

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1988, 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, 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-Andrivez, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Lucien Delmas, Rodolphe Désiré, Georges Dessaigne, 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 Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Erouvoveur, 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^e législ.) : 941 et annexes, 960 (annexe n° 32), 965 (tome XIV), et T.A. 175.

Sénat : 92 et 93 (annexe n° 29) (1987-1988).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I : LA FLOTTE DE COMMERCE	7
A. LE TRAFIC MARITIME MONDIAL	7
1) Les résultats sur longue période	7
2) L'évolution du tonnage	8
B. LA SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE	8
1) L'ensemble des flottes de commerce contrôlées par l'armement français	8
2) Le taux de couverture	11
3) L'emploi	11
C. L'ETAT D'EXECUTION DU PLAN «MARINE MARCHANDE»	12
1) Les incitations économiques directes	12
2) L'aspect budgétaire.....	12
3) Les mesures sociales	13
CHAPITRE II : LES PECHEES MARITIMES	17
A. BILAN DU SECTEUR POUR 1986	17
1) La flotte de pêche	17
a) la composition de la flotte	17
b) les effectifs embarqués à la pêche.....	18
2) La production	18
a) la production de poisson frais.....	18

<i>b) la production des crustacés frais.</i>	19
<i>c) la production des mollusques</i>	19
<i>d) la production de produits congelés et transformés. ...</i>	19
<i>e) le secteur des conserves et semi-conserves.</i>	19
B. LE DEFICIT DE LA BALANCE COMMERCIALE.	20
1) L'analyse du déficit.	20
2) Les mesures prises en vue de la réduction du déficit.	21
C. L'ACTION DU FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHES (F.I.O.M.)	22
1) Le soutien des organisations de producteurs.	22
2) Le développement de la consommation des produits de la mer	23
3) L'orientation de la production	23
<i>a) le soutien des campagnes de pêche.</i>	23
<i>b) l'aide aux investissements à terre</i>	24
<i>c) l'aide aux cultures marines.</i>	24
CHAPITRE III : L'ACTION SOCIALE.	25
A. L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (E.N.I.M.).	25
1) L'exercice 1986	25
2) Les prévisions pour 1987	26
B. LA FORMATION.	27
1) L'évolution des effectifs	27
2) Les infléchissements de la politique de formation	28

CHAPITRE IV : LA SECURITE EN MER.....	31
A. L'ACTIVITE DES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE (C.R.O.S.S.).....	31
1) La recherche et l'assistance des personnes en détresse ...	31
2) La surveillance de la navigation	31
B. LES MOYENS DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.)	32
C. L'INSUFFISANCE DES DOTATIONS DESTINEES A L'ENTRETIEN DES PHARES ET BALISES.....	33

AVANT-PROPOS

En 1988, les crédits du secrétariat à la mer participeront au rééquilibrage du budget de l'Etat. Fixées à 5,55 milliards de francs en 1987, ces dotations diminueront de 100 millions de francs l'an prochain.

Néanmoins, votre rapporteur souhaite présenter deux observations. D'une part, l'avenir est préservé puisque les autorisations de programme augmenteront de 9,6 % en 1988. D'autre part, les économies proposées par le gouvernement ne sont pas linéaires; elles recouvrent notamment la priorité accordée au redressement, essentiel pour notre pays, de la flotte de commerce.

Après avoir analysé les données de ce redressement (chapitre 1), votre rapporteur s'attachera à étudier la politique des pêches maritimes (chapitre 2), l'action en faveur des gens de mer (chapitre 3) et l'amélioration de la sécurité (chapitre 4).

**CHAPITRE I :
LA FLOTTE DE COMMERCE**

A. LE TRAFIC MARITIME MONDIAL

1) Les résultats sur longue période

En dépit de la forte baisse en 1986 du prix du pétrole et du dollar et le mouvement de fuite en avant des pavillons nationaux, le trafic maritime mondial reste stable sur le long terme. Le tonnage observé en 1986 est, en effet, équivalent à celui de 1974, alors que les tonnages des années intermédiaires varient peu. L'exercice 1986 a pourtant été une année de croissance pour les secteurs du pétrole, du charbon et des marchandises diverses. La progression du trafic mondial a ainsi pu être de 2 % malgré une évolution très défavorable du marché du grain :

(en milliards de tonnes-milles)

	Pétrole brut	Produits pétroliers	Minerai de fer	Charbon	Grains	Autres marchandises	Total
1980....	8 219	1 020	1 613	952	1 087	3 720	16 611
1981....	7 193	1 000	1 580	1 120	1 130	3 710	15 662
1982....	5 212	1 070	1 443	1 094	1 120	3 560	13 499
1983....	4 478	1 080	1 320	1 057	1 135	3 510	13 580
1984....	4 450	1 050	1 510	1 200	1 150	3 700	13 060
1985....	4 320	1 120	1 610	1 320	1 040	3 750	13 160
1986....	4 730	1 270	1 620	1 460	875	810	13 765

2) L'évolution du tonnage

Partant de la même base de référence, l'évolution de la flotte mondiale s'établit comme suit :

- 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 ;
- 1986	404.910 milliers de tjb.

L'équilibre de l'offre et de la demande de transport maritime permet de déterminer une surcapacité mondiale en régression de 11 à 8 % de la flotte et un taux de navires désarmés qui passe de 8 à 5 %.

La progression du taux d'utilisation de la flotte a naturellement conduit à une baisse des prix de transport maritime sauf pour les produits pétroliers.

B. LA SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

1) L'ensemble des flottes de commerce contrôlées par l'armement français

La flotte de commerce sous pavillon français comprend 269 navires de commerce de plus de cent tonneaux de jauge brute (T.J.B.) affectés au transport de passagers ou de marchandises de long cours ou de cabotage.

Du 1^{er} janvier 1985 au 1^{er} janvier 1987, on constate qu'elle a rétrogradé du 11^e rang mondial au 19^e pour ne représenter que 1,3 % de la flotte mondiale.

Le tableau suivant montre l'évolution du rang des principales flottes mondiales depuis dix ans :

Rang	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
1	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia	Liberia
2	Japon	Japon	Japon	Japon	Grèce	Japon	Japon	Japon	Panama	Panama
3	Uk	Grèce	Grèce	Grèce	Japon	Grèce	Grèce	Panama	Japon	Japon
4	Grèce	Uk	Uk	Uk	Panama	Panama	Panama	Grèce	Grèce	Grèce
5	Norvège	Norvège	URSS	Panama	Uk	URSS	URSS	URSS	URSS	URSS
6	URSS	URSS	Norvège	URSS	URSS	Uk	USA	USA	USA	USA
7	Panama	Panama	Panama	Norvège	Norvège	Norvège	Norvège	Norvège	Norvège	Chine pop.
8	USA	USA	USA	USA	USA	USA	Uk	Uk	Chine pop.	Uk
9	France	France	France	France	France	France	Chine pop.	Chine pop.	Uk	Chypre
10	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Norvège
11	RFA	RFA	RFA	Chine pop.	Chine pop.	Chine pop.	France	France	France	Hong-Kong
12	Suède	Espagne	Chine pop.	RFA	Espagne	Espagne	Espagne	Espagne	Chypre	Italie
13	Espagne	Singapour	Espagne	Espagne	RFA	RFA	Singapour	Corée	Corée	Corée
14	Singapour	Chine pop.	Singapour	Singapour	Singapour	Singapour	RFA	Chypre	Hong-Kong	Philippines
15	Chine pop.	Suède	Inde	Inde	Inde	Inde	Corée	Singapour	Inde	Inde

Au 1/7/86 la France se trouve au 19^e rang.

Notre flotte de commerce a perdu sur cette période 66 navires, correspondant à 88 sorties de flotte et 22 entrées.

Les sorties de flotte se répartissent entre 17 navires pour 1,5 millions de T.J.B. pour démolition et 71 ventes pour près de 2 millions de T.J.B.

Parmi celles-ci, 33 navires restent toutefois au sein des groupes français par l'intermédiaire des filiales à l'étranger.

Une vingtaine de navires étaient auparavant passés sous pavillon étranger dans les mêmes conditions.

Au total, 50 navires sortis de flotte sont en fait restés au sein de groupes français.

Outre ces 50 navires « passés » sous pavillon étranger mais restant sous contrôle national, 42 navires ont été acquis directement par les filiales. Au total, la flotte de navires contrôlés par des intérêts français est de 92 navires, soit 32,60 % du tonnage de la flotte de commerce française. Compte tenu de ce coefficient de redressement, notre flotte est au 9^{ème} rang mondial.

Le tableau de la page suivante donne la répartition de la flotte entre catégories de navires :

REPARTITION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE AU 1^{er} JUILLET 1987,

CATEGORIE	PAVILLON FRANÇAIS		CONTRÔLES		TOTAL	
	Nombre	TPL	Nombre	TPL	Nombre	TPL
Cargos et navires à passagers	205	2 777 840	73	2 330 790	278	5 108 630
<u>Dont</u> Vrac sec	30	1 292 966	26	1 783 883	56	3 076 849
<u>Dont</u> Polyvalents rouliers et porte- conteneurs	84	1 287 786	25	309 099	109	1 596 885
<u>Dont</u> Transporteurs de produits chimiques	5	30 255	11	94 042	16	124 297
<u>Dont</u> Autres cargos et navires à passagers	86	166 833	11	143 066	97	309 899
Pétroliers	64	4 875 401	18	1 811 093	82	6 686 494
TOTAL	269	7 653 241	91	4 141 883	360	11 795 124

2) Le taux de couverture

Les mouvements de sortie de pavillon évoqués ci-dessus rendent compte de la dégradation subie depuis deux ans par les taux de couverture de notre armement :

Taux de couverture nominal (%)
(tous ports y compris trafics détournés/pavillons français et affrétés par compagnies françaises y compris trafics tiers)
 (unités : tonnes)

	1982	1983	1984	1985
Hydrocarbures	52,7	53,3	40,6	37
Vrac sec	42	45,9	40,5	35,4
Lignes régulières	34,4	32,7	33,6	31,8
TOTAL	45,4	47,6	38,9	35,2

3) L'emploi

L'évolution de l'emploi dans la flotte de commerce sous pavillon français reste préoccupante.

En 1986, 25 % de postes de travail de marins ont été supprimés :

	OFFICIERS	NON OFFICIERS	TOTAL GENERAL
30.12.80	4 460	8 363	12 843
30.12.81	4 132	7 685	11 817
30.12.82	4 101	7 529	11 630
30.12.83	3 856	7 682	10 938
30.12.84	3 553	6 423	9 947
30.12.85	3 116	5 697	8 813
30.12.86	2 499	4 135	6 634

Au total et depuis sept ans, près de 50 % des emplois d'officiers et de marins ont été supprimés.

C. L'ÉTAT D'EXECUTION DU PLAN «MARINE MARCHANDE»

Le gouvernement a présenté, il y a un an, un plan pour la marine marchande destiné à accompagner l'adaptation de notre flotte de commerce au contexte du renforcement de la concurrence qui caractérise depuis plusieurs années les transports maritimes mondiaux.

Compte tenu de l'importance de ce plan, votre rapporteur souhaite reproduire l'état de l'exécution de son dispositif, tel qu'il lui a été communiqué dans une réponse du gouvernement.

Les vingt-trois mesures prévues dans le plan s'articulent en trois grands types d'actions :

1) Les incitations économiques directes

- Création d'une aide structurelle destinée aux entreprises françaises de transport maritime

Ce système d'aide se caractérise par l'incitation faite aux entreprises de développer une stratégie globale à moyen terme et l'existence d'un contrat entre l'Etat et l'entreprise consignant leurs engagements respectifs.

Les conditions de cette aide ont été fixées par une circulaire du 19 mars 1987.

- Un nouveau régime d'aide au financement des investissements des entreprises françaises d'armement a été créé.

Ce régime d'aide, plus sélectif et plus efficace, soutient dans de meilleures conditions les acquisitions de navires neufs ou d'occasion, et encourage les travaux de transformation destinés à accroître la productivité de ces bâtiments.

- Le régime de la copropriété des navires a été aménagé afin de le rendre plus attrayant pour les investisseurs extérieurs. Il permet notamment d'écartier le poids de la solidarité pour les copropriétaires de navires tout en les faisant bénéficier de la transparence fiscale au titre des résultats et des amortissements.

2) L'aspect budgétaire

En ce qui concerne l'aspect budgétaire, le plan marine marchande, amorcé en 1986, a donné lieu dès 1987 à plusieurs types de mesures concernant la flotte de commerce.

- Le dispositif d'aide à l'investissement a été renouvelé, tout en étant rendu plus attractif et plus efficace :

- *plus attractif* : les travaux de transformation des navires peuvent désormais être pris en compte pour bénéficier de l'aide. Les plafonds d'aides ont été réévalués (40 MF au lieu de 30 MF pour l'achat d'un navire neuf, 25 MF dans les autres cas au lieu de 20 MF);

- *plus efficace* : il s'applique désormais aux navires neufs ou d'occasion de moins de huit ans, contre dix auparavant.

En 1987, la dotation initiale pour l'aide à l'investissement représente 70 MF en A.P. et 80 MF en C.P.

- L'aide structurelle (cf. Supra)

Elle a pour objet d'aider les entreprises à effectuer les investissements nécessaires au maintien et au développement de leur activité maritime tout en accentuant leurs efforts en terme de productivité et de compétitivité.

Pour 1987, la dotation initiale est de 130 MF en A.P. et 70 MF en C.P.

- Le régime des bonifications d'intérêt a été abrogé par le décret du 6 mai 1987. Toutefois, le montant des bonifications accordées au titre d'emprunts effectués les années précédentes peut être évalué pour 1987 à 450 MF.

- Le dégrèvement de la taxe professionnelle annoncé par le Plan Marine Marchande et qui prendra la forme d'un remboursement par l'Etat de 66 % de la taxe professionnelle payée en 1987 et 1988 par les compagnies maritimes sur leurs activités proprement maritimes. Le coût de cette mesure est évalué à environ 150 MF sur deux ans.

- Pour 1988, le projet de budget prévoit :

- une aide à l'investissement de 80 MF en A.P. et 114 MF en C.P.;

- une aide structurelle de 70 MF en A.P. et 80 MF en C.P.

3) Les mesures sociales

- La généralisation de la polyvalence de fonctions à bord des navires

Afin de tirer toutes les conséquences de la réforme de l'enseignement maritime qui a introduit la polyvalence dans la formation et la qualification professionnelle des officiers de la Marine Marchande, il convenait de réformer l'organisation du travail à bord sur la base d'une polyvalence effective des fonctions.

Tel est l'objet de la circulaire du 19 novembre 1986, qui précise notamment les modalités de prise en compte des services polyvalents pour l'accès à un cycle ultérieur de scolarité, ou pour la délivrance d'un brevet.

- La réorganisation de la veille à la passerelle

Pour tenir compte du développement des installations de surveillance et d'aide à la navigation, le décret n° 86.1209 du 21 novembre 1986 a simplifié les conditions de veille sur la passerelle.

Il s'agit d'une mise en conformité avec la convention internationale de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

- L'allègement des tâches administratives

Actuellement, les compagnies d'armement doivent enregistrer et déclarer au jour le jour, à l'administration, le mouvement de chaque marin (300.000 avis individuels par an). Ce système sera remplacé par un système déclaratif global mensuel informatisé, actuellement en cours de mise au point en concertation avec les entreprises.

- La modification des textes relatifs à l'alimentation à bord des navires

L'arrêté du 19 novembre 1986 modifiant les textes antérieurs fixe le nombre des calories de la ration alimentaire quotidienne, à un niveau en rapport avec les normes actuelles de la diététique, la composition détaillée des repas relevant désormais de la négociation collective.

- La révision du Code du travail maritime

Le Code du travail maritime dont le texte initial remonte à 1926 devra être, après une large concertation avec les parties intéressées, remanié, notamment sur les points suivants :

- remplacement du lien du marin au navire par un lien avec l'armateur;

- redéfinition de la profession de marin.

● Modification de l'article 79 du Code du travail maritime

Le Code du travail maritime met à la charge des compagnies les dépenses de soins et les salaires du marin blessé au cours de son embarquement.

Le décret n° 87-42 du 28 janvier 1987 a réduit de quatre mois à un mois la durée de cette prise en charge par l'entreprise. Au-delà de cette durée, le marin est pris en charge par l'E.N.I.M.

● Cessation anticipée d'activité (C.A.A.)

Par un avenant du 29 avril 1987 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 du système C.A.A. a été porté de 1.500 à 2.000.

Le montant des crédits prévus dans le projet de loi de finances pour 1988 au titre de la participation de l'Etat au fonctionnement du système de C.A.A. est de 72,8 millions de francs.

● Textes relatifs à l'immatriculation des navires dans les terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.)

Le décret n° 87.190 du 20 mars 1987, ainsi que 4 arrêtés et une circulaire de la même date ont mis en oeuvre la décision, annoncée le 24 avril 1986 d'ouvrir la possibilité d'immatriculer davantage de navires dans les T.A.A.F.

Les navires concernés sont les navires de travaux en mer, les transporteurs de vrac à l'exclusion des transporteurs de pétrole brut et les navires qui touchent régulièrement les Kerguelen. Leurs équipages doivent comporter au moins 25 % de marins ou officiers français et au minimum 4 officiers français, ou deux pour les navires de travaux en mer.

La flotte actuellement immatriculée dans le territoire des T.A.A.F. est composée de 52 navires dans les catégories suivantes :

— navires de travaux sous-marins et assistance à l'exploitation pétrolière : 28;

— navire transporteurs de vrac : 23 (navires immatriculés depuis juin 1986);

— navire armé par le territoire : 1.

CHAPITRE 2 : LES PECHES MARITIMES

A. BILAN DU SECTEUR POUR 1986

1) La flotte de pêche

a) La composition de la flotte

L'évolution sur trois ans de la composition de la flotte de pêche française fait apparaître une réduction du nombre de bâtiments mais également une stabilité de la capacité de capture de cette flotte :

	1983		1986	
	Nombre	Puissance KW	Nombre	Puissance KW
Flotte artisanale moins de 24 m.....	13 526	813 715	12 737	840 609
Flotte industrielle plus de 24 m.....	391	331 657	352	288 263
Total.....	13 917	1 125 372	13 089	1 128 872

Le tableau ci-dessus permet de vérifier le respect des engagements pris par la France dans le cadre de ce programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.). En effet, dans le cadre de ce programme, établi en concertation avec les professionnels et approuvé par la commission des Communautés européennes en 1984, la France s'est engagée à stabiliser la capacité de capture de sa flotte de pêche. L'année de référence est l'année 1983 et la puissance totale des navires exprimée en kilo-watts est considérée comme représentative de la capacité de capture.

Un nouveau P.O.P. 1987-1991 est en cours d'élaboration.

b) les effectifs embarqués à la pêche

Sur la même période de référence, les effectifs embarqués ont diminué de façon plus sensible :

	1983	1986
Grande pêche	487	420
Pêche au large	3 371	3 275
Pêche côtière	2 363	2 038
Petite pêche et conchyliculture	13 322	12 509
Total	19 543	17 952

2) La production

La production d'ensemble s'est élevée respectivement à 678.272 tonnes pour une valeur de 5,7 milliards en 1984, à 721.809 tonnes pour une valeur de 6,9 milliards en 1985 et à 766.929 tonnes pour une valeur de 7,7 milliards en 1986, soit une augmentation en valeur de 35 % entre 1984 et 1986.

a) la production de poisson frais

Elle se caractérise par une stabilité des quantités pêchées, compensée par des prix élevés.

	Quantité (tonnes)	Valeur (milliard de FF)	Px/FF/kg
1984.....	352 521	3,091 031	8,71
1985.....	371 360	3,744 124	10,13
1986	360 600	4,042 659	11,21

b) la production des crustacés frais

Elle passe de 23.071 tonnes en 1984 à 24.977 en 1985 et 24.269 tonnes en 1986. La principale espèce commercialisée est le tourteau dont la valeur totale, indépendamment d'une légère baisse de la production, a augmenté de près de 23 % entre 1984 et 1986.

c) la production des mollusques

Cette activité progresse chaque année, la principale production étant les huîtres creuses dont le tonnage est passé de 77.360 tonnes en 1985 à 106.159 tonnes en 1986.

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 plus 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 1984, 1985 et 1986 se sont élevées, en tonnes, à :

	1984	1985	1986
Conserves de sardines.....	27.850	27.240	24.800
Conserves de thons.....	36.500	38.300	48.500
Conserves de maquereaux.....	27.600	25.900	26.900

B. LE DEFICIT DE LA BALANCE COMMERCIALE

En dépit du fait que notre pays gère plusieurs millions de km² d'espaces maritimes, le déficit des pêches demeure très préoccupant depuis de nombreuses années. Ni le bilan de nos échanges, ni les mesures mises en oeuvre ne permettent d'envisager le redressement durable d'une situation qui trouve sa source dans la dissymétrie des goûts des consommateurs et des prises de notre armement.

1) Analyse du déficit

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est passé de 5,9 milliards en 1985 à 6,2 milliards en 1986. Il faut toutefois noter une amélioration du taux de couverture des importations par les exportations qui, de 34,1 % en 1985 atteint 37,2 % en 1986.

Les échanges commerciaux ont progressé globalement de la façon suivante :

	Total des importations		Total des exportations	
	Quantité (tonne)	Valeur (milliards FF)	Quantité (tonne)	Valeur (milliards de FF)
1985.....	551 513	8,893 580	188 136	2,992 028
1986.....	551 234	9,303 048	204 858	3,044 000

D'une manière générale, il apparaît qu'en volume les importations se stabilisent en 1986 alors que les exportations progressent de 8,8 % en quantité.

Le déficit est toutefois élevé en raison des importations d'une dizaine de produits spécifiques dont certains à très forte valeur ajoutée.

Les différents secteurs évoluent de la façon suivante :

Les besoins en poisson frais sont couverts par la production nationale avec un taux de couverture de 60 % en 1985 qui passe à 73 % en 1986 en raison de la baisse des importations qui diminuent de 108.075 tonnes pour l'année 1985 à 96.705 tonnes en 1986.

Le marché des produits congelés et surgelés est traditionnellement dépendant des importations, notamment pour l'approvisionnement en matière première de son industrie de transformation.

Le déficit de ce secteur qui était de 0,9 milliard en 1985 passe à 1,5 milliard en 1986. Cette augmentation s'explique par la progression de la demande des consommateurs pour les produits surgelés/congelés à laquelle l'industrie française, actuellement en expansion ne peut répondre pour l'instant.

- Le secteur des préparations et conserves

Son taux de couverture est très faible : 10,9 % en 1985 et 1986. La majorité des conserves proviennent, pour le thon, du Sénégal et de la Côte d'Ivoire.

- Le secteur des crustacés et mollusques

Le taux de couverture de ce secteur s'améliore entre 1985 et 1986 et passe de 28,8 % à 30,1 %.

En 1986, de la même façon qu'en 1985, le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est donc largement imputable aux importations de quelques produits à forte valeur marchande pour lesquels il existe une importante demande à laquelle la production française ne peut répondre notamment pour des raisons climatiques, ce qui confère au déficit son caractère structurel.

Les importations de saumon et de cabillaud constituent plus de 20 % du déficit total. Quant aux crustacés et mollusques, les importations de coquilles Saint-Jacques, de crevettes, de moules et de crabe dépassent 41 % du déficit total.

2) Les mesures prises en vue de la réduction du déficit

La réduction du déficit de la balance commerciale des produits de la mer par la transformation doit être appréhendée sous un triple aspect.

En premier lieu, un développement des industries nationales de transformation est susceptible de diminuer les importations de produits transformés. Le déficit dans ce secteur a en effet toujours été élevé compte tenu de fortes importations de produits transformés.

Sur ce point, une amélioration est en passe d'être obtenue.

Par ailleurs, la transformation de matière première importée constitue une substitution favorable pour notre balance commerciale à l'importation de produits similaires déjà transformés. Cette constatation est particulièrement vraie pour le saumon qui est importé à l'état brut en vue d'une transformation, en l'occurrence ~~un~~ à la maison, dans des entreprises nationales. Ainsi le coût de la matière première importée s'élève à 600 MF alors que la valeur du saumon fumé importé est de 1,5 MF.

Enfin, il convient d'apprécier les répercussions du développement de la transformation sur les exportations françaises de produits de la mer. A ce titre, on remarquera qu'entre 1984 et 1986 les exportations de conserves ont fortement progressé (+ 35 % en qualité et + 40 % en valeur), en particulier grâce à l'amélioration des structures de transformation. Le programme de modernisation des conserveries communautaire mis en place à l'occasion de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal au marché commun devrait apporter de nouveaux progrès en ce domaine.

C. L'ACTION DU FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHES (F.I.O.M.)

Le F.I.O.M., dont les ressources ont été en diminution de 10 MF pour 1986 (115,5 MF au lieu de 125,5 MF), joue un triple rôle d'intermédiaire auprès des producteurs : le soutien au marché, la promotion de la consommation de produits de la mer et l'orientation de la production.

1) Le soutien des organisations de producteurs

La place du F.I.O.M. auprès des organisations de producteurs comme autorité intermédiaire du F.E.O.G.A. dans les actions de soutien de marché n'est plus à souligner. Mais, ce rôle reflète les fluctuations du marché et de la production.

La diminution des interventions, amorcée les années précédentes, s'est confirmée au cours de la période considérée et cela pour trois raisons essentielles :

- une meilleure approche du marché, résultat direct des mesures d'organisation prises à travers les opérations de promotion et d'amélioration des structures portuaires (conservation des produits, automatisation des opérations de manutention, etc...) afin notamment de développer la qualité des produits mis en première vente;

- la règle communautaire de dégressivité des compensations financières en fonction des apports et leur suppression lorsque les quantités retirées du marché dépassent 20 % de la production;

- et une légère diminution des apports pour certaines espèces.

Par ailleurs, à la suite de la procédure d'information ouverte par la Commission des Communautés européennes à l'égard du régime de soutien de marché du F.I.O.M. sur les espèces nationales en 1985, le Gouvernement français a supprimé les interventions de cet organisme mises en cause.

L'ensemble de ces données a donc eu pour effet au terme de la période considérée, de diminuer les compensations financières du F.I.O.M. Toutefois, de nouveaux mécanismes communautaires ont été mis en oeuvre en 1986 au titre de l'élargissement de la Communauté économique européenne à l'Espagne et au Portugal.

D'une part, six espèces (baudroie, cardine, langoustine, crabe tourteau, castagnole, maquereau espagnol) sont devenues communautaires.

D'autre part, afin de procéder progressivement au rapprochement des prix entre les Etats-membres avant l'élargissement de la Communauté, et l'Espagne et le Portugal, deux nouveaux régimes d'indemnités compensatoires applicables pendant dix ans ont été adoptés et mis en oeuvre (pour les sardines de l'Atlantique et les sardines de la Méditerranée).

2) Le développement de la consommation des produits de la mer

L'action du F.I.O.M. en ce domaine se présente sous deux aspects :

– le marché national : il s'agit d'actions de publicité collective par des messages radiophoniques et télévisés.

Ces actions sont conduites selon deux optiques. D'une part sensibiliser le marché au moment où les apports sont les plus importants en raison notamment de l'aspect saisonnier des pointes de production, d'autre part la mise en oeuvre de campagnes spécifiques (exemple : le thon, le hareng);

– le commerce extérieur : cela se traduit par la participation d'entreprises françaises à des salons internationaux, sur le stand du F.I.O.M. ou encore par la publication de guides destinés à faire connaître les entreprises et les produits français à l'étranger :

	1985	1986
Marché national (y compris les cultures marines)	24,5 MF	26,01 MF
Marché extérieur	4,5 MF	5,19 MF

3) L'orientation de la production

a) le soutien des campagnes de pêche

Ce soutien concerne essentiellement l'assistance technique et médicale à la flotte de pêche germonière et les campagnes de prospection.

En 1985, ont été encouragées une campagne de prospection de la flotte de pêche industrielle de Boulogne à hauteur de 11,7 MF, 50 % de cette prime de réorientation remboursés par le F.E.O.G.A. sur la base du règlement C.E.E. n° 2908/83 du 4 octobre 1983, et une prospection du thon germon dans le Grand Ouest Atlantique pour 2 MF.

En 1986, le F.I.O.M. a apporté sa garantie à hauteur de 50 % des déficits éventuels et dans la limite de 0,36 MF à une marée expérimentale qui doit débiter à la mi-septembre dans les eaux du Vénézuéla en vue d'un redéploiement de la flottille artisanale antillaise.

b) l'aide aux investissements à terre

La circulaire du 14 janvier 1983 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 cinq ans.

Cette aide est accordée sous forme de subvention et ne peut excéder 30 % du montant de l'investissement.

Le nombre important de dossiers ayant bénéficié d'une aide du F.I.O.M. au cours des deux années de référence correspond à la politique poursuivie en faveur de la modernisation des structures de commercialisation des produits de la mer afin de répondre dans les meilleures conditions de délai et de qualité, aux besoins du marché. Ce régime d'aide est désormais bien connu des investissements potentiels :

	1985	1986
Budgets prévus	5 MF	5 MF
Nombre de dossiers	30	22

c) l'aide aux cultures marines

En ce domaine, les interventions du F.I.O.M., outre la promotion déjà mentionnée, couvre un certain nombre d'actions.

Ainsi des opérations de soutien d'actions expérimentales (élevage des pectinidés) et d'aide au développement de la commercialisation (bassin d'Arcachon).

1985	1986
3 MF	2,5 MF

CHAPITRE 3 L'ACTION SOCIALE

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

1) L'exercice 1986

L'exécution du budget de l'E.N.I.M. en 1986 laisse apparaître, à l'issue de la période complémentaire, un excédent de 229,8 MF.

Cette somme est à comparer au budget primitif qui avait été adopté avec un déficit de 177,2 MF. et confirme les difficultés croissantes, précédemment notées, des prévisions budgétaires pour un régime spécial de sécurité sociale dont le rapport démographique structurellement défavorable varie chaque année sans qu'il soit possible d'estimer avec précision la diminution d'activité du secteur maritime.

S'agissant des dépenses, l'exécution budgétaire s'élève à 6.400 MF au lieu des 6.600 MF prévus. Comparée aux dépenses effectives de l'exercice 1985, l'augmentation s'élève à + 5,16 %, mais ne porte en fait que sur les charges inhérentes au régime de sécurité sociale : + 7,6 pour les pensions de la Caisse de retraites, + 3,3 % pour les pensions de la Caisse de prévoyance et + 1,15 % pour les prestations.

Les autres postes subissent une baisse plus ou moins importante qui atteint 7,2 % pour les dépenses de fonctionnement de l'Etablissement.

Pour ce qui concerne les recettes réellement encaissées par l'E.N.I.M. en 1986, elles sont caractérisées par une forte augmentation par rapport aux encaissements de 1985 : + 9,5 %. Ce comportement s'est traduit par un dépassement des principaux postes inscrits au budget initial.

Ainsi, les résultats dépassent les évaluations initiales en ce qui concerne les recettes propres (cotisations et contributions des marins et des armateurs) : 2.036 MF au lieu de 2.023 MF. L'effet positif de l'augmentation du taux des cotisations salariales dues à la Caisse de retraites des marins (+ 0,7 % à compter du 1^{er} août 1986) doit ici être souligné.

2) Les prévisions pour 1987

De même qu'en 1986, l'exercice 1987 laisse prévoir une sous-évaluation des dépenses et des recettes.

Les variations en matière de dépenses portent pour la majeure partie sur les charges de prestations servies par la Caisse générale de Prévoyance qui, traduisent une nette décélération.

Malgré les incertitudes liées à l'évolution des effectifs de la flotte de commerce et compte tenu des revalorisations des salaires forfaitaires et de l'augmentation des cotisations salariales (+ 0,6 %) appliquée depuis le 1^{er} juillet, les recettes propres de l'Etablissement ne devraient pas connaître de dégradation trop sensible dans leur émission.

La surcompensation mise en place par la loi du 30 décembre 1985 entre les régimes spéciaux de sécurité sociale a entraîné des variations importantes des recettes effectives par rapport aux prévisions initialement retenues. Ainsi en 1986, le budget primitif de l'E.N.I.M. incluait une surcompensation de 469 MF. réalisée en fait à hauteur de 401 MF.

Pour 1987, la part de la surcompensation dans les recettes de l'E.N.I.M. s'élève à 421 MF (arrêté du 2 février 1987 fixant le montant des acomptes).

Le bilan de 1986 et les prévisions pour 1987 sont données dans les deux tableaux suivants :

1986 (en milliers de F.)

CHARGES			RESSOURCES		
Nature des postes	Budget initial	Exécution	Nature des postes	Budget	Exécution
Pensions C.R.M.	4 255 796	4 201 097	Contributions "armateurs"	1 207 564	1 186 693
Pensions C.G.P.	424 889	405 008	Cotisations "marins"	737 985	768 501
Prestations C.G.P.	1 707 335	1 549 756	Cotisations "pensionnés"	77 820	80 766
Actions sanitaire et sociale	32 200	29 303	Participation C.N.A.H.	369 365	326 435
Personnel	95 694	79 054	Compensation démographique	546 000	587 821
Autres frais de fonctionnement, amortissements, dépenses exceptionnelles	59 365	53 275	Contribution assurances auto	28 000	21 224
Fonds spécial	19 474	17 710	Ressources affectées	9 457	9 206
Fonds national de solidarité	42 100	37 096	Divers	24 180	31 973
Dépenses sur ressources affectées	9 457	9 206	Fonds national de solidarité	41 200	47 273
			Subvention de l'Etat	3 427 507	3 551 507
TOTAUX	6 646 310	6 381 505		6 469 078	6 611 395

1987 (en milliers de F.)

CHARGES			RESSOURCES		
Nature des postes	Budget initial	Exécution (prévision)	Nature des postes	Budget	Exécution (prévision)
Pensions C.R.H.	4 355 715	4 367 200	Contributions "armateurs"	1 177 504) 1 850 000
Pensions C.G.P.	418 315	415 000	Cotisations "marins"	780 179	
Prestations C.G.P. assurance personnelle, étudiants	1 798 158	1 626 800	Cotisations "pensionnés"	82 973) 89 800
Action sanitaire et sociale	32 944	32 944	Participation C.N.A.M.	430 038	275 000
Personnel	92 170	90 000	Compensation démographique	504 000	643 000
Autres frais de fonctionnement, amortissements, dépenses			Contribution assurances auto	28 000	21 000
Exceptionnelles	63 725	62 225	Ressources affectées	10 108	10 108
Fonds special	18 100	17 560	Divers	29 250	29 250
Fonds national de solidarité	38 000	36 000	Fonds national de solidarité	38 000	36 000
Dépenses sur ressources affectées	10 108	10 108	Subvention de l'Etat	3 747 507	3 747 507
TOTAUX	6 827 235	6 657 837		6 827 559	6 701 665

B. LA FORMATION**1) L'évolution des effectifs**

En raison de la diminution des personnels embarqués, les mouvements d'officiers et de personnel d'exécution dans les filières de la marine marchande sont en diminution :

**Evolution des recrutements dans les filières
d'officiers des E.N.M.M.**

1976	1979	1981	1983	1985	1986	1987
500	340	300	300	130	74	115

**Evolution des recrutements en formation
initiale dans les écoles gérées par l'AGEMA**

	1976	1979	1981	1983	1985	1987 (prévisions)
TOTAL	1 056	870	1 020	1 018	952	780
dont commerce	493	356	349	322	216	96

Ce phénomène affecte également le nombre d'élèves en formation dans chacune des filières :

Nombre d'élèves en formation d'officiers dans les E.N.M.M.

1976	1979	1981	1983	1985	1986
1 614	1 433	1 344	1 509	1 070	1 110

Nombre d'élèves en formation initiale dans les écoles gérées par l'AGEMA

	1976	1979	1981	1983	1985	1986	1987 (prévisions)
TOTAL	1 225	1 043	1 273	1 276	1 253	1 206	1 308
dont commerce.....	662	529	508	497	384	276	240

2) Les infléchissements de la politique de formation

Les principales orientations pédagogiques du secrétariat d'Etat à la Mer visent à développer la qualification du personnel embarqué à tous les niveaux afin de répondre à l'évolution des métiers vers plus de technicité, ainsi qu'à ouvrir plus largement l'enseignement maritime sur les réalités économiques, soit en termes de connaissance de l'environnement économique de l'activité maritime, soit en termes de préparation à la gestion d'entreprise.

Elles se sont traduites récemment au plan réglementaire par la parution des décrets n° 87-143 et 87-144 du 3 mars 1987, relatifs à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime, d'une part, et aux conditions d'exercice du commandement et des fonctions d'officier à bord des navires de commerce et de pêche, d'autre part. Le premier d'entre-eux met en place une nouvelle filière de capitaine de seconde classe de la navigation maritime, qui, contrairement à l'ancienne, est polyvalente dès l'origine. Le cycle d'études comporte trois années scolaires, les deux premières pouvant s'effectuer à la suite, sans condition préalable de navigation.

Parallèlement, une ouverture plus large sur les réalités et l'environnement économiques est également recherchée de façon à dépasser l'enseignement traditionnel « axé » sur les techniques de navigation.

Elle se traduira, au plan pédagogique, par la réalisation, à titre expérimental, d'un module de formation sur l'économie des transports maritimes à l'E.N.M.M. de Marseille dès la rentrée 1987.

La même orientation générale vers une meilleure qualification est retenue en ce qui concerne le personnel d'exécution. Elle suppose un relèvement du niveau de formation qui a été initié avec l'institution de cycles de formation initiale en trois 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 courtes, en un an, aboutissant au « certificat d'apprentissage maritime ». La création du C.A.P. de marin du commerce par un arrêté du 26 janvier 1987 a ainsi rendu effective la généralisation de formations de type C.A.P. et B.E.P.

CHAPITRE 4 LA SECURITE EN MER

1) La recherche et l'assistance des personnes en détresse

En ce domaine, le bilan pour les années 1985 et 1986 est retracé dans le tableau suivant :

	Gris-Nez		Jobourg		Corsen		Etel		Lagarde		Total	
	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986
Operations	191	162	432	473	397	524	1 022	1 174	1 691	1 798	3 733	4 131
dont												
plaisance	110	72	261	290	241	305	667	737	1 261	1 376	2 540	2 780

Ces données font apparaître que le nombre d'opérations est en augmentation en 1986 par rapport à 1985 (4131 contre 3733), de même que le nombre de personnes impliquées (8030 contre 5050), le nombre de personnes blessées (265 contre 173) et le nombre de personnes décédées ou disparues (250 contre 119).

2) La surveillance de la navigation

Pour ce type d'opération menée par les trois C.R.O.S.S. de Gris-Nez,

Jobourg et Corsen, le nombre de navires contrevenants détectés pour les années 1985 et 1986 a été :

	1985	1986
Gris-Nez.....	1 225	1 237
Jobourg.....	139	201
Corsen.....	208	207
Total	1 572	1 645

Néanmoins, comme l'an dernier, votre commission s'étonne que le pourcentage d'identification des contrevenants demeure faible.

	CROSS GRIS-NEZ	CROSS JOBOURG	CROSS CORSEN
Pourcentage d'identification des navires contrevenants	40,17%	50,25%	53,14%

B. LES MOYENS DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.)

L'an dernier, votre commission des Affaires économiques avait protesté contre la faiblesse des crédits de la S.N.S.M.

Elle observe avec satisfaction que ces moyens en augmentation en 1987 sont maintenus pour 1988 :

EVOLUTION DEPUIS 1985 DES CREDITS PREYUS ET OUVERTS AU TITRE DE LA S.N.S.M.

	1985 Crédits effectivement ouverts	1986 Crédits effectivement ouverts	1987 Crédits effectivement ouverts	1988 (Projet de budget)
TITRE IV				
Chapitre 46-32 - art. 20 Subvention entretien	2 614 672	2 414 912	3 036 144	3 096 144
TITRE VI				
Chapitre 66-32 - art. 20 Subvention équipement				
AP	7 380 000	8 273 000(1)	8 500 000	8 500 000
CP	7 380 000	8 273 000(1)	8 500 000	8 500 000

(1) dont une subvention de 1 MF destinés au remplacement du canot de sauvetage de l'Aber Wrac'h s'ajoutant au 7,273 MF ouverts par la Loi de finances.

Néanmoins, elle souhaite que le maintien des moyens de la S.N.S.M. puisse à l'avenir être conservé en francs constants.

C. L'INSUFFISANCE DES DOTATIONS DESTINEES A L'ENTRETIEN DES PHARES ET BALISES

A l'occasion de l'examen du projet de loi relatif à la visibilité des amers, des feux et des phares, votre commission avait appelé l'attention du gouvernement sur l'importance –pour des milliers de pêcheurs côtiers et pour des millions de plaisanciers– du bon entretien des marques visuelles d'assistance à la navigation maritime.

La loi de finances initiale pour 1987 prévoyait au titre de la signalisation maritime (chapitre 53-32-70 et 53-32-80) les autorisations de programme suivantes :

	A.P.	C.P.
– Chapitre 53-32 article 70 Signalisation maritime en Métropole	47 300 000	38 015 000
– Chapitre 53-32 article 80 Signalisation maritime Outre-Mer	6 500 000	5 200 000

Les mesures de blocage décidées par le Gouvernement ont eu pour effet de ramener ces dotations aux niveaux suivants :

	A.P.	C.P.
– Chapitre 53-32 article 70	46 490 739	37 205 739
– Chapitre 53-32 article 80	6 388 790	5 088 790

Les prévisions pour 1988 font apparaître une nouvelle diminution de ces deux lignes budgétaires.

	A.P.	C.P.
Chapitre 53-32 article 70	41 220 000	28 920 000
Chapitre 53-32 article 80	6 500 000	4 700 000

Votre commission déplore qu'une action essentielle pour la sécurité en mer et qui ne représente qu'une charge financière minime subisse des amputations de crédits aussi considérables en valeur relative (- 24 % pour les crédits de paiement destinés à la signalisation maritime en métropole).

*
* *

Sous réserve des observations qui précèdent votre commission des Affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la marine marchande pour 1988.