professionnels qui s'inquiètent du caractère, par définition, discriminatoire du dispositif, ce nouveau type d'aide est jugé favorablement par la communauté armatoriale.

Il permet, en effet, aux entreprises capables de présenter un plan de restructuration de bénéficier d'aides substantielles de la part de l'Etat.

Dans tous les cas, il oblige les compagnies à procéder à un examen de leur situation précise.

En revanche, il semble que ce dispositif n'ait pas abouti à enrayer la diminution des créations d'emplois en dépit des objectifs assignés par le plan aux armateurs dans ce domaine précis. Tout au plus permet-il d'enrayer leur disparition.

b) La mise en place d'un nouveau régime d'aide à l'investissement

Ce régime d'aide, plus efficace et plus attractif que le système antérieur, encourage l'acquisition de navires neufs ou récents ainsi que les travaux de transformation destinés à accroître la productivité de ces bâtiments. Il doit permettre une réelle modernisation de la flotte.

Plus attractif, ce nouveau régime permet, dans la limite de plafonds réévalués (40 millions de francs au lieu de 30 millions de francs pour un navire neuf; 25 millions de francs au lieu de 20 millions de francs pour les autres cas) d'intégrer les travaux de modernisation des bateaux d'occasion.

Plus efficace, ce régime s'applique aux navires neufs ou récents : de moins de huit ans, au lieu de dix antérieurement.

D'avril 1986 à mai 1988, vingt-cinq décisions d'aide à l'investissement ont été prises pour un montant global de 169,4 millions de francs, aujourd'hui affectés dans leur quasi totalité.

Ces deux premières mesures bénéficient, pendant la durée du Plan, d'une dotation globale de 400 millions de francs.

c) La modification du régime de copropriété des navires (quirat)

Tout en maintenant le régime fiscal favorable des copropriétaires de navire (transparence au titre des bénéficiaires et des amortissements), la loi du 26 juin 1987 assouplit l'obligation de solidarité financière qui pesait sur les copropriétaires non-gérants. Cette réforme, qui instaure pour les quirataires non-gérants un régime de responsabilité illimitée mais non solidaire, tend à renouveler l'intérêt des investisseurs extérieurs pour l'armement au commerce. Elle est cependant insuffisante.

Dans le chapitre consacré aux mesures fiscales et financières susceptibles d'être prises, il sera indiqué quelles améliorations paraissent pouvoir être apportées au système actuel. Le régime de l'amortissement et celui des plus-values pourraient ainsi être aménagés dans un sens plus favorable aux quirataires.

d) L'aménagement de la taxe professionnelle des compagnies maritimes

Contrairement à leurs concurrentes étrangères, les compagnies françaises, du fait de modalités d'application spécifiques au secteur, sont soumises à la taxe professionnelle y compris pour leur activité internationale. Le dégrèvement de la taxe professionnelle annoncé dans le plan Marine marchande, prend la forme d'un remboursement pendant la durée du Plan de 66 % de la taxe professionnelle payée par les compagnies sur leurs activités maritimes.

A défaut d'une révision du système existant qui pourrait se traduire par l'instauration d'une taxe portuaire payable par tous les navires, français et étrangers, les armateurs souhaitent la reconduction pour l'avenir des dégrèvements instaurés en 1986.

e) L'ouverture d'une possibilité d'immatriculation de certains navires dans les terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.)

Annoncée dès le 24 avril 1986, cette mesure permet d'immatriculer aux Kerguelen les navires de travaux en mer, les navires qui touchent régulièrement les Kerguelen et surtout les transporteurs de vrac sec ou liquide, à l'exception du pétrole brut.

Le régime applicable aux navires immatriculés T.A.A.F. équipages comprenant au moins 25 % de marins ou officiers français, et au minimum quatre officiers français (deux pour les navires de travaux en mer) fait du pavillon des Kerguelen un pavillon plus économique que le pavillon strictement français.

A titre d'exemple, un vraquier de 140 000 tonnes armé à vingt-quatre hommes devrait avoir un coût journalier de 16 800 francs immatriculé aux Kerguelen, au lieu de 32 000 F sous pavillon "strictement français". Immatriculé au Liberia et doté d'un équipage totalement étranger, le coût journalier d'équipage du même navire tombe à 10 000 F.

Depuis l'ouverture de cette possibilité, près d'une trentaine de navires ont été immatriculés aux Kerguelen (cf. annexe n° 5). Sept d'entre eux navigaient antérieurement sous pavillon étranger.

Présentée comme une "mesure de sauvegarde", destinée à enrayer l'hémorragie de la flotte de vraciers vers les pavillons de libre immatriculation, ce dispositif

permet au transport de vrac, particulièrement éprouvé, de rester sous pavillon national ou d'y revenir.

L'immatriculation aux Kerguelen paraît ainsi aux armateurs comme un "pis-aller" qui permet d'armer sensiblement moins cher sans pour autant faire passer les navires sous pavillon de complaisance.

A long terme, il n'est pas certain que la solution soit durable. L'immatriculation aux Kerguelen laisse, en effet, subsister un surcoût d'équipage.

De plus, certains armateurs demandent l'extension de cette possibilité aux pétroliers.

Cette mesure jugée "particulièrement courageuse et risquée" aura cependant permis de lever le "tabou" de la coexistence à bord de deux catégories de marins.

Les syndicats contestent le système mis en place qui aménage un échappatoire au dispositif législatif, réglementaire et conventionnel en vigueur en France.

Ils s'inquiètent, de plus, d'une diminution de la sécurité qui peut résulter de la composition des équipages et de la "ségrégation" instaurée à bord de navires battant pavillon français entre deux "populations" ne bénéficiant ni des mêmes salaires, ni des mêmes congés, ni du même régime social.

Il faut d'ailleurs noter que la plupart de nos partenaires de la C.E.E. ont instauré -ou envisagent de le faire- une possibilité d'immatriculation "terres lointaines" afin de diminuer les coûts d'exploitation de leur flotte.

La Grande-Bretagne dispose déjà de l'immatriculation "Ile de Man". Le Danemark souhaite se doter d'un registre analogue au registre international norvégien créé le 1er juillet 1987.

En outre, le Portugal et l'Espagne envisagent d'immatriculer respectivement leurs navires à Madère et aux Canaries.

De son côté, la ville de Hambourg a commandé une étude sur la possibilité d'un tel pavillon.

Hors C.E.E. enfin, la Finlande étudie les conditions de création d'un registre "off shore" aux Iles Aland.

*

* *

Parallèlement à ces diverses incitations économiques, le "Plan GUELLEC" a eu pour objectif de supprimer ou d'alléger un certain nombre de contraintes et de rigidités qui pesaient inutilement sur les compagnies françaises.

2. Alléger les contraintes administratives

a) La généralisation de la polyvalence des fonctions à bord des navires

La réforme des filières de l'enseignement maritime a introduit dans la formation des officiers de la marine marchande française une nouvelle qualification : au "service de pont" et "au service des machines". La présente mesure tire les conséquences de cette polyvalence dans la formation et la qualification professionnelle en permettant l'organisation du travail à bord sur la base d'une polyvalence effective des fonctions, permettant une meilleure utilisation des personnels concernés.

b) La réorganisation de la veille à la passerelle

L'arrêté du 8 janvier 1987, permet que, dans certaines conditions, la veille à la passerelle soit effectuée par le seul officier de quart. Le développement et la fiabilité des installations de surveillance et d'aide à la navigation rendaient anachroniques les dispositions régissant la veille optique : présence d'un ou deux veilleurs aux côtés de l'officier. Cette réorganisation de la veille à la passerelle consiste d'ailleurs en une mise en conformité avec la convention internationale de 1978 de l'Organisation maritime internationale concernant les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets, et de veille qu'appliquaient déjà les bâtiments étrangers.

c) L'allégement des tâches administratives des compagnies

L'enregistrement et la déclaration au jour le jour à l'administration des mouvements de chaque marin incombent actuellement aux compagnies. Ce système pesant qui représente, en moyenne, 300 000 avis individuels par an, sera remplacé par un système déclaratif global, mensuel et informatisé.

d) Les modifications des textes relatifs à l'alimentation à bord des navires

L'arrêté du 19 novembre 1986 modifie les textes antérieurs, vieux de plusieurs décennies qui fixaient, dans les moindres détails, la composition des menus servis à bord. Désormais, seule la norme moyenne de calories de la ration alimentaire quotidienne est imposée, la composition détaillée des repas relevant de la négociation collective.

Cette mesure est considérée par les armateurs comme l'adaptation nécessaire d'une réglementation devenue désuète : l'arrêté CHERON, du nom de son auteur -sous-secrétaire d'Etat à la Marine-, modifié en 1911 et 1938, datait de 1910. Son abrogation permet l'utilisation des nouvelles techniques de restauration : surgélation et conditionnement sous vide. Il ne semble pas, en revanche, que l'économie attendue, soit considérable.

Le poste "nourriture" n'est pas, en effet, le plus lourd dans le coût journalier d'un équipage. En 1986, sur les navires de la C.G.M. le coût journalier de nourriture pour un homme embarqué représentait 45,50 F, alors que son coût d'embarquement -salaires et charges-s'élevait à 450 F.

Selon les estimations du Comité central des armateurs de France, cette mesure pourrait représenter une économie de l'ordre de 0,46 % des dépenses totales d'équipage.

e) L'assouplissement des règles d'embarquement des officiers radio

La généralisation dans les années 90 d'un nouveau système mondial de télécommunications par satellites pour la détresse et la sécurité permettra de faire systématiquement exercer la fonction d'officier radio par l'officier de quart. Dès maintenant, après avis de la Commission centrale de sécurité, les navires disposant de ce type de matériel pourront être dispensés de l'embarquement d'un officier radio.

f) La délégation aux sociétés de classification des visites annuelles de navires français à l'étranger

La modification du décret du 20 août 1984 relatif à la sécurité des navires permet désormais de déléguer les visites



annuelles de sécurité des navires français se trouvant dans un port étranger à un expert d'une société de classification agréée établie sur place. Le régime antérieur mettait aux frais de l'armateur le coût du déplacement des inspecteurs du service spécialisé de l'Etat, seuls habilités à effectuer cette inspection.

*

* *

Souhaitée par le Secrétaire d'Etat à la mer, la révision du code du travail maritime n'a pas, jusqu'ici, pu aboutir. Le remaniement d'un code, dont le texte initial remonte à 1926 devrait, après concertation des parties, se faire dans deux directions prioritaires : la substitution du lien du marin avec l'armateur au lien du marin au navire ; la redéfinition de la profession de marin en la réservant aux seules fonctions concernant la marche, la conduite ou l'entretien du navire.

Ponctuellement, diverses mesures d'ordre social ont, par contre, été prises et constituent le "volet social" du "Plan GUELLEC".

3. Aménager le régime social des marins

a) La modification de l'article 79 du code de travail maritime

Contrairement au régime général de la sécurité sociale, le code du travail maritime met à la charge intégrale des compagnies les dépenses de soins et le versement du salaire des marins malades ou blessés au cours de son embarquement. Le décret n° 87-42 du 28 janvier 1987 ramène de quatre à un mois la durée de cette prise en charge. Désormais, au-delà du mois qui suit son débarquement, le marin sera pris en charge par l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.).

Les armateurs auraient d'ailleurs souhaité un alignement complet sur le régime général avec la suppression de toute obligation à la charge des compagnies. Le gain réel, de plus, pourrait être inférieur à celui attendu. C'est en effet au cours du premier mois que les maladies sont les plus nombreuses. Par

ailleurs, cette mesure s'est traduite par une majoration des cotisations et débouche, en réalité, plus sur une mutualisation du surcoût que sur sa réduction.

b) La création d'un régime d'assurance volontaire au profit des marins français employés par des entreprises étrangères et au profit des marins étrangers navigant sous pavillon français

Le dispositif mis en place par la loi n° 87-39 du 27 juin 1987 portant diverses mesures d'ordre social intéresse les marins français navigant sous pavillon d'Etats non liés à la France par des accords de sécurité sociale applicables aux gens de mer. Ces marins, travaillant par exemple pour des filiales de sociétés françaises enregistrées aux Bahamas ou à Panama, ne disposaient jusqu'alors d'aucune possibilité de maintien d'affiliation à l'E.N.I.M.. La présente réforme leur ouvre, de même qu'aux marins étrangers autorisés à s'embarquer sous pavillon français, la possibilité d'adhérer à un régime d'assurance volontaire géré par l'E.N.I.M..

c) Le maintien de l'affiliation à l'E.N.I.M. en cas de détachement à l'étranger et de service à terre

Le décret du 2 novembre 1979 limitait à cinq ans la possibilité de maintien de l'affiliation à l'E.N.I.M. pour les marins français détachés par leur employeur français pour servir sous pavillon étranger ou à terre en territoire étranger. Le décret n° 87-116 du 18 février 1987 lève cette rigidité inutile en supprimant toute limitation de durée. Ce même décret porte, par ailleurs, de cinq à quinze ans la durée de validation, pour pension de retraite servie par l'E.N.I.M., des services accomplis dans des postes de travail sédentaire lié aux activités de navigation.

d) La généralisation de la "pension spéciale"

L'article 7 de la loi du 27 janvier 1987 portant diverses mesures d'ordre social améliore les conditions d'attribution de la "pension spéciale" de retraite créée par la loi du 12 juillet 1966 en faveur des anciens marins ayant accompli une durée de services inférieure aux quinze ans exigés pour l'ouverture du droit à pension proportionnelle. Cette amélioration doit faciliter les passages du secteur maritime vers d'autres secteurs d'activité.

e) La mensualisation des pensions servies par l'E.N.I.M. et la non récupération sur les héritiers des arrérages de pension correspondant au mois du décès.

Le décret n° 86-1382 du 30 décembre 1986 institue un versement mensuel des pensions et allocations servies par l'E.N.I.M. aux pensionnés et retraités au lieu du système trimestriel. Le même décret aligne sur le régime général les règles applicables aux marins en matière de non-récupération de la portion de pension correspondant à des périodes postérieures au décès du titulaire.

f) L'augmentation du nombre de bénéficiaires de la cessation anticipée d'activité (C.A.A.)

Par deux avenants à la convention du 25 avril 1985 passée entre l'Etat, l'association pour la gestion du système C.A.A. et l'U.N.E.D.I.C., le contingent des marins bénéficiaires a été porté de 1 000 à 2 000.

Ce système de préretraite qui repose sur le volontariat permet au marin, licencié économique, de prendre une retraite anticipée à partir de cinquante ans au lieu de cinquante-cinq.

Ce nouveau protocole d'accord entre l'Etat et la profession traduit le souci des pouvoirs publics devant la dégradation préoccupante de la situation de l'emploi dans ce secteur.

L'augmentation du quota de marins susceptibles de bénéficier de ce dispositif permet d'accompagner, dans des conditions sociales plus satisfaisantes, les plans d'entreprise déjà engagés par les principales compagnies.

Le coût de ce type de mesure, de l'ordre de 300 francs par jour et par marin, est pris en charge conjointement par l'Etat (pour les deux tiers) et par les compagnies.

Pour 1988, le montant de la participation de l'Etat est estimé à 72,8 millions de francs.

g) La modernisation de la formation

Un important programme d'équipement des écoles nationales de la marine marchande, en particulier la réalisation d'un simulateur de passerelle, a été mis en place afin de fournir à

l'enseignement maritime les outils pédagogiques les plus performants.

*

* *

B. LE BILAN DU "PLAN GUELLEC"

1. Le degré de réalisation du "Plan GUELLEC"

Ainsi, mis à part certains aspects secondaires -quoique d'un intérêt certain pour les armateurs concernés- telle la possibilité d'installer des jeux payants sur la desserte Transmanche, l'essentiel des mesures annoncées ont été prises.

Seul l'objectif de consolidation de certains trafics traditionnels ne paraît qu'imparfaitement atteint.

Si le gouvernement a, en effet, annoncé avoir pris des mesures pour s'assurer que, contrairement aux pratiques des dernières années, l'acheminement de l'aide alimentaire fournie par la France s'effectue sous pavillon français, le problème de la desserte entre la métropole et les départements et territoires d'outre-mer ne paraît pas réglé.

Alors que ces dessertes font l'objet d'une concurrence manifestement déloyale de la part d'armements étrangers, en particulier asiatiques et est-européens, le texte législatif annoncé, qui devait assurer la priorité d'exploitation de ces liaisons maritimes aux armements français, dans le respect de la nécessaire concurrence entre compagnies et du libre accès de nos partenaires européens, n'a pas vu le jour.

Cependant, l'article 258 du code des douanes permet, par arrêtés du ministre chargé de la marine marchande pris après avis du ministre du budget de réserver aux navires français le transport de certaines marchandises entre les ports des DOM et ceux de la France métropolitaine.

La desserte maritime des TOM bénéficie quant à elle d'une totale liberté.

La question de l'utilité d'une protection du pavillon national pour la desserte des DOM/TOM sera posée dans le cadre des développements consacrés aux mesures envisageables concernant les monopoles du pavillon.

2. L'appréciation de la profession

Le "Plan GUELLEC", aujourd'hui largement réalisé, est considéré par la communauté armatoriale comme un plan courageux et relativement bien adapté aux circonstances. Il ne s'agissait pas, en effet, de mettre en place un hypothétique plan de sauvetage, mais d'apporter les aménagements susceptibles d'avoir un impact favorable pour peu que les entreprises mettent en place un "plan d'action" crédible.

Les aspects sociaux, ou à incidence sociale du Plan sont, en revanche, contestés par les syndicats.

Un certain nombre d'aménagements se traduisent ainsi par des réductions d'effectifs et entraîneraient un amoindrissement de la sécurité. Le "volet social" est généralement jugé insuffisant ou générateur d'un coût injustifié pour le marin.

3. L'appréciation du groupe de travail

Le "Plan GUELLEC" ne prétend pas résoudre les difficultés conjoncturelles dont souffre la flotte de commerce française, ni compenser systématiquement les surcoûts du pavillon national.

Il comporte cependant de nombreuses mesures positives qui vont dans le sens d'un allègement des contraintes injustifiées ou obsolètes, d'une aide sélective de l'Etat aux entreprises qui démontrent leurs capacités à se développer, de la reconnaissance de possibilités de développement en dehors du cadre strictement hexagonal.

Il a, de plus, le mérite d'avoir favorisé la prise de conscience des différents partenaires et d'avoir levé un certain nombre de tabous.

Il traduit enfin la détermination des pouvoirs publics d'aider la flotte française à opérer sa mutation dans les meilleures conditions.

Il s'agit donc, globalement, d'une action positive même si elle reste limitée : limitée dans ses mesures compte tenu des contraintes budgétaires, limitée dans ses objectifs puisqu'elle n'ambitionnait pas de régler le problème fondamental des coûts.

Comme le soulignait l'ancien président du Comité central des armateurs de France, le "Plan GUELLEC" ne peut pas être et ne se veut pas une recette miraculeuse. Il se veut une "contribution pour s'en sortir". Dans cette optique, le "Plan GUELLEC" paraît avoir atteint les objectifs limités qu'il se fixait.

Il importe dans l'avenir de le prolonger par une action de plus grande envergure afin de porter remède aux difficultés structurelles de notre marine marchande.

*

* *

A cet égard, les perspectives d'évolution de la situation mondiale semblent augurer de conditions plus favorables et propices à une telle action de redressement.

II. LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE LA SITUATION MONDIALE

A. A LA VEILLE D'UNE PHASE DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE MONDIALE N'Y A-T-IL PAS DES OPPORTUNITES A SAISIR ?

1. La demande de transports maritimes d'ici l'an 2000 : un essai de prospective

Le lien entre croissance économique et besoin de transports, en particulier maritimes, a été mis en évidence de longue date. Défavorable depuis une quinzaine d'années dans un contexte de ralentissement de la croissance mondiale, cette corrélation devrait, en cas de redémarrage significatif, jouer de nouveau positivement. Les transports internationaux retrouveraient le rôle qu'ils ont joué entre 1945 et 1975 comme "moteur de la croissance". L'hypothèse d'un retournement de la conjoncture économique dans la dernière décennie du siècle - envisageable dans l'optique des cycles de Kondratieff - devrait s'accompagner d'un accroissement important, mais variable selon les secteurs, de la demande de transports maritimes. Aujourd'hui principal vecteur des transports intercontinentaux de marchandises, le transport maritime devrait le rester à l'horizon 2000. L'évolution des grands compartiments du marché, très contrastée depuis dix ans, permet déjà d'estimer les principales tendances de la demande.

a) Vers une stagnation du transport de produits énergétiques ?

- Les hydrocarbures

Les transports d'hydrocarbures constituaient, traditionnellement, le premier marché maritime pour le tonnage transporté. En 1974, le pétrole brut et raffiné représentait plus de la moitié de la demande de transport en tonnes et près des deux tiers en tonnes-milles. Les experts s'accordent à penser que, aujourd'hui, la demande en hydrocarbures (en retrait de 30 % sur ses plus hauts niveaux) préfigure le volume de celle de la fin du siècle.

Si globalement, et compte tenu de la concurrence d'autres moyens d'acheminement (oléoducs), la demande de transport d'hydrocarbures ne devrait pas augmenter d'ici la fin du siècle, les importantes modifications dans la nature des produits transportés, déjà constatées, devraient s'amplifier. On observe en effet que l'évolution est très différente selon que l'on considère le pétrole brut ou les produits raffinés. Si de 1974 à 1985 le tonnage du brut a été réduit d'un tiers et de 55 % en tonnes-milles, le tonnage en produits raffinés n'a baissé que de 5 % et a crû de 17 % en tonnes-milles. On constate une éviction dans le transport d'hydrocarbures du brut au profit des produits raffinés. Ce rééquilibrage au sein du secteur du transport des hydrocarbures a des incidences évidentes sur les armements. Cette évolution frappe les pays qui -comme la France- se sont largement équipés en superpétroliers pour le transport du brut. La situation paraît moins catastrophique aux armements spécialisés dans le cabotage des produits raffinés.

Compte tenu, d'une part, du souci des pays producteurs de raffiner sur place le brut extrait et, d'autre part, du développement des énergies de substitution dans les pays développés, il paraît légitime d'envisager un maintien du transport d'hydrocarbures (malgré la croissance de leur consommation par les pays en voie de développement) à l'étiage atteint actuellement.

- Le charbon et le gaz

Concernant les échanges de charbon et de gaz (gaz naturel liquifié ou gaz de pétrole), les perspectives actuelles permettent d'envisager leur doublement d'ici l'an 2000.

Le transport de charbon par mer devrait ainsi atteindre, à la fin du siècle, 500 millions de tonnes, principalement en direction des pays industrialisés à partir des nouveaux pays producteurs : Australie, Canada, Afrique du Sud.

C'est aussi un doublement du transport par mer de gaz qui est escompté au même horizon. Résultant du développement de l'implantation de raffineries et d'usines de liquéfaction dans les pays producteurs, ce doublement devrait porter le volume transporté à quelques 150 millions de tonnes.

L'évolution prévisible des échanges de produits énergétiques ne paraît donc pas, contrairement à la période antérieure à la crise, devoir "tirer" la demande mondiale de transports maritimes.

La situation est cependant très diversifiée. Les vrac liquides conserveront le niveau atteint actuellement mais avec une structure différente reflétant l'accroissement de la part des produits raffinés et des gaz liquifiés. Les vrac secs connaîtront, au contraire, une évolution beaucoup plus favorable : le charbon passant de 200 millions de tonnes en 1973 à 270 millions de tonnes en 1986 et à 450/500 millions de tonnes en 2000.

b) La persistance d'un échange soutenu des transports agro- alimentaires

Les produits alimentaires ont toujours occupé une place importante dans le commerce maritime international. Les échanges maritimes de céréales (près de 200 millions de tonnes), en particulier, connaissent une progression constante, en dépit d'importantes variations résultant des aléas climatiques. Compte tenu des progrès techniques du transport de produits alimentaires (transport sous froid) et du déséquilibre persistant entre les zones de peuplement et de consommation -en expansion démographique- et les zones de production, il semble raisonnable d'envisager, après quelques années de stagnation au niveau actuel, une nouvelle croissance de ce type de transport.

c) La baisse du transport de matières premières non énergétiques

L'exemple du minerai de fer est significatif en raison de la place qu'il tient dans le transport maritime de matières premières non énergétiques. La croissance très rapide depuis 1945, et particulièrement dans les années soixante,

résultait de la préférence des industries sidérurgiques dans les pays développés pour le minerai importé, d'une teneur plus élevée et d'un coût moindre que les minerais extractibles sur place. La spécialisation internationale entre pays d'extraction et pays de transformation alimentait le flux croissant du transport maritime. Le souci des pays d'extraction de traiter sur place leurs matières premières, la compétitivité des sidérurgies d'outre-mer qui pour certaines sont devenues exportatrices expliquent la quasi stagnation de ce type de transport depuis 1974 (entre 250 et 325 millions de tonnes). L'implantation sur les lieux de production d'industries de transformation en produits semi-finis et d'industries intégrant tout le cycle de production devrait limiter les échanges de matières premières brutes des pays en voie de développement en direction des pays développés. Les phosphates, le bois, la bauxite devraient connaître ce type d'évolution lié à la relocalisation des industries consommatrices.

d) Le développement des échanges de produits semi-finis et de produits manufacturés

Soutenu par la croissance remarquable des nouveaux pays industrialisés -et notamment de ceux de la zone Pacifique-, le transport des marchandises diverses devrait continuer à progresser.

Représentant il y a dix ans 955 millions de tonnes, 30 % des échanges en tonnage et 15% en tonnes milles, ce type de transport atteint aujourd'hui avec 1.250 millions de tonnes, près de 40 % des échanges en tonnage -soit le niveau du transport des hydrocarbures- et le quart en tonnes-milles .

De plus, en valeur de marchandises et en valeur de fret, le transport de marchandises diverses occupe la première place avec 60 % de la valeur totale des cargaisons maritimes.

La part prise par les transports acheminés en unité de charge et spécialement en conteneurs -à peu près la moitié- et les taux de croissance attendus (6 % pour la deuxième moitié de la décennie en cours, 4 % pour la dernière décennie) autorisent un pronostic optimiste sur l'évolution du transport de marchandises diverses.

*

* *

Ces évaluations, qui reflètent l'opinion moyenne des spécialistes des transports maritimes, ne sont donc nullement pessimistes.

D'ici l'an 2000, les marchés maritimes, à l'exclusion du transport du brut, resteront porteurs.

Les secteurs du vrac sec, et surtout des produits manufacturés, paraissent, en l'absence de crise politique ou économique majeure, devoir connaître une croissance soutenue.

Notre pays occupe sur ces marchés la place de quatrième ou de cinquième commerçant, c'est-à-dire de consommateur de transport de marchandises à destination ou en provenance de ses entreprises. C'est dire que restent ouvertes pour notre flotte de commerce des perspectives d'activité, d'emploi et de profit, sous réserve qu'elle sache adapter son offre de transport aux nouvelles structures de la demande.

2. Une flotte mondiale vieillie qui doit être renouvelée

Le vieillissement de l'ensemble de la flotte mondiale a été précédemment analysé. Celui-ci devrait entraîner un besoin de renouvellement important.

La conjoncture, durablement détériorée depuis le second choc pétrolier, a commencé à se redresser en 1987 pour les transports du pétrole et du vrac sec. Le raffermissement des prix du fret, des navires d'occasion et des navires neufs peut être interprété comme le signe avant-coureur d'un retournement de conjoncture. L'ajustement a, jusqu'ici, été réalisé par l'offre, sous l'effet des destructions massives et de la nette décélération des commandes nouvelles, sauf pour les porte-conteneurs. La surcapacité tend à retrouver un niveau acceptable. Aujourd'hui, la flotte mondiale retrouve le niveau atteint il y a dix ans.

A moyen terme, il semble que pour le secteur pétrolier le retour à l'équilibre soit envisageable à l'horizon 1990 - 1992, ceci surtout pour les tailles intermédiaires. Pour le vrac sec, la survenance d'une nouvelle crise grave et prolongée, telle celle dont le secteur a souffert depuis 1981, paraît exclue.

Pour ces deux compartiments du secteur du transport maritime, l'âge moyen des unités est de dix à douze ans. Si l'on admet que l'âge limite est en moyenne de vingt ans (moins pour le pétrole et plus pour le vrac sec), c'est la moitié de la flotte mondiale qui devra être renouvelée d'ici dix ans, sur le rythme d'environ 20 millions de tonnes de poids en lourd par an. De plus, l'introduction d'innovations technologiques accélère encore le processus d'obsolescence de la flotte existante.

A partir de ces données, les perspectives paraissent plutôt encourageantes. Si la demande de transports devait s'accroître, un brutal retournement de tendance serait à prévoir qui ouvrirait de réelles opportunités aux compagnies.

Il appartiendra alors aux armateurs et aux financiers de ne pas recréer les conditions d'une crise de surcapacité en commandant trop tôt et en trop grand nombre les navires nécessaires.

3. Un secteur dans une phase d'innovation technologique

Si elle veut maintenir, ou accroître, ses parts de marché, la flotte de commerce française doit pouvoir mettre en avant, face aux nations disposant d'une main d'oeuvre qualifiée à coût réduit, un avantage concurrentiel décisif.

L'innovation technologique constitue un élément essentiel de la recherche d'une meilleure compétitivité. On admet aujourd'hui que la compétitivité ne peut plus être estimée en termes de simple comparaison du niveau absolu des prix mais doit intégrer des facteurs qualitatifs.

L'introduction d'innovations technologiques permet l'amélioration du rapport qualité/prix de l'offre de transports maritimes en abaissant, d'une part, le coût du transport et en améliorant d'autre part la qualité du service fourni.

Le secteur du transport maritime, français et étranger, a déjà intégré cette donnée comme en témoignent les innovations introduites sur les unités les plus récemment livrées. D'importants gisements de productivité restent encore à exploiter, susceptibles de fournir à notre flotte un avantage concurrentiel significatif.

a) Les innovations technologiques touchant à la taille et à la structure des navires

- L'accroissement de la taille des porte-conteneurs cellulaires

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une innovation au sens strict, l'accroissement de la capacité est un facteur d'économie important.

A titre d'exemple, le transport d'un conteneur sur un navire de 1 500 équivalents vingt pieds (e.v.p.) (1) revient 30 % plus cher que sur un 3 000 e.v.p.

La course est déjà engagée vers des gabarits de plus en plus importants. Les douze navires ECON mis en service par les U.S. Lines ont marqué une étape, avec une capacité unitaire avoisinant les 4 000 e.v.p.

Il semble, qu'à l'avenir, deux catégories de porte-conteneurs doivent s'affirmer : ceux de très grande taille - supposant l'abandon du passage de Panama et la "mise au gabarit" des infrastructures portuaires- et ceux de moyenne taille, permettant la desserte d'un plus grand nombre de ports, en particulier dans les pays en voie de développement.

- Le développement des navires mixtes ou hybrides

Plus coûteux et d'une taille réduite, par rapport aux navires classiques, ces unités fournissent aux armateurs la possibilité d'intervenir sur des marchés jusqu'ici segmentés. En période d'incertitude, ces navires offrent une flexibilité appréciable sur les trafics ne présentant pas une intensité ou une stabilité suffisantes pour les transporteurs spécialisés.

Dans l'avenir, la part des transporteurs mixtes (vraquiers/porte-conteneurs, rouliers/porte-conteneurs) devrait s'accroître. Avec une partie cellulaire à l'avant et une partie

(1) Les conteneurs peuvent être de capacité variable. Ils sont, en général, de dimensions standardisées, le plus souvent 20 x 8 x 8 pieds (6 x 2,4 x 2,4 mètres) et 40 x 8 x 8 pieds (12 x 2,4 x 2,4 mètres).

On exprime la capacité des navires porte-conteneurs en indiquant le nombre de conteneurs de vingt pieds susceptibles d'être transportés.

Un navire de 1 500 e.v.p. permet donc de transporter 1 500 conteneurs de cette taille, ou leur équivalent en conteneurs d'une taille supérieure.

roulière à l'arrière, l'Atlantic Carter de "l'Atlantic Container Line" préfigure ce que pourrait être une partie de la flotte de demain.

b) L'émergence d'une nouvelle génération de conteneurs

Les études tendant à l'automatisation des terminaux pour le traitement des conteneurs ouvrent également des perspectives intéressantes. L'automatisation plus grande des mécanismes mis en oeuvre pour la manutention bord à quai ou sur parc permet déjà une augmentation sensible de la productivité. On voit ainsi se développer des portiques à haute performance, comme ceux mis en oeuvre sur le quai de l'Europe au Havre ou à Rotterdam. Ces portiques permettent des cadences de l'ordre de 50 à 60 mouvements par heure au lieu de 30 ou 40 pour les portiques courants.

En ce qui concerne la substitution d'une machine adaptée à une intervention humaine : positionnement automatique des conteneurs sur les engins de manutention, saisie automatique des conteneurs à bord, des possibilités sont également ouvertes. Déjà, au Havre, le positionnement des remorques sous les portiques est assuré automatiquement.

La recherche d'une gestion optimale des opérations grâce à l'informatique : gestion des parcs, organisation des chargements à bord, transmission en temps réel des informations vers les engins chargés de la manutention dans les parcs commence à entrer dans les faits.

c) L'introduction de l'informatique embarquée ou à terre

En dépit d'applications récentes, le secteur des transports maritimes est en retard en matière d'informatique, par rapport à l'industrie et aux autres secteurs des transports. La plupart des nations maritimes consacrent à ce problème d'ambitieux programmes de recherche. Sans conduire au "navire sans équipage" envisagé par certains, l'automatisation permet d'optimiser les fonctions de conduite, de navigation, de surveillance, de télécommunication, de gestion administrative, de chargement. Ce type de navire "intelligent" ou "semi-intelligent" repose sur le recours systématique à l'informatique et débouche sur une nouvelle notion d'équipage, conçue comme

un ensemble "bord-terre". Les projets actuellement connus (allemand, norvégien, japonais) conduisent à faire prendre en charge par la composante terrestre le maximum d'opérations concevables : entretien, maintenance, aide à la manoeuvre.

La fonction de l'équipe embarquée (douze hommes en R.F.A., sept au Japon) est strictement limitée à l'indispensable. Au fur et à mesure de l'introduction de nouvelles innovations, ce minimum embarqué pourrait être réduit à trois ou quatre hommes, sur le type des équipages d'avions.

Déjà, la passerelle des "navires du futur" récemment livrés est un poste de commandement entièrement centralisé. Le suivi et l'optimisation de la route, le réglage du cap et de la vitesse, la météo sont assurés de façon automatique, sous le contrôle de l'homme de quart. Le navire informatisé de demain pourrait être un navire dans lequel un seul homme partagerait le contrôle des fonctions de bord avec des "systèmes intelligents".

En ce qui concerne les machines, des systèmes experts fourniront un diagnostic des dysfonctionnements, évitant dans la plupart des cas l'intervention humaine et conduisant au simple remplacement de l'équipement défectueux.

A beaucoup plus long terme, l'apparition de types nouveaux de navires est attendue : navires catamarans, navires sous-marins destinés à aller chercher le pétrole sous la calotte polaire, navires à propulsion nucléaire, navires permettant la manutention automatique du vrac et des conteneurs.

Le développement prévisible des installations de recherche et d'exploitation en mer (pétrole, mais aussi nodules polymétalliques) nécessitera la construction de navires spécialisés dans le chargement et le déchargement en direction ou à partir de bases situées au large.

L'introduction de ces multiples novations devrait permettre de "repositionner" favorablement les flottes occidentales par rapport aux flottes tierces.

La diminution du coût relatif de fonctionnement et la réorganisation du travail à bord auraient pour effet d'"éponger" le surcoût en frais de personnel dont souffrait la flotte française jusqu'ici. En effet, la concurrence porte essentiellement aujourd'hui sur le coût du personnel embarqué, conduisant à des sorties de flotte et à la substitution d'un équipage meilleur marché à un équipage jugé trop onéreux. Même si une partie des coûts est transférée à terre, les coûts d'équipage et de soute seront

réduits et occuperont une place décroissante dans le prix de revient du "shipping".

On peut ainsi espérer un "retour de balancier" favorable aux pays développés technologiquement avancés.

De plus, le coût de construction de ces navires à forte activité technologique augmentera très sensiblement. On peut légitimement supposer que les pays développés trouveront plus facilement les ressources financières nécessaires que les pays en voie de développement.

Dans cette perspective, et compte tenu d'une prévisible reconstruction de la flotte mondiale dans les années à venir, il semble qu'il y ait, pour la flotte de commerce française, des opportunités à saisir.

4. La recherche d'une plus grande efficacité de la chaîne de transport

Ce concept de chaîne de transport correspond aux conditions actuelles de la prestation de transport.

En effet, le transport transocéanique s'organise aujourd'hui de "porte à porte", voire de poste de fabrication à poste de fabrication. Il ne peut ignorer les aspects non maritimes (stockage, distribution) de son activité.

Le spectaculaire développement de la conteneurisation a contribué à favoriser cette évolution.

En simplifiant les opérations portuaires et en permettant l'intégration des transports maritimes et terrestres, la conteneurisation rend possible l'acheminement, sans rupture de charge, des marchandises contenues dans un conteneur.

Cette modification matérielle s'est accompagnée d'évolutions d'ordre fonctionnel et administratif qui, dans nombre de cas, ont placé la chaîne complète de transport sous le contrôle d'un seul et unique opérateur de transport multimodal.

Les exploitants de ligne régulière sont donc amenés à offrir des services de transport intégré, depuis le point de départ jusqu'à la destination finale.

La qualité de la chaîne dépend de la capacité qu'a l'armateur de coordonner les mouvements maritimes, simples et

massifs (car desservant un nombre limité de ports) et les mouvements terrestres, beaucoup plus diffus et, de plus, susceptibles de recourir successivement à plusieurs modes de traction.

De nombreux armateurs en sont venus à ne plus limiter leur activité à la seule exploitation du transport maritime. Ils se considèrent comme des transporteurs à part entière.

Il apparaît déjà que, dans certains cas, la "bataille du transport" se gagnera sur terre.

Comme le rappelle le rapport DUPUYDAUBY, même si la prestation de transport se décompose aujourd'hui en de multiples phases nécessitant l'intervention d'opérateurs divers, elle constitue cependant un acte unique et essentiel, dont la valeur s'apprécie à la fois en termes de qualité technique, de prix et de délais.

Les tendances les plus récentes de la gestion industrielle accentuent encore l'interdépendance entre les différents intervenants : industriels, chargeurs et armateurs. Le souci des entreprises de minimiser le coût global en limitant la fabrication aux marchandises vendues, et donc le stock aux marchandises en circulation, conduit à l'instauration de nouveaux types de relations.

Quelle que soit la dénomination retenue : "Kanban" au Japon, "Just in time" aux Etats-Unis ou "gestion à flux tendus" en France, ces nouveaux systèmes interdisent toute erreur et exigent une parfaite ponctualité des livraisons et la localisation, en temps réel, des marchandises.

La suppression des stocks de sécurité condamne à une mutuelle dépendance chargeurs et transporteurs, qui seront conduits à développer un partenariat fondé sur des accords de longue durée, difficiles à remettre en cause.

Les industriels français doivent pouvoir être assurés de trouver, dans l'hexagone, les partenaires susceptibles de ce type de partenariat pour l'ensemble des dessertes requises.

B. LES PERSPECTIVES DE LA FRANCE DANS LE CONTEXTE INTERNATIONAL

1) Vers une meilleure utilisation des atouts de la technologie française

Un certain nombre de réalisations récentes ont témoigné de la prise de conscience du rôle décisif de l'innovation technologique dans la recherche d'une compétitivité accrue. Le transport maritime, au même titre que les autres activités de service participent au puissant courant de gain de productivité résultant du transfert technologique à partir des secteurs de pointe.

Prenant le plus souvent la forme de la mise en place d'équipes de recherche, encadrées par les services techniques de plusieurs compagnies, ces efforts sont soutenus par l'intervention budgétaire de diverses administrations françaises (Secrétariat d'Etat à la Mer, Agence française pour la Maîtrise de l'Energie, Ministère de l'Industrie) et communautaires. Les professions voisines (constructeurs, équipementiers) participent ou sont associées à ces actions.

Les recherches portent en particulier, compte tenu du poids du poste "combustibles", sur les économies d'énergie. Des actions sont en cours pour établir des spécifications-type pour les navires "économes", à effectifs réduits et à faible consommation, ou pour mettre au point des logiciels d'aide à la navigation en fonction des données météorologiques.

Les travaux sur l'informatique occupent une place essentielle. La profession procède ainsi actuellement à l'analyse détaillée de toutes les fonctions informatisables des navires : conduite, machine, administration, communication... Une expérimentation en grandeur nature destinée à assurer la gestion intégrée du combustible à bord d'un caboteur pétrolier a été réalisée.

Dans la même optique que celle des expériences étrangères (japonaise ou allemande), mais bien plus modestement comme nous le verrons, les expériences s'orientent dans le sens de l'automatisation des navires. Le recensement et l'analyse

systematique des tâches effectuées et des compétences nécessaires pour les accomplir doivent permettre une large informatisation de ces fonctions et l'élaboration de réseaux intégrés.

Aujourd'hui, l'innovation ne concerne plus seulement le navire proprement dit, mais s'étend en amont et en aval de la partie strictement maritime. La conception et l'organisation à terre font l'objet de nombreuses recherches et applications.

Des gains de productivité, réalisés grâce à la conteneurisation dans les ports, sont recherchés au niveau de la chaîne toute entière. Le transport transocéanique s'organise, aujourd'hui, de porte à porte, et utilise tous les moyens, en particulier informatiques, nécessaires à ce processus complexe : gestion de parcs, positionnement des conteneurs, pré-et-post transport, facturation, suivi du conteneur... Les télécommunications et la télématique y jouent un rôle essentiel.

Sans doute, les atouts technologiques dont bénéficient les pays développés, et spécifiquement la France, sont-ils précieux puisque l'innovation technique circule librement à travers les frontières, dans le secteur de la construction navale comme dans celui des transports maritimes.

Le transport maritime reste, cependant, une activité d'avenir qui, en tant que telle, doit bénéficier de tous les progrès technologiques. L'introduction de l'informatique a déjà permis des gains de productivité notables. Comme l'indique le rapport du Comité central des armateurs de France, "des sauts qualitatifs encore plus considérables seront effectués dans les prochaines années et le navire ou la chaîne de transport du "futur" ne procèdent pas de réflexions irréalistes".

Les opportunités qui s'offrent à la flotte de commerce française ne pourront être pleinement exploitées que si l'ensemble de la chaîne de transport parvient à se doter d'une efficacité commerciale accrue.

2. L'amélioration de la compétitivité des ports français

La prise de conscience du rôle essentiel des places portuaires dans la chaîne de transport impose cet effort pour la compétitivité.

L'entrée en vigueur du grand marché unique européen va progressivement, mais définitivement, faire disparaître les distorsions ou protections nationales qui existent encore entre pays de la C.E.E., tant au niveau des prestations des différents ports que des transports de pré-et post-acheminement terrestre et des transports maritimes communautaires. Cette "banalisation" de l'espace économique européen va encore renforcer pour chacun des intervenants de la "filiale portuaire française" l'impératif absolu de compétitivité, d'efficacité et de qualité de service -auquel ils sont déjà soumis- sous peine de voir leur position s'effriter.

a) L'action sur les coûts d'acheminement

Ainsi que nous l'avons précédemment indiqué, les ports français sont pénalisés pour le coût du pré-et du post-acheminement terrestre.

Le nouveau schéma autoroutier devrait permettre de remédier à l'insuffisance de liaisons transversales dont souffrent les ports français.

Des mesures d'assouplissement de la tarification routière obligatoire (TRO) favorables aux ports ont été prises (comme la suppression de la TRO entre le port autonome du Havre et la région parisienne) ainsi que des dispositions favorisant les transports de conteneurs maritimes qui sont désormais soumis à une autorisation spécifique.

Ces mesures de libéralisation doivent être poursuivies dans la perspective du marché unique européen de 1993.

b) Le coût de passage au port

Le coût du passage au port proprement dit est, nous l'avons vu, en général supérieur à celui de l'Europe du Nord, notamment en ce qui concerne la manutention.

S'agissant de l'équipement technique dans le domaine de la manutention portuaire, il convient de noter que les ports français se sont attachés à profiter, comme il l'a déjà été indiqué, des progrès technologiques réalisés en la matière. La productivité des ports a aussi été accrue de façon importante. L'effort d'équipement doit néanmoins se poursuivre, en particulier dans les outillages à grand rendement.

S'agissant de la formation des hommes, l'adaptation des ouvriers dockers aux nouvelles techniques de manutention s'est effectuée sans difficulté. Mais la productivité accrue des nouveaux outils entraîne une diminution sensible du travail offert à cette catégorie de travailleurs.

Pour ces dernières années, à trafic constant, la quantité de travail offerte aux dockers diminue annuellement de l'ordre de 10 %. Une amélioration encore accrue de la compétitivité des ports passe donc par l'établissement de plans sociaux dans la plupart des grands ports français.

c) Une meilleure efficacité commerciale

La fluidité de la chaîne des transports et l'harmonisation des différents modes de transport relèvent quant à elles de facteurs techniques et administratifs.

Techniquement, il s'agit de rendre les accès plus aisés et fournir un meilleur accueil des transporteurs terrestres. Les centres d'accueil routiers réalisés à proximité des principaux ports répondent notamment à cet objectif. On peut également citer l'interconnexion en cours des réseaux informatiques de certains ports avec celui de la C.N.C. (Compagnie nouvelle de conteneurs) qui assure le transport ferroviaire de conteneurs maritimes.

Administrativement, il s'agit de faciliter la circulation des documents accompagnant la marchandise. La mise en place de documents simplifiés par SIMPROFRANCE ou l'implantation par l'administration des douanes du système SOFI, qui assure

l'informatisation des procédures de dédouanement, constituent des progrès importants dans ce domaine.

Parmi les réalisations les plus récentes en matière d'installation de systèmes d'informatisation du tertiaire portuaire français, on peut citer :

- la mise en place d'un premier système de gestion informatisée des marchandises au Havre et à Rouen, appelé système ADEMAR, destiné à assurer, en liaison avec le système SOFI le suivi du statut douanier de la marchandise. La décision a été prise au Havre de transformer et compléter ce système pour assurer le suivi en temps réel de l'ensemble des procédures de gestion physique et documentaire des marchandises (système ADEMAR-PLUS en cours d'implantation) ;

- la mise en place d'un premier système informatisé de gestion des navires et des services associés à Marseille, appelé système "T.P.E." qui doit être complété par un système analogue à celui du Havre pour le suivi des marchandises (système PROTIS) ;

- enfin, la mise en place d'un système douanier aménagé, appelé "magasin franc", au Havre et à Marseille, notamment, qui a été progressivement étendu à d'autres ports.

Ce système facilite le transit international et le stockage des marchandises. Sur ces magasins, les entreprises françaises et étrangères peuvent ainsi stocker les marchandises en transit, mais aussi transformer, mélanger, assembler sous douane des composants et adapter ou terminer sous douane des produits importés.

Ces manipulations s'effectuent hors droits et taxes, c'est-à-dire en situation d'extériorité à l'égard de la réglementation française. Le régime du magasin franc se caractérise donc par une rapidité, une souplesse et une simplicité accrues par rapport au régime de l'entrepôt douanier traditionnel.

Ces systèmes de suivi de la marchandise au niveau des opérations administratives et douanières doivent désormais se développer très rapidement.

L'année 1987 aura sans doute été celle où la prise de conscience de la nécessité de réagir aura été la plus forte et

surtout où elle a été partagée par l'ensemble des composantes des communautés portuaires.

Des plans "sociaux", des programmes de "conquête des trafics", des objectifs de réduction de tarifs, y compris publics, ont été mis en place dans les principaux ports autonomes. Ils associent les autorités portuaires, les professionnels, les ouvriers dockers et les collectivités locales. Ils comportent tous des réductions d'effectifs et des améliorations de productivité qui passent par une meilleure flexibilité du travail et des compositions d'équipes plus proches de celles en pratique dans les ports concurrents de l'Europe du Nord.

De nombreux indicateurs, qu'il s'agisse de l'évolution des détournements de trafic ou même de l'évolution des trafics conteneurisés -où pourtant les ports français se placent mieux que dans les secteurs de manutention traditionnelle- incitent à ces profondes et rapides restructurations.

D'autant plus que les ports de l'Europe du Nord accentuent, eux aussi, leurs efforts dans une compétition où l'avenir appartiendra aux ports disposant d'hinterlands transnationaux.

*

* *

Il apparaît ainsi que s'ouvrent pour notre flotte de commerce de très réelles opportunités.

Il appartient aux professionnels, avec le soutien des pouvoirs publics, de saisir ces chances afin de mettre en oeuvre les moyens maritimes adaptés aux besoins de la France.

L'action menée jusqu'ici témoigne, d'ores et déjà, de la prise de conscience de cette nécessité par les différents partenaires concernés.

Les multiples aménagements, tant nationaux que communautaires, qui paraissent pouvoir utilement être apportés dans les domaines sociaux, économiques et fiscaux, permettront à notre pays, et, plus largement, à l'Europe de relever les défis contemporains du commerce maritime international.

TROISIEME PARTIE :

LES PROPOSITIONS

La flotte mondiale serait actuellement endettée à hauteur de 60 à 70 milliards de dollars alors que sa valeur de remplacement est d'environ 250 milliards de dollars. La charge de remboursement annuelle que nécessiterait le maintien de la flotte mondiale à son niveau d'aujourd'hui s'élèverait à 20 milliards de dollars alors que son cash-flow est de 15 milliards de dollars.

Il faudrait donc trouver des financements. Or, cette quête risque d'être malaisée, voire impossible, les faillites d'entreprises armatoriales ayant "échaudé" la finance internationale.

Cette situation ne peut qu'accélérer l'élimination de la surcapacité et le rééquilibrage du marché mondial et favoriser l'innovation par l'abandon des navires les moins performants. L'innovation, à son tour, accélérera ce processus en accentuant l'obsolescence des navires existants.

Dans ce contexte, la France a une chance à saisir.

En effet, si l'innovation augmente le coût des navires, elle en diminue le coût d'exploitation. Et surtout le coût des équipages occupera une place plus réduite dans le coût global d'exploitation.

Par ailleurs, le niveau de vie des pays du tiers monde qui fournissent actuellement une main d'oeuvre très bon marché ne peut à terme que s'élever.

La conjonction de ces deux facteurs réduira, pour la France (et pour les pays développés en général), le surcoût social.

La concurrence peut jouer de nouveau en faveur des pays développés, plus à même de faire preuve d'efficacité commerciale et de réunir les meilleures conditions de financement.

Les pays européens, dont la France, devraient être aptes à satisfaire à ces conditions.

Cette chance, la France ne peut la laisser passer. Mais pour cela il faut qu'il soit pris conscience de la nécessité de certaines évolutions.

Evolution dans les professions maritimes d'abord,

Les carrières des navigants vont se transformer : les officiers et les marins ne passeront plus toute leur vie professionnelle en mer ; à l'issue d'une courte carrière de navigant, ils exerceront leurs talents à terre dans les domaines technique ou commercial. La séparation entre navigants et sédentaires est maintenant dépassée.

La profession armatoriale, quant à elle, ne pourra plus s'intéresser au seul transport maritime. Elle doit désormais envisager l'ensemble du système de transport dans lequel s'insère le transport sur ses navires. Au-delà du seul maillon maritime, elle doit appréhender l'ensemble de la chaîne de transport dans une optique commerciale et ainsi faire du bout en bout, de l'usine où est produite la marchandise jusqu'au destinataire voire jusqu'au magasin.

Une évolution doit aussi se produire quant à la taille des entreprises.

En effet, les progrès dans l'innovation technologique vont nécessiter des investissements coûteux. Dans une situation assainie, ils seront certes rentables mais ils supposent une puissance financière importante.

L'innovation ne pourra être assurée que par des groupes importants et seuls ces groupes pourront maîtriser des segments de marché significatifs.

La France ne dispose pas encore actuellement d'entreprises d'une telle taille, à la différence des Etats-Unis et du Japon.

Une concentration ou une intégration dans des groupes diversifiés s'avère nécessaire. La puissance financière indispensable ne doit pas obligatoirement être recherchée au seul niveau français. L'existence de la Communauté économique

européenne peut constituer l'opportunité de réunir des capacités suffisantes.

Quelques grands groupes en Europe vont inévitablement se constituer, comme ce fut le cas dans d'autres secteurs frappés par la crise, comme le textile ou la chimie.

La France ne peut attendre que se produisent ces évolutions inéluctables, sauf à ne vouloir que se contenter des restes dans un marché mondial qui sera maîtrisé par les autres pays développés. Elle se doit d'anticiper et de favoriser ces processus de mutation.

Pour ce faire, elle doit aller au-delà du "Plan GUELLEC". Ce plan, de façon méritoire, a marqué la prise de conscience de la nécessité d'une véritable politique maritime pour notre pays qui vivait trop dans l'illusion de pouvoir maintenir des protections aujourd'hui dépassées. Certes, les mesures permettant de protéger notre pavillon ne peuvent être négligés, mais il faut surtout lui donner les moyens de se suffire à lui-même par sa compétitivité. Il faut tenter maintenant d'insuffler une dynamique qui permettra à nos armements de se placer dans le marché mondial en cours de rééquilibrage.

L'Etat ne peut se substituer aux entreprises mais il doit créer les conditions leur permettant de maîtriser les évolutions nécessaires.

La politique maritime gouvernementale, outre la préservation de secteurs réservés pour notre pavillon, devrait comporter un effort de recherche et accompagner les mutations par des mesures dans les domaines social, financier et fiscal et s'attacher à promouvoir l'élaboration d'une véritable politique communautaire dans ce secteur.

*

* *

I. MONOPOLES DU PAVILLON NATIONAL

Le Plan marine marchande avait envisagé d'assurer un monopole au pavillon national dans deux domaines : la desserte entre la métropole et les départements et territoires d'outre-mer et le transport de l'aide alimentaire.

Ces propositions sont restées lettre morte. Il est vrai que leur application susciterait bien des contestations. Il est non moins évident que leur mise en oeuvre serait loin de suffire à sauver le pavillon national.

Pendant, on ne peut négliger des mesures ayant une incidence favorable, aussi faible et précaire soit-elle, sur la survie de notre marine marchande sous pavillon français. C'est pourquoi nous croyons bon de les rappeler.

Mais il est inutile de créer un monopole pour le pavillon national quand la protection de nos intérêts peut être assurée par d'autres moyens.

C'est le cas en ce qui concerne la desserte des départements et territoires d'outre-mer.

A. MONOPOLE DU PAVILLON NATIONAL POUR LA DESSERTE DES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER ?

Ainsi que nous l'avons précédemment noté, le projet de loi relatif à la navigation réservée a été déposé à l'Assemblée nationale le 15 avril 1987 (n° 682, huitième législature) mais n'a pas été inscrit à l'ordre du jour.

En ce qui concerne la desserte entre la métropole et les départements d'outre-mer, il existe un instrument juridique de protection, qui pourrait être appliqué, l'article 258 du code

des douanes (1) qui permet de réserver aux navires français le transport de certaines marchandises entre les ports des départements d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine par arrêtés du ministre chargé de la marine marchande pris après avis du ministre du budget.

En revanche, la desserte maritime des territoires d'outre-mer est placée sous un régime de totale liberté.

Or, l'armement français est très concurrencé sur ces dessertes par des armements étrangers bien plus compétitifs et pouvant pratiquer le dumping, qu'il s'agisse de navires sous pavillon de complaisance ou des flottes des nouveaux pays industrialisés d'Asie. Certains de nos armateurs se plaignent vivement des pratiques déloyales de ces concurrents qui risquent de les évincer complètement de certains de ces trafics. Ainsi, la Compagnie générale maritime estime que l'arrivée dans ce secteur de Hyundai et de Jebsen lui a coûté en année pleine plus de 100 millions de francs en résultat par rapport à l'exercice précédent.

La présence du pavillon français sur ces lignes présente certes un intérêt tant maritime et économique que stratégique pour la France.

Fallait-il pour autant, comme le prévoyait le projet de loi précité, créer un dispositif spécifique de protection outre-mer pour assurer la pérennité de ces dessertes maritimes, alors qu'il suffirait de recourir à la législation existante destinée à préserver nos intérêts maritimes ? C'est en effet un cas où la loi n° 83-1119 du 23 décembre 1983 relative aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France serait parfaitement applicable pour lutter contre la concurrence déloyale.

(1) "Art. 258. - 1. - Sont également réservés au pavillon français les transports effectués ;

"a) Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;

"b) Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

"2.- Des arrêtés du ministre chargé de la marine marchande, pris après avis du ministre de l'économie et des finances, peuvent réserver aux navires français les transports de certaines marchandises effectués :

"a) Entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;

"b) Entre les ports de La Réunion et des autres départements français d'outre-mer.

"3.- Il peut être dérogé aux dispositions prévues par le paragraphe 1er et par le paragraphe 2 du présent article par des décisions de l'administration locale des affaires maritimes."

En cette matière, l'institution d'un régime spécial de protection ne s'impose donc nullement.

En revanche, des mesures de défense de notre pavillon pour le transport de l'aide alimentaire se justifieraient parfaitement.

B. MONOPOLE DU PAVILLON NATIONAL POUR LE TRANSPORT DE L'AIDE ALIMENTAIRE

Aux termes de la vingtième mesure du Plan marine marchande, le gouvernement devait prendre *"toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'acheminement de l'aide alimentaire fournie par la France aux pays les plus déshérités s'effectue par l'intermédiaire du transport maritime national"*.

Il s'agit d'une mesure difficile à mettre en pratique. En effet, les pays en voie de développement destinataires de l'aide alimentaire objectent que réserver le transport de cette aide au pavillon français nuit à leur propre flotte et qu'au contraire utiliser des navires arborant leur pavillon est un acte de solidarité supplémentaire.

Certes, mais est-il acceptable que, bien souvent, l'aide alimentaire que nous fournissons soit acheminée par des navires de pays tiers ?

Le problème se pose de manière identique à l'échelon communautaire. Les Etats membres souhaitent en effet que le transport de l'aide alimentaire communautaire soit obligatoirement assuré par les pavillons nationaux européens.

Un règlement communautaire est entré en vigueur le 1er juillet 1987 prévoyant que l'aide alimentaire communautaire ne peut être acheminée que par des navires satisfaisant aux normes et que son transport est interdit aux compagnies maritimes ressortissant de pays dont les pratiques ont lésé les intérêts maritimes communautaires.

C'est un premier pas mais évidemment insuffisant. Actuellement, les institutions communautaires n'envisagent que d'améliorer le contrôle du transport maritime de l'aide alimentaire pour que les armateurs des Etats membres puissent être informés à temps et poser leur candidature pour l'obtention de ces cargaisons.

Il s'agit d'un très important trafic qui ne saurait être négligé et, comme il s'agit de dons, on peut légitimement imposer un monopole de pavillon pour l'acheminement, tant à l'échelon français pour l'aide française qu'à l'échelon européen pour l'aide communautaire.

Tout au plus, pourrait-on, s'il est de notre intérêt de faire plus avant montre de solidarité, envisager d'octroyer le transport d'une part de l'aide aux navires battant pavillon du pays destinataire, mais à eux seuls.

*

* *

Des mesures de protection limitées peuvent se justifier dans la mesure où il n'y a aucune raison de faire des cadeaux à des armements, tels ceux des pays de l'Est, des pays complaisants ou des pays asiatiques, qui pratiquent une concurrence pas toujours loyale.

Mais il ne faut pas accorder à de telles mesures une importance excessive. Il ne s'agit pas d'une panacée : elles ne permettront pas de sauver notre marine marchande.

Les réservations de trafic du pétrole et du charbon au profit du pavillon national n'ont pas enrayé le déclin de la flotte, ce qui prouve bien qu'il y a des causes plus puissantes de régression.

Il importe en fait surtout d'adapter notre marine marchande à un monde maritime en cours de réorganisation, et d'abord en accordant à la recherche la place qu'elle occupe chez nos principaux concurrents développés.

*

* *

II. UN EFFORT POUR LA RECHERCHE

Au cours des dernières années, l'armement français a procédé à des opérations de recherche, comme nous l'avons déjà rappelé :

- par exemple les actions en matière d'économie d'énergie suivies par une section "transport maritime" de l'Association technique pour les économies d'énergie, puis renforcée par la passation d'un contrat de secteur avec l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie en 1983. Dans ce cadre, fut menée une fructueuse politique d'économie d'énergie sur les navires ;

- ou encore les recherches concertées engagées, en 1984, par l'armement et la construction navale en matière d'optimisation des caractéristiques techniques des navires, d'entretien des navires et de l'utilisation de l'informatique à bord.

Ces diverses réflexions sur des thèmes pouvant aboutir à des innovations sont aujourd'hui pratiquement arrêtées, les compagnies armatoriales se trouvant dans la délicate situation financière que l'on sait et ayant par voie de conséquence réduit à l'extrême les crédits qu'elles consacrent à la recherche.

A l'étranger, en revanche, d'ambitieux programmes de recherche ont été lancés par les principaux pays maritimes au prix d'efforts financiers parfois considérables. C'est le cas notamment du Japon et de la République fédérale d'Allemagne.

Actuellement, par exemple, les études portant sur le navire du futur ont bénéficié au Japon pour la période 1983-1988 d'un budget de près de 67 millions de dollars, alors que le programme de recherche sur le navire économique et performant ne dispose en France pour les années 1986-1988 que d'un crédit quasiment symbolique de 8,7 millions de francs. La Grande-Bretagne, elle, après n'avoir consacré qu'un budget modeste à ce type de recherche, lui octroie maintenant pour la période 1985-1990 vingt millions de dollars. Quant au budget du programme décennal ouest-allemand (1979-1990) de navire du futur, il

devrait atteindre 25 à 30 millions de dollars. Son financement est assuré par l'Etat pour les deux tiers.

Dans d'autres domaines, comme celui de la manutention portuaire, la situation est comparable : alors que certains pays, dont la R.F.A. (pour environ 65 millions de marks), envisagent de consacrer des crédits considérables aux projets d'automatisation des terminaux à conteneurs, l'effort français de recherche paraît comparativement dérisoire.

Il en est de même pour la recherche sur l'amélioration de l'exploitation commerciale et l'efficacité de la filière de transport, où l'étranger est souvent en avance par rapport à notre pays.

Si la France reste à l'écart des recherches entreprises actuellement partout dans le monde, elle va perdre son acquis et elle sera incapable d'apporter le "plus" technologique permettant d'améliorer la compétitivité et de se bien placer dans la nouvelle configuration du marché mondial. La quête de l'innovation peut jouer un rôle essentiel. Il importe que la France en prenne conscience, qu'elle y consacre des programmes de recherche associant les partenaires privés (armement et construction navale notamment) et l'Etat et que ce dernier assume une partie significative de leur financement pour suppléer la carence du secteur privé en proie à un grave manque de capitaux.

Le souci d'assurer le progrès technologique ne doit pas cependant faire négliger un autre atout essentiel, le capital humain.

III. FORMATION, PROTECTION SOCIALE ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES NAVIGANTS

Préparer la France au monde maritime de demain conduit à concevoir différemment la profession de navigateur.

Cette redéfinition suppose d'adapter, en les débarrassant de leurs archaïsmes et de leurs rigidités, tant le système de formation maritime que le régime de protection sociale et les conditions de travail des navigateurs.

A. UNE FORMATION ADAPTEE AU MONDE MARITIME ACTUEL

La France ne peut se passer de navigateurs. Mais la diminution considérable du nombre d'unités de notre marine marchande au cours de ces dernières années et les progrès de l'automatisation ne peuvent qu'amener à réduire le recrutement. Pour continuer à produire des marins français sans que le personnel ainsi formé soit en grande partie condamné au chômage, il est nécessaire d'adapter notre formation maritime au nouveau contexte économique. Cette modification de la formation doit aboutir à redéfinir la profession. C'est la condition de la survie de cette dernière.

1) Le déclin de la flotte de commerce et la nécessité de former des navigateurs

L'enseignement maritime public représente actuellement 2 400 élèves.

Cet effectif est le résultat de réductions à tous les niveaux ces dernières années.

Il n'y a pas plus de 1 300 élèves par promotion.

Par exemple, en ce qui concerne les officiers, il n'y a plus que cinquante places au concours de capitaine de première classe (1) et cinquante places également pour les capitaines de deuxième classe. Et le recrutement semble encore se tarir, puisqu'il n'y a plus que quarante quatre candidats pour les cinquante places de capitaine de première classe et qu'il n'y a eu que trente neuf admissions en octobre 1987.

Il s'agit là de seuils de prudence en dessous desquels on ne saurait descendre, compte tenu des "sorties" en cours de scolarité.

En effet, s'il est vrai que les besoins de la navigation au large diminuent, il n'en est pas de même en ce qui concerne le cabotage ou le remorquage.

Par ailleurs, un certain nombre de professions réglementées exigent une expérience de la navigation, tels le pilotage, les fonctions d'officiers de port et d'officiers de port adjoints, pour lesquelles plus de trente officiers de niveau 1 sont recrutés chaque année. A l'avenir, il sera toujours besoin d'anciens navigants pour continuer à irriguer ces fonctions.

De plus, et surtout, si la France veut conserver une marine marchande, elle doit aussi conserver des marins qualifiés permettant l'exploitation de cette flotte. La part de la flotte de commerce maintenue sous pavillon national devra pouvoir disposer de personnel compétent et efficace.

Ce personnel devrait d'ailleurs pouvoir aussi trouver à s'employer sur des navires battant pavillon étranger. C'est surtout vrai pour les officiers : on constate par exemple que les armateurs français préfèrent souvent maintenir, au moins pour une part, des officiers français aux postes de commandement de leurs navires qu'ils placent sous pavillon étranger.

La défense du pays, enfin, n'implique pas seulement le maintien d'un certain nombre de navires sous pavillon national ; elle doit aussi pouvoir disposer d'un réservoir suffisant de spécialistes de la mer appartenant à la flotte de commerce.

(1) Le nombre de places a, dans le passé, été de 250, puis il est tombé à environ 150, niveau conservé plusieurs années. En 1985, il n'était déjà plus que de 90.

C'est pourquoi il est indispensable de maintenir un système de formation maritime pour préserver cet essentiel capital en hommes qualifiés.

Mais il serait dénué de sens de former des marins en nombre sans se soucier de leurs débouchés dans une profession quantitativement en déclin, en raison de la régression de la flotte et de la diminution des effectifs d'équipage. Une organisation syndicale, la C.F.D.T., propose même un moratoire pendant quelques années pour les admissions dans les écoles de la marine marchande dans l'espoir que cette absence temporaire de recrutement permettra de retrouver, pour les élèves, des possibilités d'embarquement afin d'effectuer les temps de navigation exigés pour l'obtention des brevets et, pour les diplômés, des possibilités d'emploi dans la profession.

Le marché se réduit mais un système de formation doit être impérativement maintenu. La conjonction de ces deux facteurs conduit à repenser la formation maritime française. Sa réforme a déjà été entreprise mais elle doit être poursuivie.

2) Un enseignement de qualité

L'enseignement maritime français a toujours été marqué par un souci de qualité, qui se traduit par la rigueur du contrôle des connaissances ou des temps de navigation. Il est certainement plus exigeant que celui de nombre de nos partenaires, notamment européens.

Tout particulièrement, la formation de très haut niveau des officiers les place à un bon niveau de compétitivité dans le monde et donne satisfaction à la profession armatoriale, tant pour leur utilisation à bord que pour leur emploi à terre à des postes de responsabilité techniques ou commerciaux.

Quelques reproches sont cependant adressés à cette formation : elle serait trop conçue dans une perspective exclusive d'encadrement ce qui produirait des officiers français moins techniciens et répugnant plus que certains officiers étrangers à participer à l'entretien ; nos officiers manqueraient également encore d'agressivité commerciale et de connaissance des langues.

En ce qui concerne le personnel d'exécution, la comparaison avec les formations étrangères n'est sans doute pas aussi avantageuse. Des marins étrangers, même en provenance de pays fournissant de la main d'oeuvre bon marché, sont maintenant capables d'entretenir aussi bien les navires. Les marins français sont certes parfaitement qualifiés -ils se sont notamment bien adaptés aux techniques nouvelles- mais ils n'ont plus le monopole de la qualification.

L'enseignement maritime français assure donc une formation de qualité, sophistiquée (mais peut-être trop). Cependant, il doit être adapté aux nouveaux besoins dans un contexte de déflation de la flotte de commerce.

3) Un enseignement à adapter

L'adaptation de la formation au monde maritime actuel suppose d'abord qu'elle permette d'assurer aux navigateurs des carrières courtes suivies de reconversions.

a) Permettre des carrières courtes suivies de reconversions

La formation est actuellement trop orientée vers des carrières longues.

On compte en effet théoriquement neuf ans (cf. annexe n° 31), en fait environ douze ans entre l'entrée en première année des écoles nationales de la marine marchande et l'obtention du brevet de capitaine de première classe, douze ans alternant périodes de formation théorique et périodes obligatoires d'embarquement (1). Il en résulte des profils de carrière reposant de fait sur l'ancienneté alors que les techniques et les effectifs nécessaires sont en pleine évolution. Ce système génère l'insatisfaction ou le tarissement du recrutement, l'accession aux postes les plus gratifiants devient très incertaine ou au mieux très tardive. Les meilleurs éléments ne peuvent qu'être rebutés et découragés par ces perspectives.

(1) Effectuer ces périodes d'embarquement devient difficile après l'obtention du brevet d'officier de la marine marchande, en raison de la conjoncture. Les étudiants n'ont aujourd'hui plus l'assurance de pouvoir poursuivre le cycle de formation jusqu'au brevet de capitaine de première classe de la navigation maritime. Il serait légitime d'admettre désormais comme valables en totalité les temps de navigation effectués sur des navires étrangers.

Il faut donc favoriser des carrières plus courtes, adaptées à un mode de vie contraignant, suivies de reconversions à terre dans des fonctions techniques, commerciales ou administratives. La carrière de navigant ne peut plus être fermée sur elle-même. Raccourcie à une dizaine d'années, voire moitié moins, elle doit faire place en cours de vie active à un nouvel emploi "terrestre". Mais une telle double carrière ne s'improvise pas. Elle doit être préparée dès la formation initiale.

Ceci suppose de diversifier et de compléter les formations.

- Diversifier : formation polyvalente et application effective de la polyvalence

La France s'est orientée vers une formation maritime polyvalente tant pour les officiers que pour les marins.

D'abord combattue par les organisations syndicales mais aujourd'hui admise, elle s'est assez rapidement quasiment généralisée.

Pour les officiers, la formation est totalement polyvalente. L'homologation récente du brevet d'officier de niveau 1 avec le titre d'ingénieur va faciliter le reclassement de ces cadres dans l'industrie : l'"évaporation" hors de la profession atteindrait déjà les 80 % en fin de carrière (37 % en début de carrière). Actuellement, plus des trois quarts des officiers de niveau 1 encore en activité occupent des emplois à terre.

La polyvalence a été également introduite dans la formation du personnel d'exécution, du moins au niveau le plus bas : la première promotion de formation entièrement polyvalente pour ces marins doit sortir en 1989. En revanche, elle fait défaut au niveau intermédiaire (troisième niveau).

Cependant, si on peut considérer que cette généralisation de la polyvalence dans la formation maritime place la France très en avance sur le reste du monde, il n'en va pas de même en ce qui concerne l'application effective à bord de la polyvalence. Cette application n'est que récente et partielle et, sur ce plan, la France accuse un retard certain par rapport à ses concurrents : au Danemark, par exemple, la polyvalence des équipages est une réalité de longue date. Il est vrai que cette mise en oeuvre, qui a fait l'objet d'une circulaire du 19 novembre 1986 de la direction des gens de mer et de l'E.N.I.M. aux directeurs régionaux et aux

chefs de quartiers des affaires maritimes, permet des réductions de l'effectif de l'équipage du navire ainsi qu'une plus grande souplesse dans l'organisation du travail à bord et peut donc entraîner des gains de compétitivité mais aussi des pertes d'emploi. Le système cependant se répand, s'installant plus facilement sur les unités neuves. Les résistances opposées par les partenaires sociaux et le poids des réglementations françaises sur la composition des équipages expliquant le retard de la mise en pratique à bord.

Cette situation peut rendre vaine l'introduction de la polyvalence dans les formations car la spécialisation des fonctions à bord ne peut que rapidement faire perdre tout le bénéfice de l'acquis théorique polyvalent.

Or, il est essentiel que ces connaissances polyvalentes soient préservées pour faciliter l'adaptation des navigants à la seconde carrière qui devra probablement succéder à leur travail embarqué.

En effet, indéniablement les compagnies de navigation pour leurs services administratifs et commerciaux ont besoin de personnel connaissant les techniques de la mer et, pour les officiers, l'aptitude au commandement peut être un atout appréciable dans de telles fonctions. Le placement d'anciens navigants de la marine marchande peut également être facile dans le secteur paramaritime.

Encore faut-il compléter sur certains points les formations pour rendre aisées les reconversions professionnelles.

- Compléter la formation

La formation initiale des navigants doit d'ores et déjà être conçue comme les préparant également à leur seconde carrière. Comme il est souhaitable que le personnel navigant puisse trouver, au terme d'une carrière courte en mer, à se réemployer comme sédentaire, dans le domaine maritime, la formation doit faciliter l'osmose des professions à bord et à terre.

Quels compléments apporter ?

Assurer une meilleure pratique de l'anglais est encore et toujours un objectif prioritaire.

Mais il serait également nécessaire d'ajouter une formation technico-commerciale, une formation en matière

de contentieux, d'assurances. Dans la conception de ces enseignements complémentaires, il importerait de ne pas négliger le fait que l'activité des compagnies maritimes ne peut plus se limiter à l'acheminement par voie de mer mais que ces entreprises doivent maintenant faire du bout en bout et s'intéresser à l'ensemble de la chaîne de transport du vendeur à l'acheteur. Cette évolution impliquerait que les élèves soient initiés à l'économie des transports pour être rapidement opérationnels lorsqu'ils devront entamer leur seconde carrière. Ces compléments de formation auraient non seulement le mérite de préparer les navigants à une seconde carrière ; ils leur permettraient aussi de mieux appréhender la politique de l'armement qui les emploie et de mieux la servir.

Si ces nouveaux besoins sont aisés à définir, l'insertion des enseignements complémentaires dans le cursus est beaucoup moins évidente. En effet, le cycle d'études est déjà chargé et trop long. Il faudra donc, d'une part, élargir les possibilités de reclassement en ouvrant des options et, d'autre part, tenter d'alléger certaines matières devenues en partie inutiles en raison de l'évolution technique (est-il encore nécessaire d'enseigner la trigonométrie sphérique qui n'est plus utilisée depuis des années ?) sans toutefois trop nuire au niveau général qu'assurent les écoles de la marine marchande.

Un complément de formation doit également être rapidement prévu pour une catégorie spécifique, celle des officiers radioélectroniciens qui sont condamnés à assez court terme par la suppression de l'obligation de veille radiotélégraphique. Il pourrait s'agir d'un enseignement d'électronique industrielle et de robotique.

Ces adaptations sont indispensables pour que la poursuite d'une formation maritime ait un sens dans le contexte de déclin de la flotte et de réduction de l'effectif des équipages.

Mais s'il faut maintenir une formation de marins, doit-on pour autant conserver toutes les écoles existantes ?

b) Diminuer le nombre des écoles et se rapprocher de l'Education nationale

De nombreux établissements scolaires maritimes existent en France, en plus des quatre grandes écoles maritimes : collèges d'enseignement technique maritime, établissements agréés.

Les besoins de notre marine marchande ne semblent pas impliquer la survie de tous ces établissements.

En ce qui concerne les écoles maritimes, celle de Paimpol a été fermée en 1987. Les quatre écoles qui subsistent (celles du Havre, de Saint-Malo, de Nantes et de Marseille) reçoivent environ 250 élèves chacune. La surcapacité sera évidente lorsque, dans peu d'années, les promotions ne seront plus que de cinquante. Actuellement, il n'est pas envisagé de fermer aucune d'entre elles. La reconversion des sites, il est vrai, n'est pas facile, comme le témoigne le cas de Paimpol.

Cependant, de nouvelles fermetures sont inévitables, d'autant plus que, si l'enseignement maritime doit sous bien des aspects rester spécifique, des rapprochements peuvent être envisagés avec d'autres enseignements.

Notamment, il ne s'impose nullement que les compléments nécessaires de formation en matière technique, économique, commerciale ou juridique soient délivrés dans le cadre spécifique des écoles maritimes. Des "passerelles" pourraient être établies avec d'autres voies de formation universitaires, consulaires par exemple.

Dans le cas particulier du personnel du service général (personnel hôtelier et de restauration), on peut se demander si la formation par l'Education nationale ou les centres de formation consulaires ne s'impose pas.

4) Un problème particulier : la formation du personnel hôtelier et de restauration

Actuellement, cette formation est à la charge des armateurs qui l'assurent dans le cadre de la formation continue. Mais ces tâches d'hôtellerie n'ont rien de spécifiquement maritime et leur exercice en mer ne présente pas de particularités telles que les écoles hôtelières de l'Education nationale ou les centres de formation consulaires ne puissent pourvoir à la formation du personnel nécessaire.

Ces personnels sont évidemment plus hôteliers que marins, quoique les organisations syndicales estiment qu'il s'agit de marins, bénéficiant donc du statut de marin.

Le recrutement à partir des lycées hôteliers est déjà pratiqué sur les liaisons courtes ("ferries"). Il pourrait être étendu à l'ensemble de la branche.

La formation maritime, si elle s'adapte, devrait non seulement permettre une gestion plus souple des effectifs et donc une meilleure maîtrise des coûts mais aussi assurer un avenir à nos officiers et à nos marins.

En effet, une formation initiale bien conçue peut leur garantir une seconde carrière.

Elle est aussi un élément qui peut favoriser l'internationalisation des carrières. Pourquoi le savoir-faire de nos navigants, s'il reste excellent, ne pourrait-il "s'exporter"? Ces possibilités d'emploi sous pavillons étrangers existent au moins pour nos officiers. Elles s'ouvriraient certainement plus largement, même pour nos marins, si nos navigants avaient un statut d'expatrié.

Repenser la formation des navigants est indispensable mais insuffisant. La souplesse qu'elle offre ne doit pas être contrecarrée par l'existence d'une réglementation sociale trop contraignante.

B. REVISION DU CODE DU TRAVAIL MARITIME ET DE LA REGLEMENTATION

1) Une clarification et une modernisation nécessaires

Vers la fin des années soixante déjà, une commission avait été chargée de travailler à une réforme du code du travail maritime. Elle n'a jamais abouti.

Dans le cadre de son plan marine marchande, le secrétaire d'Etat à la mer avait évoqué la nécessité d'une révision de ce code à élaborer en concertation avec les partenaires sociaux.

Jusqu'à présent les travaux préparatoires à une refonte entrepris en 1987 n'ont pas abouti.

Une révision devient pourtant de plus en plus urgente.

En effet, une clarification et une modernisation du code s'impose.

Naguère, le code du travail maritime régissait effectivement la profession, avec les conventions collectives nationales.

Mais, depuis quelques années, il n'est plus l'unique référence. La législation sociale a très largement évolué, le code du travail a été modifié et certaines de ces modifications n'impliquaient pas d'adaptations particulières à la marine marchande et donc pas de modifications du code du travail maritime. Désormais, il faut ainsi faire application de règles d'origines diverses, issues aussi bien du code du travail maritime que du code du travail. Il en résulte confusions et lourdeurs.

Il serait donc souhaitable d'entreprendre une simplification. Le code du travail maritime ne devrait intervenir que lorsque les spécificités du travail maritime nécessitent des adaptations des dispositions du code du travail qui constituerait par ailleurs la base de la réglementation. Le code du travail maritime ne devrait donc contenir que des dispositions dérogatoires au droit commun.

La refonte devrait également fournir l'occasion d'une modernisation permettant de supprimer des dispositions désuètes ou peu adaptées à la situation actuelle de la marine marchande et aux conditions d'exploitation des navires modernes, dispositions qui engendrent souvent des rigidités pénalisantes pour notre armement et nuisibles à sa compétitivité.

Cependant, le code du travail maritime n'est pas à lui seul responsable du surcoût social. En sont aussi à l'origine, et peut-être au premier chef, nombre d'avantages acquis par les conventions collectives négociées alors que la conjoncture était des plus favorables.

Ces conventions devraient maintenant être renégociées. Mais la refonte du code du travail maritime constitue probablement un préalable obligatoire à une telle opération.

Il ne nous appartient pas de nous substituer aux partenaires sociaux dans ces négociations. Quant à la révision du code, elle ne peut s'opérer en dehors d'eux. Mais il importe d'attirer l'attention sur le fait que l'existence même de la profession de marin en France est en jeu et que la survie de cette

profession dépend probablement de la capacité à remettre en cause certaines rigidités.

Nous n'entendons pas procéder à un recensement de toutes les dispositions de notre réglementation sociale maritime qui appellent des modifications. Nous nous limiterons à quelques exemples.

2) Exemples de règles qui devraient évoluer

a) L'article 79 du code du travail maritime

L'article 79 du code du travail maritime a été, nous l'avons vu, modifié dans le cadre du "Plan GUELLEC" pour ramener de quatre mois à un mois la durée de la prise en charge (salaire plein, frais de maladie) par l'armateur du marin blessé ou malade. Or, c'est le premier mois qui coûte le plus cher et les cas d'immobilisation du marin pour maladie ou blessure au delà d'un mois ne sont pas les plus fréquents.

Le gain est donc faible pour les armateurs. D'autant que, dans le même temps, leur cotisation a été majorée de 15,75 % à 16,35 % des salaires professionnels de l'Établissement national des invalides de la marine et que l'institution d'une assurance pour garantir, comme dans le système antérieur, 100 % du salaire entre le deuxième et le quatrième mois de maladie se traduit par une contribution complémentaire, supportée pour les deux tiers par les armateurs et pour le tiers par les marins.

Le surcoût engendré par l'avantage dont bénéficiaient les marins au titre de l'ancien article 79 n'a donc pas réellement disparu.

Cette mesure s'est donc avérée inefficace.

Il faudrait donc abroger purement et simplement cette disposition et procéder à un alignement sur le régime général. Ou alors, si l'on maintient cet avantage, la collectivité devrait compenser en partie la charge armatoriale.

Cet exemple de l'article 79 du code du travail maritime est révélateur des problèmes posés, sur un plan général, par le régime particulier de protection sociale des navigants. Ce régime géré par l'Établissement national des invalides de la marine

connait actuellement des difficultés en raison du déséquilibre croissant entre actifs, de moins en moins nombreux, et retraités, de plus en plus nombreux (difficultés identiques, quoique peut-être plus aiguës, à celles auxquelles est en proie le système général de protection sociale français). La question se pose de savoir si ce régime doit être totalement repensé, ce qui impliquerait certainement le renoncement à nombre d'avantages, ou si son déficit doit toujours être pris en charge par la collectivité nationale.

D'autres aspects de la réglementation française mériteraient d'être révisés pour introduire la souplesse nécessaire dans le contexte économique actuel.

b) Embauche et conditions de travail

- En matière d'embauche

Il n'est pas sûr que l'obligation de nationalité française pour l'embarquement sous le pavillon national soit une garantie efficace pour l'emploi de nos marins et pour la défense dudit pavillon. Il est plutôt à craindre que cette contrainte qui place les armateurs français en moins bonne position de compétitivité n'ait incité à la fuite devant le pavillon national et n'ait abouti au transfert de nombre de navires sous pavillon de complaisance avec les résultats négatifs que l'on sait en matière d'emploi des marins français.

Le régime juridique du contrat d'engagement maritime pourrait également évoluer. La législation sur les contrats à durée déterminée a été récemment assouplie pour les salariés par l'ordonnance n° 86-948 du 11 août 1986 modifiant les dispositions du code du travail relatives au contrat à durée déterminée, au travail temporaire et au travail à temps partiel. Un allègement comparable pourrait être introduit dans le secteur maritime.

- En matière de conditions de travail

. Durée du travail

La limitation des durées d'embarquement entraîne des besoins en personnel navigant supérieurs à ceux des armateurs étrangers. De plus, les congés sont généralement quelque peu supérieurs à ceux de nos partenaires européens. Cette situation

défavorise d'autant plus nos armateurs que la rémunération des périodes de congé est assez proche de celle d'embarquement, alors que l'écart est plus sensible dans le reste de la Communauté.

Des négociations ponctuelles ont parfois permis des réductions de congés, notamment dans les entreprises où leur durée était supérieure à la norme contractuelle nationale et souvent en échange de garanties sur la sauvegarde d'emplois.

Quant au temps de travail journalier à bord, il n'est pas aisé de déterminer si, en raison de la pratique plus large des heures supplémentaires dans certains pays de la Communauté, il est effectivement en deçà de celui effectué chez nos partenaires.

. Organisation du travail

La polyvalence, ainsi que nous l'avons indiqué, n'est pas encore réellement mise en pratique à bord des navires français. L'introduction du capitaine de façon permanente dans l'organisation du travail n'est pas générale. Le cloisonnement entre les services (pont, machines, hôtellerie-restauration) subsiste souvent.

L'évolution vers l'application de la polyvalence doit se poursuivre pour assurer une plus grande souplesse dans l'organisation du travail à bord. Le compartimentage actuel entre les services engendre des sureffectifs alors que l'évolution technologique permettrait la bonne marche du navire avec un personnel de moins en moins nombreux.

Les projets étrangers actuels portent sur des navires armés de douze (R.F.A.), dix (Norvège), voire sept hommes (Japon).

PROJET NORVEGIEN D'EQUIPAGE DE DIX HOMMES

- . Disparition de la distinction pont/machine.
 - . Polyvalence de fonctions (exploitation/maintenance).
 - . Composition de l'équipage :
 - commandant;
 - 3 officiers chefs de quart (3 x 8);
 - 1 officier d'entretien;
 - 1 lieutenant (contrôle systèmes électriques/électroniques);
 - 1 officier radio (fonctions élargies);
 - 3 maistrance et service généraux;
 - . Entretien principalement au port et par équipes volantes.
-

PROJET JAPONAIS D'EQUIPAGE DE SEPT HOMMES

- . Composition de l'équipage :
 - Commandant;
 - 3 officiers de quart;
 - 1 officier mécanicien;
 - 1 officier de pont;
 - 1 service général.
-

La notion d'équipage traditionnel est d'ailleurs dépassée au profit de celle d'effectif maritime à géométrie variable, qui est un ensemble bord-terre. En effet, grâce notamment au recours

à l'automatisation et à l'informatisation, nombre de fonctions opérationnelles sont prises en charge par le personnel terrestre, l'équipage n'ayant plus à assurer que la navigation en sécurité.

Certes, il est des seuils à ne pas dépasser sauf à remettre en cause la sécurité du navire et des hommes, laquelle doit rester un souci permanent.

Mais, dans un temps où les perspectives d'évolution technologique rendent même concevable (ce qui ne veut pas dire souhaitable) le navire à effectif nul, la réglementation française des effectifs est certainement trop rigide. Elle entraîne d'ailleurs de nombreuses dérogations. Notre marine marchande gagnerait à ne pas être enserrée dans des cadres d'embauche trop stricts, au moins en ce qui concerne le cabotage (1).

Les organisations syndicales s'opposent le plus souvent à l'introduction d'assouplissements dans la durée et l'organisation du travail qui pourtant entraîneraient des gains de compétitivité pour notre flotte. Certes, de telles modifications permettent des réductions d'effectifs et provoquent donc des pertes d'emploi. Mais ne s'agit-il pas là d'une vue à trop court terme ? En effet, si un peu plus de flexibilité dans nos réglementations améliore la compétitivité du pavillon national, on peut espérer freiner le mouvement de transfert des navires sous pavillon étranger et donc préserver l'emploi à leur bord des marins français (2). L'emploi de nos navigateurs est certainement mieux assuré par plus de navires à effectifs réduits mais sous pavillon français que par de moins en moins de navires sous pavillon français mais à effectifs immuables.

(1) Nombre de pays étrangers ont procédé à une révision de leur réglementation des effectifs. Ces modifications des normes s'effectuent en général avec prudence et progressivement en fonction des progrès techniques. Ainsi, le plan national japonais, déjà évoqué, de réduction des effectifs s'étend de 1979 à 1990 en trois phases programmées (passage à dix-huit hommes, puis à seize hommes et enfin à quatorze hommes). Chaque phase comprend une période d'essai sur quelques navires expérimentaux, une période d'application sur une série de navires sélectionnés puis l'extension à tous les navires jugés conformes aux normes du programme. L'administration, pour autoriser le passage d'un navire d'une phase à l'autre, tient compte de l'appoint prévu en personnel terrestre pour assurer l'entretien, de l'organisation du travail à bord qui doit permettre d'assurer notamment la sécurité et du degré d'automatisation à bord. La révision de la réglementation doit suivre les avancées de ce programme. Ainsi, les premières modifications des normes d'effectifs furent introduites en 1983 en fonction des résultats obtenus sur les navires expérimentaux lors de la première phase, permettant ainsi d'amorcer l'expérimentation de la deuxième phase.

(2) Il faut savoir qu'aux Pays-Bas la nouvelle réglementation des effectifs pour le cabotage introduite en 1982 a permis l'accroissement de la flotte de caboteurs de plus de 50 bateaux dans les trois années qui suivirent.

Cependant, si des gains de productivité peuvent être obtenus en supprimant certains avantages abusifs, on ne doit pas trop compter sur la révision de la réglementation sociale pour ramener le coût d'exploitation de notre marine marchande au niveau de celui de nos concurrents les plus économiques.

Il n'est en effet pas question de ravalier les marins français aux conditions de vie des marins du Tiers-monde. Quant aux effectifs, quelles que soient les avancées de la technologie, leur réduction a ses limites tant que la sécurité en mer restera un impératif primordial.

De plus, le surcoût social n'est pas le seul responsable du surcoût d'exploitation. Les conditions financières et fiscales faites au secteur de la marine marchande sont également en cause.

IV MESURES FINANCIERES ET FISCALES

Il est désormais essentiel que puissent se constituer des groupes maritimes viables, c'est-à-dire disposant d'importants moyens financiers et techniques nécessaires pour maîtriser de parts de marché suffisantes, pour supporter les variations conjoncturelles et pour pourvoir aux investissements. Il n'est que temps, le secteur qui nous occupe ici étant un des seuls secteurs capitalistiques en crise à ne pas avoir encore procédé aux restructurations indispensables à sa survie dans des conditions assainies.

Or, comme nous l'avons noté, l'armement français est surendetté et ses fonds propres sont très insuffisants.

Eu égard au coût élevé des investissements que requièrent les indispensables innovations, cette situation apparaît comme dramatique.

Il est donc crucial d'améliorer la situation financière de l'armement français pour qu'il puisse saisir les opportunités d'investissement qui se présentent.

Les aides allouées par le plan marine marchande pour permettre aux entreprises armatoriales de consolider leurs structures financières furent appréciables mais insuffisantes et sans doute moins importantes que celles accordées chez certains de nos partenaires européens.

Pour assainir la situation financière des armements, on peut tenter, d'une part, de réduire la pression fiscale et, d'autre part, d'attirer les capitaux dans ce secteur d'activité.

Par ailleurs, on constate que l'aménagement du régime fiscal pourrait concerner non seulement les entreprises mais aussi les marins. Une fiscalité personnelle plus favorable pour les navigants aurait des incidences bénéfiques sur les coûts d'exploitation de la marine marchande si elle permet corrélativement de réduire certains surcoûts sociaux.

A. AMELIORER LA SITUATION FINANCIERE DES ENTREPRISES ARMATORIALES

Cette action pourrait consister en des mesures destinées, pour les unes, à alléger la fiscalité et, pour les autres, à inciter les investisseurs à s'intéresser à la marine marchande.

1) Allégements fiscaux

Il ne s'agit pas de multiplier les mesures, mais deux propositions particulièrement significatives car permettant de supprimer des désavantages pour les armateurs français par rapport à la plupart de leurs concurrents européens peuvent être retenues.

a) Suppression de la taxe professionnelle sur les navires

Seuls trois Etats membres de la Communauté économique européenne assujettissent les entreprises armatoriales à des taxes locales qui, en totalité ou partiellement, ne sont pas assises sur les bénéfiques : la R.F.A., le Luxembourg et la France (1).

En France, il s'agit de la taxe professionnelle. Deux éléments constituent la base de la taxe professionnelle : la valeur locative des immobilisations corporelles utilisées pour les besoins de la profession et 18 % des salaires versés au personnel de l'entreprise. Dans le domaine qui nous occupe, la taxe est établie à partir de la valeur locative des navires et des salaires des équipages. Pour prendre en compte le caractère international de leur activité, les compagnies maritimes sont imposées forfaitairement sur un minimum de 10 % de la base d'imposition, même si la valeur ajoutée de la compagnie n'est générée qu'à hauteur de 2 % sur le territoire national (ce qui est le cas en général pour les compagnies au long cours). Dans le

(1) En R.F.A., le *Gewerbesteuer* est assis sur 5 % du bénéfice et 0,2 % du capital de l'entreprise.

Au Luxembourg, la taxe professionnelle est assise sur 0,2 % de l'actif net.

cadre du plan "Marine Marchande", il fut décidé de rembourser 66 % de la taxe professionnelle acquittée par les entreprises armatoriales en 1987 et 1988, ce remboursement prenant la forme d'une subvention d'exploitation taxable au titre de l'impôt sur les sociétés au taux de droit commun.

On ne peut que se féliciter de cet allègement mais il importe d'aller plus loin et de supprimer toute fiscalité sur l'outil-
navire.

Il est impératif de sortir de l'assiette de la taxe professionnelle les navires et les navigants français.

b) Exonération des plus-values résultant des cessions de navires sous condition de réinvestissement dans l'équipement naval.

En France, les plus-values réalisées sur les ventes de navires sont taxées comme toutes les plus-values. Il n'existe pas de système de taxation spécifique.

Pour l'industrie du transport maritime, les plus-values à court terme sont les plus nombreuses.

Le régime fiscal français diffère sensiblement de celui de la plupart des pays européens qui ont adopté pour les plus-values résultant de la vente de navires un régime dérogatoire du droit commun caractérisé par l'exonération ou par le report de la taxation (1). Dans ces pays, l'application de ces mesures favorables est subordonnée à la réutilisation du gain dans l'acquisition d'un nouveau navire dans un certain délai. La plus-value de remploi vient généralement en déduction de la valeur amortissable du bien acquis en remploi.

(1) Comme le décrit une étude du Conseil Supérieur de la marine marchande sur la fiscalité au sein de la Communauté économique européenne, cinq Etats n'imposent pas ces plus-values et trois autres reportent l'imposition de la plus-value à la date de cession du bien acquis en remploi :

- Exonération :

. Belgique : La plus-value de cession est exonérée si elle est réinvestie dans un délai de trois ans.

. Espagne : Le délai de remploi est de deux ans, porté à quatre ans si le quart de la plus-value est réinvesti dans les deux ans dans le cadre d'un plan d'investissement agréé.

. Norvège : La plus-value de cession des navires est exonérée à la condition qu'elle soit réemployée dans un délai de six ans.

. Pays-Bas : Le remploi doit être effectué dans l'année qui suit la date de cession du bien. A défaut, la plus-value est portée à un compte de réserve qui devra être employé pour l'acquisition d'un nouveau navire dans le délai de quatre ans après la cession du précédent.

...

La France pourrait se doter d'un régime analogue par la mise en place de fonds de réserve de plus-values pour l'investissement : la plus-value dégagée à l'occasion de la cession d'un navire ne serait imposée que si, dans un délai de quatre ans, le bénéficiaire n'a pas réinvesti dans des équipements navals (1).

Ce système constituerait une incitation certaine à l'investissement à l'instar de ceux de nos partenaires européens.

Il ne suffit pas d'alléger la charge fiscale des armements français. Il faut aussi leur permettre de drainer les capitaux dont ils ont besoin pour investir et pour conquérir des parts de marché.

2) Mesures pour attirer des capitaux dans le secteur maritime

Ce secteur d'activité a besoin de beaucoup de capitaux, que ce soit pour financer l'achat ou la construction des navires ou pour financer l'exploitation. Mais il n'assure qu'une rentabilité relativement faible par rapport aux investissements. De plus, il s'agit d'un marché cyclique.

Comment alors attirer des fonds ? Par le développement du quirat et en dotant les investissements en actions ou en obligations d'avantages fiscaux incitatifs.

Suite de la note (1) de la page précédente.

. **République Fédérale d'Allemagne** : L'exonération de la plus-value ne porte que sur 80 % du bénéfice comptable de la vente d'un navire. Si le navire de remplacement n'est pas acquis dans l'année qui suit, une réserve en franchise d'impôt peut être constituée à hauteur de 100 %. Elle doit être utilisée dans un délai de quatre ans.

- Report d'imposition :

. **Italie** : Le réinvestissement de la plus-value doit être effectué dans les deux ans qui suivent la date de cession.

. **Irlande et Royaume-Uni** : Le nouveau navire doit avoir été acquis :

- dans l'année qui précède la cession de l'ancien navire
- ou dans les trois ans qui suivent cette cession.

En Irlande, l'imposition de la plus-value est reportée à la cession d'un nouveau navire non remplacé, ce qui équivaut à maintenir l'exonération tant que l'armateur renouvelle sa flotte en partie par réinvestissement des gains de cession.

(1) On peut également concevoir que les entreprises soient taxées sur ces plus-values et payent leur impôt, lequel leur serait remboursé par l'Etat si, dans les quatre ans, elles ont réinvesti.

a) Développement du quirat

- Le système français : un régime insuffisamment attractif

Le quirat ou copropriété de navire est un système qui pourrait permettre d'attirer dans le secteur maritime les capitaux d'investisseurs extérieurs à ce domaine d'activité, à condition cependant qu'il offre un régime fiscal et juridique avantageux.

Mais il semble bien que l'actuel système français n'assure pas la souplesse et la rentabilité nécessaires pour être réellement attractif.

Par souci de sécurité, il s'est entouré d'un formalisme juridique excessif et de règles fiscales trop contraignantes.

Du point de vue juridique, la copropriété de navire est un groupement connu des tiers par l'acte de francisation qui mentionne le nom de tous les quirataires. Chaque groupement (il y a un groupement par navire) est régi par la loi de la majorité qui, sous réserve de respecter les droits individuels des copropriétaires, à savoir hypothéquer et vendre sa part de navire, prend toute mesure par la gestion du navire.

La copropriété de navire a sa source dans la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. Ce texte avait opté en faveur d'un régime de responsabilité sévère destiné à rassurer les créanciers de la copropriété.

Son article 20 prévoyait, dans cette perspective, une responsabilité solidaire et indéfinie de chacun des quirataires sauf si une clause contraire était expressément prévue. Ce mécanisme s'est révélé très lourd et même dissuasif surtout pour les personnes physiques toujours un peu inquiètes d'avoir à inscrire dans l'acte de copropriété des clauses exorbitantes du droit commun.

La loi n° 87-444 du 26 juin 1987 modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, proposée par le gouvernement dans le cadre du plan "Marine marchande", a tenté d'apporter un remède à cette situation en assouplissant le régime mais la réforme fut trop modeste pour que le quirat exerce un véritable attrait auprès des investisseurs français.

Pour les quirataires non gérants est institué un régime de responsabilité illimitée mais non solidaire.

On évite ainsi que l'un des copropriétaires, parce qu'il est particulièrement solvable, soit mis en cause pour l'ensemble des dettes de la copropriété alors que ses codébiteurs ne seraient pas inquiétés. La loi prévoit néanmoins que la solvabilité du groupement sera couverte par la solidarité financière des copropriétaires représentant au moins la moitié des intérêts quirataires.

Le texte de 1987 autorise ainsi de droit ce que la convention des parties pouvait permettre dans le système antérieur.

Par ailleurs, le régime fiscal n'était pas concerné par la réforme.

- Les réformes envisageables

Comment rendre le régime de la copropriété quirataire de navire plus attractif pour les investisseurs français ?

Il serait nécessaire de procéder à une réforme et de la structure juridique du système et de son régime fiscal.

. Modification de la structure juridique

La conception française, trop rigide, considère en fait le quirataire comme un armateur à part entière, ce qui a très certainement un effet dissuasif pour nombre d'investisseurs.

N'y aurait-il pas lieu de s'inspirer du régime quirataire de pays comme la R.F.A., la Norvège ou le Danemark ?

En effet, dans les législations de ces pays, les copropriétés de navire s'apparentent au régime de nos commandites par actions au sein desquelles la distinction entre commandités et commanditaires est très nette.

Les commandités, apporteurs de fonds, financiers du navire, ne sont pas confondus avec les commanditaires, exploitants du navire. Chaque commandité est engagé dans l'opération sur la seule base de son apport, sa responsabilité est limitée à son engagement initial et indépendante de ce qu'ont fait les autres commandités. Aucune notion de solidarité n'existe.

Les commanditaires, eux, exercent le rôle d'exploitant ou le font exercer par un gérant. Ce sont eux qui sont responsables en

tant qu'armateur, tant à l'égard des cocontractants qu'à celui des tiers.

Cette dissociation des fonctions au sein de la copropriété garantit la sécurité de ceux qui s'engagent.

Le financement de la copropriété est assuré par des personnes physiques ou morales dont l'unique souci est d'obtenir une rémunération correcte de leurs apports grâce à la récupération de déficits fiscaux ou même grâce à des avantages fiscaux directs. L'exploitation du navire est confiée à des armateurs assumant leur responsabilité d'armateur-gérant de façon tout à fait indépendante des financiers du navire.

. Modification du régime fiscal

Répandre la copropriété quirataire implique aussi d'en modifier le régime fiscal.

Cette copropriété est régie par les articles 8 *quater* et 39 E du code général des impôts (1).

En principe, une totale liberté d'amortissement est garantie à chaque copropriétaire. Il bénéficie en effet des facilités d'amortissement accordées pour les navires et peut opter pour un amortissement dégressif sur une durée d'au moins huit ans. Il détermine librement, indépendamment des autres copropriétaires, la durée d'amortissement de sa part. Il peut imputer sur ses propres revenus le déficit fiscal éventuellement engendré.

Cependant, en fait, les facultés d'amortissement des copropriétaires sont restreintes par le biais de l'article 31 de l'annexe II du code général des impôts (2), qui réduit, pour les

(1) "Art.8 *quater*.- Chaque membre des copropriétés de navires régies par le chapitre IV de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est personnellement soumis à l'impôt sur le revenu à raison de la part correspondant à ses droits dans les résultats déclarés par la copropriété."

"Art.39 E.- Pour la détermination des résultats des exercices ouverts à compter du 1er janvier 1978, chaque membre des copropriétés de navires mentionnées à l'article 8 *quater* amortit le prix de revient de sa part de propriété suivant les modalités prévues à l'égard des navires; pour la détermination des plus-values, les amortissements pratiqués viennent en déduction du prix de revient.

"Les amortissements fiscalement déduits par la copropriété au titre des exercices antérieurs sont répartis entre les copropriétaires en proportion de leurs droits afin de déterminer, pour chaque part de propriété, la valeur résiduelle restant à amortir."

(2) "Art. 31. - Si la location est consentie, directement ou indirectement, par une personne physique, le montant de l'amortissement ne peut excéder le montant du loyer perçu pendant l'exercice considéré diminué du montant des autres charges afférentes au bien donné en location."

personnes physiques, les possibilités d'amortissement au montant du loyer reçu.

Ce texte, conçu pour les locations immobilières, est appliqué aux affrètements, interdisant ainsi aux quirataires d'amortir plus que le montant du fret. Aussi, des niveaux de fret très bas (ce qui n'est malheureusement pas une hypothèse d'école) peuvent-ils quasiment priver le copropriétaire de navire de ses facultés d'amortissement que lui accordent les articles 8 *quater* et 39 E du code général des impôts.

Pour que les quirataires retrouvent leur liberté d'amortissement proclamée par ces textes, il suffirait de supprimer le butoir en soustrayant la copropriété de navire au champ d'application de l'article 31 de l'annexe II. Il faudrait que la loi considère explicitement que, pour la gestion du quirat, l'affrètement n'est en aucun cas une location, même lorsqu'il s'agit d'un affrètement coque-nue.

Cette indispensable restauration de la liberté d'amortissement n'aurait cependant qu'un intérêt tout relatif si n'est pas révisé le système de taxation des plus-values qui frappe sévèrement le copropriétaire qui revend sa part de navire.

A ce prix, le quirat devrait réussir à drainer des capitaux dans l'armement des navires.

b) Création de possibilités de placement pour l'épargne

L'investissement en actions ou en obligations dans le secteur maritime pourrait bénéficier d'avantages fiscaux adaptés à cette activité dont le cycle de production est de sept à dix ans.

Seules des incitations fiscales peuvent en effet attirer l'épargne dans ce secteur moins rentable que bien d'autres.

*

* *

Ces mesures devraient fournir une aide appréciable pour assainir la situation financière des entreprises. Mais elles ne

résoudront pas le problème de taille critique que connaissent les armements français.

En effet, la restructuration du secteur amorcée à la faveur du "Plan GUELLEC" doit aussi se poursuivre dans le sens du regroupement.

Certes, rachats et fusions se sont récemment opérés, ainsi que nous l'avons précédemment indiqué, sous l'égide, dans le secteur du vrac, de Dreyfus, dans le secteur des lignes régulières, de la S.N.C.D.V., et dans celui des transports de pétrole, de Worms.

Ces concentrations n'aboutissent cependant pas encore à la création d'entités suffisamment fortes pour affronter le marché mondial.

Nos armements sont trop dispersés. En effet, ils sont, dans bien des cas, présents sur de nombreux marchés mais pour de trop petites parts, inférieures à celles de nos partenaires et insuffisamment significatives pour assurer une quelconque influence ou pour permettre de résister aux initiatives de la concurrence.

Les mesures que peuvent prendre les pouvoirs publics pour favoriser les mutations économiques sont nécessaires mais insuffisantes. Ils ne peuvent se substituer aux entreprises à qui il appartient d'envisager les alliances, en capital ou au moins commerciales, qui devraient être recherchées au sein de la Communauté européenne.

Les entreprises doivent regrouper leurs moyens sur une base plurinationale pour parvenir à exploiter les navires dans de bonnes conditions de compétitivité et avec une rentabilité suffisante.

Cependant, la concentration des armements suffira-t-elle à les consolider en capital ?

Les difficultés rencontrées par les armateurs français ne viennent-elles pas du fait qu'ils ne sont pas suffisamment intégrés dans des groupes plus vastes aux activités diversifiées ?

Le regroupement est-il viable s'il se fait au sein d'ensembles exclusivement armatoriaux ?

Probablement pas. En effet, comme il est désormais souhaitable de maîtriser l'ensemble de la chaîne de transport, des alliances ou la constitution de groupes pourraient être

envisagées entre professions complémentaires. Armateurs et transitaires gagneraient à se rapprocher.

Par ailleurs, on s'interroge beaucoup sur les fondements de la réussite de l'armement danois MAERSK. Cette réussite tient sans doute à plusieurs facteurs. Et l'un d'eux est certainement son intégration dans un groupe diversifié qui a des intérêts importants dans d'autres secteurs.

L'appartenance à un tel groupe assure une certaine stabilité et une certaine capacité financière à investir.

Ce mode d'intégration ne résout cependant pas automatiquement la question du financement du secteur maritime. Car un groupe aux activités multiples ne réinvestira dans sa branche armatoriale que si celle-ci permet une certaine rentabilité. Sinon, il choisira d'investir dans ses autres branches plus profitables.

Il importe donc toujours de chercher aussi à améliorer la compétitivité de l'armement.

Une action sur la fiscalité personnelle des navigateurs peut s'avérer efficace en la matière.

B. ALLEGER LE REGIME FISCAL DES NAVIGANTS

1) Pour une taxation spécifique du personnel navigant

Pour améliorer la compétitivité de nos entreprises armatoriales, on peut certes, comme nous l'avons suggéré, agir sur leur régime fiscal et tenter ainsi d'améliorer leur situation financière.

Mais on peut aussi s'attacher à réduire l'écart entre le coût social d'exploitation des navires battant pavillon français et celui des navires de nos concurrents asiatiques ou de libre immatriculation.

Il n'est cependant pas possible de demander de trop gros sacrifices aux professionnels de la navigation, déjà bien touchés par la crise de la marine marchande et le chômage. Il serait

également vain d'espérer ramener le coût social français au niveau de celui de navires armés de marins du Tiers-monde.

Mais il est certain qu'un aménagement plus favorable de la fiscalité des navigants rendrait possible une réduction de leur coût social, sans que leur revenu net en soit affecté. La remise en cause de certains avantages acquis serait en effet envisageable grâce à l'existence d'une compensation fiscale.

Une réduction du coût social accompagnée de l'institution d'un régime fiscal allégé pour les marins se traduirait en fait par un transfert de charges des armateurs à l'Etat, c'est-à-dire à la collectivité. Ce serait un avantage appréciable pour les armateurs et un accroissement de charge très faible et même indolore pour la collectivité eu égard à l'effectif maintenant bien réduit des marins français.

La création d'un régime fiscal spécifique pour les personnels se justifie parfaitement si on conçoit globalement l'économie maritime comme expatriée. On peut légitimement concevoir qu'une activité comme celle de la flotte de commerce française qui opère essentiellement sur le plan international ne soit pas soumise au régime économique intérieur français et échappe notamment aux contraintes fiscales internes. Sa spécificité serait ainsi reconnue.

Dans un tel cadre, les marins français pourraient avoir un statut d'expatrié, tant social que fiscal.

En Grèce et au Danemark, les navigants se sont vu octroyer un statut fiscal d'expatrié.

Ces deux pays sont les seuls de la Communauté économique européenne, avec le Royaume-Uni, à disposer d'un système de taxation spécifique des marins. Si l'on considère l'Europe hors Communauté, il faut compléter cette liste par la Norvège (1).

(1) Le rapport du Groupe B "Fiscalité au sein de la C.E.E." du Conseil Supérieur de la marine marchande a décrit ces quatre régimes particuliers de fiscalité personnelle du personnel navigant de la flotte de commerce :

- Danemark :

Les navigants embarqués sur des navires battant pavillon danois et opérant sur des trafics internationaux ou nationaux bénéficient d'une taxation particulière remplaçant les différents impôts sur le revenu.

Un montant forfaitaire mensuel est déductible du revenu (environ 2.500 couronnes danoises pour le transport international).

Dans cette optique d'amélioration du régime fiscal de nos navigants de la marine marchande, on peut esquisser quelques propositions.

2) Propositions pour un régime fiscal des navigants plus favorable

a) Exonération de l'impôt sur le revenu

Comme au Royaume-Uni, on pourrait exonérer de l'impôt sur le revenu les salaires des marins qui effectuent uniquement des transports internationaux, à la condition qu'ils passent à l'étranger au moins un certain nombre de jours par an.

Un tel régime d'exonération existe dans le droit français pour les détachements à l'étranger effectués dans le cadre de certaines activités (chantier de construction ou de montage, installation d'ensembles industriels, leur mise en route et leur exploitation, la prospection et l'ingénierie y afférentes; la prospection, la recherche ou l'extraction de ressources naturelles). La non-imposition en France des rémunérations de ces activités, même non imposées par ailleurs à l'étranger, s'applique à partir du moment où le temps de détachement à l'étranger (y compris congés de récupération, congés payés,

Suite de la note (1) de la page précédente

Avec un revenu comparable, un navigant paie environ 2/3 de l'impôt sur le revenu supporté par un salarié travaillant à terre.

- Grèce :

Les marins grecs sont imposés au taux de 5,5 % sur leurs revenus, contre des taux s'échelonnant (au-delà d'une franchise de 100.000 drachmes) de 12 % à 63 % pour les autres salariés. Ils bénéficient en outre de l'exonération des taxes de mutation sur les biens fonciers et immobiliers achetés avec des devises étrangères.

Sont exonérés d'impôt sur le revenu les salaires versés aux équipages de nationalité étrangère employés sur des navires battant pavillon étranger par des sociétés étrangères implantées en Grèce qui n'y réalisent aucune activité.

- Norvège :

Les salaires versés aux navigants sur les navires exploités ou propriété de Norvégiens sont taxés selon des dispositions particulières. Tous les navigants peuvent déduire certains frais professionnels notamment les cotisations de retraite. Les navigants employés dans les trafics internationaux bénéficient d'une réduction d'impôt.

- Royaume-Uni :

Sont exonérés d'impôt sur le revenu les salaires versés aux équipages des navires britanniques qui effectuent des transports exclusivement internationaux.

Cette exonération s'applique aux navigants qui passent à l'étranger au moins les 5/6e de l'année.

congés de maladie ou pour accident de travail pris en France) est supérieur à 183 jours dans l'année (1).

Ce régime pourrait être étendu à l'activité de navigation internationale.

b) Déduction supplémentaire pour frais professionnels

En ce qui concerne les autres navigants français qui ne satisferaient pas aux conditions requises pour bénéficier de l'exonération, on pourrait leur donner droit à une **déduction supplémentaire pour frais professionnels** prise en compte pour la détermination des salaires à retenir pour le calcul de l'impôt sur le revenu. Le tableau joint à l'article 5 de l'annexe IV du code général des impôts recense toutes les professions bénéficiant d'une telle déduction, au nombre desquelles se trouve notamment le personnel navigant de l'aviation marchande. Comme ce dernier, le personnel navigant de la flotte de commerce pourrait être admis au bénéfice d'une déduction de 30 %.

Ces allègements fiscaux ne concernant qu'un faible nombre de contribuables (environ 12.000), la charge serait parfaitement tolérable pour la collectivité nationale et la marine marchande française pourrait en tirer un avantage très significatif.

*

* *

L'ensemble de ces propositions dans les domaines social, financier et fiscal devrait permettre d'améliorer la compétitivité de notre marine marchande, au moins en la plaçant sur un pied d'égalité avec nos partenaires européens. Mais, pour affronter dans les meilleures conditions la concurrence internationale, on ne peut se contenter d'agir au seul niveau national. Il est temps d'élaborer une politique maritime communautaire avec les autres Etats membres.

(1) Cf. les deuxième à cinquième alinéas de l'article 9 de la loi n° 76-1234 du 29 décembre 1976 modifiant les règles de territorialité et les conditions d'imposition des Français de l'étranger ainsi que des autres personnes non domiciliées en France.

V. POUR L'EUROPE MARITIME

Les marines marchandes des partenaires de la Communauté affrontent les mêmes difficultés. De plus, nombre de mesures de redressement envisageables n'auraient de réelle efficacité que prises à l'échelon européen. La nécessité d'une politique maritime communautaire s'est donc progressivement fait sentir. Mais que faut-il en attendre ? Il est besoin de protéger nos flottes de commerce contre la concurrence de certains pays tiers. Mais il faut certainement aller au-delà et oeuvrer à une amélioration de la compétitivité des navires européens. Si cette Europe maritime se construit, peut-être pourra-t-elle voir la naissance d'un pavillon européen.

A. UNE NECESSITE

1) Le déclin des flottes communautaires

La nécessité de l'existence d'une politique maritime communautaire apparaît clairement lorsqu'on évalue la part de l'Europe dans le tonnage mondial.

Les flottes de commerce communautaires ont diminué de moitié entre 1970 et 1987 (cf. annexes n°s 4 et 32) : alors qu'elles représentaient en tonnage près du tiers de la flotte mondiale en 1970, elles n'en représentent plus que 16,6 % actuellement (pour les navires à partir de 100 tonneaux de jauge brute).

Autre donnée significative : de 1980, année au cours de laquelle le tonnage sous immatriculations des pays de la C.E.E. avait culminé à 117,2 Mtjb, à 1987, où il ne représente plus que

63 Mtjb, la baisse est de 46 %, alors que, dans le même temps, le tonnage mondial ne régressait que de 4,8 %.

Par catégorie de navires, on relève tout particulièrement, d'une part, que de 1980 à 1986 la flotte pétrolière de la Communauté s'est réduite de moitié alors que la diminution au plan mondial n'était que de 30 %, d'autre part, que la flotte européenne de vraquiers a régressé de 20 % alors que la flotte mondiale croissait de 30 %, enfin que, si les cargos traditionnels ont reculé dans le monde entier, l'évolution a été plus marquée dans la Communauté. Le tonnage des seuls porte-conteneurs a crû au même rythme que dans le reste du monde.

Les pavillons communautaires participent pour 46 % aux importations de la Communauté en provenance de l'extérieur et pour 51 % aux exportations de la Communauté à destination des pays tiers. En fait, des disparités importantes apparaissent suivant les zones d'échanges : si ces pourcentages sont supérieurs en ce qui concerne le trafic avec le continent africain, ils tombent à moins de 20 % pour les opérations réalisées avec les pays de l'Est.

Quant aux trafics maritimes intracommunautaires, ils n'étaient couverts en 1984 qu'à 67 % par les pavillons communautaires. Ce taux ne s'est certainement pas amélioré depuis cette date.

Certes, ces statistiques ne reflètent pas exactement la situation des compagnies européennes puisqu'elles ne prennent en compte que les navirés sous pavillon d'un des Etats membres et excluent donc les navires dits contrôlés.

Pendant, ces chiffres traduisent une perte de substance considérable.

Un seuil critique est atteint.

Les causes de la crise sont évidemment les mêmes que celles relevées dans le cas de la marine marchande française : notamment la différence de niveau de vie avec les pays en voie de développement et les nouveaux pays industrialisés qui a rendu les pavillons communautaires non concurrentiels au moins dans les trafics traditionnels et les techniques moins spécialisées, le fléchissement de la demande mondiale, la fuite devant les pavillons nationaux qui en a résulté au profit de la libre immatriculation, la surcapacité de la flotte de commerce mondiale, les pratiques tarifaires des pays de l'Est, le protectionnisme des pays en voie de développement.

Les diverses nations européennes ont pour la plupart tenté de réagir contre la régression de leur flotte de commerce de diverses manières (augmentation de leur spécialisation, amélioration de la qualité du service, création de pavillons "off-shore", aides publiques, etc.). Mais la situation de crise générale devrait inciter à l'élaboration d'une véritable politique maritime communautaire. Confrontés aux mêmes difficultés, les pays de la Communauté doivent faire front commun pour survivre dans le contexte mondial de concurrence exacerbée. C'est toute la Communauté qui a intérêt à redresser sa marine marchande pour pouvoir tant s'approvisionner et exporter dans de bonnes conditions que se procurer des recettes en assurant des transports pour des pays tiers.

Quel est l'état de la politique communautaire en ce domaine ?

2) L'état de la politique communautaire

Le Traité de Rome ne prévoyait aucune politique maritime commune. Les bouleversements des données mondiales (émergence de nouvelles flottes très concurrentielles notamment) ont induit la nécessité d'une action communautaire.

A la fin des années 1970, les instances communautaires se sont préoccupées de la concurrence parfois déloyale à laquelle étaient confrontées les flottes européennes. Puis elles ont œuvré dans le domaine de la sécurité.

La politique de la Communauté doit viser à lui permettre d'assurer son commerce et sa présence dans le monde.

L'achèvement du marché intérieur prévu pour le 31 décembre 1992 par l'acte unique apportera-t-il de grands changements dans le monde maritime européen ?

En ce qui concerne les relations armatoriales, le marché intérieur en lui-même n'ouvrira probablement guère de perspectives nouvelles, les armements européens se trouvant déjà en relation au sein des consortiums et opérant pour l'essentiel en trafic intercontinental.

Le transport maritime européen, à la différence du transport aérien, étant déjà largement déréglementé et ouvert à

la concurrence internationale, le **grand marché intérieur** n'a donc qu'une **signification limitée** dans ce secteur.

On peut relever cependant que l'acte unique remplace le vote à l'unanimité par le vote à la majorité qualifiée dans l'article 84-2 relatif à la navigation maritime et aérienne (sauf en ce qui concerne les principes du régime de transport dont l'application serait susceptible d'affecter gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions).

Par ailleurs, alors que l'achèvement du marché intérieur doit permettre la réalisation des quatre objectifs fondamentaux du Traité de Rome de libre établissement des personnes et des entreprises, de libre accès au marché, de libre prestation de services et de libre concurrence, le **transport maritime est dès maintenant soumis aux règlements communautaires de décembre 1986** pour la libre prestation de services et l'application des règles de concurrence des articles 85 et 86 du Traité. Ne seraient donc concernées que les activités encore protégées comme le cabotage.

On peut donc estimer que les quatre règlements adoptés les 15 et 16 décembre 1986 par le Conseil sur proposition de la Commission et publiés le 31 décembre 1986 constituent les bases véritables de la politique maritime communautaire. Que prévoient-ils ? Peuvent-ils être considérés comme les fondements sains de la politique dont le monde maritime européen a besoin ?

Le premier règlement C.E.E. n° 4055/86 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres, d'une part, et entre Etats membres et pays tiers, d'autre part, supprime, dans une période transitoire, les restrictions existantes pour les armateurs de la Communauté, mesures unilatérales ou arrangements bilatéraux de répartition de cargaisons, et interdit les arrangements de répartition de cargaisons dans les accords futurs avec les pays tiers sauf dans des circonstances exceptionnelles spécifiques pour le trafic de ligne.

Le règlement C.E.E. n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence aux transports maritimes internationaux en provenance ou à destination d'un ou de plusieurs ports de la Communauté vise à assurer que la concurrence n'est pas indûment faussée par des pratiques restrictives sans que, cependant, cela n'entraîne une réglementation excessive du marché.

Il accorde aux conférences maritimes une exemption de groupe assortie de certaines conditions et charges. Notamment, une conférence ne peut proposer des prix ou des conditions qui diffèrent selon le pays d'origine ou de destination, ou selon le port de chargement ou de déchargement, "*à moins que ces prix ou conditions ne puissent être justifiés économiquement*".

Dans le cas où la concurrence sur un trafic donné est exclue *a priori*, en ce sens que l'activité des compagnies hors conférence est entravée suite à, entre autres, l'action des Etats tiers, une condition fondamentale n'est plus remplie et l'exemption de groupe doit être retirée.

Bien que à la fois les compagnies appartenant aux conférences maritimes et hors conférence soient soumises aux règles de concurrence, seules les conférences sont assujetties, du fait qu'elles bénéficient d'une exemption de groupe, à des obligations supplémentaires. Cependant, la concurrence doit s'effectuer sur une base loyale entre toutes les parties, conférences et lignes indépendantes.

Le règlement C.E.E. n° 4057/86, relatif aux pratiques tarifaires déloyales, permet l'imposition de droits compensateurs aux armateurs étrangers qui jouissent d'avantages non-commerciaux accordés par des Etats tiers et qui offrent de manière régulière des taux de fret trop bas pour être soutenables par des compagnies opérant sur une base commerciale.

Quant au règlement C.E.E. n° 4058/86, concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, il permet à la Communauté de prendre des contre-mesures (obligation d'obtenir une permission, application d'un contingentement, imposition de taxes ou de droits) face aux mesures restrictives des pays tiers.

L'ensemble de ces règlements concrétise, pour les institutions communautaires, la détermination d'assurer l'accès libre et non-discriminatoire aux cargaisons ainsi qu'une concurrence loyale sur une base commerciale dans le commerce au départ, à destination et à l'intérieur de la Communauté et en tenant compte des intérêts des chargeurs et des ports.

On notera que les quatre règlements ne se réfèrent pas au pavillon mais au ressortissant. Seul le critère de nationalité est donc retenu.

Les deux premiers règlements (n° 4055 et 4056) constituent le volet interne de l'ensemble et visent effectivement à instaurer

la libre prestation de services et à éviter la concurrence déloyale entre entreprises européennes.

Les activités devant être libérées sont définies par le règlement n° 4055. Il s'agit des transports intracommunautaires et des trafics avec les pays tiers. Reste provisoirement exclu le cabotage.

Il n'apporte guère de changement à la pratique actuelle. Un armement établi dans un Etat membre de la Communauté pouvait déjà être prestataire de services dans tous les autres.

Certains accords bilatéraux comportant des répartitions de cargaison devront cependant être révisés.

Cependant, l'application de ce règlement ne doit pas nuire à la nécessaire présence des entreprises européennes sur les marchés. Peut-elle, par exemple, amener la Cour de justice européenne devant laquelle a été engagée une procédure à condamner l'accord bilatéral de transport maritime passé entre l'Italie et l'Algérie qui semblait être le seul moyen d'assurer la participation des armateurs italiens à ce trafic? Comment se garantir un accès au fret dans les relations avec les pays à commerce d'Etat sinon par de tels accords? Dans l'exemple cité, on risque de condamner l'Italie alors que, s'il y avait bien pratique déloyale, c'était de la part de l'Algérie qui se réservait 90 % du trafic entre les deux pays.

Le règlement n° 4056 relatif aux règles de concurrence a provoqué de nombreuses plaintes de chargeurs contre les pratiques des conférences et des consortiums. L'application de ce règlement doit être prudente et modérée pour ne pas aboutir à affaiblir les armements européens et ne pas s'apparenter à un désarmement unilatéral.

Les deux autres règlements (n°s 4057 et 4058), volet externe de cet ensemble, visent à protéger les armateurs communautaires contre la concurrence déloyale des pays tiers. Ces deux textes ne semblent pas pouvoir être d'un usage très facile. Actuellement, huit armements européens, dont la Compagnie générale maritime, ont déposé une plainte contre la compagnie sud-coréenne Hyundai Merchant Marine pour pratiques tarifaires déloyales sur les trafics entre l'Europe et l'Australie. La Commission n'a pas encore terminé l'examen de cette affaire. Mais il est évidemment fort malaisé d'établir la preuve de l'existence de telles pratiques et du fait qu'elles sont rendues possibles par l'octroi d'avantages non commerciaux par un Etat extérieur à la Communauté.

Ces quatre règlements ont un mérite certain, celui de témoigner de la prise de conscience de l'urgence d'une politique maritime. Les transports peuvent constituer un facteur de renforcement de la cohésion de la Communauté économique européenne. Cependant, ces règlements sont très certainement insuffisants en ce qui concerne la protection des armements européens contre les pays tiers, et même inadaptés aux relations avec les pays à commerce d'Etat et les pays en voie de développement. Mais surtout on ne trouve encore aucune mesure positive pour améliorer la compétitivité des flottes de commerce communautaires sur le marché mondial, ce qui est, il est vrai, un objectif délicat à atteindre car il faut réduire les coûts de nos armements sans sacrifier l'emploi de nos marins.

Il est nécessaire de garantir nos flottes contre leurs concurrents qui ne respectent pas les mêmes règles mais aussi de leur donner les moyens d'être efficaces dans le cadre d'une concurrence internationale loyale. Pour parachever la mise en oeuvre d'une véritable politique communautaire, comment ne pas évoquer également la perspective de la création d'un pavillon européen? Mais n'est-ce qu'une vue de l'esprit ou bien est-on dans le domaine du possible? Tout dépend du contenu que l'on attribue à la notion de pavillon européen.

B. POUR UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE

1) Protection contre la concurrence déloyale extracommunautaire

a) Le protectionnisme en dernier recours?

Nul ne songe à remettre en cause le libéralisme européen. Mais son épanouissement n'est possible qu'à l'abri d'une protection minimale contre les concurrents qui ne nous accordent pas la réciprocité.

Le libéralisme américain et japonais est pas contestable. Il n'empêche pas ces pays de se protéger. Pourquoi l'Europe n'aurait-elle pas une politique de continent comme les U.S.A. ?

C'est au seul niveau de l'Europe qu'une protection contre la concurrence déloyale et les fermetures de trafic peut être efficace. Au niveau des différentes nations qui composent la Communauté, elle risquerait d'être plus difficilement applicable, telle la loi n° 83-1119 du 23 décembre 1983 relative aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France, sauf à provoquer des détournements de trafic.

Le dispositif prévu par les deux derniers règlements communautaires est-il suffisant pour contrecarrer nos concurrents non soumis aux contraintes du Traité et qui n'accepteraient pas d'accorder la réciprocité? L'expérience le démontrera mais il n'est pas du tout certain que la réponse soit positive.

En effet, il sera, par exemple, sans doute malaisé d'établir qu'une pratique tarifaire est déloyale. Dans le cas précédemment cité de la compagnie Hyundai, quel critère retenir pour déclarer que ses prix sont "anormalement" bas? S'ils sont réellement inférieurs à une norme, qui reste à déterminer, il faudra encore apprécier si ces tarifs résultent d'une excellente gestion ou s'ils ne sont possibles que par le bénéfice d'aides publiques coréennes "anormales". Et là encore il faudra définir ce que sont un niveau et un type d'aide publique normaux.

Alors, si le dispositif actuel s'avère inefficace, faut-il aller au-delà et reconnaître le principe de la préférence communautaire? Il s'agirait d'imposer aux chargeurs européens d'accorder leur préférence aux armements établis dans la Communauté. Si l'exigence ne joue qu'à conditions égales avec celles proposées par d'autres armements, la mesure ne susciterait probablement pas de réactions excessives chez les usagers des transports maritimes. Il n'en serait certainement pas ainsi si la préférence devait s'imposer même à des conditions supérieures à celles offertes par des armateurs tiers.

Les instances communautaires s'opposent actuellement à toute protection de ce type. Il est en effet estimé que la protection s'exercerait plus au détriment des flottes communautaires qu'à leur avantage.

Il est vrai qu'à l'abri d'une telle protection les efforts de compétitivité des armements européens pourraient se réduire.

Une augmentation des frets pourrait en découler au détriment des intérêts du commerce extérieur communautaire. Enfin, une telle politique pourrait justifier des mesures protectionnistes de rétorsion de la part de nos concurrents et le gain en part des échanges au départ ou à l'arrivée de la Communauté pourrait être largement contrebalancé par la perte sur les trafics tiers. C'est essentiellement pour cette dernière raison que certains de nos partenaires européens, tels le Danemark ou la Grande-Bretagne, sont vigoureusement opposés à tout protectionnisme communautaire.

Mais, quoique la philosophie d'ouverture du marché mondial qui est celle des institutions communautaires soit séduisante et quoique les risques invoqués d'une politique de protection de la Communauté soient réels, le recours à un certain protectionnisme ne doit pas être exclu *a priori* en cas d'insuffisance avérée des récents règlements communautaires.

b) D'autres modes de protection

D'autres méthodes pourraient également être mises en oeuvre.

- Interdire l'accès des ports européens aux navires socialement sous normes

Faire respecter les normes internationales par les navires tiers qui fréquentent les ports européens est impératif pour la sécurité et l'environnement naturel. C'est aussi un moyen de lutter contre la concurrence déloyale faite aux flottes européennes par les navires techniquement sous normes.

Le Memorandum de la Haye du 2 mars 1978 et celui de Paris du 25 janvier 1987 ont doté la Communauté européenne des armes nécessaires pour assurer le contrôle technique des navires étrangers fréquentant ses ports. Un quart au moins de ces navires doivent être contrôlés. L'accès aux ports européens est subordonné au respect d'un certain nombre de règles internationales.

Ces contrôles semblent d'une certaine efficacité, le nombre de navires sous normes faisant escale dans les ports de la Communauté baissant progressivement.

Ne pourrait-on aller plus loin ? Le respect des droits de la personne humaine et le progrès social étant au nombre des principes directeurs de l'action communautaire, ne devrait-on pas, comme le suggère le Président du Conseil national des usagers des transports, M. Jean CHAPON, interdire l'accès de nos ports non seulement aux navires inférieurs aux normes techniques mais aussi à ceux socialement sous normes, c'est-à-dire à ceux de la partie de la complaisance qui pratique un traitement des équipages s'apparentant à l'esclavagisme ?

Cette mesure permettrait aussi de protéger les flottes nationales européennes qui ne peuvent évidemment rivaliser en compétitivité avec ces navires non respectables. Elle aiderait peut-être nos armateurs à lutter contre la tentation de faire passer leurs navires sous les pires pavillons de complaisance et nos chargeurs à ne pas se risquer à employer ces navires qui offrent des avantages de prix sans concurrence.

Il ne faut certes pas attendre des miracles de l'application d'une telle interdiction, car il est bien évident que les navires socialement sous normes sont bien souvent aussi des navires techniquement sous normes, pour lesquels le contrôle existe déjà.

Cependant, elle n'est pas pour autant à négliger comme tout ce qui peut permettre aux flottes européennes de lutter dans des conditions de concurrence plus honnêtes. C'est aussi le type même de mesure qui n'a de sens et d'efficacité qu'au niveau communautaire.

- Négocier avec les pays en voie de développement des accords d'autolimitation

Des mesures d'autolimitation ont été obtenues de la part des pays en voie de développement dans le secteur du textile par l'accord multifibres. Ce type de négociation pourrait parfaitement être également tenté dans le secteur maritime, par exemple dans le cadre du G.A.T.T. et de l'Uruguay round.

Cette voie devrait être très certainement beaucoup plus adaptée pour "normaliser" les relations commerciales maritimes de l'Europe avec les pays en voie de développement que les contre-mesures prévues dans l'arsenal défensif des règlements communautaires.

En effet, dans la plupart des cas, on imagine mal la Communauté prendre des mesures de rétorsion à l'encontre, par

exemple, de pays africains avec lesquels elle entretient bien des relations et auprès desquels elle a intérêt à asseoir sa présence.

Si on ne peut donc rejeter par principe un éventuel recours à un minimum de protection communautaire, le protectionnisme ne suffira jamais à assurer l'avenir des flottes de commerce européennes. Leur survie pourrait être provisoirement assurée par un protectionnisme frileux, mais on ne ferait que prolonger une agonie.

Une véritable politique communautaire ne peut se contenter d'être plus ou moins efficacement défensive. Nos flottes doivent regagner leur place sur le marché mondial. A cette fin, il leur faut **gagner en compétitivité**. La politique communautaire se doit d'envisager des mesures positives pour favoriser le redressement.

2) Harmonisation et compétitivité

La Communauté se réclame de l'économie de marché et du libéralisme. Elle entend instaurer une concurrence saine et loyale en son sein et avec les pays tiers.

Mais les principes du libre accès au trafic et de la liberté d'établissement et de prestation de service ne suffisent certainement pas à garantir la réelle égalité des chances nécessaire pour que le jeu de la concurrence ne soit pas faussé.

Or, la disparité des régimes juridiques, fiscaux, administratifs, sociaux des Etats membres ne place pas les agents économiques européens de la marine marchande sur un véritable pied d'égalité.

Une harmonisation des conditions de concurrence au sein de la Communauté s'impose dans ce domaine, comme généralement pour toutes les autres activités commerciales ou industrielles.

Certes, il est du devoir de chaque Etat membre de prendre individuellement les mesures propres à donner les meilleures chances possibles à ses entreprises. C'est pourquoi nous avons précédemment énuméré un certain nombre de propositions qui nous semblent devoir favoriser la marine marchande française.

Cependant, les instances communautaires ne peuvent et ne doivent se désintéresser de ces déséquilibres de conditions d'exploitation et de coût entre les marines de commerce européennes. Ne serait-ce que parce qu'il importe d'avoir une vue d'ensemble claire des situations comparées des diverses flottes communautaires pour apprécier la réalité et le poids des handicaps entraînés par telle ou telle réglementation : la flotte d'un pays peut être défavorisée par la législation fiscale mais avantagée dans un autre secteur, par le système social par exemple.

De plus, les adaptations nécessaires peuvent s'avérer difficiles pour certains Etats, que ce soit sur le plan social ou en raison de leur coût financier. Elles seraient certainement beaucoup plus acceptables si elles résultaient de propositions communautaires globales représentant une sorte de solution moyenne.

Des propositions communautaires seraient d'autant plus précieuses que l'harmonisation ne doit pas être conçue comme devant simplement permettre une égalisation des chances entre les partenaires européens mais aussi comme devant tendre à améliorer les conditions de concurrence des flottes de la Communauté avec celles des pays tiers. Le rapprochement des législations maritimes européennes doit être une mesure positive renforçant la compétitivité de nos flottes sur le marché international. Il ne suffit pas de supprimer les désavantages dont peuvent souffrir les entreprises armatoriales d'un pays membre par rapport à leurs concurrentes d'autres Etats membres, il faut aussi donner à toutes ces entreprises les mêmes moyens de mieux affronter la concurrence extérieure. Une réduction des charges n'a de chances d'aboutir que si elle résulte d'une action concertée au niveau de la Communauté.

L'harmonisation des législations est d'autant plus nécessaire que, à la supposer réalisée, bien d'autres inégalités subsisteraient néanmoins qui sont le fait des conventions collectives.

Il serait vain de prétendre recenser tous les secteurs appelant une harmonisation ou de dresser une liste de toutes les mesures de rapprochement souhaitables. On se contentera d'évoquer quelques thèmes principaux qui permettent d'apprécier l'ampleur de la tâche à entreprendre d'urgence.

a) Equipement technique des navires et sécurité

Il est souhaitable de parvenir à une harmonisation des normes techniques et des règlements de sécurité ou à tout le moins à une reconnaissance mutuelle des normes et des règlements des différents Etats membres.

Est-il encore concevable que l'achat d'un navire d'occasion par un armateur ressortissant d'un autre Etat membre entraîne des dépenses d'adaptation ou de transformation de l'équipement du navire, des dépenses en taxes de vérification ou de réception, sans compter le coût de l'immobilisation du navire, afin de rendre le bâtiment conforme aux normes techniques de l'Etat de l'acquéreur ?

L'appréciation des conditions techniques et de sécurité ne peut-elle être objective et commune à tous les partenaires européens ? Actuellement, les normes techniques et les règlements de sécurité nationaux et internationaux se cumulent inutilement. S'il est un domaine où le rapprochement s'imposerait sur le plan européen, c'est bien celui là : **un navire jugé techniquement fiable en R.F.A. doit pouvoir l'être aussi en France et il est très certainement possible d'élaborer des règles de sécurité satisfaisantes pour tous les pays de la Communauté et qui remplaceraient les règles nationales.**

b) Traitement fiscal des entreprises et des marins

On relève des **disparités très sensibles** dans le traitement fiscal des entreprises (cf. annexes n°s 33 et 34) et des marins.

Les taux de l'impôt sur les sociétés, les bases d'imposition, les règles d'amortissement, les régimes d'imposition des plus-values, l'existence ou non de taxes locales non liées ou partiellement liées aux bénéfices sont à l'origine de distorsions des conditions de concurrence entre armateurs européens.

S'il n'est pas possible de procéder à une uniformisation, il est souhaitable de réduire ces inégalités de traitement.

Il en est de même en ce qui concerne la fiscalité personnelle des marins. L'harmonisation passe ici par un allègement de la fiscalité des marins.

Comme nous l'avons vu sur le plan national, cette mesure rendrait possible une réduction de l'écart de compétitivité entre les flottes communautaires et celles des pays tiers.

En ce domaine, l'application du principe d'extra-territorialité pourrait faire l'objet d'un accord.

c) Protection sociale et réglementation sur l'emploi de main d'oeuvre extracommunautaire

Suivant les Etats européens, le coût des charges sociales incombe plus ou moins aux armateurs (cf. annexe n° 33). Dans certains cas, il est presque entièrement budgétisé et donc supporté par la collectivité.

De plus, si les pays de la Communauté ne connaissent pas globalement de grands écarts en matière de protection sociale, il existe nombre de disparités dans les taux ou dans l'étendue de telle ou telle garantie.

En matière de composition des équipages, il serait parfaitement envisageable de pousser l'harmonisation à l'extrême en substituant la compétence communautaire aux compétences nationales.

Enfin, la réalisation d'une politique communautaire suppose aussi l'alignement des réglementations nationales concernant les quotas de main d'oeuvre extracommunautaire qui peut être utilisée à bord des navires.

L'harmonisation en ces matières, comme dans le secteur de la fiscalité, pourrait avoir des effets très positifs sur la compétitivité de la marine marchande européenne.

d) Aides étatiques et systèmes de financement

Les aides étatiques sont contraires aux principes du Traité de Rome. Cependant, la Communauté les admet. Les interdire reviendrait en effet à condamner les flottes européennes à la disparition. Mais ces aides publiques au secteur maritime sont d'ampleur très variable suivant les Etats: la R.F.A., par exemple, soutient beaucoup plus sa flotte de commerce que la France. Les systèmes de financement diffèrent tout autant.

De plus, les aides restent attribuées suivant des critères stricts de nationalité: on peut ainsi citer le cas de la filiale allemande de la Compagnie générale maritime, filiale qui est de

droit allemand mais dont la majorité des capitaux appartient à des ressortissants français, et qui, pour ce motif n'a pu obtenir du gouvernement de la R.F.A. une aide à la construction. De même, les incitations fiscales établies par certains pays pour attirer des capitaux dans l'investissement maritime ne bénéficient qu'aux nationaux.

En ce qui concerne les aides publiques, l'harmonisation devrait permettre de fournir à la Communauté une base commune facilitant la nécessaire négociation avec nos concurrents extérieurs pour une réduction au niveau international de ces subventions.

e) Intégration renforcée des entreprises armatoriales européennes

Les compagnies européennes n'ont de chances de survie que si elles atteignent une taille comparable à celle de certains de leurs concurrents extérieurs à la Communauté. Or il est probable que, pour mettre en oeuvre les moyens nécessités par une approche globale du marché mondial des transports maritimes, l'échelon national sera insuffisant. Pour affronter les puissantes entreprises armatoriales des nouveaux pays industrialisés d'Asie et du Japon, des regroupements d'entreprises de divers Etats membres de la Communauté sont nécessaires.

Il n'appartient évidemment pas aux instances communautaires de créer de tels groupes multinationaux mais de mettre en place des conditions facilitant cette concentration et notamment de rapprocher les législations sur les fusions de sociétés et sur les filiales.

f) Reconnaître l'équivalence des diplômes

Les Etats membres de la Communauté devraient reconnaître mutuellement leurs diplômes, brevets, certificats de qualification.

Cette équivalence est la condition nécessaire de l'application effective du principe communautaire de la libre circulation des travailleurs. Ce principe reste lettre morte si sur les navires d'un Etat membre ne peuvent embarquer des marins d'autres pays de la Communauté parce que leurs diplômes ne sont pas admis en équivalence de celui de l'Etat en question.

Nos marins par exemple auraient un choix entre tous les armements communautaires et ne seraient plus contraints à ne chercher en Europe que des embarquements sur navires français.

Mais cette équivalence des brevets ne suppose-t-elle pas l'harmonisation préalable des formations ? Certes, il n'existe probablement pas de grandes différences en qualité entre les marins issus des systèmes de formation des différents Etats de la Communauté. Mais les contenus des formations diffèrent, de même que les durées des cycles de formation. A défaut d'une unification sans doute irréaliste, un rapprochement s'imposerait.

g) Cotation des frets : définir un F.O.B. européen

Les tarifs pratiqués par chaque port européen diffèrent et c'est bien normal. Il ne saurait être question de les uniformiser. En revanche, pour que les chargeurs soient à même d'effectuer des comparaisons valables de prix entre les différents ports de la Communauté afin d'effectuer leur choix de lieu de transit, il serait bon que la transparence soit assurée par la définition d'un **F.O.B. européen qui fournirait un cadre garantissant que les différents tarifs portuaires correspondent bien au même type de prestations.**

La cotation des frets en Ecu pourrait également être généralisée.

Pour parachever la mise en oeuvre d'une véritable politique communautaire, comment ne pas évoquer également la perspective de la création d'un pavillon européen ? Mais n'est-ce qu'une vue de l'esprit ou bien est-on dans le domaine du possible ? Tout dépend du contenu que l'on attribue à la notion de pavillon européen.

C. UN PAVILLON EUROPEEN : PERSPECTIVE LOINTAINE OU POSSIBILITE PROCHAINE ?

L'idée du pavillon européen n'est pas une idée neuve (1), mais elle a acquis une consistance plus sérieuse lorsqu'elle a été reprise par M. Clinton DAVIS, commissaire des transports de la commission des Communautés, dans un discours prononcé à Londres le 28 octobre 1986 devant la Worshipful Company of Shipwrights (2).

Mais la notion de pavillon européen peut prêter à plusieurs interprétations. Dans son discours même, M. Clinton DAVIS semblait d'ailleurs osciller entre deux conceptions, conceptions qui ne sont pas nécessairement exclusives l'une de l'autre :

- un pavillon symbole qui ne se substituerait pas aux pavillons nationaux mais qui témoignerait d'une harmonisation des réglementations nationales des Etats membres de la Communauté ;

- un pavillon correspondant à l'ouverture d'un registre nouveau.

1) Le pavillon symbole

M. Clinton DAVIS évoque un pavillon européen qui pourrait être complémentaire des pavillons nationaux des Etats membres.

Il symboliserait en fait un rapprochement des pavillons nationaux et pourrait prendre la forme d'un fanion qui flotterait sur le navire à côté du pavillon national.

(1) Elle s'était déjà fait jour à l'occasion d'un débat à l'Institut méditerranéen de Transports maritimes, le 22 juin 1977.

(2) Elle est réapparue de plus dans un rapport de décembre 1987 de la commission des Communautés sur l'état d'avancement des mesures positives.

Il représenterait un label de reconnaissance de l'adoption d'un certain nombre de règles européennes communes.

Il peut paraître dérisoire d'envisager un pavillon européen à valeur simplement symbolique.

Il n'en est rien si viser ce but permet de rapprocher les législations et les réglementations nationales. Une harmonisation, nous l'avons vu, est en effet indispensable dans nombre de domaines, de la sécurité à la formation en passant par les systèmes d'aides de l'Etat.

Il serait certes vain et sans doute peu souhaitable de vouloir éliminer toute spécificité nationale en la matière, mais il est certain que l'objectif d'une concurrence saine et loyale au sein de la Communauté dans le cadre du grand marché unifié impose que les différentes flottes nationales soient placées sinon sur un pied d'égalité, du moins dans des situations comparables.

Ce pavillon européen pourrait également faire bénéficier de certains avantages complémentaires les compagnies maritimes qui pourraient, par exemple, se voir reconnaître l'extraterritorialité.

Il resterait à déterminer quels navires pourraient se voir attribuer le droit d'arborer ce fanion : faudrait-il réserver cette possibilité aux navires appartenant à des compagnies européennes et arborant le pavillon national d'un Etat membre ou faudrait-il l'étendre aux navires immatriculés sous un registre *bis* d'un pays européen et aux navires battant pavillon d'un Etat n'appartenant pas à la Communauté mais contrôlés par une entreprise d'un Etat-membre ?

Les pays européens devant non seulement conserver une marine marchande mais aussi une partie de cette marine marchande sous pavillon national, il serait préférable de n'accorder le droit au pavillon européen qu'aux navires battant pavillon de l'un des Etats membres.

L'idée d'un pavillon symbole est donc séduisante et incitative. Mais on peut également envisager le pavillon européen comme un pavillon véritable résultant de l'immatriculation à un nouveau registre.

2) Le nouveau pavillon

Lorsque M. Clinton DAVIS envisage la combinaison des meilleurs aspects des systèmes nationaux au sein d'un système commun stable, il va au-delà du pavillon symbole permettant d'offrir des avantages, notamment fiscaux, et de la simple harmonisation des registres nationaux.

S'il s'agit d'un véritable registre européen, on ne peut qu'évoquer une échéance lointaine. En revanche, la création d'un registre complémentaire à l'échelle européenne, pourrait devenir beaucoup plus vite une réalité.

a) Le "vrai" pavillon européen : une perspective lointaine

Il est clair que la Communauté n'a pas les moyens juridiques de créer son propre pavillon. Même à moyen terme, on n'imagine guère la construction européenne suffisamment avancée pour permettre l'ouverture d'un véritable registre.

En effet, seul un Etat souverain peut créer un registre. Les européens les plus convaincus n'attendent pas la formation d'une confédération européenne à brève échéance.

C'est pourquoi, à défaut d'un véritable pavillon européen pouvant se substituer aux pavillons nationaux, a-t-il été envisagé la création d'un registre luxembourgeois.

b) Le pavillon luxembourgeois : une possibilité immédiate.

Un Etat européen pourrait, dans l'attente d'un pavillon européen impossible à créer avant longtemps, établir un registre dont il serait responsable mais qui serait ouvert aux intérêts des autres Etats membres.

Ce substitut serait luxembourgeois. Le Luxembourg n'ayant pas de registre d'immatriculation, il pourrait décider d'en ouvrir un pour des navires qui porteraient son pavillon.

Ce pays étant sans passé maritime, la création de ce registre pourrait s'accompagner des règles les plus nouvelles et les plus avantageuses.

La situation du Grand Duché comme place financière importante serait en outre un élément favorable.

Encore faut-il que le Luxembourg consente à l'ouverture d'un tel registre. Mais il en tirerait certainement un bénéfice financier.

Cette solution, qui serait une nouvelle possibilité, devrait, pour être acceptable, réunir deux conditions : le pavillon luxembourgeois devrait être compétitif, faute de quoi il serait sans intérêt, mais respectable et il devrait s'inscrire dans le cadre des principes du Traité de Rome.

Pour être compétitif et présenter les avantages d'un véritable pavillon *bis* à l'échelle communautaire, le pavillon luxembourgeois devrait permettre sinon la liberté du moins une grande souplesse en ce qui concerne la nationalité et le régime de travail des équipages.

Cependant, il ne saurait être assimilé à un pavillon de complaisance. Il n'est évidemment pas question de transposer, sur le plan européen, les pratiques scandaleuses d'une partie de la complaisance. Ce pavillon devrait, en effet, être accompagné de normes plus strictes et comporter l'adhésion aux organismes de sécurité et aux conventions internationales maritimes, imposer la transparence en ce qui concerne la propriété des navires. Il lui faudrait garantir aux marins des pays en voie de développement employés des conditions de rémunération et de travail honorables, au moins égales à celles en vigueur dans leur pays d'origine.

Le pavillon complémentaire luxembourgeois disposerait d'une réglementation spécifique utilisant les possibilités ouvertes par le Traité de Rome : droit d'établissement, libre circulation des personnes, des services et des capitaux.

Les brevets et certificats délivrés par les différents Etats membres devraient être considérés comme équivalents.

Les cotisations des officiers et marins et des armateurs alimenteraient un organisme de retraite et de prévoyance de droit privé luxembourgeois. Les droits acquis pourraient être transférés dans les organismes équivalents des Etats membres.

Un Conseil économique et social pourrait être créé, au sein duquel serait assurée la représentation des Etats membres, des

armateurs installés dans le Grand Duché et des organisations professionnelles des marins.

Un tel pavillon "de réserve" aurait l'indéniable intérêt de fournir un **choix supplémentaire aux armateurs européens**. Plutôt que de faire passer des navires sous pavillon de complaisance pour résister à la concurrence internationale, ils disposeraient de cette nouvelle possibilité qui s'ajouterait à celles offertes par les registres *bis* ouverts par certains Etats membres. On peut espérer que ce nouveau pavillon, s'il est suffisamment attractif, permettrait de sauver un certain nombre d'emplois de marins européens qui auraient été perdus par le transfert des navires sous une libre immatriculation et de lutter contre la menace de disparition des flottes européennes.

Il est certes peu probable que l'on puisse, sans sacrifier sa respectabilité, faire du pavillon luxembourgeois un pavillon aussi compétitif que les pavillons tiers les plus économiques. En revanche, la sécurité, tant politique que juridique et économique, qu'il assurerait aux armateurs européens, constituerait un atout lui permettant de rivaliser avec ces pavillons tiers.

Comme le sont les pavillons *bis* créés par certains pays européens, il pourrait constituer un palliatif efficace pour sauvegarder des emplois et des navires.

Il est douteux que sa création fasse disparaître les registres de seconde immatriculation existants, qui ont fait preuve de leur utilité pour maintenir un minimum d'activité et d'emplois. Mais l'ouverture du registre luxembourgeois pourrait peut-être être l'occasion de s'engager dans la voie de l'harmonisation pour ces pavillons "terres lointaines" dont la prolifération n'est pas sans inquiéter les autorités communautaires. La Commission craint notamment que le succès de ces registres "offshore" aille à l'encontre du rapprochement des conditions d'exploitation des armateurs communautaires en provoquant des distorsions de concurrence et en conduisant à des pratiques discriminatoires fondées sur la nationalité.

L'éventualité de l'ouverture d'un registre luxembourgeois est donc pleine d'intérêt. Cependant, si elle se concrétise, il serait bon que la France prenne des garanties dans le souci de sa défense et de la préservation de ses intérêts dans le monde. On pourrait envisager que, dans le cadre de ce nouveau registre, la **nationalité des capitaux soit absolument transparente**, si bien que les Etats membres auraient la possibilité, en cas de crise ou de conflit, de réquisitionner les navires au capital

appartenant à leurs ressortissants respectifs au même titre que les bâtiments qui arborent leur pavillon national.

Il importerait également de ne pas négliger le problème de la **protection de cette flotte luxembourgeoise**. Comment et par qui l'assurer alors que chaque Etat membre conserve ses propres vaisseaux de combat et que n'est pas définie au niveau européen une politique de défense commune? Là encore, il est vrai qu'une parfaite transparence permettrait de lever cette difficulté.

Un véritable pavillon européen est une notion actuellement, et pour longtemps sans doute, dénuée de sens. En revanche, il est dès à présent tout à fait concevable d'envisager deux autres types de pavillon européen, tous deux (mais d'une manière différente) en complément des pavillons nationaux et tous deux pouvant parfaitement coexister : le pavillon symbole et le pavillon *bis* européen que constituerait le pavillon luxembourgeois.

*

* *

De toutes les mesures que l'on peut proposer, celles qui concernent les domaines financier et fiscal sont sans doute les plus susceptibles d'avoir des incidences favorables sur la compétitivité de la marine marchande française. Mais elles n'auront le maximum d'efficacité que si elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une action communautaire concertée de redressement des flottes européennes.

A bien des égards, il apparaît aujourd'hui que la sauvegarde de la marine marchande française passe par l'élaboration d'une politique européenne : les mesures nationales de redressement ne peuvent avoir un plein effet que relayées à l'échelon européen, des mesures de protection ne sont concevables qu'au niveau communautaire, nos entreprises ne peuvent affronter les grands armements concurrents des pays asiatiques que si elles atteignent une taille importante qui n'est possible que par des regroupements à l'intérieur de la Communauté. **Travailler à la reconstitution de la flotte de commerce française implique désormais de penser européen.**

CONCLUSION

Certains estiment indispensable l'existence d'un grand ministère de la mer pour que puisse être menée une grande politique maritime.

Mais n'est-ce pas là un fait problème ?

Certes, il est nécessaire d'éviter la dispersion et il n'est pas bon que les divers secteurs maritimes soient éparpillés entre divers ministères.

On doit même aller plus loin et réclamer, comme le font armateurs et navigants, une **structure homogène**. La Mer n'a en effet rien à gagner à être rattachée à un autre grand secteur. Si elle est annexée au Commerce extérieur, il est à craindre que la marine marchande ne soit perçue que comme un élément de coût dans nos échanges et non comme une branche d'activité autonome qui présente un intérêt en soi. D'ailleurs, le Commerce extérieur n'est pas un département ministériel disposant de fonds propres. Une absorption par le ministère des transports est tout autant réductrice pour la Mer.

Cependant, ce qui importe surtout, c'est que la structure autonome dont doit disposer cette branche d'activité ait à sa tête une forte personnalité ayant le "réflexe maritime", bénéficiant du soutien des plus hautes autorités de l'Etat et disposant par voie de conséquence des moyens politiques et financiers pour mener une grande politique de la mer.

Or, il n'est pas sûr que la création d'un grand ministère de la mer favorise plus particulièrement l'émergence d'une telle personnalité.

Donc, que l'indispensable structure maritime homogène soit un ministère à part entière ou un secrétariat d'Etat importe

peu pourvu que le responsable du secteur ait la volonté de mener une véritable politique de la mer et que cette volonté soit aussi partagée par le chef du gouvernement.

L'essentiel aujourd'hui est en effet que la France, et d'abord son gouvernement, soit sensibilisée à la gravité des conséquences, dans les domaines économique et social et pour sa sécurité, du déclin de sa flotte de commerce et qu'elle prenne conscience de la nécessité de conserver une marine marchande et admette qu'elle doit pour cela payer un certain prix.

Les aides aux compagnies armatoriales et les aménagements de la fiscalité de ces entreprises et de celle du personnel navigant, du type de ceux que propose le groupe de travail, ne représenteraient pas une charge insupportable pour l'Etat. Certains de nos partenaires européens (le Danemark et la République fédérale d'Allemagne, par exemple) font déjà cet effort financier, au demeurant peu coûteux, par voie de subventions ou d'incitations fiscales. Les résultats sont clairs : la compagnie danoise MAERSK connaît un succès enviable et la flotte de commerce allemande représente, en chiffre d'affaires, 15 % de plus que la nôtre. Il ne s'agirait donc que d'un "investissement" faible pour la collectivité par rapport au bénéfice qu'elle en tirerait.

Le prix à payer pour conserver une marine marchande peut, et doit, rester modique.

Car que signifie cet objectif? Implique-t-il de s'opposer à tout prix au mouvement d'internationalisation qui se traduit par des transferts de pavillon, des affrètements coque nue ou des affrètements à temps avec option d'achat?

Non. Il faut certes réfléchir à une totale délocalisation des centres de décision. Les transferts de navires sous d'autres pavillons ne doivent pas conduire au transfert hors de France des centres de décision eux-mêmes. Mais il est aussi évident que l'effort financier qui doit être consenti par la collectivité nationale ne saurait être infini : le différentiel entre le pavillon national et la libre immatriculation doit rester supportable pour les utilisateurs et la charge de l'aide doit être d'un niveau acceptable pour les pouvoirs publics. Il ne saurait donc être question de subventionner sans limite un pavillon national qui resterait trop coûteux.

L'avenir de notre marine marchande ne se confond pas obligatoirement avec celui du pavillon français. Le

pavillon national ne constitue pas une fin en soi. S'il faut préserver au sein de notre marine marchande un nombre de navires significatif sous pavillon national, ce n'est pas pour quelque considération idéologique que ce soit mais pour des motifs d'ordre économique et de souveraineté.

La France n'a pas à sacrifier à la religion du pavillon national mais elle doit comprendre l'intérêt de son pavillon comme fournisseur de devises lorsqu'il assure des trafics tiers, comme vecteur de son commerce extérieur, comme facteur essentiel dans l'organisation de sa sécurité, bref comme garant de son indépendance et de sa souveraineté.

Reconnaitre le rôle que doit assurer le pavillon national, si essentiel soit-il, ne signifie pas qu'il ne doit y avoir pour la France de marine marchande que sous son pavillon.

Il n'y a pas à condamner *a priori* pour des motifs idéologiques l'ouverture de possibilités d'immatriculation sur un registre *bis* qui limitent les sorties de flotte.

On n'est pas plus fondé à tenter d'interdire ou de freiner (par quels moyens d'ailleurs ?) le développement d'une flotte de commerce sous pavillons étrangers contrôlée par des intérêts français, même s'il est clair qu'il est plus difficile de s'assurer la maîtrise effective de cette flotte "contrôlée", que des garanties doivent être prises et que, en cas d'internationalisation extrême, l'effort financier nécessaire pour préserver une part de la flotte sous pavillon national devra être d'autant plus grand.

Il faut donc que notre pays dispose d'une marine marchande, sous pavillon français et sous d'autres pavillons, et que la part sous pavillon national ne soit pas réduite au point de ne plus pouvoir satisfaire aux impératifs économiques et de défense nationale.

Pour cela, notre pavillon doit améliorer sa compétitivité. Il est illusoire de vouloir le préserver en l'imposant aux utilisateurs ou en l'entourant de protections. Sa meilleure défense sera sa capacité à être suffisamment concurrentiel en offrant un bon rapport qualité/prix.

Ce n'est pas un objectif impossible à atteindre si la France se donne les moyens de saisir les opportunités que vont offrir les perspectives d'évolution du monde maritime.

C'est l'affaire des professions maritimes. Mais c'est aussi celle des pouvoirs publics et de la collectivité nationale.

Si le groupe de travail "marine marchande" contribue à cette prise de conscience, il aura atteint son but.

*

* *

Au cours d'une réunion tenue le jeudi 30 juin 1988, la commission des Affaires économiques et du Plan a procédé à l'examen des conclusions du rapport présenté par M. Josselin de ROHAN, au nom du groupe de travail chargé d'étudier l'avenir de la marine marchande.

A l'issue d'un débat, auquel ont participé MM. Philippe FRANCOIS, Louis de CATUELAN, Alain PLUCHET et Jean SIMONIN, la commission a approuvé, à l'unanimité des membres présents, le rapport.

CONTRIBUTIONS PERSONNELLES

CONTRIBUTION PERSONNELLE

DE M. Louis de CATUELAN,
Sénateur des Yvelines

Je soulignerai certains points du rapport me paraissant particulièrement importants à commenter sous trois aspects :

1. économie générale du transport maritime, ses éléments constitutifs, son évolution dans une prospective fluctuante ;
2. le côté social d'une profession et le devenir de ses acteurs ;
3. la marine marchande dans un contexte éminemment international et ses conséquences, le point de vue national et le "fait européen".

1. Economie générale du transport maritime, ses éléments constitutifs, son évolution dans une prospective fluctuante

L'évolution de l'armement, depuis 1972, a été considérable : révolution technologique sous tous ses aspects, arrivée anarchique sur le marché de nouveaux pays, concurrence déloyale sous toutes ses formes (le rapport le démontre bien) et conséquence du tout : **la crise des frets**. A cette situation se sont ajoutées tout naturellement des luttes sociales.

Tout ceci s'est passé dans une relative indifférence de nos concitoyens qui n'ont, pour leur flotte de commerce, qu'un intérêt fort limité.

Le résultat ne s'est pas fait attendre : disparition de nombreux armements, distorsion du coût des transports, distorsion des moyens d'exploitation et, de cause à effet, pertes considérables de navires, perte des frets traditionnels (nous ne le dirons jamais assez) due, pour une large part, au protectionnisme d'une quarantaine de pays parmi lesquels les pays de l'Est figurent en bonne place.

Ce processus a amené nos armateurs au bord de la faillite, ceux-ci ne pouvant rivaliser avec des coûts d'exploitation inférieurs à pratiquement les 2/3 des nôtres.

Il est bien évident que cette situation ne pouvait perdurer et, de toutes façons, pouvions-nous l'accepter ainsi ? Je pense que non. D'ailleurs, les prémices d'un rétablissement commencent à apparaître :

- a) regroupement des armements les plus structurés et, probablement, d'autres à l'horizon ;
- b) transformation de ceux-ci en sociétés à buts multiples pour lesquels (il faut le souligner) le transport maritime n'est plus l'élément essentiel ;
- c) sélection éliminant le transport des passagers y compris touristiques ;
- d) conteneurisation de marchandises, qui à l'origine avait un autre but (lutte contre les déprédations) ;
- e) polyvalence des navires après abandon des lignes régulières ;
- f) internationalisation des transports, y compris traditionnels.

Face à cette liste pour partie négative, le "plan Guellec" (création de l'immatriculation T.A.A.F.) a stoppé partiellement la dégradation.

D'autres facteurs y ont contribué également comme, par exemple, le désarmement d'un grand nombre de navires en surnombre et, peut-être de cause à effet, une reprise des frets.

Autre élément positif : le vieillissement de la flotte impliquant un renouvellement qui, bien maîtrisé, permettra une meilleure répartition mondiale.

Aussi, quitte à me répéter, j'ajoute la **nécessité absolue d'assainir les conditions de concurrence, par voie de négociations avec les pays qui pratiquent un protectionnisme exagéré.**

Seule restriction majeure : que le transport de notre aide alimentaire ou autre aux pays du tiers monde reste l'apanage de notre pavillon.

Il importe de continuer l'assainissement des coûts portuaires nationaux déjà largement entamé avec les différents prestataires, restant posé l'éternel problème des coûts d'entrées portuaires encore trop élevés.

D'autre part, une réflexion s'impose sur la conservation d'une flotte et de ses équipages pour garantir ainsi notre indépendance en cas de crise.

2. Aspect social

La crise économique s'est accompagnée d'une crise sociale dramatique qui a complètement perturbé la profession et nous oblige à réfléchir sur ce problème capital.

La perte des navires, les avancées technologiques, l'embauche de ressortissants étrangers occasionnent une **hémorragie d'environ 10 % par an des équipages**.

Comment peut-on y remédier compte tenu d'une évolution technique inexorable (robotisation des navires) ?

L'armement français supporte des charges sociales beaucoup plus importantes qu'ailleurs, alors que le salaire du marin français est plus bas que le salaire de la plupart des marins européens. Seuls les pays en voie de développement fournissent une main d'oeuvre sous-payée, mais qu'en sera-t-il à l'avenir ?

A titre personnel, très sensibilisé par ce problème, j'émet les avis suivants :

- Si la technicité des bateaux autorise un certain resserrement des équipages, il est des seuils à ne pas dépasser pour toutes sortes de motifs.

En premier chef, j'insiste beaucoup sur la **sécurité en mer**, n'hésitant pas à dire qu'elle ne me semble **pas suffisante, contrairement à ce qui est dit, car "la machine", aussi sophistiquée soit-elle, ne remplace pas l'intervention humaine**.

Les exemples incontournables fourmillent à ce sujet et sont confirmés par la majorité de ceux qui pratiquent la mer. C'est également mon intime conviction. **Supprimer des emplois à ce niveau me paraît aberrant**.

- Par contre, une réflexion doit se poursuivre entre partenaires sociaux sur certains postes et aboutir à des aménagements de quelques dispositions du code maritime. A ce prix, on pourrait **limiter l'embauche de marins étrangers, solution par trop "facile", voire scandaleuse dans certains cas**.

Elu de la Nation, je me dois d'ajouter, avec toutes les précautions d'usage, qu'il n'est pas tolérable d'entendre comparer les coûts respectifs de ceux que l'on doit payer et de ceux que l'on ne paie pas. De toutes façons, une telle situation ne pourra qu'évoluer et c'est souhaitable.

Pour en terminer avec cette seconde partie, j'évoquerai la **formation professionnelle**.

Si je suis tout à fait d'accord pour soutenir une formation plus générale englobant une partie commerciale et la polyvalence à bord, j'affirme par contre qu'une fois le personnel embarqué, le choix entre machine et pont doit s'affirmer. Comme en toute chose, la polyvalence a ses limites.

3. Le transport maritime est un fait international, d'où ses difficultés

Partant de là, après avoir auditionné nos différents partenaires, nous avons constaté que le pavillon européen ne suscitait pas l'enthousiasme.

Je le regrette personnellement pensant que la puissance européenne est seule en mesure de nous situer en bonne place dans un contexte mondial sans complaisance.

Elle aurait d'autres retombées bénéfiques comme l'harmonisation des coûts de transport que nous ne maîtrisons pas encore bien et répartirait à chaque partenaire la part du marché qui lui revient.

En conclusion, il est politiquement intéressant de souligner que, si le transport maritime se doit d'être concurrentiel en général, il est **indispensable**, malgré tout, qu'**une part reste attachée au pavillon.**

Comment expliquer en effet aux régions maritimes, dont une forte part de la population est axée vers la mer, qu'elles doivent renoncer à leur vocation et constater que le transport maritime serait l'apanage des autres.

Comment organiser ces mêmes régions sans cet apport majeur et empêcher ainsi leur déclin économique ?

CONTRIBUTION PERSONNELLE DE M. Marc LAURIOL

Sénateur des Yvelines

J'ai signalé au groupe de travail les très longues attentes imposées aux navires avant de pouvoir entrer dans les ports, notamment en Amérique du Sud, en Inde, en Indonésie. Ces attentes durent régulièrement plusieurs jours et dépassent souvent la semaine. Il s'ensuit des majorations non négligeables du prix de revient des transports. Ce sont des tonnes de marchandises qui stationnent pendant des jours sans pouvoir être débarquées.

Ce facteur pénalisant mérite d'être souligné.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Président :

M. Bernard LEGRAND, Gauche Démocratique, Loire-Atlantique

Vice-Présidents :

M. Louis de CATUELAN, Union Centriste, Yvelines

M. Claude PROUVOYEUR, Rattaché administrativement au groupe du Rassemblement pour la République, Nord

Secrétaire :

M. André DUROMEA (1), Communiste, Seine-Maritime

Rapporteur :

M. Josselin de ROHAN, Rassemblement pour la République, Morbihan

Sénateurs membres :

M. Paul CARON, Union Centriste, Seine-Maritime

M. Louis MINETTI, Communiste, Bouches-du-Rhône

Sénateurs associés du groupe de la mer :

M. Jacques BIALSKI, Socialiste, Nord

M. Yvon BOURGES, Rassemblement pour la République, Ile-et-Vilaine

M. Jacques OUDIN, Rassemblement pour la République, Vendée

M. Tony LARUE, Socialiste, Seine-Maritime

M. Marc LAURIOL, Rassemblement pour la République, Yvelines

M. Yves le COZANNET, Rattaché au groupe de l'Union Centriste, Côtes-du-Nord

M. Michel MIROUDOT, Union des Républicains et Indépendants, Haute-Saône

M. Geoffroy de MONTALEMBERT, Rassemblement pour la République, Seine-Maritime.

(1) M. André DUROMEA a été élu député le 12 juin 1988.

ANNEXE N° 2

**LISTE DES PERSONNALITES
ENTENDUES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL**

Personnalités entendues au Sénat :

M Bernard DUJARDIN, Directeur de la flotte de commerce

M. Jacques DUPUYDAUBY, Président directeur général de la Société commerciale d'affrètements et de combustibles

M. Jean-Claude MIALHE, Union maritime C.F.D.T.

M. G. HANNO, Union maritime C.F.D.T.

M. Jacques LEBHAR, Président du Comité des transports de l'O.C.D.E.

Mlle Agnès de FLEURIEU, Délégué général du Comité central des armateurs de France

M. Philippe POIRIER d'ANGE d'ORSAY, Directeur général de l'armement Louis Dreyfus et Cie

M. Claude ABRAHAM, Président directeur général de la compagnie générale maritime et président du Comité central des armateurs de France

M. Pierre LEONARD, Président du Conseil supérieur de la marine marchande.

M. Jürgen ERDMENGER, Directeur des transports maritimes à la direction générale des transports de la Commission des communautés européennes

M. Raymond VERRIEUX, Syndicat C.G.C.

M. René LUIGI, Syndicat S.N.P.O.M.M.

M. Tristan VIELJEU, Président directeur général de la Société navale Delmas-Vieljeux

M. Benoît TELLIER, Sous-Directeur du service des relations multilatérales de la Direction des relations économiques extérieures

M. Philippe DELLEUR, Chef du bureau des échanges internationaux de services de la Direction des relations économiques extérieures

M. Daniel LEFEBVRE, Fédération des officiers de la marine marchande C.G.T.

M. F. LAGAIN, Fédération nationale des syndicats maritimes C.G.T.

M. Roland ANDRIEU, Fédération nationale des syndicats maritimes C.G.T.

M. BERNET, Directeur des gens de mer et de l'administration générale

M. Jean-Marie PEHOURTICQ, Syndicat F.O.

M. le Contre-amiral BERGOT, Sous-Chef d'Etat major "opérations" à l'Etat major de la Marine

M. Jean CHAPON, Président directeur général d'Elf France et Président de la Conférence nationale des usagers des transports

M. MORIN, Directeur des transports et de la logistique d'Elf Aquitaine.

Personnalités britanniques rencontrées à Londres :

The Right Hon. Lord BRABAZON of TARA, Parliamentary Under secretary of state, Department of Transport

Mr Russel G. SUNDERLAND, Deputy Secretary, Department of Transport

Mr David J. LYNESS, Director, Shipping policy, Department of transport

Mr John W.S. DEMPSTER, Under Secretary, Marine directorate, Department of transport

Mr Roger C. BEETHAM, L.V.O., Head of Maritime, Aviation and Environment Department, Foreign and Commonwealth office.

Mr Peter LE CHEMINANT, Directeur général du General council of british shipping

Mr John LUSTED, Directeur général adjoint du General council of british shipping

Mr H. DAVY, Secrétaire général du General council of british shipping

Mr Ian BELL-ROSS, Censa.

ANNEXE N° 3

RÉPARTITION PAR CLASSE D'ÂGE LES PRINCIPALES FLOTTES AU MILIEU DE 1986

(Navires de 100 tjb et plus.)

Pays	Pourcentage du tonnage total							Tonnage total 1 000 tjb
	Moins de 5 ans	5-10 ans	10-15 ans	15-20 ans	20-25 ans	25-30 ans	30 ans et plus	
Australie	36	34	21	6	1	1	1	2 368,5
Autriche	»	52	48	»	»	»	»	124,8
Belgique	42	39	14	3	1	0	1	2 419,7
Canada	11	13	14	18	21	10	13	3 160
Danemark	28	26	36	6	2	1	1	4 651,2
Finlande	23	27	26	15	6	1	1	1 469,9
France	17	23	52	4	2	1	1	5 936,3
Allemagne (R.F.)	36	31	18	10	3	1	1	5 565,2
Grèce	11	21	38	19	7	2	2	28 390,8
Islande	4	16	34	26	12	6	2	176,4
Irlande	12	44	24	8	5	4	3	149,3
Italie	6	19	38	19	8	6	4	7 896,6
Japon	31	24	35	9	1	0	0	38 487,8
Pays-Bas	35	29	35	6	1	1	2	4 324,1
Nouvelle-Zelande	11	40	35	6	5	2	1	314,2
Norvège	24	29	35	7	1	2	2	9 294,6
Portugal	22	2	37	23	6	3	7	1 114,4
Espagne	12	32	38	11	3	2	2	5 422
Suède	33	34	19	10	2	1	1	2 516,6
Suisse	25	32	40	2	1	»	0	346,2
Turquie	7	15	41	23	7	3	4	3 423,7
Royaume-Uni	13	27	39	12	5	3	1	11 567,1
Etats-Unis	11	27	20	10	7	6	19	19 900,8
Total O.C.D.E.	20	25	33	12	4	2	4	159 020,2
Argentine	9	30	17	20	18	3	3	2 117
Bahamas	10	27	48	13	1	1	0	5 895
Bésil	22	40	25	6	2	3	2	6 212,3
Bulgarie	15	32	20	15	13	3	2	1 385
Iles Caïmans	5	6	14	19	48	6	2	1 389,9
Chine (R.P.)	18	14	22	16	15	10	5	11 567
Chypre	3	10	44	33	8	1	1	10 616,8
Allemagne (RD)	13	27	16	22	15	6	1	1 518,9
Gibraltar	0	25	56	11	7	1	0	1 612,9
Hong Kong	38	22	33	6	1	0	0	8 179,7
Inde	20	17	39	15	8	1	0	6 540,1
Indonésie	17	20	26	15	7	6	9	2 085,6
Iran	26	13	48	10	1	1	1	2 911,4
Corée du Sud	19	15	34	25	5	1	1	7 183,6
Koweït	25	46	22	5	1	0	1	2 580,9

Pays	Pourcentage du tonnage total							Tonnage total 1 000 tjb
	Moins de 5 ans	5-10 ans	10-15 ans	15-20 ans	20-25 ans	25-30 ans	30 ans et plus	
Libéria	13	22	52	12	1	0	0	52 649,4
Malaisie	24	31	31	7	2	2	3	1 743,6
Malte	0	11	15	39	26	6	3	2 014,9
Mexique	18	23	28	23	4	2	2	1 520,2
Panama	30	17	29	14	5	3	2	41 305
Philippines	34	13	26	21	3	1	2	6 922,5
Pologne	14	19	36	22	6	2	1	3 457,2
Roumanie	37	28	23	6	5	1	0	3 233,9
Arabie Saoudite	9	7	46	20	9	6	3	2 978
Singapour	22	25	42	9	1	1	0	6 267,6
Taiwan	32	25	18	24	1	0	0	4 272,8
URSS	15	20	20	21	18	5	1	24 960,9
Yougoslavie	14	28	20	22	10	4	2	2 872,6
Reste du monde (1)	11	27	25	17	10	6	4	19 895,4
Total mondial (tjb) ..	19	22	34	14	6	3	2	404 910,3
Total mondial (quantité de navires)	14	20	20	18	11	6	11	75 266

(1) Aucun pays inclut dans cette catégorie n'a plus de 1 250 000 tjb

Source: Lloyd's Register of Shipping.

ANNEXE N° 4

FLOTTE MARCHANDE MONDIALE 1970-1987 (1)

Années	Monde (1) Millions tjb	O.C.D.E. dont C.E.E. (2)				Libre immatriculation (3)		Comeco (4)		Autres (5)	
		Millions tjb	%	Millions tjb	%	Millions tjb	%	Millions tjb	%	Millions tjb	%
1970	211,9	141,4	66,7	68,5	32,3	40,2	19	13	6,1	17,3	8,2
1971	229,8	151,3	65,8	75,1	32,7	46,6	20,3	13,6	5,9	18,3	8
1972	254,5	165,1	64,9	81,1	31,9	54,8	21,5	14,7	5,8	19,9	7,8
1973	275,2	174,7	63,5	88,4	32,1	63,8	23,2	15,1	5,5	21,6	7,8
1974	296	183,2	61,9	94,1	31,8	71,4	24,1	16,1	5,4	25,3	8,5
1975	325,6	193,8	59,5	100,4	30,8	84,2	25,8	17,7	5,5	30	9,2
1976	354,5	204,6	57,7	106,3	30	93,6	26,4	19,5	5,5	36,8	10,4
1977	374,7	208	55,5	110,9	29,6	101,6	27,1	20,5	5,5	44,6	11,9
1978	386,6	212	54,8	116,8	30,2	105,3	27,2	21,5	5,6	47,8	12,4
1979	393	208,5	53	116,6	29,7	105,4	26,8	22,7	5,8	56,4	14,3
1980	398,8	210,5	52,8	117,2	29,4	105,6	26,5	23,2	5,8	59,5	14,9
1981	399,7	209,4	52,4	116,1	29	103,4	25,9	25,5	6,4	61,4	15,4
1982	403	205,3	50,9	110,6	27,4	104,6	26	23,9	5,9	69,4	17,2
1983	400	193	48,3	101,4	25,4	105,1	26,3	24,7	6,2	77,2	19,2
1984	396	182,3	46	92,7	23,4	108,7	27,5	24,9	6,3	80,1	20,2
1985	392,9	172,2	43,8	84,5	21,5	110,6	28,1	25,3	6,4	84,8	21,6
1986	381,4	153,1	40,2	74	19,4	110,5	29	25,8	6,7	92	24,1
1987	379,6	133,6	35,2	63,2	16,6	120	31,6	26,7	7	99,3	26,2

(1) Flotte marchande : à l'exclusion de la flotte de pêche, des remorqueurs, des dragueurs, des brise-glace, des navires de recherche, des navires de ravitaillement et annexes, de la rubrique divers.

(2) Les chiffres de la C.E.E. sont valables pour les « Douze ». Le Royaume-Uni, le Danemark, l'Irlande ont adhéré à la C.E.E. en 1973, la Grèce en 1981, l'Espagne et le Portugal en 1986 mais pour des raisons statistiques les chiffres relatifs au tonnage remontent à 1970.

(3) Pavillons de libre immatriculation : Libéria, Panama, Chypre, Somalie, Bermudes, Bahamas et Caïmans. Singapour n'étant plus considéré comme pavillon de libre immatriculation à ce jour de la liste et inclus dans la rubrique pays en voie de développement (6,2 millions de tjb en 1986 et 7 Mtjb en 1987).

(4) Pays socialistes d'Europe de l'Est : Albanie, Bulgarie, Tchécoslovaquie, R.D.A., Hongrie, Pologne, Roumanie et U.R.S.S.

(5) « Autres » : tous les pays en voie de développement (y compris la Corée du Sud - 6,7 millions de tjb en 1986) et Hong Kong (8,2 millions de tjb en 1986), la Chine (15,3 millions de tjb en 1986) et d'autres pays socialistes d'Asie, l'Afrique du Sud, Gibraltar et les îles Féroé. En excluant la Corée du Sud, Hong Kong, la Chine et d'autres pays socialistes d'Asie, l'Afrique du Sud, Gibraltar et les îles Féroé, dans la colonne « autres », il resterait, pour les pays en voie de développement, un tonnage d'environ 58,9 millions de tjb (ceci représente quelque 15,4 % du tonnage mondial (chiffre de 1986). En 1975, la part des pays en voie de développement était de 21,55 millions de tjb, soit 7,2 % du total mondial.

Source : Annuaire statistique EUROSTAT - Transport, Communications, Tourisme et Ekoy's Statistical Tables

● millions tjb : millions de tonnes de jauge brute - navire à partir de 100 tjb

● % : pourcentage du total mondial

ANNEXE N° 5

NAVIRES ARMÉS AUX CONDITIONS T.A.A.F. AU 1^{er} AVRIL 1988

	Compagnie	T.J.B.	T.P.L.	Officiers à bord	Mariés à bord	Type
<i>Navires de commerce :</i>						
Arawak (1970)	SOCATRA	1 598,62	3 450	3	0	cargo citerne
Cavalier de la Salle (1977) (1)	CGM	23 908,69	38 962	5	0	vraquier
Cetra Corona (1982) (1)	CETRAMAR	74 509,95	139 496	6	0	vraquier
Cetra Vega (1983) (ex-HK) (1)	CETRAMAR	46 545	81 574	6	0	vraquier
Dock Express France (1979)	VAN OMMEREN	5 495	7 071	4	1	cargo polyvalent
Dumont Durville (1977) (1)	CGM	23 908,69	38 923	4	0	vraquier
Flortal (1983)	ELF/GAZOCEAN					
	ARMT.	51 870,20	56 174	4	1	cargo citerne
Galion (1981) (1)	TCFN	72 167	139 469	4	2	vraquier
Gaz Caribbean Ile Mandji (1964)	SOCATRA	780,37	1 032	2	0	chaland citerne
La Chesnaus (1974) (1)	LURGI	16 023,25	27 243	6	2	vraquier
La Richardais (1976) (1)	LURGI	16 993	30 244	6	2	vraquier
Mayonami	SOCATRA	18 000	32 000	3	1	cargo citerne
Odet (1975)	LEDUC	1 599,56	3 630	4	0	cargo citerne
Pascal (1976) (ex-R.F.A.)	CGM	13 217,94	18 200	5	0	cargo citerne
Penbreizh (1982) (1)	SFTM	25 107,26	44 363	4	2	vraquier
Pengall (1982) (1)	SFTM	74 509,55	139 609	4	2	vraquier
Pic Saint Loup (1974)	LEDUC	1 599,90	3 182	4	0	cargo citerne
Port Lazo (1973)	SOFLUMAR	3 372,18	5 270	5	0	cargo citerne
Sophie B (1973) (1)	SETAF	3 076,52	7 020	5	0	vraquier
Steir	COBRECAF	2 966	4 000			frigo
Ster Goz	COBRECAF	2 310,68	3 416			frigo
Ster Laer	COBRECAF	2 966	4 000			frigo
Tadome						
Tour Prignac (1981)	TANKAFRICA	3 602,09	6 585	4	0	cargo citerne
Vaccars						
Var (1977) (ex-Panama)	CGM	16 649,21	20 749	5	0	cargo polyvalent
Total : 26 navires de commerce						
<i>Navires auxiliaires :</i>						
Odys Alpha (1984)	CNN	846				
Odys Bravo (1984)	CNN	846				
Odyssee (1966)	CNN	1 394				
Beryl Fish (1983)	FISH	1 217				
Coral Fish (1981)	FISH	451				
Crystal Fish (1982)	FISH	498				
Drill Fish (1982)	FISH	949				
Rock Fish (1982)	FISH	851				
Spray Fish (1975)	FISH	241				
Total : 9 navires auxiliaires		7 293				
Soit 29 navires armés TAAF (non compris les 6 navires FISH)						
<i>Immatriculations en cours :</i>						
Austral Fish						
Anegret	UIM					

(1) Navires transporteurs de vrac

ANNEXE N° 6

RÉPARTITION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE
PAR CATEGORIES DE NAVIRES

(En pourcentage du tonnage brut.)

	1 ^{er} janvier 1977	1 ^{er} janvier 1987	1 ^{er} janvier 1988
Navires à passagers	1,4	3,3	3,6
Pétroliers long-courriers	67,1	42,6	46,1
Pétroliers caboteurs	1,1	4,5	5,2
Transporteurs de gaz	1,9	5,3	5,1
Transporteurs de vrac sec	7,9	15	14,3
Pétrominéraliers	5,5	2,6	»
Porte-conteneurs	3,2	16,6	16,6
Transporteurs de produits chimiques ..	0,6	0,5	0,4
Polythermes	1,8	0,6	0,6
Cargos rouliers	0,8	4	4,2
Autres cargos	8,8	5	3,9
Total	100	100	100
<i>Tonnage de référence (tjb)</i>	<i>11 107 327</i>	<i>5 101 259</i>	<i>4 497 485</i>

Source : C.C.A.F.

ANNEXE N° 7

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE PAR TYPE DE NAVIRES (1982-1988)

	Navires à passagers		Pétroliers		Méthaniers		Vraquiers		Navires réfrigérés		Autres navires secs		Total	
	Nb	TJB/TPL	Nb	TJB/TPL	Nb	TJB/TPL	Nb	TJB/TPL	Nb	TJB/TPL	Nb	TJB/TPL	Nb	TJB/TPL
1 ^{er} janvier 1982	25	165 142 42 656	88	6 807 443 13 471 923	7	297 641 271 541	45	1 437 193 2 529 445	13	58 445 64 544	197	1 603 473 2 046 888	375	10 369 337 18 426 997
1 ^{er} janvier 1983	25	165 155 42 884	84	5 952 811 11 752 345	8	299 236 273 206	48	1 688 117 3 007 445	11	46 792 51 994	203	1 687 007 2 165 812	379	9 938 218 17 287 686
1 ^{er} janvier 1984	25	175 534 42 977	79	5 379 458 10 590 753	8	271 035 264 880	51	1 697 034 3 041 910	11	46 792 51 995	192	1 635 433 2 094 333	366	9 215 586 16 086 847
1 ^{er} janvier 1985	22	158 608 38 433	70	4 619 379 9 318 608	8	271 035 264 880	42	1 370 647 2 443 278	10	45 314 50 350	174	1 622 922 1 843 070	326	8 087 905 13 958 619
1 ^{er} janvier 1986	25	174 553 42 621	54	2 749 074 5 608 523	8	282 985 279 301	35	1 150 569 2 044 921	9	43 770 48 180	161	1 529 085 1 763 035	292	5 930 036 9 786 581
1 ^{er} janvier 1987	24	169 954 41 076	56	2 399 733 4 703 475	8	271 035 264 881	30	898 891 1 599 791	8	32 189 33 138	144	1 326 700 1 642 386	270	5 098 502 8 284 747
1 ^{er} janvier 1988	24	163 147 42 436	60	2 326 475 4 542 123	8	231 295 216 116	23	644 794 1 096 992	7	25 631 28 030	117	1 106 143 1 133 184	239	4 497 485 7 258 884

ANNEXE N° 8

LES ENTRÉES ET SORTIES DE FLOTTE EN 1986 ET 1987

Entrées et sorties de navires en 1986 *

	Entrées			Sorties		
	Nombre	tjb	TPL	Nombre	tjb	TPL
Navires à passagers	1	2 794	2 240	1	6 014	2 294
Pétroliers long-courriers ...	4	188 454	396 711	4	447 605	894 968
Pétroliers caboteurs	5	47 247	76 894	3	2 392	4 786
Transporteurs de gaz	»	»	»	»	»	»
Transporteurs de vrac sec ...	4	94 225	134 262	8	165 907	273 683
Pétrominéraliers	»	»	»	2	187 724	338 254
Porte-conteneurs	1	9 240	11 455	9	134 787	175 898
Transporteurs de produits chimiques	»	»	»	3	31 926	53 850
Polythermes	»	»	»	2	13 122	17 212
Cargos rouliers	»	»	»	8	12 376	17 639
Autres cargos	4	12 874	20 360	9	62 237	82 737
Total	19	354 834	641 922	49	1 064 090	1 861 321

* Ces chiffres ne tiennent pas compte des modifications de jauge et de port en lourd intervenues dans l'année.

Entrées et sorties de navires en 1987 (chiffres provisoires).

	Entrées			Sorties		
	Nombre	tjb	TPL	Nombre	tjb	TPL
Navires à passagers	2	10 558	3 875	2	17 365	2 515
Pétroliers long-courriers ...	1	76 142	155 106	2	173 537	356 590
Pétroliers caboteurs	2	21 130	37 831	2	16 893	27 972
Transporteurs de gaz	1	3 999	5 396	1	43 739	54 158
Transporteurs de vrac sec ...	»	»	»	6	122 447	211 566
Pétrominéraliers	»	»	»	1	131 619	264 576
Porte-conteneurs	»	»	»	7	100 169	129 097
Transporteurs de produits chimiques	»	»	»	1	4 822	7 749
Polythermes	2	3 167	8 048	3	9 725	13 156
Cargos rouliers	»	»	»	5	12 791	17 546
Autres cargos	3	15 001	17 008	9	100 634	135 895
Total	11	129 997	227 264	39	733 791	1 220 820

ANNEXE N° 9

RÉPARTITION PAR TRANCHES D'ÂGE DE LA FLOTTE FRANÇAISE AU 1^{er} JANVIER 1987

Navires de 100 (t) et plus

	MOINS DE 5 ANS			5 A 10 ANS			10 A 15 ANS			15 A 20 ANS			20 A 25 ANS			25 ANS ET PLUS			TOTAL		Age moyen pondéré en (t)
	Nombre	1 000 (t)	%	Nombre	1 000 (t)	%	Nombre	1 000 (t)	%	Nombre	1 000 (t)	%	Nombre	1 000 (t)	%	Nombre	1 000 (t)	%	Nombre	1 000 (t)	
Navires à passagers	2	22	12,9	6	54	31,8	9	58	34,1	4	28	16,4	2	4	2,4	1	4	2,4	24	170	11 ans 9 mois.
Pétroliers long-courriers	1	42	2	3	135	6,2	18	1 992	91,8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	22	2 169	11 ans.
Pétroliers caboteurs	3	43	18,7	5	25	10,9	5	58	25,2	14	73	31,7	3	10	4,3	4	21	9,1	34	230	12 ans 9 mois.
Transporteurs de gaz	1	52	19,2	1	2	0,7	4	162	59,8	1	33	12,2	1	22	8,1	»	»	»	8	271	10 ans 11 mois.
Transporteurs de vrac sec	9	277	36,1	4	246	32,1	16	244	31,8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	29	767	5 ans 11 mois.
Pétrominéraliers	»	»	»	»	»	»	1	132	100	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	132	14 ans.
Porte-conteneurs	7	223	26,4	20	410	48,5	8	169	20	2	29	3,4	1	14	1,6	»	»	»	38	845	7 ans 7 mois.
Transporteurs de produits chimiques	»	»	»	1	4	16	4	15	60	1	6	24	»	»	»	»	»	»	6	25	12 ans.
Polythermes	»	»	»	1	2	6,2	1	7	21,9	4	20	62,5	2	1	9,4	»	»	»	8	32	17 ans.
Cargos rouliers	2	14	6,9	19	116	56,9	13	61	29,9	5	13	6,3	»	»	»	»	»	»	39	204	8 ans 8 mois.
Autres cargos	1	17	6,6	10	71	28,5	18	71	27,7	11	74	28,9	6	17	6,6	12	4	1,6	58	256	12 ans 6 mois.
Total	26	690	13,5	70	1 067	20,9	97	2 969	58,2	42	276	5,4	15	70	1,4	17	29	0,6	267	5 101	10 ans.

ANNEXE N° 10

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS
DU PERSONNEL NAVIGANT EN ACTIVITÉ DE LA FLOTTE DE COMMERCE

	Officiers	Personnel d'exécution	Total
1 janvier 1960	9 930	33 620	43 550
1 janvier 1965	9 746 (- 190)	28 900 (- 4 720)	38 646 (- 4 910)
1 juillet 1968	9 150 (- 590)	25 710 (- 3 190)	34 860 (- 3 780)
1 janvier 1970	8 450 (- 700)	22 910 (- 2 800)	31 360 (- 3 500)
1 janvier 1971	8 200 (- 250)	21 790 (- 1 120)	29 990 (- 1 370)
1 janvier 1972	8 170 (- 30)	20 760 (- 1 030)	28 930 (- 1 060)
1 janvier 1973	8 430 (+ 260)	20 140 (- 620)	28 570 (- 360)
1 janvier 1974	8 090 (- 340)	19 960 (- 180)	28 050 (- 520)
1 janvier 1975	8 240 (+ 150)	18 630 (- 1 330)	26 870 (- 1 180)
1 janvier 1976	8 440 (+ 200)	18 880 (+ 250)	27 320 (+ 450)
1 janvier 1977	8 360 (- 80)	18 860 (- 20)	27 220 (- 100)
1 janvier 1978	8 200 (- 160)	18 080 (- 780)	26 280 (- 940)
1 janvier 1979	7 710 (- 490)	16 900 (- 1 180)	24 610 (- 1 670)
1 janvier 1980	7 530 (- 180)	16 010 (- 890)	23 540 (- 1 070)
1 janvier 1981	7 370 (- 160)	15 520 (- 490)	22 890 (- 650)
1 janvier 1982	7 030 (- 340)	14 470 (- 1 050)	21 500 (- 1 390)
1 janvier 1983	6 915 (- 115)	14 325 (- 145)	21 240 (- 260)
1 janvier 1984	6 570 (- 345)	13 600 (- 725)	20 170 (- 1 070)
1 janvier 1985	6 080 (- 490)	12 600 (- 1 000)	18 680 (- 1 490)
1 janvier 1986	5 350 (- 730)	11 460 (- 1 140)	16 810 (- 1 870)
1 janvier 1987	4 650 (- 700)	9 730 (- 1 730)	14 380 (- 2 430)
1 janvier 1988 (est.)	3 950 (- 700)	8 470 (- 1 260)	12 420 (- 1 960)

Source: Enquêtes professionnelles et analyse du C C A F

ANNEXE N° 11

LES DÉROGATIONS AU MONOPOLE DE PAVILLON AU CABOTAGE

	Nombre de dérogations accordées		Tonnage transporté sous dérogation		Valeur de fret (Tx : oct. 85) en FF
	1985	1986	1985	1986	1985
Navires citernes	94	127	977 962	675 450	—
<i>dont</i> CEE	40	86	685 250	527 740	17 576,9
Cargos	30	18	58 557	3 283	—
<i>dont</i> CEE	13	8	25 670	21 950	2 115,3
Total	124	145	1 036 519	708 733	—
<i>dont</i> CEE	53	94	710 920	549 690	19 692,3

Source : Direction de la flotte de commerce.

ANNEXE N° 12

Comparaison rémunérations - charges - congés.
(Personnel concerné : *second capitaine.*)

	Rémunération \$	Charges		Rémun. + Ch. \$	France base 100	Congés jours	Coût du post- y compris congés
		\$	%/rém.				
Australie	4 459	446	10	4 905	77,34	338	92
Belgique	5 249	1 406	26,8	6 655	104,94	180	97
Danemark	4 134	233	5,6	4 367	68,86	116	56
Finlande	5 159	884	18,8	6 043	95,29	315	109
France	4 528	1 814	40,1	6 342	100	226	100
R.F.A.	5 029	593	11,8	5 622	88,65	206	86
Grèce	1 674	186	11,1	1 860	29,33	96	23
Inde	728	247	33,9	975	15,37	246	16
Italie	3 224	1 256	38,9	4 480	70,64	30	47
Japon	4 501	638	14,2	5 139	81,03	143	70
Koweït	3 126	non connu	»	»	»	120	»
Hollande	4 664	711	15,2	5 375	84,75	233	86
Nouvelle-Zélande	4 030	non connu	»	»	»	365	»
Norvège	4 590	882	19,2	5 472	86,28	226	87
Portugal	2 369	580	24,5	2 949	46,50	192	44
Espagne	2 834	952	33,6	3 786	59,70	182	55
Suède	3 963	non connu	»	»	»	490	»
Royaume-Uni	3 756	561	14,9	4 317	68,07	238	69

Origine - date enquête : International Shipping Federation/86 (I.S.F.).
 Rémunérations : moyenne mensuelle des rémunérations sur douze mois (86).
 Charges : moyenne mensuelle des « Social Costs » employeur.
 Congés : droits à congés, en jours, pour un an de travail.
 Coûts : tous exprimés en US \$.

ANNEXE N° 13

Comparaison rémunérations – charges – congés.
(Personnel concerné : *matelot qualifié.*)

	Rémunération \$	Charges		Rémun. + Ch. \$	France base 100	Congés jours	Coût du poste y compris congés
		\$	%/rém.				
Australie	2 847	575	20,2	3 422	120,83	338	142
Belgique	2 745	764	27,8	3 509	123,91	174	112
Danemark	2 318	71	3,1	2 389	84,36	non connu	»
Finlande	2 843	487	17	3 330	117,58	264	123
France	1 844	988	53,6	2 832	100	231	100
R.F.A.	2 955	405	13,7	3 360	118,64	189	110
Grèce	1 229	138	11,2	1 367	48,27	96	37
Inde	245	21	8,6	266	9,39	75	7
Italie	2 061	803	39	2 864	101,13	30	67
Japon	3 245	487	15	3 732	131,78	143	112
Koweït	1 046	non connu	»	»	»	80	»
Hollande	2 253	423	18,7	2 676	94,49	216	92
Nouvelle-Zélande	2 609	non connu	»	»	»	365	»
Norvège	2 787	539	19,3	3 326	117,44	164	104
Portugal	1 103	270	24,5	1 373	48,48	192	45
Espagne	1 213	409	33,7	1 622	57,27	182	53
Suède	2 232	non connu	»	»	»	320	»
Royaume-Uni	1 318	162	12,3	1 480	52,26	84	39

Origine – date enquête : International Shipping Federation/86 (I.S.F.)
Rémunérations : moyenne mensuelle des rémunérations sur douze mois (86).
Charges : moyenne mensuelle des « Social Costs » employeur.
Congés : droits à congés, en jours, pour un an de travail.
Coûts : tous exprimés en US \$.

ANNEXE N° 14

**EVALUATION DES COUTS D'ARMEMENT POUR DIFFÉRENTS TYPES DE NAVIRES
DANS TROIS HYPOTHÈSES : PAVILLON FRANÇAIS,
PAVILLON DES KERGUELEN ET ÉQUIPAGE ENTIÈREMENT INTERNATIONAL**

(Base 1986.)

(En dollars par jour).

Navires	Effectif de référence	Équipage 100 % français	Immatriculation T.A.A.F.	Équipage 100 % international
Vraquier 140 000 tonnes	23	4 000	2 110	1 150
Pétrolier 140 000 tonnes ou 280 000 tonnes	28	5 420	3 120	1 800
Conventionnel 16 000 tonnes	24	4 450	2 260	970
Porte-conteneur long cours	18	3 260	2 000	1 250

ANNEXE N° 15

COMPARAISON DES COÛTS D'ÉQUIPAGE POUR UN PÉTROLIER :

PAVILLON FRANÇAIS, PAVILLON DES KERGUELEN
ET PAVILLON AUTRE AVEC ÉQUIPAGE CORÉEN

(Base 1986.)

(Effectif : 28 - Taux US \$: 7,50 F - Coûts en FF - (F) : de nationalité française)

Fonctions	Pavillon actuel tous français	Pavillon T.A.A.F. 25 % français	Pavillon autre équipage coréen
1 commandant	2 774	2 774 (F)	927
1 second capitaine	2 003	2 003 (F)	906
1 lieutenant:	1 465	1 465 (F)	348
1 lieutenant	1 417	348	348
1 officier radio	1 618	604	604
1 chef mécanicien	2 743	2 743 (F)	914
1 second mécanicien	2 029	2 029 (F)	604
2 officiers mécaniciens	2 995	692	692
1 maître d'équipage	1 245	1 245 (F)	336
1 maître machine	1 239	1 245 (F)	336
17 personnel d'exécution	15 922	4 143	4 143
Coût journalier	35 450 FF	19 291 FF	9 858 FF
Coût annuel	12 762 000	6 944 760	3 549 000
Frais déplacement annuels	380 000	540 000	600 000
Frais nourriture annuels	706 000	500 000	430 000
Coût d'équipage annuel	13 848 000 FF	7 984 760 FF	4 579 000 FF
Coût d'équipage par jour en FF	38 467	22 180	12 719
Coût équipage par jour en US dollars	5 129	2 957	1 696
Économie en FF par jour	»	16 287	25 748
Économie en US dollars par jour	»	2 172	3 433

ANNEXE N° 16

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MODE DE TRANSPORT

(Millions de tonnes.)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mer	218,7	227,3	252,9	249,6	229	210,1	198,2	201,2	206	204,1
Pourcentage	61	61	62	62	62	60	57	57	56	56
Fer	47,2	47,5	50,5	47,2	40,7	37,5	37,9	40,8	44,6	33,5
Pourcentage	13	13	13	12	11	11	11	11	12	9
Route	60,9	65,5	69,5	73,1	73,3	75,5	81,6	84,9	88,2	96,2
Pourcentage	17	17	17	18	19	21	24	24	24	27
Air	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Pourcentage										
Voie navigable	31,4	33	33,1	32,3	28,6	27,9	27,2	27,8	28,1	27,9
Pourcentage	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8
Total	358,5	373,6	406,3	402,5	372	351,4	345,3	355,1	367,4	362,2
Pourcentage	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Douanes.

ANNEXE N° 17

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MODE DE TRANSPORT

Importations - Quantités.

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mer	183,9	187,9	207,4	203,1	177,2	165,2	149,6	152,5	153,2	153,5
Pourcentage	75,7	76,2	76,3	75,1	73,6	72,1	69,5	69,2	68,6	67,6
Fer	17,2	17,1	19,5	19,1	16	15	14,9	15,8	14,9	13
Pourcentage	7,1	6,9	7,2	7	6,7	6,5	6,9	7,2	6,7	5,7
Route	29,9	30,3	33,1	36	37,2	38,6	40,5	41,5	44,9	49,9
Pourcentage	12,3	12,3	12,2	13,3	15,4	16,8	18,8	18,8	20	22
Air	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Pourcentage	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Vois navigable	11,8	11,1	11,5	12,1	10,1	10,3	10	10,3	10,2	10,4
Pourcentage	4,8	4,5	4,2	4,5	4,2	4,5	4,7	4,7	4,6	4,6
Total	242,9	246,5	271,6	270,4	240,7	229,3	215,2	220,3	223,4	227
Pourcentage	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Douanes

ANNEXE N° 18

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MODE DE TRANSPORT

Exportations - Quantités.

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mer	34,8	39,4	45,5	46,5	51,8	44,9	48,6	48,7	52,8	50,6
Pourcentage	30,1	31	33,8	35,2	39,5	36,7	37,4	36,1	38,2	37,4
Fer	30	30,4	31	28,1	24,7	22,5	23	25	24,1	20,5
Pourcentage	25,9	29,3	22,9	21,2	18,8	18,5	17,6	18,5	17,4	15,2
Route	31	35,2	36,4	37,1	36,1	36,9	41,1	43,4	43,3	46,3
Pourcentage	26,8	27,7	27,1	28,1	27,5	30,2	31,6	32,2	31,2	34,2
Air	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Pourcentage	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Voie navigable	19,6	21,9	21,6	20,2	18,5	17,6	17,2	17,5	17,9	17,5
Pourcentage	17	17,2	16	15,3	14	14,4	13,2	13	13	13
Total	115,6	127,1	134,7	132,1	131,3	122,1	130,1	134,8	138,4	135,2
Pourcentage	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Douanes

ANNEXE N° 19

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MODE DE TRANSPORT

(Milliards de francs)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mer	243,9	254,2	315,6	405,3	494,8	543,1	581,2	649,3	666,5	516,4
Pourcentage	36	34	36	38	40	38	36	35	33	28
Fer	81	84,9	100,3	108,1	108,7	120,9	121,4	133,9	138	124,5
Pourcentage	12	12	11	10	9	8	8	7	7	7
Route	267,1	301,7	359,9	412,8	464,7	584,4	668,6	788,8	866,6	937,5
Pourcentage	40	41	40	39	37	40	41	42	44	50
Air	62,7	79,1	96,5	114,9	153,9	169,1	204,2	268,1	287,2	254,4
Pourcentage	9	11	11	11	12	12	13	14	14	13
Voie navigable	16,1	18,3	19,9	21,7	23,3	26,3	30,3	32,7	33,4	27,1
Pourcentage	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total	670,8	738,2	892,2	1 062,8	1 245,4	1 443,8	1 605,7	1 872,8	1 991,7	1 859,9
Pourcentage	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Douanes.

ANNEXE N° 20

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MODE DE TRANSPORT

Importations - Valeurs.

(Milliards de francs)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mer	136,1	137,7	174,6	241,7	286,3	320,2	316,5	354	360	252,7
Pourcentage	37,8	35,4	36,8	40,9	41,8	40,4	37,5	36,9	34,8	22,7
Fer	37,9	38,3	44,5	49,5	49,6	59	60,3	62,8	63,2	59,8
Pourcentage	10,5	9,9	9,4	8,4	7,2	7,4	7,2	6,5	6,2	6,6
Route	150	168,8	201,2	233,2	264,7	325,3	362,3	416,4	470,4	515,5
Pourcentage	41,7	43,4	42,3	39,4	38,6	41	42,9	43,4	45,5	56,9
Air	28,3	36,1	45,5	56,6	74	76,7	91	111,1	126,6	113,8
Pourcentage	7,9	9,3	9,6	9,6	10,8	9,7	10,8	11,6	12,2	12,5
Voie navigable	7,6	7,8	9	10,2	10,7	12	13,4	15,3	14,4	11,6
Pourcentage	2,1	2	1,9	1,7	1,6	1,5	1,6	1,6	1,3	1,3
Total	359,9	388,7	474,8	591,2	685,3	793,2	843,5	959,6	1 034,6	953,4
Pourcentage	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Douanes.

ANNEXE N° 21

COMMERCE EXTÉRIEUR PAR MODE DE TRANSPORT

Exportations - Valeurs.

(Milliards de francs)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mer	107,8	116,5	141	163,6	208,5	222,9	264,7	295,3	304,5	263,7
Pourcentage	34,7	33,3	33,8	34,7	37,2	34,3	34,7	32,3	31,9	25
Fer	43,1	46,6	55,8	58,6	59,1	61,9	61,1	71,1	74,8	64,7
Pourcentage	13,9	13,4	13,4	12,4	10,6	9,5	8	7,8	7,8	7,6
Route	117,1	132,9	158,7	179,6	200	259,1	306,3	372,4	396,2	422
Pourcentage	37,6	38	38	38,1	35,7	39,8	40,2	40,8	41,5	49,2
Air	34,4	43	51	58,3	79,9	92,4	113,2	157	160,6	140,6
Pourcentage	11,1	12,3	12,2	12,4	14,2	14,2	14,9	17,2	16,8	16,4
Voie navigable	8,5	10,5	10,9	11,5	12,6	14,3	16,9	17,4	19	15,5
Pourcentage	2,7	3	2,6	2,4	2,3	2,2	2,2	1,9	2	1,8
Total	310,9	349,5	417,4	471,6	560,1	650,6	762,2	913,2	955,1	906,5
Pourcentage	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Douanes.

ANNEXE N° 22

COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME ET P.I.B.

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Commerce extérieur en pourcentage du P.I.B.	12,7	11,6	12,7	14,4	15,6	15	14,5	14,9	14,2	10,3
<i>dont :</i>										
Importations	7,1	6,3	7	8,6	9	8,6	7,9	8,1	7,7	5,1
Exportations	5,6	5,3	5,7	5,8	6,6	6,2	6,6	6,8	6,5	5,2

Source : Comptes de la Nation.

ANNEXE N° 23

COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME

Par catégories de marchandises.

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Importations :										
Vracs solides	40	43,2	49,2	53,3	49,9	42,8	37,4	40,3	41,8	39,1
Produits pétroliers	127,1	126,3	138,9	127,1	109,2	103,3	94,7	95,7	94,5	96,7
Produits agricoles	10,9	12,2	12,6	12,6	11,4	12,3	10,7	10,1	10	10,7
Produits métallurgiques + chimiques	3,4	3,6	4	4,3	3,9	4,3	4,2	4,2	4,6	4,6
Produits manufacturés ..	2,5	2,5	2,6	5,8	2,8	2,6	2,6	2,2	2,3	2,4
Total	183,9	187,8	207,3	203,1	177,2	165,3	149,6	152,5	153,2	153,5
Exportations :										
Vracs solides	5,4	6,3	7,3	6,5	6,8	6,9	6,4	6,8	6,2	5,1
Produits pétroliers	8	7	11,2	10,6	11,3	8,6	7,3	7,3	8,1	8,1
Produits agricoles	10,2	12,1	14	17	19,9	17	21,5	20,5	24,5	23,4
Produits métallurgiques + chimiques	6,6	7,7	8,2	8,1	8,4	7,4	7,6	8,1	8,5	8,4
Produits manufacturés ..	4,6	6,3	4,9	4,3	5,4	5	5,8	6	5,5	5,6
Total	34,8	39,4	45,6	46,5	51,8	44,9	48,6	48,7	52,8	50,6

Source : Douanes

ANNEXE N° 24

COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME

Par catégories de marchandises.

(Milliards de francs)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Importations :										
Vracs solides	8,6	9,2	10,8	13,1	16,3	15,7	14,6	16,8	18,4	13,9
Produits pétroliers	63,1	59,4	81,9	128,7	158,2	173,4	164,9	183	177,1	82,5
Produits agricoles	29,1	30,3	32,1	34,7	36,1	41,8	45	50,2	48,9	44,8
Produits métallurgiques + chimiques	11,7	11,4	17,4	22,6	25,4	27,8	27	32,5	34,3	28,9
Produits manufacturés	23,6	27,4	32,4	42,6	50,3	61,5	65	71,5	81,3	82,6
Total	136,1	137,7	174,6	241,7	286,3	320,2	316,5	354	360	252,7
Exportations :										
Vracs solides	1,8	2,4	2,9	3,2	3,7	4,2	5,6	6,4	5,1	3,5
Produits pétroliers	4,4	4	8,3	11	15,6	13,9	13,2	14,5	15,9	7,9
Produits agricoles	17,6	21,1	24,4	32,9	42,4	41,1	50,7	57,5	61,8	54,3
Produits métallurgiques + chimiques	19,4	22,9	27,3	32,9	39,5	42,1	48,2	56,9	64,5	54
Produits manufacturés	64,6	66,1	78,1	83,6	107,3	121,6	147	160	157,3	144
Total	107,8	116,5	141	163,6	208,5	222,9	264,7	295,3	304,6	263,7

Source : Douanes

ANNEXE N° 25

TAUX DE COUVERTURE DU COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Export/Import	18,9	20,9	21,9	22,8	29,2	27,1	32,4	31,9	34,4	32,9
Par catégorie :										
Vracs solides	13,5	14,5	14,8	12,2	13,6	16,1	17,1	16,8	14,8	13
Hydrocarbures	6,2	5,5	8	8,3	10,3	8,3	7,7	7,6	8,5	8,3
Produits agricoles	93,5	99,2	111,1	134,9	174,5	138,2	200,9	202,9	245	218,6
Produits métallurgiques et chimiques	194,1	213,8	205	188,3	215,4	172,1	180,9	192,8	184,7	182,6
Produits manufacturés ..	184	252	188,4	74,1	192,8	192,3	223	272,7	239,1	233,3

Source : Douanes.

ANNEXE N° 26

ACTIVITÉ DE L'ARMEMENT FRANÇAIS TRANSITANT PAR LES PORTS FRANÇAIS

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Vracs	12,8	15,2	17,3	18,7	18,5	16,2	16,8	16,6	13,5
Hydrocarbures	41,1	44,2	39,2	41,9	36,3	32,2	28,5	21,7	17,8
Divers	10,8	10,4	11	10,5	11,5	11,5	12,1	11,7	12,1
Total	64,7	69,8	67,5	71,1	66,3	59,9	57,4	50	43,4

Source : Comité central des armateurs de France.

ANNEXE N° 27

COMPOSITION DU TRANSPORT MARITIME SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Par catégories de marchandises.

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Importations :										
Vracs solides	9,4	10,4	8,5	8,7	6,2	8	8,8	7,8	6,1	2,9
Produits pétroliers	42,4	44,7	38,7	39,5	34,2	30,9	24,3	21	15,2	14,8
Produits agricoles	2,4	2,5	2,4	2,3	2,3	2	2	2	1,9	1,8
Produits chimiques	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7
Produits manufacturés	0,7	0,7	0,5	3,3	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Total	55,4	58,7	50,7	54,3	44	42,1	36,2	32	24,4	20,8
Exportations :										
Vracs solides	1,3	1,3	1,6	1,5	1,2	1,3	1,2	1,3	0,9	0,7
Produits pétroliers	0,6	0,4	0,4	1,3	0,7	0,4	0,6	0,5	0,8	0,7
Produits agricoles	2,3	2	1,9	1,9	2,5	2,6	3	3,3	3,5	3,7
Produits chimiques	1,9	2,2	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3	2,2	2,4	2,2
Produits manufacturés	2,1	4,3	2,5	2,3	3	2,9	3	3,3	3,4	3,6
Total	8,2	10,2	8,3	9,1	9,6	9,5	10,1	10,6	11	10,9

Source : Douanes

ANNEXE N° 28
COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME FRANÇAIS SOUS PAVILLON ÉTRANGER
 (Exportations.)

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Royaume-Uni										
Vracs solides	0,4	0,6	0,7	1	0,8	0,8	0,6	1	1,2	0,9
Produits pétroliers	1,7	1,8	1,9	1,5	1,5	1,1	0,9	1	1	0,8
Produits agricoles	2,6	1,9	1,6	1,6	1,4	1	1,1	1,2	1,5	1,7
Produits chimiques et métallurgiques	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8
Produits manufacturés	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
Total	5,8	5,7	5,6	5,4	5	4,1	3,8	4,6	5,1	4,8
Grèce										
Vracs solides	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Produits pétroliers	0,9	0,4	1,6	2,3	2,2	1,8	1	0,7	0,6	0,6
Produits agricoles	1,5	2,8	3,8	5,1	5,7	3	2,5	3,3	3,7	2,4
Produits chimiques et métallurgiques	0,5	0,5	0,7	0,7	0,5	0,2	0,4	0,5	0,3	0,2
Produits manufacturés	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Total	3,7	4,6	6,9	8,9	9,1	5,5	4,5	5	5	3,6
Allemagne (R.F.A.)										
Vracs solides	0,2	0,1	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,3
Produits pétroliers	0,4	0,4	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5
Produits agricoles	0,5	0,6	0,8	0,9	1	0,8	0,9	0,8	1,1	1,4
Produits chimiques et métallurgiques	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Produits manufacturés	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Total	1,6	1,6	2,3	2,1	2,4	2,1	2,1	1	2,3	2,7
Norvège										
Vracs solides	0,7	0,9	1	0,7	0,7	0,9	0,9	0,6	0,5	nd
Produits pétroliers	0,2	0,2	0,4	0,2	0,5	0,2	0,2	0,2	0,3	nd
Produits agricoles	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0	0,1	nd
Produits chimiques et métallurgiques	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,5	0,3	0	0,3	nd
Produits manufacturés	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	nd
Total	1,6	1,8	2	1,4	2	1,9	1,7	1,3	1,3	nd
Libéria										
Vracs solides	0,3	0,4	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4
Produits pétroliers	1	1,4	1,8	1,2	1,4	1,6	1,6	1,1	1,3	1
Produits agricoles	0,4	0,5	0,5	0,6	0,4	0,6	2	1	1,1	1
Produits chimiques et métallurgiques	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2
Produits manufacturés	0,4	»	0,1	»	0,1	0,1	0,2	»	0,1	0,1
Total	2,3	2,5	3,1	2,1	2,3	2,6	4,1	2,5	3	2,7
Autres										
Vracs solides	1,8	2,2	2,6	2,4	3	3	2,8	2,9	2,6	2,5
Produits pétroliers	3,2	2,4	4,6	3,8	4,7	3,3	2,8	3,5	3,8	4,5
Produits agricoles	2,8	4,1	5,2	6,8	8,7	8,8	11,8	10,8	13,5	13,2
Produits chimiques et métallurgiques	2,5	3,1	3,5	3,3	3,5	2,9	3,3	3,7	4,1	4,7
Produits manufacturés	1,3	1,2	1,5	1,2	1,5	1,2	1,6	1,7	1,1	1
Total	11,6	13	17,4	17,5	21,4	19,2	22,3	22,6	25,1	25,9
Total étrangers										
Vracs solides	4,1	5	5,7	5	5,6	5,6	5,2	5,5	5,3	4,4
Produits pétroliers	7,4	6,6	10,8	9,3	10,6	8,2	6,7	6,8	7,3	7,4
Produits agricoles	7,9	10,1	12,1	15,1	17,4	14,4	18,5	17,2	21	19,7
Produits chimiques et métallurgiques	4,7	5,5	6,3	6	6,2	5,1	5,3	5,9	6,1	6,2
Produits manufacturés	2,5	2	2,4	2	2,4	2,1	2,8	2,7	2,1	2
Total	26,6	29,2	37,3	37,4	42,2	35,4	38,5	38,1	41,8	39,7

ANNEXE N° 29

COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME FRANÇAIS SOUS PAVILLON ÉTRANGER
(Importations.)

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Royaume-Uni										
Vracs solides	5,7	5	5,5	8,9	6,3	5,7	4,6	6,7	5,8	3,9
Produits pétroliers	9,7	11,6	12,3	19,8	9,6	11,1	10	7,7	8,9	6,8
Produits agricoles	0,7	1	0,7	6,8	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,5
Produits chimiques et métallurgiques	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Produits manufacturés	0,3	0,5	0,3	0,4	0,5	0,4	0,5	0,3	0,4	0,4
Total	16,9	18,8	19,5	21,6	18	18,7	16,4	18	16,4	12,2
Grèce										
Vracs solides	2,6	2,6	5	5,4	4,5	2,9	1,9	2,6	3	2,5
Produits pétroliers	3,8	4,7	7,7	9,5	8,6	6,3	6,5	9,6	9	11,3
Produits agricoles	1	1,7	1,5	1,9	1,3	1,3	0,6	0,8	0,8	0,9
Produits chimiques et métallurgiques	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Produits manufacturés	0,1	»	0,1	»	»	»	0,1	»	»	»
Total	7,7	9,3	14,6	17,1	14,6	10,7	9,2	13,1	12,9	14,8
Japon										
Vracs solides	2,7	3,7	3,3	4,2	5,6	4	1,9	1,9	2,4	3,4
Produits pétroliers	8,4	5,8	4	2,2	1,8	1,5	2	1,9	2,7	2,1
Produits agricoles	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Produits chimiques et métallurgiques	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Produits manufacturés	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	11,3	9,7	7,6	6,7	7,7	5,8	4,2	4	5,3	5,7
Norvège										
Vracs solides	3,7	3,6	4,8	5	3	2,3	1,1	2,1	1,7	1,1
Produits pétroliers	10,1	11	16	11,8	9	7,1	4,8	6,4	9,3	7,2
Produits agricoles	0,6	0,4	0,4	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1
Produits chimiques et métallurgiques	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
Produits manufacturés	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	14,8	15,5	21,5	17,4	12,5	10,1	6,5	9	11,5	8,8
Libéria										
Vracs solides	4,5	5	6,4	7,1	10,7	7,8	6,5	6	6,9	7,7
Produits pétroliers	26,4	25,1	30,6	24,4	19,1	19,1	17,4	13,5	12,5	16,6
Produits agricoles	0,7	0,8	1,2	0,7	1	1,4	1,4	0,9	1,2	0,9
Produits chimiques et métallurgiques	0,1	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2
Produits manufacturés	»	»	0,2	0,3	»	0,1	»	»	»	»
Total	31,7	31	38,6	32,8	30,9	28,6	25,5	20,6	21,9	25,4
Autres										
Vracs solides	11,4	12,9	15,7	14	13,6	12,1	12,6	13,2	15,9	17,6
Produits pétroliers	26,3	23,4	29,6	28,9	26,9	27,3	29,7	33,6	35,9	37,9
Produits agricoles	5,4	5,7	6,2	6,5	5,5	6,2	5,6	5,4	5,2	6,4
Produits chimiques et métallurgiques	1,9	1,9	2	2,2	2,2	2,5	2,5	2,5	2,7	2,7
Produits manufacturés	1,1	0,9	1,3	1,6	1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2
Total	46,1	44,8	54,8	53,2	49,5	49,3	51,6	55,8	60,8	65,8
Total étrangers										
Vracs solides	30,6	32,8	40,7	44,6	43,7	34,8	28,6	32,5	35,7	36,2
Produits pétroliers	84,7	81,6	100,2	87,6	75	72,4	70,4	74,7	79,3	81,9
Produits agricoles	8,5	9,7	10,2	10,3	9,1	10,3	8,7	8,1	8,1	8,9
Produits chimiques et métallurgiques	2,9	3,2	3,4	3,8	3,4	3,8	3,7	3,6	4	3,9
Produits manufacturés	1,8	1,8	2,1	2,5	2	1,9	2	1,6	1,7	1,8
Total	128,5	129,1	156,6	148,8	133,2	123,2	113,4	120,5	128,8	132,7

ANNEXE N° 30

COMMERCE EXTÉRIEUR MARITIME FRANÇAIS :
PAVILLON FRANÇAIS ET PAVILLONS ÉTRANGERS

(Importations et exportations).

(Millions de tonnes)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<i>Importations :</i>										
I. - France	55,4	58,7	50,7	54,3	44	42,1	36,2	32	24,4	20,8
Liberia	31,7	31	38,6	32,8	30,9	28,6	25,5	20,6	21,9	25,4
Royaume-Uni	16,9	18,8	19,5	21,6	18	18,7	16,4	18	16,4	12,2
Norvège	14,8	15,5	21,4	17,4	12,5	10,1	6,5	9	11,5	8,8
Japon	11,3	9,7	7,6	6,7	7,7	5,8	4,2	4	5,3	5,7
Grèce	7,7	9,3	14,6	17,1	14,6	10,7	9,2	13,1	12,9	14,8
Autres pavillons	46,1	44,8	54,8	53,2	49,5	49,3	51,6	55,8	60,8	65,8
II. - Total étrangers	128,5	129,1	156,6	148,8	133,2	123,2	113,4	120,5	128,8	132,7
Total (I + II)	183,9	187,8	207,3	203,1	177,2	165,3	149,6	152,5	153,2	153,5
<i>Exportations :</i>										
I. - France	8,2	10,2	8,3	9,1	9,6	9,5	10,1	10,6	11	10,9
Liberia	5,8	5,7	5,6	5,4	5	4,1	3,8	4,6	5,1	4,8
Royaume-Uni	3,7	4,6	6,2	8,9	9,1	5,5	4,5	5	5	3,6
Norvège	1,6	1,6	2,3	2,1	2,4	2,1	2,1	2,1	2,3	2,7
Japon	1,6	1,8	2	1,4	2	1,9	1,7	1,3	1,3	nd
Grèce	2,3	2,5	3,1	2,1	2,3	2,6	4,1	2,5	3	2,7
Autres pavillons	11,6	13	17,4	17,7	21,4	19,2	22,3	22,6	28,1	25,9
II. - Total étrangers	26,6	29,2	37,3	37,4	42,2	35,4	38,5	38,1	41,8	39,7
Total (I + II)	34,8	39,4	45,6	46,5	51,8	44,9	48,6	48,7	52,8	50,6

Sources : Douanes

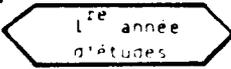
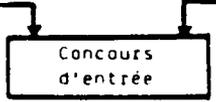
ANNEXE N° 31

DEROULEMENT DES ETUDES AU NIVEAU 1

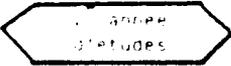
- Baccalauréat
- moins de 23 ans
- Aptitude physique

Brevet
d'officier

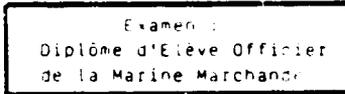
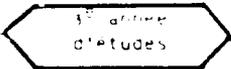
Technicien
Chef de Quart
Radioélectricien



Navigation interscolaire - 1 mois minimum



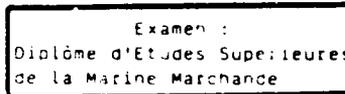
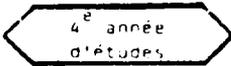
Navigation interscolaire complétée à 4 mois



Navigation = 10 mois en qualité d'Elève-Officier



Navigation = 10 mois en qualité d'Officier dont 3 mois minimum dans chaque service



Navigation = 46 mois en qualité d'officier depuis la délivrance du Brevet d'O.M.M. dont 16 mois minimum dans chaque service et 14 mois minimum après obtention du Brevet O.M.M.



Supplément Volume B

60 mois de navigation

ANNEXE N° 32

VENTILATION PAR PAVILLON C.E.E.

(Navires marchands (1) à partir de 100 tjb.)

	1970		1975		1980		1984		1985		1986 (1987 entre parenthèses)	
	Nombre de navires	Millions tjb	Nombre de navires	Millions tjb								
Belgique	95	1	99	1,3	105	1,7	125	2,3	124	2,3	117 (112)	2,3 (2,1)
Danemark	874	3	950	4,3	746	5,2	643	5,1	607	4,8	575 (588)	4,5 (4,6)
Espagne	755	2,9	804	4,8	817	7,5	765	6,4	740	5,6	674 (609)	4,9 (4,4)
France	514	5,9	562	10,4	465	11,6	405	8,6	381	7,9	415 (315)	5,6 (4,1)
Grande-Bretagne	2 355	24,7	2 246	32,2	1 931	26,1	1 216	14,9	1 135	13,3	1 026 (916)	10,6 (7,5)
Grèce	1 604	10,6	2 561	22,4	3 634	39,4	2 673	34,9	2 353	30,9	1 995 (1 679)	28,3 (23,4)
Irlande	47	0,2	51	0,2	63	0,2	69	0,2	67	0,2	69 (64)	0,1 (0,1)
Italie	1 127	7	1 222	9,9	1 154	10,9	978	9	956	8,6	947 (943)	7,6 (7,6)
Pays-Bas	1 173	5	802	5,4	690	5,3	635	4	630	3,7	644 (620)	3,8 (3,4)
Portugal	152	0,7	169	1,1	121	1,2	109	1,4	112	1,3	100 (77)	1 (0,9)
R.F.A.	2 409	7,5	1 578	8,2	1 492	8	1 424	6	1 447	5,9	1 410 (1 099)	5,3 (4,1)
C.E.E. à 11	11 105	68,5	11 044	100,2	11 216	117,1	9 042	92,8	9 552	84,5	7 972 (7 022)	74 (63,2)

(1) Flotte marchande : à l'exclusion de la flotte de pêche, des remorqueurs, des dragueurs, des brise-glaces, des navires de recherche, des navires de ravitaillement et annexes, de la rubrique divers.

Source : Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables

ANNEXE N° 33

C.E.E. ET NORVÈGE :

**PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES SUPPORTÉS PAR LES ENTREPRISES
(POURCENTAGE P.I.B.)**

Année 1985.

	I.S.	Charges sociales payées par l'employeur	Total
Norvège	8,10	6,80	14,90
France	1,90	12,86	14,76
Luxembourg	7,80	5,80	13,60
Italie	3,20	8,60	11,80
Belgique	3	8,33	11,33
Pays-Bas	3,10	7,90	11
Espagne	1,60	8,90	10,50
R.F.A.	2,30	7,22	9,52
Royaume-Uni	4,90	3,40	8,30
Grèce	1	5,20	6,20
Irlande	1,30	3,70	5
Danemark	2,40	0,95	3,35

N.B. Les chiffres concernant le Portugal ne sont pas disponibles.

Source : Conseil supérieur de la manne marchande (rapport du groupe B : fiscalité au sein de la C.E.E.)

C.E.E. ET NORVÈGE : ARMEMENTS MARITIMES -

	France	Belgique	Danemark	Espagne	Grèce	Irlande
AMORTISSEMENT DES NAVIRES - anticipé - à la livraison - régime - durée - taux - possibilité de changement de régime	amortissement sur cale, sur acomptes payés à la clôture de l'exercice précédant celui de la livraison - linéaire ou dégressif - sur huit ans maximum - oui: dans les 2 ans	sur acomptes - semi linéaire - huit ans - 20, et 15,15 - 5 et 10 %	15 % par an du prix d'achat - maxi 2 ans - 30 % - dégressif - 30 %	- linéaire - 25 ans (droit commun) ou 17 ans		- accéléré ou dégressif - accéléré 100 % l'année d'achat - dégr. nav. neuf jusqu'à 100 % - nav. occas. entre 10 et 25 %
PROVISIONS/RESERVES	pour reclassification sur 4 ans	pour revisions importantes sur 10 ans - maxi 1/10 ^e an du coût prévisible		oui - pas de conditions particulières		
PLUS-VALUES DE REMPLI		exonérée si réinvestie dans délai de 3 ans		exonérée si réinvestie dans délai de 2 ans (ou 4 ans si 1/4 du gain est réinvesti dans les 2 ans)		report d'imposition à la cession du nouveau navire acquis entre n - 1 à n + 2 si non remplacé
AIDES FISCALES A L'INVESTISSEMENT SPECIFIQUE AUX NAVIRES						
Taux général d'imposition des bénéfices des sociétés	45 % 1988 - 42 %	43 %	50 %	37 %	49 %	50 %
DISPOSITION SPECIFIQUE DES NAVIRES					- pavillon étranger : exonération - pavillon grec : impôt forfaitaire selon âge et tonnage du navire	du 1-1-1987 au 31-12-2000 : taux réduit de 10 % (pavillon irlandais)
FISCALITE LOCALE DES ENTREPRISES (taxe professionnelle)	base TP : valeur locative des navires + 18 % salaires des équipages en % du C.A. France sur C.A. global (avec plancher de 10 %) Elacement de la charge par remboursement de 68 % TP maritime payée en 1987 et 1988					

RÉGIME FISCAL DES ENTREPRISES DE NAVIGATION MARITIME

Italie	Luxembourg	Norvège	Pays-Bas	Portugal	Repub. fédérale d'Allemagne	Royaume-Uni
<ul style="list-style-type: none"> - linéaire - durée prévisible d'utilisation 	<ul style="list-style-type: none"> - linéaire ou dégressif - durée prévisible d'utilisation - double du taux linéaire ou 20 % 	<ul style="list-style-type: none"> amortissement dégressif anticipé, taux 30 % l'an dégressif - 30 % 	<ul style="list-style-type: none"> - linéaire ou dégressif - entre 16 et 20 ans - entre 12 et 16 % 	<ul style="list-style-type: none"> - linéaire - durée prévisible d'utilisation 	<ul style="list-style-type: none"> 40 % des acomptes - linéaire ou dégressif - 12 ou 16 ans - 25 ou 18,75 % - ou Dégr. Lin. + transp. de passagers 	<ul style="list-style-type: none"> 100 % des acomptes payés avant 1-4-87 sur contrats signés avant 1-4-3-87 - dégressif - taux, livres (jusqu'à 100 %) ou 25 %
			12,5 % du coût des im. réalisées a/c du 2-1-1984 (crédit d'impôt ou allocation en espèces)			
pour entretien et grandes révisions - 5 % de la valeur du navire au bilan		réserves pour risques non couverts par l'assurance aux tiers	pour révisions importantes sur 10 ans - max 1/10 ^e /an du coût prévisible			
report d'imposition à cession du nouveau navire acquis dans les 2 ans de la cession du précédent		exonérée si réemployée dans un délai de 6 ans	- exonérée si réinvestie dans l'année de la cession - ou PV en réserve pour achat dans les 4 ans		- exonérée dans la limite de 80 % si réinvestie dans l'année de la cession - ou PV en réserve pour achat dans les 4 ans	report d'imposition à la cession du nouveau navire acquis entre n - 1 et n + 3
46,37 %	43 %	50,8 %	42 %	45 %	benefices distribués 38 % benefices non distribués 58 %	39 %
		société enregistrée au NIS + direction effective hors de Norvège, exonération			pavillon allemand, taux respectifs de 21,6 et 33,8 %	
	taxe professionnelle assise sur 0,25 % de l'actif net				- taxe professionnelle assise sur 5 % du bénéfice et 0,2 % du capital (tauxes) de l'entreprise - bénéfice - 88 % recettes TP - capital - 14 % recettes TP	