

---

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1987, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Yves LE COZANNET,

Sénateur

---

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Jacques Valade, *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 Braconnier, Raymond Brun, Louis Caiveau, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelsere, Lucien Delmas, Rodolphe Désiré, Georges Dessaigne, Pierre Dumas, André Duroméa, Jean Faure, Philippe François, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo, André Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Marc Lauriol, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8<sup>e</sup> législ.) : 363 et annexes, 395 (annexe n° 32), 400 (tome XIV) et T.A. 43  
Sénat : 66 et 67 (annexe n° 29) (1986-1987).

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS.....</b>	5
 <b>CHAPITRE I :</b>	
<b>LA FLOTTE DE COMMERCE.....</b>	7
<b>A. L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL .....</b>	7
1) Les appréciations sur la longue période .....	7
2) L'exercice 1985 .....	8
3) Les perspectives d'évolution à moyen terme .....	8
<b>B. LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE.....</b>	9
1) Situation générale .....	9
a) La flotte .....	9
b) Les équipages .....	11
c) La dégradation de la balance des frets .....	13
2) Les résultats financiers des principaux armements .....	14
a) La C.G.M. et la C.G.M.F. ....	14
b) La Société navale et commerciale Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.) .....	15
c) La Société française de transports maritimes (S.F.T.M.) .....	16
d) Les Chargeurs réunis (C.R.) .....	16
<b>C. LE PLAN DE REDRESSEMENT PROPOSE PAR LE     GOUVERNEMENT .....</b>	17

<b>CHAPITRE II :</b>	
<b>LES PECHES ET LES CULTURES MARINES .....</b>	<b>23</b>
<b>A. LA SITUATION DE L'INDUSTRIE DES PECHES .....</b>	<b>23</b>
1) La flotte de pêche .....	23
2) La production des produits de la mer .....	23
a) La production de poisson frais .....	23
b) La production de crustacés frais .....	24
c) La production de mollusques .....	24
d) La production de produits congelés et transformés .....	24
e) Le secteur des conserves et semi-conserves .....	24
3) L'emploi .....	25
4) La balance extérieure .....	25
<b>B. L'ACTION EN FAVEUR DES PECHES ET DES PRODUCTIONS MARINES .....</b>	<b>26</b>
1) La politique générale .....	26
a) Les pêches maritimes .....	26
b) Les cultures marines .....	27
2) L'aide à la production : l'action du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés (F.I.O.M.) .....	27
a) Les interventions en faveur du soutien des marchés .....	28
b) Le développement de la consommation des produits de la mer .....	28
c) L'orientation de la production .....	29
3) L'aide à l'investissement : le programme pluri-annuel d'investissement .....	30

<b>CHAPITRE III</b>	
<b>L'ACTION EN FAVEUR DES GENS DE MER .....</b>	<b>33</b>
<b>A. LA SITUATION FINANCIERE DE L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (E.N.I.M.) .....</b>	<b>33</b>
<b>B. LA FORMATION PROFESSIONNELLE .....</b>	<b>37</b>
1) L'adaptation de la politique pédagogique aux nécessités de la polyvalence .....	37
2) L'évolution des effectifs en formation .....	38
<b>CHAPITRE IV :</b>	
<b>L'AMELIORATION DE LA SECURITE MARITIME .....</b>	<b>39</b>
<b>A. LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVEGARDE .....</b>	<b>39</b>
1) Bilan d'activités en 1985 .....	39
a) <i>En matière d'opérations de recherches et d'assistances des personnes en détresse en mer (S.E.C.M.A.R.) .....</i>	<i>39</i>
b) <i>En matière de surveillance de la navigation maritime</i>	<i>40</i>
2) Les raisons de l'abandon du projet d'aide à la navigation au large d'Ouessant .....	40
<b>A. L'INSUFFISANCE DES DOTATIONS DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.) .....</b>	<b>41</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>43</b>

## AVANT-PROPOS

**Mesdames, Messieurs,**

Avec un volume de crédits de 5,55 milliards de francs, soit une progression de 2,6 %, le budget de la mer pour 1987 marque un retour à la stabilité des dotations, succédant à un exercice budgétaire qui avait enregistré une diminution de 7,3 % en francs constants.

S'agissant de la marine marchande et comme par le passé, votre commission s'est attachée à examiner :

– la situation de la flotte de commerce qui bénéficie de 289,9 millions de francs de crédits de paiement -contre 285,9 en 1986- marquant ainsi une légère progression qui succède à une diminution de 4,6 % en francs constants;

– la politique des pêches maritimes et des cultures marines qui avec 222,3 millions de francs enregistre une diminution de ses dotations, imputables essentiellement à la baisse des dépenses d'intervention du titre IV;

– les actions en faveur des gens de mer;

– et l'amélioration de la sécurité (157,9 millions de francs de crédits de paiement en forte diminution par rapport à 1986, en fonction de l'achèvement du programme d'équipement entrepris depuis plusieurs années).

## CHAPITRE I : LA FLOTTE DE COMMERCE

### A. L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL

#### 1) Les appréciations sur la longue période

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du trafic mondial de 1980 à 1984, dernier exercice statistiquement disponible.

Le tonnage de la flotte marchande n'a pas enregistré une décroissance proportionnelle à cette baisse du trafic :

	en millions de tonnes				
	1980	1981	1982	1983	1984
Pétrole-Produits pétroliers-Gaz	1 871	1 693	1 480	1 400	1 427
Marchandises solides.....	1 833	1 866	1 793	1 710	1 893
<b>TOTAL.....</b>	<b>3 704</b>	<b>3 559</b>	<b>3 273</b>	<b>3 110</b>	<b>3 320</b>

1980.....	419.911 milliers de tjb,
1981.....	420.835 milliers de tjb,
1982.....	424.742 milliers de tjb,
1983.....	422.590 milliers de tjb,
1984.....	418.682 milliers de tjb,
1985.....	416.269 milliers de tjb.

Au 1er juillet 1986, le tonnage désarmé dans le monde se montait à 33.632 milliers de tjb, portant le taux d'utilisation des capacités de la flotte mondiale à environ 92 % du tonnage total.

## **2) L'exercice 1985**

Sur un plan général, le volume du trafic maritime mondial n'a pas beaucoup varié et l'important excédent de tonnage dans le secteur des navires citernes et des transporteurs de vrac sec a imprimé une pression à la baisse sur ces taux de fret. La surcapacité dans le secteur des lignes régulières a vraisemblablement posé un peu moins de problèmes mais il reste que là aussi les taux de fret ont diminué car le volume de trafic n'a pas progressé au même rythme que la capacité de tonnage additionnelle.

D'après les estimations, le niveau des surplus pour 1985 est variable en pourcentage suivant les types de fret : 37 % pour le vrac liquide, 23 % pour le vrac sec, 8 % pour les marchandises générales et 6 % pour les marchandises conteneurisées.

Exprimée en milliards de tonnes-milles, la demande mondiale de transport maritime a légèrement régressé revenant de 13.368 en 1984 à 13.160 en 1985.

L'essentiel de cette variation provient du pétrole brut et des céréales.

## **3) Les perspectives d'évolution à moyen terme**

Les espoirs d'une reprise de la demande mondiale ont été déçus. On ne peut donc écarter pour 1986 le risque d'un nouveau ralentissement des échanges maritimes et l'OCDE estime « qu'il serait irréaliste de s'attendre à un redressement significatif de la demande de tonnage ou du niveau des taux ».

S'agissant de l'offre de transport, on doit observer qu'un tonnage record a été envoyé à la démolition (40 % de plus qu'en 1984). Pour l'essentiel, ces retraits concernent les navires pétroliers.

Enfin, le niveau des commandes de navires neufs ne décroît que très lentement, si bien que le solde constructions neuves/pertes reste toujours proche de zéro, entretenant ainsi le surplus de tonnage.

Au total, sur le moyen terme on peut estimer que l'équilibre entre l'offre et la demande ne devrait pas varier de manière significative.

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

### **1) Situation générale**

#### **a) La flotte**

Le tonnage de la flotte de commerce française a continué à se dégrader du 9ème rang mondial en 1983 avec 8,588 millions de tonneaux de jauge brute (tjb), notre flotte se situe aujourd'hui entre le 14ème et le 19ème rang mondial avec 5,548 millions de tonneaux.

L'âge moyen de la flotte de commerce qui était de 8,48 ans au 1er janvier 1984 et de 9,07 ans au 1er janvier 1985 est descendu à 8,01 ans, ce qui correspond au fait qu'en 1986 les sorties de flottes ont porté principalement sur des navires âgés. Mais cet élément positif ne perdurera pas.

La flotte française est aujourd'hui composée d'un « noyau » important de navires de 6 à 10 ans d'âge entouré de quelques navires récents et de quelques navires anciens ce qui fait que les prochaines années l'âge moyen devrait s'accroître continûment sauf afflux massif de navires neufs. En d'autres termes, la structure d'âge de la flotte de commerce s'est déformée et s'éloigne de ce qui est tenu pour la structure optimale qui normalement comprend plus de navires récents, moins de navires d'âge moyen et vraisemblablement un peu plus de navires « anciens » de 12 à 15 ans.

Le tableau ci-après expose les mouvements d'entrée et de sortie de flotte entre le 1er janvier 1985 et le 1er juillet 1986.



CATÉGORIES	1 <sup>er</sup> janvier 1985		1 <sup>er</sup> juillet 1985		1 <sup>er</sup> janvier 1986		1 <sup>er</sup> juillet 1986	
	nombre	jaube brute	nombre	jauge brute	nombre	jauge brute	nombre	jauge brute
<u>Navires à passagers</u>								
- Paquebots.....	2	17 358	2	17 358	2	17 358	2	17 358
- Transbordeurs.....	21	146 937	21	149 079	22	158 434	23	161 601
- Aéroglesseurs marins.....	3	1 851	3	1 851	3	1 851	3	1 851
<b>Total.....</b>	<b>26</b>	<b>166 146</b>	<b>26</b>	<b>168 288</b>	<b>27</b>	<b>177 643</b>	<b>28</b>	<b>180 810</b>
<u>Cargos</u>								
- Cargos de ligne .....	72	349 505	66	326 307	63	310 081	58	293 322
- Cargos porte-conteneurs.....	56	1 091 445	55	1 086 256	51	1 043 856	49	1 010 702
- Bananiers, polythermes.....	11	46 724	11	46 724	10	45 180	10	45 180
- Transporteurs de vrac sec.....	38	971 762	37	953 020	33	830 364	33	796 869
- Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole).....	4	387 423	4	387 423	3	318 718	1	130 930
- Citernes à vin et à huile.....	6	9 449	6	9 449	6	9 449	6	9 449
- Transporteurs soufre liquide et produits chimiques.....	9	57 264	9	57 264	9	57 264	7	26 349
- Caboteurs < 500 tonneaux.....	10	3 534	10	3 534	9	3 035	10	3 534
- Navires secs stationnaires.....	37	75 642	38	76 642	37	66 687	39	69 919
<b>Total.....</b>	<b>243</b>	<b>2 992 748</b>	<b>236</b>	<b>2 946 619</b>	<b>221</b>	<b>2 684 634</b>	<b>213</b>	<b>2 386 254</b>
<u>Pétroliers</u>								
- Pétroliers L.C.....	36	4 391 369	30	3 515 239	23	2 537 571	25	2 548 336
- Caboteurs pétroliers.....	30	180 898	27	164 391	27	164 391	27	167 449
- G.P.L. - G.N.L.....	8	259 190	8	259 190	7	257 922	7	257 922
- Pétroliers et G.P.L. stationnaires.	6	7 636	8	7 636	6	7 636	6	7 636
<b>Total.....</b>	<b>80</b>	<b>4 839 093</b>	<b>71</b>	<b>3 946 456</b>	<b>63</b>	<b>2 967 520</b>	<b>65</b>	<b>2 981 343</b>
<b>TOTAL GENERAL.....</b>	<b>349</b>	<b>7 997 987</b>	<b>333</b>	<b>7 061 363</b>	<b>311</b>	<b>5 829 797</b>	<b>306</b>	<b>5 548 407</b>

Au total de cette période, notre flotte a regressé de 43 navires et de 2.449.580 tjb.

*b) Les équipages*

Dans ces conditions, les emplois dégagés par cette activité ont diminué.

	Officiers	Non Officiers	Hors Hiérarchie	Total général
30.12.1983	3 835	7 082	21	10 938
30.12.1984	3 506	6 423	18	9 947
30.06.1985	3 950	7 774	138	11 862
30.12.1985	3 031	5 314	8	8 353

De même, le nombre de marins en attente d'embarquement a tendance à se stabiliser à un niveau élevé :

**ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MARINS EN ATTENTE  
D'EMBARQUEMENT DIFFUSÉ PAR LE B.C.M.O.M.**

DATES	OFFICIERS						PERSONNEL D'EXÉCUTION					TOTAL GÉNÉRAL
	Pont	Radio	Machine	Polyv.	S. Gal	TOTAL	Pont	Machine	Polyv.	S. Gal	TOTAL	
1.1.1983	94	13	60	24	-	191	351	165	68	176	760	951
1.1.1984	90	4	91	52	-	237	334	182	70	246	832	1 069
1.1.1985	174	16	164	144	1	499	397	283	94	303	1 077	1 576
1.1.1986	171	23	153	133	2	482	385	294	60	237	976	1 458

## c) La dégradation de la balance des frets

En parallèle la balance des frets et passages de notre pays continue à se dégrader comme en témoigne le tableau ci-après :

**BALANCE DES FRÊTS ET PASSAGES**  
(en millions de francs courants)

	1983	1984
<b><u>DEPENSES</u></b>		
- Affretement de navires étrangers	1.918	1.245
- Frets payés à l'étranger sur importations	11.002	11.637
- Frets sur détra* à l'importation	2.442	2.565
	<hr/>	<hr/>
Total des dépenses	15.362	15.447
<b><u>RECETTES</u></b>		
- Fretement de navires français	515	476
- Fret sur pétrole brut importé pour processing	15	15
- Frets sur exportation par navires français	5.524	5.825
- Trafics tiers	5.662	5.190
- Passagers et voitures accompagnées	625	589
	<hr/>	<hr/>
Total des recettes	12.341	12.095
<b>S O L D E</b>	- 3.021	- 3.352

La couverture de la dépense nationale de transports maritimes enregistre une dégradation identique puisque l'armement français en assure 45,1 % en 1982 et seulement 41,3 % en 1984.

## **2) Les résultats financiers des principaux armements**

La surcapacité mondiale offre des opportunités financières remarquables aux entreprises solidement dotées en réserves financières. En revanche, pour des entreprises faiblement pourvues en fonds propres comme le sont les entreprises françaises, les prix bas des navires neufs comme d'occasion entraînent un « gel » des flottes, et donc un vieillissement de la flotte. En effet, ces entreprises ne veulent pas vendre à bas prix leurs navires sur le marché de l'occasion et, de ce fait, elles se privent de l'apport de fonds nécessaire à l'acquisition de navires neufs, fonds que l'exploitation courante ne permet pas de dégager en raison du bas niveau des frets.

Les résultats financiers des principaux armements sont donc préoccupants.

### *a) La C.G.M. et la C.G.M.F.*

#### ● La C.G.M.

Le compte d'exploitation générale s'est soldé par un déficit de 45,5 millions de francs soit une amélioration très sensible par rapport aux années précédentes.

La restructuration réalisée en 1984 a eu pour effet de diminuer le poste des affrètements (277,7 millions de francs d'affrètements coque nue avaient été payés à la C.G.M.F. en 1984), les postes d'amortissements et de frais financiers s'étant accru d'un montant global comparable.

En 1985, la C.G.M. a poursuivi les efforts de gestion déjà entrepris, l'accroissement de ses charges d'exploitation se limitant à 2,4 % alors que les produits progressaient de 3,5 %, grâce en partie à une augmentation de 9 % de l'activité de fret et de transports de passagers et à une amélioration des résultats obtenus par la participation à des consortia.

Les achats ont diminué de 52 millions de francs (soit - 6,16 %), grâce à un programme d'économies d'énergie et à la baisse des prix moyens des combustibles.

Les charges de personnels n'ont connu qu'une augmentation globale de 2,1 % qui résulte d'une réduction des effectifs moyen annuel de navigants de - 5 % et d'une augmentation de + 1,1 % du personnel sédentaire.

Au compte des pertes et profits, le solde déficitaire est profondément modifié par rapport aux exercices antérieurs, le bilan fait apparaître un résultat pour l'exercice 1985 positif (+ 1,45 millions de francs), ce résultat s'expliquant par la restructuration intervenue.

● La C.G.M.F.

Société holding du groupe, la C.G.M.F. possède une structure de bilan et d'exploitation propre à une société financière.

Le résultat d'exploitation fait apparaître une perte de 3,5 millions de francs, alors qu'elle était de 110 millions de francs en 1984. Cette variation importante est le résultat de l'opération de restructuration.

Les comptes de l'exercice 1985 se soldent par une perte de 268,8 millions de francs contre une perte de 365,5 millions de francs en 1984, en continuité avec l'amélioration des résultats des exercices antérieurs (- 545,6 en 1983 ; - 735,6 en 1982).

La C.G.M.F. après avoir cédé sa flotte et les emprunts liés à son financement à la C.G.M. n'enregistre plus dans ses comptes de recettes de frètements, ni de dotations aux amortissements au titre du matériel naval.

*b) La Société navale et commerciale Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.)*

L'activité de la société a été soutenue tout au long de 1985 et les résultats (résultat net et chiffre d'affaires) marquent une progression d'environ 10 % par rapport à l'exercice précédent.

Cette progression est directement liée à la modernisation des moyens navals et aux mesures de rationalisation mise en oeuvre pour accroître la productivité. Des accords de coopération intervenus avec des armements africains et européens ont permis de conforter les positions commerciales de l'armement. Une politique rigoureuse d'ajustement des structures et des ressources aux nouvelles conditions de l'exploitation expliquent aussi la bonne santé financière de cette société qui vient d'acquérir 66 % du capital de la Navale et Commerciale Havraise Péninsulaire (N.C.H.P.), filiale de la Société française de transports maritimes (S.F.T.M.).

La flotte actuelle comprend 22 navires dont 8 grumiers, 13 porte-conteneurs et 1 polyvalent, à laquelle s'ajoutent les navires en quirat avec la N.C.H.P. et celui de 40 % avec la Société Denis-Frères.

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

Après une année 1984 qui avait enregistré une légère amélioration par rapport à l'exercice précédent, les résultats de 1985 enregistrent une aggravation de la situation financière. La société affiche une perte de 77,8 millions de francs due à une évolution défavorable de tous les secteurs d'activité.

Les lignes régulières sont touchées dans le Sud-Est asiatique et l'Extrême-Orient par un accroissement désordonné de la concurrence.

Le domaine du vrac régresse traduisant la crise profonde de ce secteur déprimé.

Le secteur du pétrole voit baisser ses résultats en raison principalement de la réduction du nombre de navires gérés.

La flotte de la S.F.T.M. au 31 décembre 1985 était de 23 navires, dont 11 navires de lignes, 3 transporteurs de vrac, 4 transporteurs de véhicules et 1 pétrolier.

**d) Les Chargeurs réunis (C.R.)**

L'exercice 1985 se solde par une perte de 228 millions contre 50 millions en 1984. Cette augmentation est due notamment à des dotations exceptionnelles supplémentaires pratiquées pour la restructuration de la société (68 millions) et pour les pensions et retraites futures à payer au personnel en activité (62 millions).

L'activité de la société au cours de l'exercice 1985 a encore été marquée par la poursuite de la lutte concurrentielle entre les conférences traditionnelles et les opérateurs de systèmes conteneurisés à grande capacité. La société s'inscrit toujours essentiellement dans le cadre de l'exploitation des lignes régulières sur l'Extrême-Orient, l'Asie, la Côte occidentale africaine.

En 1985, la société Chargeurs réunis exploitait une flotte de 12 navires, porte-conteneurs ou cargo-rouliers.

Votre commission ajoutera que la bonne tenue du dollar avait jusqu'ici permis aux armements de maintenir leur activité, ce qui ne pourra plus être le cas si la tendance à la baisse de la devise américaine se poursuit.

### **C. LE PLAN DE REDRESSEMENT PROPOSE PAR LE GOUVERNEMENT**

Confronté à l'abaissement d'une flotte dont le maintien est souhaitable tant pour des raisons économiques, sociales que stratégiques, le Gouvernement a proposé un plan de redressement très important.

Cette action repose sur une aide financière non négligeable, puisqu'en 1987 et 1988 2,425 milliards de francs seront engagés.

#### **ÉVALUATION DE L'AIDE APPORTÉE PAR L'ÉTAT PENDANT LA DURÉE DU PLAN MARINE MARCHANDE (1987-1988)**

Aide structurelle et aide de l'investissement.....	400 MF
Dégrèvement de Taxe Professionnelle .....	110 MF
Modification de l'article 79 du code du Travail Maritime ....	50 MF
Mesures sociales (pension, etc...).....	10 MF
Contingent de 500 C.A.A.....	75 MF
Aide en capital à la Compagnie Générale Maritime (C.G.M.)	700 MF
Remboursement par l'État de 50 % des dépenses incombant à la C.G.M. au titre des allègements d'effectifs .....	80 MF
	—
	1 425 MF

NOTA : non compris la participation de l'État au titre des bonifications d'intérêt en cours, environ 1 000 MF sur deux ans.

Sur cette base, trois objectifs sont poursuivis :

- 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 de l'exploitation de la flotte tout en maintenant sa spécificité.



Les principales mesures concernant ce plan sont reproduites ci-après :

● « Objectif n° 1 : créer un environnement économique favorable »

**1) Aide structurelle**

L'Etat vise par ce dispositif temporaire, à inciter les entreprises de transport maritime à retrouver rapidement la voie de la compétitivité en s'adaptant aux nouvelles conditions de la concurrence internationale.

La prime est globale et forfaitaire. Elle est accordée aux entreprises qui auront signé avec l'Etat une convention adaptée à chaque cas particulier fixant les engagements précis de ces dernières en matière de restructuration économique et financière.

**2) Aide à l'investissement**

L'Etat renouvellera le dispositif actuel d'aide à l'investissement en le rendant plus efficace et plus attractif :

– plus efficace, car il portera dorénavant sur l'acquisition de navires neufs ou récents, c'est-à-dire de moins de huit ans, en vue de garantir une réelle modernisation de la flotte ;

– plus attractif, car il permettra dans la limite de plafonds eux-mêmes sensiblement réévalués de prendre en compte les travaux de modernisation des bateaux d'occasions.

**3) Aménagement juridique du régime de copropriété des navires (copropriété quirataire)**

Il s'agit de renouveler l'intérêt des investisseurs pour l'armement au commerce, tout en maintenant le régime fiscal favorable aux copropriétaires de navires. La mesure proposée supprimera désormais l'obligation de la solidarité financière qui pesait jusqu'alors sur les copropriétaires non gérants.

**4) Légalisation des jeux d'argent sur les navires français transportant des passagers hors des eaux territoriales**

Les navires sous pavillon français transportant des passagers ou effectuant des croisières ne peuvent actuellement proposer à leur clientèle

des jeux de hasard ou des machines à sous, à l'inverse des pratiques admises sur les navires étrangers. Afin de surmonter ce handicap commercial et financier, un texte législatif sera présenté qui permettra aux navires français d'introduire ces appareils et les jeux de casinos pour un emploi exclusivement en eaux internationales.

● **Objectif n° 2 : assouplir les contraintes administratives et financières**

**1) Aménagement de la taxe professionnelle des compagnies maritimes**

La taxe professionnelle, du fait de modalités d'application spécifiques au secteur, frappe aujourd'hui les compagnies maritimes françaises y compris pour leur activité internationale, contrairement à leurs concurrentes étrangères.

Un dégrèvement de 66 % de la taxe professionnelle acquittée par les compagnies est prévu pour la durée du plan (1987-1988) et une réforme globale parallèlement mise à l'étude.

**2) Généralisation de la polyvalence de 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 double qualification, au « service du pont- et au « service de la machine ». En conséquence, le travail à bord pourra être désormais organisé sur la base d'une polyvalence effective de fonctions, qui devrait permettre une meilleure utilisation des personnels concernés. Les textes réglementaires seront adaptés en ce sens.

**3) Assouplissement des règles d'embarquement des officiers radio à bord des navires**

Dès maintenant, les navires disposant de matériels de radiocommunication par satellites pourront, après avis de la commission centrale de sécurité, être dispensés d'embarquer un officier radio.

**4) Allègement des tâches administratives**

Actuellement, les compagnies sont tenues d'enregistrer et de déclarer au jour le jour à l'administration le mouvement de chaque marin. Un système déclaratif global mensuel sera mis en place. Cette nouvelle organisation grâce à l'informatique supprimera tous les avis de mouvements et de positions (300 000 avis individuels par an).

**● Objectif n° 3 : aménager le régime social du marin**

**1) Révision du code du travail maritime**

Le code du travail maritime dont le texte initial remonte à 1926 apporte des garanties aux marins embarqués sur navires français, et laisse sans aucune protection sérieuse les autres marins français. Il sera remanié après concertation avec les parties concernées notamment sur les points suivants :

- remplacer le lien du marin au navire par un lien avec l'armateur,
- préciser la définition de la profession de marin en la réservant prioritairement à la marche, à la conduite et l'entretien du navire.

**2) Modification de l'article 79 du code du travail maritime**

Le code du travail maritime met à la charge intégrale des compagnies les dépenses de soins et les salaires du marin blessé ou malade au cours de son embarquement, contrairement à ce qui se pratique dans le régime général de sécurité sociale.

La durée de cette prise en charge est actuellement fixée à 4 mois. Il a été décidé de limiter à un mois cette obligation. Au-delà de cette durée, le marin sera pris en charge par l'E.N.I.M..

**3) Création d'un régime d'assurance volontaire au profit des marins français employés par des entreprises d'armement maritime étrangères et au profit des marins étrangers navigant sous pavillon français**

Les marins français effectuant des embarquements sur des navires battant pavillon d'Etats non liés à la France par des accords de sécurité sociale applicables aux gens de mer, et rémunérés par une entreprise étrangère, ne disposent actuellement d'aucune possibilité de maintien d'affiliation à l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.).

**4) Mensualisation des pensions servies par l'E.N.I.M.**

Un décret sera pris pour instituer un versement mensuel des pensions et allocations servies par l'E.N.I.M. aux pensionnés et retraités au lieu du système trimestriel actuel.

### **5) Non récupération par l'E.N.I.M. de la fraction de pension payée au titre du mois de servance du décès**

Actuellement, la fraction de pension correspondant à des périodes postérieures au décès du titulaire de la pension doit être reversée par ses successeurs. Cette disposition sera abrogée comme elle l'a déjà été dans le régime général.

#### **● Objectif n° 4 : consolider certains trafics traditionnels**

##### **1) Adoption d'un texte législatif réservant la desserte entre la métropole et les départements et territoires d'outre-mer aux navires battant pavillon français**

Les liaisons maritimes entre la France métropolitaine et les départements et territoires d'outre-mer sont d'intérêt national tant au plan économique que stratégique.

Ces dessertes maritimes sont l'objet d'une concurrence abusive de la part d'armements étrangers, complaisants ou anormalement subventionnés. Ces pratiques déloyales aiguisées par la crise du transport maritime menacent de faire disparaître l'armement français sur certaines lignes.

Le projet présenté s'appuie sur le principe de la priorité d'exploitation de ces liaisons maritimes par les armements français tout en ménageant la nécessaire concurrence entre compagnies et en laissant ces liaisons accessibles, à nos partenaires européens.

##### **2) Acheminement de l'aide alimentaire**

Le Gouvernement a pris 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 contrairement aux pratiques qui se sont développées au cours des dernières années.

#### **● Objectif n° 5 : adopter des mesures d'urgence face à la crise**

##### **1) Cessation anticipée d'activité (C.A.A.)**

Pour accompagner les plans d'entreprise déjà engagés par les principales compagnies, il est dès maintenant prévu qu'un nouveau protocole d'accord entre l'Etat et la profession permette d'offrir aux navigants la possibilité de bénéficier de 500 C.A.A. supplémentaires en plus du contingent actuellement ouvert.

**2) Décret relatif à l'immatriculation des navires dans les terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.)**

Devant la crise sectorielle que traverse le transport de vrac le secrétaire d'Etat à la mer a annoncé le 24 avril dernier qu'il ouvrait la possibilité d'immatriculer aux Kerguelen les navires transportant du vrac sec ou liquide hors pétrole brut. Cette mesure de sauvegarde limitée à ce seul secteur anticipait sur l'annonce du présent plan. Un décret assurera la rénovation du corps de textes correspondant.

**CHAPITRE II :  
LES PECHES ET LES CULTURES MARINES**

**A. LA SITUATION DE L'INDUSTRIE DES PECHES**

**1) La flotte de pêche**

La diminution du nombre de bâtiments de notre flotte de pêche s'est accéléré en 1985. A l'opposé, on constate une stabilisation des capacités de prise—exprimées en kilowatt et représentatives de la puissance des navires—imputables à l'effort de rajeunissement menée par les entreprises :

	1983		1984		1985	
	Nombre	Puissance	Nombre	Puissance	Nombre	Puissance
Flotte artisanale moins de 24 mètres	13.046	812.597	12.933	829.746	12.570	821.250
Flotte industriel- le plus de 24 mètres	390	309.073	370	296.794	370	300.955
<b>TOTAL</b>	<b>13.436</b>	<b>1.121.670</b>	<b>13.303</b>	<b>1.126.540</b>	<b>12.940</b>	<b>1.122.205</b>

**2) La production des produits de la mer**

*a) La production de poisson frais*

Le fait notable de ces dernières années est la progression de 22% en valeur de cette production entre 1984 et 1985.

Les principales espèces en valeur sont le merlu (418 millions de francs en 1985), la baudroie (368 millions en 1985), le lieu noir, la sole, le cabillaud et le merlan.

***b) La production de crustacés frais***

Elle passe de 26 501 tonnes en 1983 à 23 071 tonnes en 1984 puis 24 977 tonnes en 1985. La principale espèce pêchée est le tourteau dont la valeur a augmenté de près de 22 % entre 1984 et 1985.

***c) La production de mollusques***

Elle progresse régulièrement chaque année en particulier grâce aux efforts de régénération des gisements de ces espèces. En 1985, la production de mollusques s'élevait à 168 149 tonnes pour une valeur de 1,6 milliard de francs.

***d) La production de produits congelés et transformés***

Bien que le marché de ce secteur soit complexe, la production des produits congelés peut être chiffrée à près de 82 000 tonnes par an, représentant une valeur de 630 millions de francs.

Quant aux secteurs du salage ou du fumage, il s'agit de marchés globalement en expansion. C'est ainsi que la production de saumon fumé représente environ 15 000 tonnes par an à partir de matière première entièrement importée.

***e) Le secteur des conserves et semi-conserves***

Les principales productions pour 1983, 1984 et 1985 se sont établies ainsi :

	1983	1984	1985
Conserves de sardines .....	26 600 T	27 850 T	27 240 T
Conserves de thons .....	34 800 T	36 500 T	38 300 T
Conserves de maquereaux .....	28 500 T	27 600 T	25 900 T

### 3) L'emploi

En fonction de l'effort de modernisation de la flotte, la productivité s'est fortement améliorée et les effectifs embarqués sont en diminution :

	1982	1983	1984	1985
Grande pêche .....	694	433	604	521
Pêche au large .....	3 762	3 335	3 194	3 296
Pêche côtière.....	2 452	2 339	2 099	2 067
Petite pêche.....	13 752	13 752	12 780	12 514
<b>Total .....</b>	<b>20 660</b>	<b>19 549</b>	<b>18 677</b>	<b>18 398</b>

### 4) La balance extérieure

Entre 1984 et 1985, le déficit de la balance commerciale est passé de 5,8 milliards à 5,9 milliards.

Le taux de couverture des importations par les exportations progresse de 5 % en valeur entre 1984 et 1985 grâce en particulier à une forte augmentation des exportations en 1985 (27 % de plus en valeur qu'en 1984).

Ce déficit demeure très élevé en raison du coût de certaines importations comme en témoigne l'analyse ci-après, transmise à votre rapporteur :

« Le marché du poisson frais est proche de l'équilibre. En 1985, les importations de poissons frais représentaient moins de 55% en volume de la consommation intérieure de ces produits.

Le marché des poissons congelés et transformés est fortement dépendant des importations d'où un déficit de 1,5 milliard de francs en 1985. En 1985, les exportations ont augmenté par rapport à 1984 (+ 39 % en valeur) ceci en raison notamment de l'accroissement de la production des navires congélateurs.



Dans le secteur des conserves et des semis-conserves, eu égard à l'importance des besoins, l'approvisionnement en matière première d'origine nationale est insuffisant d'où le recours à des importations massives qu'il s'agisse de matière première (sardine, maquereau, thon) ou de conserves.

Le secteur des crustacés, mollusques et coquillages, est fortement déficitaire avec un taux de couverture d'environ 1,5% pour l'année 1985.

Une dizaine de produits sont à l'origine de la majeure partie du déficit de la balance commerciale des produits de la mer : le saumon, le cabillaud, les crustacés, les moules et les crevettes dont les importations représentent environ 50% du déficit total. Il existe pour ces produits à valeur marchande élevée, une importante demande à laquelle la production nationale ne peut répondre car elle est soit insuffisante, soit inexistante notamment pour des raisons climatiques.»

## **B. L'ACTION EN FAVEUR DES PECHES ET DES PRODUCTIONS MARINES**

### **1) La politique générale**

#### *a) Les pêches maritimes*

Cette activité est caractérisée :

- d'une part par l'accélération de la compétition pour l'accès à la ressource communautaire du fait de l'élargissement (disproportion entre ressource communautaire disponible et puissance de capture des flottes communautaires);

- et d'autre part par l'évolution favorable du marché des produits de la mer qui trouve un tempérament dans l'amplification de la concurrence pour la conquête des marchés.

Dès lors, les orientations retenues sont doubles :

- Sauvegarder la juste place de la flotte française dans le concert des flottes de pêche communautaires par :

- la poursuite du plan de renouvellement de la flotte avec accent particulier mis sur les navires industriels et semi-industriels,

- une vigilance permanente dans l'encadrement et la surveillance de l'effort de pêche espagnol par une stricte application des dispositions du traité d'adhésion,

- la recherche d'une amélioration de la politique commune des pêches dans le domaine structurel,

- et le rééquilibrage de l'organisation commune des marchés en faveur de la pêche artisanale.

● Renforcer la compétitivité de l'ensemble de la filière française par la pêche par :

- la modernisation des installations et équipements dont disposent les différents intervenants de la filière (producteurs, ports, mareyeurs, transformateurs, grossistes, détaillants...),

- la recherche d'économies et de gains de productivité dans l'exploitation et la gestion des entreprises,

- une meilleure adaptation des produits et des services offerts aux attentes actuelles et futures du consommateur afin de diminuer la dépendance extérieure.

#### *b) Les cultures marines*

Les orientations suivantes ont été retenues :

- augmenter la rentabilité des exploitations conchylicoles notamment par une meilleure gestion de l'espace. A cet effet, sont en cours d'examen une modification du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 et un projet d'institution d'un droit réel en matière de concession,

- promouvoir la qualité du produit conchylicole et renforcer les actions relatives à une meilleure structuration de l'offre et de la promotion du produit,

- développer en aquaculture les élevages portant sur les espèces les mieux appréhendés par la recherche scientifique et améliorer les connaissances relatives aux cultures d'algues, au repeuplement des fonds, de manière à valider à court terme les possibilités de viabilité économique de ces opérations.

## **2) L'aide à la production : l'action du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés (F.I.O.M.)**

Le F.I.O.M., créé en 1975 et réorganisé en 1983, a pour objet l'amélioration et la régularisation des marchés des produits de la pêche

maritime et des cultures marines. Pour répondre à ces besoins, l'organisme a bénéficié d'un budget initial de 132,5 millions de francs en 1984 et de 125,5 millions de francs en 1985. Plus de 115 millions de francs ont été inscrits à son budget en 1986.

Les ressources de l'organisme se présentent de la manière suivante dans le projet de budget 1986 :

- produits des taxes parafiscales ..... 31 millions de francs  
(taxe sur la valeur des produits de la pêche maritime pêchés et importés et taxe sur les produits des cultures marines)
- subvention de l'Etat ..... 71 millions de francs
- report envisagé ..... 13 millions de francs
- produits financiers ..... 0,5 millions de francs

Les actions du F.I.O.M. portent sur les interventions en faveur du soutien des marchés, le développement de la consommation des produits de la mer, l'orientation de la production, des études spécifiques et l'indemnisation du chômage dû aux intempéries.

#### *a) Les interventions en faveur du soutien des marchés*

L'organisme participe aux interventions des organisations de producteurs, soit comme autorité intermédiaire du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (F.E.O.G.A.) pour les espèces communautaires, soit directement pour les autres espèces.

En ce qui concerne les espèces communautaires, le F.I.O.M. a réglé en 1984 16,89 millions de francs aux organisations de producteurs pour un volume de 10 015 tonnes concernant en particulier le hareng et le lieu noir. En 1985, les compensations financières versées aux organisations de producteurs se sont élevées à 13,78 millions de francs pour 8 227,5 tonnes retirées du marché.

#### *b) Le développement de la consommation des produits de la mer*

Pour le marché national, les actions de publicité collective en faveur de la consommation se sont traduites par des messages radiophoniques et télévisés au moment de forts apports ou par des campagnes spécifiques (thon).

L'institution a versé pour ces actions (y compris pour les cultures marines) 15 millions de francs en 1984 dont 4 millions de francs en faveur des huîtres et 24,5 millions de francs en 1985 dont 4 millions de francs pour la conchyliculture.

Pour encourager le commerce extérieur, le F.I.O.M. a consacré 5 millions de francs en 1984 et 4,5 millions de francs en 1985 à sa participation aux manifestations et salons internationaux et au développement d'actions publi-promotionnelles.

Près de 30 millions de francs ont été prévus pour l'ensemble de ces actions sur le budget 1986.

*c) L'orientation de la production*

● Le soutien des campagnes de pêche

Ce soutien concerne essentiellement l'assistance technique et médicale à la flotte de pêche germonière (3,70 millions de francs en 1984 et 1985) et les campagnes de prospection. A ce dernier titre, il faut noter en 1984 une aide sous forme de garantie financière du F.I.O.M. pour la campagne expérimentale sur le thon tropicale de l'organisation de producteurs ORTHONGEL aux Seychelles concernant quatre navires (4 millions de francs).

Grâce à ces campagnes la flotte française de thoniers congélateurs travaille régulièrement dans l'Océan Indien. A signaler également en 1984 le soutien d'une campagne expérimentale de pêche de la langouste au Maroc pour 1 million de francs.

En 1985, ont été encouragées une campagne de prospection de la flotte de pêche industrielle de Boulogne à hauteur de 11,7 millions de francs.

Pour 1986, le F.I.O.M. apporte sa garantie à hauteur de 50 % des déficits éventuels dans la limite de 0,36 millions de francs à des marées expérimentales dans les eaux du Venezuela en vue d'un redéploiement de la flottille artisanale antillaise et dans les mêmes conditions dans la limite de 0,6 million de francs à une marée de pêche expérimentale du thon germon.

● L'aide aux investissements à terre

La circulaire du 14 janvier 1983 modifiée par la circulaire du 12 septembre 1985 relative aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes prévoit une aide du F.I.O.M. en faveur des

investissements à terre pour soutenir des opérations d'équipement à caractère mobilier ou immobilier amortissables en moins de 5 ans.

Cette aide, accordée sous forme de subvention, dont le montant ne peut excéder 30 % du montant de l'investissement a bénéficié d'une enveloppe de 8 millions en 1984 et de 5 millions en 1985, dont 2 millions au profit des investissements informatiques. Ces derniers ont été réalisés par les halles à marée, permettant ainsi de mettre en place un réseau national inter-criées d'informations statistiques.

#### ● L'aide aux cultures marines

Outre la promotion de la consommation de coquillages citée, les interventions du F.I.O.M. dans ce secteur comprennent des actions de développement des pectinidés et de commercialisation des huîtres d'Arcachon.

La participation globale du F.I.O.M. s'est élevée à 5 millions de francs en 1984 et 3 millions de francs en 1985.

Le budget du F.I.O.M. a prévu pour 1986, 32,50 millions de francs au titre de l'orientation dont 17 millions de francs pour l'orientation de la production, 5 millions de francs pour les investissements à terre et 2,5 millions de francs pour les cultures marines.

### 3) L'aide à l'investissement : le programme pluri-annuel d'investissement

L'objectif du programme d'investissement est de favoriser la mise en chantier sur la période 1983-1987 de 470 à 510 navires de pêche artisanale, 7 navires de pêche industrielle, 52 à 57 navires de pêche semi-industrielle, 12 à 16 thoniers océaniques senneurs- congélateurs et de 4 de grande pêche, soit un total d'environ 80 navires pour la pêche industrielle dans son ensemble.

Au cours de l'année 1983, les moyens financiers mis en oeuvre par le secrétariat d'Etat chargé de la mer ont assuré la construction de 123 navires de pêche artisanale pour un montant de subventions de 36,47 millions de francs, la construction de 8 navires de pêche industrielle pour un montant de 49,22 millions de francs.

En 1984, la poursuite de la réalisation du plan pluriannuel s'est effectuée pour partie dans le cadre des actions de décentralisation. Les moyens financiers du secrétariat d'Etat destinés à la pêche artisanale au large, soit 36,76 millions de francs, ont permis la construction de 44 navires. Les régions ont subventionné 93 constructions et 19 transformations de navires représentant 12,8 millions de francs.

Dans le secteur de la pêche industrielle, 6 navires ont été construits et 6 navires modernisés pour un total de 36,75 millions de francs.

En 1985, 45 navires de pêche artisanale de plus de 16 mètres ont été construits et une transformation a été réalisée, pour un total de 39,9 millions de francs.

Les régions ont subventionné environ 108 constructions et 17 transformations représentant 14,25 millions de francs.

Les investissements à la pêche industrielle (14 constructions et 8 transformations) ont été subventionnés pour un montant de 56,72 millions de francs.

Sur trois ans, les aides publiques ont donc permis de subventionner :

- 413 constructions et 37 transformations de navires de pêche artisanale,

- 28 constructions et 14 transformations de navires de pêche industrielle.

### **CHAPITRE III**

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

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

Les tableaux ci-après retracent les équilibres financiers de l'E.N.I.M. en 1985 et les prévisions pour 1986 :

1985 (EN MILLIERS DE F)

CHARGES			RESSOURCES		
Nature des postes	Budget initial	Exécution	Nature des postes	Budget initial	Exécution
Pensions C.R.M.	3 948 507	3 904 510	Contributions "armateurs"	1 258 025	1 166 622
Pensions C.G.P.	404 006	392 197	Cotisations "marins"	741 968	749 226
Prestations C.G.P.	1 554 450	1 532 087	Cotisations "pensionnés"	72 500	74 608
Action sanitaire et sociale	30 195	30 357	Participation C.N.A.M.	282 000	345 419
Personnel	90 201	83 326	Compensation démographique	76 000	437 332
Autres frais de fonctionnement, amortissements, dépenses exceptionnelles	66 589	58 615	Contribution assurances auto	15 000	21 415
Fonds spécial	18 834	18 444	Ressources affectées	8 960	8 797
Fonds national de solidarité	43 044	40 181	Divers	16 820	27 893
Dépenses sur ressources affectées	8 960	8 797	Fonds national de solidarité	43 044	39 968
			Subvention de l'ETAT	3 648 000	3 177 000
<b>TOTAUX</b>	<b>6 164 786</b>	<b>6 068 514</b>		<b>6 162 317</b>	<b>6 048 280</b>



1986 (EN MILLIERS DE F)

CHARGES			RESSOURCES		
Nature des postes	Budget initial	Exécution	Nature des dossiers	Budget initial	Exécution
Pensions C.R.M.	4 255 796	4 220 000	Contributions "amateurs"	1 207 564	1 916 993
Pensions C.G.P.	424 889	407 373	Cotisations "marins"	737 985	
Prestations C.G.P.	1 707 335	1 707 335	Cotisations "pensionnés"	77 820	75 000
Action sanitaire et sociale	32 200	32 200	Participation C.N.A.M.	369 365	369 365
Personnel	95 694	95 694	Compensation démographique	546 000	422 000
Autres frais de fonctionnement, amortissements, dépenses exceptionnelles	59 365	59 365	Contribution assurances auto	28 000	28 000
Fonds spécial	19 474	19 474	Ressources affectées	9 457	9 457
Fonds national de solidarité	42 100	42 100	Divers	24 180	24 180
Dépenses sur ressources affectées	9 457	9 457	Fonds national de solidarité	41 200	41 200
			Subvention de l'Etat	3 427 507	3 551 507
<b>TOTAUX</b>	<b>6 646 310</b>	<b>6 592 998</b>		<b>6 469 078</b>	<b>6 437 702</b>

**Le bilan de 1985 fait apparaître un déficit d'exécution de 20 millions de francs pour cet exercice.**

Comparé au budget primitif qui avait été adopté avec un déficit de 2.469.000 francs, ce résultat légèrement négatif (0,33 % de l'ensemble des dépenses) provient d'une variation des dépenses et des recettes par rapport aux prévisions initiales, la distorsion précédemment constatée dans l'évolution des unes et des autres s'accroissant.

En matière de dépenses, l'exécution budgétaire qui s'établit à 6,07 milliards de francs pour une prévision de 6,16 milliards a été marquée essentiellement par une progression encore importante des charges de la Caisse Générale de Prévoyance (+ 10,35 % par rapport à 1984), largement tributaires de la population vieillissante du régime, ainsi que des pensions sur la Caisse de retraites des marins (+ 8,48 %).

En matière de recettes, trois phénomènes méritent d'être notés :

– En ce qui concerne les recettes propres du régime (cotisations et contributions des armateurs et des marins, cotisations des pensionnés), les résultats sont en deçà des évaluations initiales, fondées sur une prévision trop optimiste de l'évolution des effectifs d'actifs et du niveau de l'activité maritime sous pavillon national ;

– La part des transferts inter-régimes double pratiquement, d'une année sur l'autre, dans la structure des recettes : 6,63 % des recettes en 1984, 12,94 % en 1985. Les résultats de la compensation bilatérale « maladie » entre l'Etat et la Caisse nationale de l'assurance maladie s'accroissent, du fait de la stagnation de la masse salariale des ressortissants du régime et, dans le même temps, de l'évolution continue des dépenses de prestations.

– Enfin, 373 millions de francs ont été versés à l'établissement au titre de la « surcompensation » démographique instaurée par la loi de finances rectificative pour 1985, portant ainsi le montant du poste compensation de 64,332 millions à 437,332 millions.

Les prévisions d'exécution pour 1986 montrent que les dépenses et les recettes semblent devoir être inférieures aux prévisions du budget initial.

Les variations en matière de dépenses (– 53 millions de francs) portent essentiellement sur les charges de pensions, les augmentations de salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions restant cantonnées à l'application de rattrapage au 1<sup>er</sup> janvier 1986 et au strict maintien du pouvoir d'achat. Les dépenses de prestations ne devraient pas excéder les crédits budgétaires si le rythme d'évolution actuellement constaté se maintient.

En ce qui concerne les recettes, la perspective est difficile à tracer en matière de cotisations et contributions compte tenu des incertitudes tenant à l'évolution des effectifs au commerce. Cependant, sur la base des augmentations de salaires forfaitaires sus-évoquées, les recettes propres, contributions des armateurs, cotisations des marins, cotisations des pensionnés ne s'élèveront qu'à 1,99 millions de francs au lieu des 2,023 millions de francs prévus en début d'année.

### ***B LA FORMATION PROFESSIONNELLE***

#### **1) L'adaptation de la politique pédagogique aux nécessités de la polyvalence**

La décision a été prise de développer le niveau de qualification du personnel embarqué, en assurant aussi bien une formation de base plus poussée qu'une ouverture plus large sur les réalités économiques.

En ce qui concerne le personnel officier, cette orientation a conduit à confirmer le caractère original de l'enseignement maritime français qui vise à donner à tous les cadres navigants une compétence technique poussée dépassant les clivages traditionnels entre le service du pont et celui de la machine.

Cette formation dite polyvalente, vers laquelle s'orientent maintenant plusieurs pays étrangers, existe depuis de nombreuses années pour les officiers du plus haut niveau, mais jusqu'ici les capitaines de 2<sup>ème</sup> classe de la navigation maritime se recrutaient parmi les titulaires des brevets d'officier chef de quart et d'officier technicien qui, dans une 2<sup>ème</sup> étape de leur formation, recevaient un enseignement polyvalent.

Dans le nouveau régime, la formation, comportant 3 années de scolarité, sera polyvalente dès l'origine, le recrutement en 1<sup>ère</sup> année s'effectuant par voie de concours.

La même orientation générale est retenue en ce qui concerne le personnel d'exécution, avec l'institution de cycles de formation initiale en 3 ans conduisant à la délivrance de C.A.P. de marin à la pêche ou de marin au commerce, destinés à se substituer progressivement en tout ou partie, suivant les besoins, aux formations traditionnelles.

## 2) L'évolution des effectifs en formation

Les gains de productivité considérables réalisés dans le domaine du transport maritime, et la crise internationale que connaît ce secteur ont entraîné une réduction sensible du nombre des marins embarqués.

Ces évolutions ont entraîné une adaptation correspondante du nombre des élèves recrutés et du nombre des élèves en formation dans les écoles, ainsi que le montre le tableau suivant.

### Evolution des recrutements dans les filières d'officiers des E.N.M.M. (1)

1976 .....	500
1979 .....	340
1981 .....	300
1983 .....	300
1985 .....	130

(1) Ecole nationale de la marine marchande

Cette diminution des flux d'élèves en formation a permis d'assurer aux entreprises d'armement au commerce et à la pêche ainsi qu'aux établissements de culture marine un personnel qualifié en nombre suffisant.

L'évolution des besoins aura des répercussions sur le réseau des écoles, et sur leur équipement.

Ainsi, la réduction des besoins en personnel officier pour le commerce a renforcé le caractère hypertrophique du réseau des Ecoles nationales de la marine marchande et a conduit à ne pas recruter de nouveaux élèves à la rentrée 1986 à l'Ecole nationale de la marine marchande de Paimpol.

En revanche, un programme important d'investissements a été établi afin de doter les autres écoles nationales de moyens modernes de formation tel qu'il en existe dans des établissements similaires à l'étranger : simulateurs de machine et de passerelle notamment. A cette fin une autorisation de programme de 6.150.000 francs est prévue au budget de 1987.

## CHAPITRE IV : L'AMELIORATION DE LA SECURITE MARITIME

### A. LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE (CROSS)

#### 1) bilan d'activités en 1985

Les cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et sauvetage (CROSS) implantés en métropole à GRIS-NEZ - JOBOURG - CORSEN - ETEL et LAGARDE ont maintenu en 1985 et pour la première moitié de 1986 une activité soutenue :

*a) En matière d'opérations de recherches et d'assistances des personnes en détresse en mer (SECMAR)*

Le bilan 1985 s'établit ainsi :

	GRIS-NEZ	JOBOURG	CORSEN	ÉTEL	LAGARDE	TOTAL
Opérations dont	191	432	397	1 022	1 691	3 733
Plaisance	110	261	241	667	1 261	2 540

Ces opérations ont permis d'assister 5.050 personnes. Il faut malheureusement encore enregistrer 173 personnes blessées et 119 décédées ou disparues.

*b) en matière de surveillance de la navigation maritime*

Le bilan pour l'année 1985 pour les trois CROSS de GRIS-NEZ, JOBOURG et CORSEN qui sont plus spécialement chargé de surveiller les dispositifs de séparation de trafic du Pas-de-Calais, d'Ouessant et des Casquets est le suivant :

	Contrevenants détectés	Contrevenants identifiés
GRIS-NEZ	1 225	488
JOBOURG	139	73
CORSEN	208	126
TOTAL	1 572	687

Le pourcentage d'identification des contrevenants est variable :

	CROSS GRIS-NEZ	CROSS JOBOURG	CROSS CORSEN	TOTAL
Pourcentage d'identification des navires contrevenants. ....	39,84 %	52,52 %	60,57 %	43,70 %

Sur ce dernier point, votre commission relève une différence non négligeable entre la détection des contrevenants et leur identification. Elle s'en étonne.

**2) les raisons de l'abandon du projet d'aide à la navigation au large d'Ouessant**

Le Secrétariat d'Etat à la mer justifie comme suit l'abandon de la réalisation du projet d'aide à la navigation au large d'Ouessant.

Les mesures, très importantes, prises depuis 1979 pour améliorer la sécurité de la navigation dans les parages d'Ouessant ainsi que pour surveiller le trafic dans le dispositif de séparation mis en service en 1979 (présence constante d'un bâtiment sur zone, disponibilité d'un remorqueur, mise en service du CROSS CORSEN et de sa tour radar d'Ouessant) ont progressivement prouvé leur efficacité.

On a pu constater, en effet, la réduction du nombre de situations dangereuses, celle du nombre de navires contrevenant aux règles de circulation maritime (0,6 % du nombre des navires empruntant le dispositif), enfin celle du temps d'intervention sur les navires nécessitant de l'aide.

Aussi, l'éloignement du dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, auquel l'Organisation Maritime Internationale n'avait donné son accord qu'avec réticence et sous la réserve de la mise en place d'une aide majeure à la navigation à l'entrée Sud Ouest du futur dispositif, n'apparaît-elle plus aujourd'hui comme devant apporter à long terme un niveau de sécurité supérieur à celui du dispositif actuel.

A court terme, ce déplacement aurait induit des risques accrus pendant une période transitoire de plusieurs années.

Enfin, des difficultés techniques considérables ont été rencontrées dans la réalisation de l'ouvrage. La poursuite de l'opération aurait donc entraîné des dépenses très supérieures aux estimations initiales, de l'ordre de 200 millions de francs.

Ces raisons ont conduit le Secrétaire d'Etat à la Mer à décider, le 14 mai 1986, d'abandonner les travaux de construction de l'aide majeure à la navigation et simultanément de renforcer l'ensemble des moyens présents sur la zone par un bateau-feu qui améliorera encore la sécurité de la navigation dans la configuration actuelle du dispositif de séparation de trafic d'Ouessant.

#### **A. L'INSUFFISANCE DES DOTATIONS DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**

L'an dernier, le Sénat avait protesté contre la diminution des crédits de la SNSM.

Comme en témoigne le tableau suivant, votre Haute Assemblée n'a pas été entendue puisque pour 1987 les crédits de paiement sur dépenses ordinaires destinés à cet organisme diminuent de plus de 300.000 francs et les autorisations de programme de plus de 720.000 francs.

**ÉVOLUTION DEPUIS 1984 DES CRÉDITS PRÉVUS ET OUVERTS  
AU TITRE DE LA S.N.S.M.**

	1984		1985		1986		1987 Projet de Loi de Finances
	LFI (1)	Crédits effectivement ouverts	LFI (1)	Crédits effectivement ouverts	LFI (1)	Crédits effectivement	
Titre IV Chap. 46-32 art. 20 Subvention entretien	2 838 598	2 767 598	2 614 672	2 614 672	2 414 912	2 414 912	2 096 144
Titre VI Chap. 66-32 art. 20 Subvention équipement							
AP	7 093 000	5 943 009,76	7 380 000	7 380 000	7 273 000	7 270 000	6 500 000
CP	7 093 000	5 943 009,76	7 380 000	7 380 000	7 273 000	7 270 000	6 500 000

(1) Projet de Loi de finances + amendement.



Référés au budget de l'Etat, ces chiffres sont dérisoires. Mais depuis 1984, les subventions d'entretien versé à la SNSM ont diminué de 25 % en francs courants et de près de 40 % en francs constants.

Votre commission rappellera qu'au cours de l'année 1985, la SNSM a assisté 11.424 personnes dont 4.619 véliplanchistes et sauvés 920 personnes d'un danger grave.

Chaque année, ces sauveteurs paient de leur vie l'assistance qu'ils fournissent bénévolement.

Dans ces conditions, votre commission estime qu'une solution doit être trouvée afin de doter cette organisation de moyens suffisants, soit en rétablissant ses lignes budgétaires de façon significative, soit en recourant à une redevance pour services rendus à acquitter par les plaisanciers et les acheteurs de planche à voile, soit même en faisant contribuer les sociétés d'assurance à cette action.

Elle attend les propositions du gouvernement sur ce point en relevant déjà avec satisfaction que les dotations d'équipement de la SNSM ont été augmentées de 2 MF lors de l'examen du budget à l'assemblée nationale.

\*

\* \*

Sur proposition de son rapporteur, votre Commission des Affaires étrangères et du plan a émis un avis favorable à l'adoption du budget de la marine marchande pour 1987.