

—

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1986, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Yves LE COZANNET,

Sénateur

---

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupeitit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis de Catuelan, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Yves Goussebaire-Dupin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malaassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légial.) : 2951 et annexes, 2967 (annexe n° 43), 2992 (tome XIX), et in-8° 895.

Sénat : 95 et 96 (annexe n° 19) (1985-1986).

---

Loi de Finances — Marine marchande — Constructions navales — Pêches maritimes.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT- PROPOS</b> .....	5
<b>CHAPITRE I : LA FLOTTE DE COMMERCE</b> .....	7
<i>A. L'évolution du trafic mondial</i> .....	7
<i>B. La flotte de commerce française</i> .....	8
1) La situation générale .....	8
<i>a) Le tonnage</i> .....	8
<i>b) Les emplois</i> .....	12
2) Les résultats financiers des principaux armements .....	13
<i>a) La Compagnie générale maritime (C.G.M.)</i> .....	13
<i>b) La C.G.M.F.</i> .....	13
<i>c) La société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux</i> .....	14
<i>d) La société française de transports maritimes (S.F.T.M.)</i> .....	15
<i>e) Les Chargeurs réunis</i> .....	15
3) Observations .....	15
<b>CHAPITRE II : LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES</b> .....	17
<i>A. La situation de l'industrie des pêches</i> .....	17
1) La flotte de pêche .....	17
2) La production des produits de la mer .....	17
3) L'emploi .....	20
4) La balance extérieure .....	20

<i>B. L'action en faveur des pêches et des productions marines</i> .....	21
1) L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté .....	21
2) Les tentatives de rééquilibrage de la balance extérieure .	23
3) L'aide à l'investissement .....	24
4) L'aide à la production .....	25
<b>CHAPITRE III : L'ACTION EN FAVEUR DES GENS DE MER</b> .....	29
<i>A. La situation financière de l'établissement national des invalides de marine (E.N.I.M.)</i> .....	29
<i>B. La formation professionnelle</i> .....	31
1) L'activité de l'association pour la gérance des activités maritimes et aquacoles .....	31
2) Les écoles nationales de la marine marchande .....	33
<b>CHAPITRE IV : L'AMELIORATION DE LA SECURITE ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION</b> .....	35
<i>A. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.)</i> .....	35
1) Bilan d'activité en 1984 .....	35
2) Bilan de l'équipement des centres .....	36
<i>B. La lutte internationale contre la pollution : les travaux de l'organisation maritime mondiale (O.M.M.)</i> .....	37
<b>CONCLUSION</b> .....	39

## **AVANT-PROPOS**

**Mesdames, Messieurs,**

Avec un volume de crédit de 4,77 milliards de francs, soit une diminution de 7,3% en francs constants, le budget de la marine marchande confirme la stagnation des dotations affectées à la vocation maritime de notre pays que l'on a pu observer dès 1985.

Comme par le passé, votre commission s'est attachée à examiner :

– la situation de la flotte de commerce (285,9 millions de francs de crédits de paiement, en diminution de 4,6% en francs constants),

– la politique des pêches maritimes et de cultures marines (292,6 millions de francs, soit une diminution de 11,9% en francs constants),

– l'action en faveur des gens de mer (3 618 millions de francs de crédits de paiement),

– et l'amélioration de la sécurité (265,2 millions de francs de crédits de paiement) et de la protection du littoral (28,2 millions de francs de crédits de paiement)

## **CHAPITRE I LA FLOTTE DE COMMERCE**

### **A. L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL**

En dépit de légers signes d'une reprise du commerce mondial, la surcapacité actuelle de la flotte mondiale demeure trop importante.

Sur le marché du vrac, on a pu observer durant l'année 1984 une réduction de l'excédent de tonnage ; la baisse des désarmements l'atteste, mais la stagnation des taux de fret indique que le surplus reste considérable.

Le tonnage des navires désarmés représentait en avril 1984 10 % de la flotte en activité ; pour le même mois, en 1985, le pourcentage n'était plus que de 8 %. Cette diminution est imputable davantage à la reprise de la demande qu'à la baisse de l'offre de transport qui n'a été que de 1 %. La chute des désarmements a été de 46 % sur le secteur sec, la demande ayant augmenté plus que l'offre, et de 16 % sur le secteur pétrolier, la demande ayant moins baissé que l'offre.

Les estimations du Lloyd's donnent des précisions concernant la surcapacité de la flotte mondiale au mois de mai 1985.

Pour ce qui concerne les navires transportant les marchandises diverses, le surplus rapporté à l'offre de transport est passé de 8 à 7 %. Le surplus est constitué pour près de 60 % de navires désarmés.

Sur le secteur du vrac sec, la part de l'excédent de capacité a elle aussi diminué d'un point mais reste à 24 %.

Le secteur pétrolier est passé d'un excédent de 40 % à un excédent de 35 %, la réduction de vitesse constituant 31 % du surplus, et les désarmements 46 %.

Au total, le surplus, à 62 % constitué de pétroliers, est passé de 30 à 27 %.

Même si l'on peut raisonnablement escompter un redressement très progressif de la demande mondiale de transport maritime, cette évolution ne peut en aucun cas assurer une réduction rapide de la surcapacité de la flotte.

Il est donc peu probable que les tarifs enregistrent une hausse significative. Dans ces conditions, l'armement français qui souffre d'un handicap de compétitivité devra plus que jamais s'adapter à cette conjoncture difficile.

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

### **1. La situation générale**

#### *a) le tonnage*

La situation de la flotte française continue à se dégrader ; son tonnage se réduit ; son âge moyen augmente.

Du neuvième rang de la flotte mondiale en 1983, la flotte française se situe au onzième rang. L'âge moyen des navires qui était de 8,22 années au 1<sup>er</sup> janvier 1983 est passé à 8,48 années au 1<sup>er</sup> janvier 1984 et à 9,07 années au 1<sup>er</sup> janvier 1985.

Les mouvements de notre flotte entre le 1<sup>er</sup> avril 1983 et le 1<sup>er</sup> juillet 1985 sont exposés dans les trois tableaux suivants :

**MOUVEMENTS DE LA FLOTTE FRANÇAISE ENTRE LE 1<sup>er</sup> AVRIL 1983 ET LE 1<sup>er</sup> AVRIL 1984  
PAR GRANDES CATEGORIES**

	NAVIRES A PASSAGERS		CARGOS		PETROLIERS		TOTAL	
	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.
SITUATION AU 1ER AVRIL 1983	29	172.646	273	3.451.380	92	5.991.334	394	9.615.360
<b>ENTREES</b>								
- Constructions neuves en France...	1	12.687	1	28.000	1	51.870	3	92.557
- Constructions neuves à l'étranger.	-	-	1	17.210	1	1.800	2	19.010
- Achats à l'étranger.....	-	-	9	49.896	3	152.616	12	202.512
- Autres entrées .....	-	-	4	27.315	-	-	4	27.315
- Rectifications de tonnage .....	-	-	-	2.667	-	6	6	2.667
<b>TOTAL ENTREES .....</b>	<b>1</b>	<b>12.687</b>	<b>15</b>	<b>125.088</b>	<b>5</b>	<b>206.286</b>	<b>21</b>	<b>344.061</b>
<b>SORTIES</b>								
- Ventes à l'étranger .....	2	17.675	15	156.228	7	268.636	24	442.539
- Autres sorties .....	-	-	7	123.477	6	801.953	13	925.430
- Rectifications de tonnage .....	-	-	-	3.164	-	-	-	3.164
<b>TOTAL SORTIES .....</b>	<b>2</b>	<b>17.675</b>	<b>22</b>	<b>282.869</b>	<b>13</b>	<b>1.070.589</b>	<b>37</b>	<b>1.371.133</b>
SITUATION AU 1ER AVRIL 1984	28	167.658	266	3.293.599	84	5.127.031	378	8.588.288
SOLDE EN + OU EN -	- 1	- 4.988	- 7	- 157.781	- 8	864.303	- 16	- 1.027.072

**MOUVEMENTS DE LA FLOTTE FRANÇAISE ENTRE LE 1<sup>er</sup> AVRIL 1984 ET LE 1<sup>er</sup> AVRIL 1985  
PAR GRANDES CATEGORIES**

	NAVIRES A PASSAGERS		CARGOS		PETROLIERS		TOTAL	
	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.
SITUATION AU 1ER AVRIL 1984	28	167.658	266	3.293.599	84	5.127.031	378	8.588.288
<b><u>ENTREES</u></b>								
Constructions neuves en France .....	1	8.500	4	98.154	-	-	5	106.654
Constructions neuves à l'étranger ...	-	-	2	52.298	-	-	2	52.298
Achats à l'étranger .....	2	13.904	6	38.311	1	21.267	9	73.482
Autres entrées .....	-	-	2	18.706	-	-	2	18.706
Rectifications de tonnage.....	-	570	-	298	-	368	-	1.236
<b>TOTAL ENTREES .....</b>	<b>3</b>	<b>22.974</b>	<b>14</b>	<b>207.767</b>	<b>1</b>	<b>21.635</b>	<b>18</b>	<b>252.376</b>
<b><u>SORTIES</u></b>								
Ventes à l'étranger .....	4	22.229	28	434.917	5	265.503	37	722.649
Autres sorties .....	1	115	10	78.695	3	309.442	14	386.252
Rectification de tonnage .....	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL SORTIES.....</b>	<b>5</b>	<b>22.344</b>	<b>38</b>	<b>513.612</b>	<b>8</b>	<b>574.945</b>	<b>51</b>	<b>1.110.901</b>
SITUATION AU 1ER AVRIL 1985	26	168.288	242	2.987.754	77	4.573.72	345	7.729.763
<b>SOLDE EN + OU EN -</b>	<b>- 2</b>	<b>+ 630</b>	<b>- 24</b>	<b>- 305.845</b>	<b>- 7</b>	<b>- 553.310</b>	<b>- 33</b>	<b>- 858.525</b>

**ENTRE LE 1<sup>er</sup> AVRIL 1985 ET LE 1<sup>er</sup> JUILLET 1985 LES MOUVEMENTS ONT ETE LES SUIVANTS :**

	NAVIRES A PASSAGERS		CARGOS		PETROLIERS		TOTAL	
	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.
SITUATION AU 1ER AVRIL 1984	26	168.288	242	2.987.754	77	4.573.721	345	7.729.763
<b><u>ENTREES</u></b>								
- Constructions neuves en France ...	-	-	2	32.419	-	-	2	32.419
- Constructions neuves à l'étrangers	-	-	1	26.000	-	-	1	26.000
- Achats à l'étranger.....	-	-	1	6.417	-	-	1	6.417
- Autres entrées .....	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rectificat de tonnage .....	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL ENTREES .....</b>	-	-	4	64.836	-	-	4	64.836
<b><u>SORTIES</u></b>								
- Ventes à l'étranger .....	-	-	8	100.745	3	357.255	11	458.000
- Autres sorties .....	-	-	2	5.226	3	270.010	5	275.236
- Rectifications de tonnage .....	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL SORTIES .....</b>	-	-	10	105.971	6	627.265	16	733.236
SITUATION AU 1ER JUILLET 1985	26	168.288	236	2.946.619	71	3.946.456	333	7.061.363
SOLDE EN + OU EN -	-	-	- 6	- 41.135	- 6	- 627.265	- 12	- 668.400

Au total, en vingt-huit mois, notre flotte a perdu 61 unités et plus de 2,5 millions de tonnes de jauge brute. Cette dégradation s'est effectuée en dépit de l'entrée en flotte de 43 navires.

La contraction du tonnage a eu des conséquences sur l'emploi.

*b) les emplois*

Les fonctions et postes de travail ont évolué comme suit, depuis trois ans :

	Officiers	Non officiers	Hors hiérarchie	TOTAL
AU 30/12				
1982 .....	4 072	7 529	29	11 630
1983 .....	3 835	7 082	21	10 938
1984 .....	3 506	6 423	18	9 947
TOTAL (+ ou -)...	566	- 1 106	- 11	- 1 683

De plus, le nombre de marins en attente d'embarquement a progressé de 68 % sur les deux derniers exercices :

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

Dates	Officiers						Personnel d'exécution					Total Général
	Post	Radio	Machine	Polyv.	S. Gal	Total	Post	Machine	Polyv.	S. Gal	Total	
1.01.83	94	13	60	24	-	191	351	165	68	176	760	951
1.02.83	65	9	51	23	-	148	336	151	57	192	736	884
1.03.83	68	6	49	23	-	146	304	152	37	179	672	818
1.04.83	64	2	52	27	-	145	321	152	58	200	731	876
1.05.83	63	4	41	26	-	134	290	136	42	156	632	766
1.06.83	59	5	50	25	-	139	311	152	52	150	665	804
1.07.83	55	6	79	44	-	184	306	185	170	117	778	962
1.08.83	87	1	106	67	-	261	291	161	177	129	758	1 019
1.09.83	87	5	114	86	-	292	310	176	158	125	769	1 061
1.10.83	64	5	66	61	-	196	225	141	86	96	548	744
1.11.83	91	6	86	71	-	254	277	199	96	179	751	1 005
1.12.83	107	8	88	68	-	271	360	198	94	229	881	1 152
1.01.84	90	4	91	52	-	237	334	182	70	246	832	1 069
1.04.84	97	8	103	55	-	263	404	203	64	293	964	1 227
1.09.84	130	19	128	176	1	454	333	241	141	143	858	1 312
1.12.84	69	17	129	162	1	478	408	303	110	300	1 121	1 599

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

### **a) La C.G.M. (Compagnie générale maritime)**

En 1984, la C.G.M. a enregistré une amélioration très sensible de ses résultats. Le résultat d'exploitation s'améliore en effet de près de 240 millions de francs. En dépit de cette évolution très favorable, le résultat courant avant impôt reste déficitaire à hauteur de 213 millions de francs.

**L'amélioration a deux causes principales :**

– l'action de réduction des coûts de gestion et de rationalisation de l'exploitation menée avec vigueur en exécution du plan de redressement ;

– et, la bonne tenue d'ensemble du marché des frêts des lignes régulières.

Les mesures d'économies mises en oeuvre dans ce cadre du plan de redressement se sont traduites par une réduction en francs constants de certains postes de charges importants. Ainsi, par exemple, l'ensemble des charges maritimes est resté quasiment stable (+ 0,4 % seulement).

Les dépenses d'entretien des navires sont sensiblement diminuées. Les dépenses du personnel n'ont augmenté que de 3,3 % –grâce à une réduction des effectifs et à une amélioration de la productivité– ce résultat a pu être atteint en dépit d'une augmentation importante des charges sociales (+ 13,1 %).

Comme lors des deux derniers exercices, les charges de remboursement des intérêts des emprunts sont restées stables, c'est-à-dire qu'elles ont diminué en francs constants.

L'effort de cette action volontariste a été notamment amplifié par la reprise des échanges mondiaux en 1984 qui jointe à une réduction de la flotte mondiale a entraîné un rééquilibre de l'offre et de la demande et une revalorisation notable des taux de frêt moyens. Le chiffre d'affaires de la C.G.M. a ainsi augmenté de 10 % alimenté par surcroît par l'évolution du dollar, monnaie dans laquelle sont libellés la plupart des taux de frêt.

### **b) La C.G.M.F.**

Société holding d'un groupe comportant plus de 60 sociétés de différente importance, la C.G.M.F. a vu son bilan profondément modifié au 31 décembre 1984 à la suite d'une opération de restructuration interne

du groupe ayant consisté à transférer de la C.G.M.F. à la C.G.M. pour un montant de l'ordre de 2 milliards de francs, tous les actifs navals qu'elle portait ainsi que le passif correspondant. Cette opération a permis à la C.G.M.F. d'assumer complètement sa fonction de holding financière et de clarifier la présentation des comptes des différentes sociétés. Le résultat net de la C.G.M.F. s'est amélioré de 180 millions de francs en 1984 par rapport à 1983 (- 365,5 millions de francs).

L'endettement global du groupe enregistre une baisse. Après prise en compte de l'effet défavorable des différences de change, il passe de 5 900 millions de francs en 1983 à 5 664 millions de francs en 1984.

Le résultat consolidé après prise en compte de toutes les filiales et participations passe de - 511,5 millions de francs en 1983 à - 389,8 millions de francs en 1984.

En dépit d'un ralentissement de la reprise de la croissance des échanges mondiaux constatée en 1984, le groupe de la C.G.M.F. devrait accentuer son redressement en 1984 mais dans des proportions moins sensibles qu'au cours du précédent exercice. La flotte et les effectifs connaîtront en 1984 la contraction prévue dans le plan de redressement.

A plus long terme, l'avenir du groupe restera très largement conditionné par l'évolution des marchés maritimes et le problème général de compétitivité qu'affronte l'ensemble des armements occidentaux.

A cet égard, les sujets d'inquiétudes ne manquent pas. Le changement important observé dans la structure de la flotte conteneurisée, s'il permet de réduire le coût relatif du poste équipage dans le compte d'exploitation et, donc favorise des armements, s'accompagne de la surcapacité et déprime le niveau des frêts.

### *c) La société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.)*

L'augmentation de 2,6 % du chiffre d'affaires entre 1983 et 1984 s'est effectuée dans le cadre d'une relative réduction des échanges en volume entre l'Europe et la Côte occidentale d'Afrique au cours de 1984.

Pour faire face à ce contexte économique peu favorable, la S.N.C.D.V. fait plus largement appel sur ses navires conventionnels à la technique d'unitisation des cargaisons afin d'obtenir une accélération des rotations. De même, elle a rajeuni sa flotte conteneurisée.

Sur l'ensemble des lignes régulières qu'elle dessert, la S.N.C.D.V. dispose d'une flotte de 7 porte conteneurs, 4 grumiers et 4 navires polyvalents.

*d) La société française de transports maritimes (S.F.T.M.)*

Le chiffre d'affaires a crû de 11 % entre 1983 et 1984. L'excédent brut d'exploitation s'accroît de 13,7 %. Cette évolution favorable est toutefois différenciée selon les secteurs d'activités, les lignes régulières ont maintenu un rythme significatif de progression, le vrac sec et les produits chimiques ont amorcé un redressement favorisé par la hausse du dollar mais l'activité pétrolière a continué à décliner dans un marché toujours déprimé, et le transport de voitures a été décevant.

La flotte au 31 décembre 1984 se compose de 37 navires dont 6 pétroliers, 2 pétroliers minéraliers, 12 navires de ligne, 5 transporteurs en vrac, 2 transporteurs de produits chimiques, 3 caboteurs et 7 navires rouliers transporteurs de véhicules.

*e) Les Chargeurs Réunis*

Filiale à 99,99 % du groupe Chargeurs S.A., la Société maritime a réalisé en 1984 un chiffre d'affaires de 972 millions de francs et enregistré une perte nette de 50 millions de francs.

Chargeurs Réunis a poursuivi en 1984, les actions entamées l'année précédente en vue de rationaliser les structures de ses lignes et d'adapter son matériel naval aux normes techniques imposées par la concurrence.

Des accords ont été passés avec des compagnies maritimes, françaises ou étrangères opérant dans les Caraïbes et la zone Asie/Afrique.

Enfin, Chargeurs Réunis a poursuivi la filialisation de ses activités portuaires.

### **3) Observations**

Est-il besoin de souligner l'importance du maintien d'une flotte de commerce significative sous pavillon national ? Des impératifs stratégiques, d'équilibre de la balance des paiements et de défense de l'emploi justifient ce maintien.

La flotte française subit, comme les autres flottes occidentales, la crise des transports maritimes internationaux et l'aggravation de la concurrence des flottes du pacifique et des pavillons de libre immatriculation.

**Mais notre pavillon demeure confronté à des difficultés spécifiques qui expliquent largement les transferts sous pavillons étrangers qui ont caractérisé les deux derniers exercices.**

**Traditionnellement, le développement de la flotte de commerce française sous la contrainte des coûts sociaux élevés qu'elle connaît, reposait sur l'action de l'Etat qui offrait des compensations financières à l'occasion des achats de navires pour rééquilibrer les comptes d'exploitation de notre armement.**

**Dans le contexte de surcapacité actuel, ce schéma tourne à vide puisque les investissements ne peuvent plus constituer la base de la stratégie des compagnies.**

**Le taux de consommation des crédits publics consacrés aux aides à l'investissement en témoigne ; en dépit de l'extension des avals à l'achat de navires d'occasion, la consommation des dotations évolue entre 33 et 45% pour les autorisations de programme et entre 49 et 61% pour les crédits de paiement.**

**L'an dernier, votre commission s'était inquiétée de la dégradation de notre flotte ; cette année, elle s'en alarme. Elle espère que le rapport de M. LATHIERE, récemment nommé par le gouvernement, pour examiner les problèmes de la flotte de commerce, permettra d'analyser l'ensemble des contraintes –y compris fiscales– qui pénalisent notre armement et d'y remédier. L'actuel projet de budget n'apporte pas d'assurance sur ce point.**

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

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

**1) La flotte de pêche**

Depuis 1981, l'évolution de la flotte de pêche française armée est la suivante :

	1981	1982	1983	1984
Flotte artisanale.....	10 785	10 366	10 294	9 759
Flotte industrielle ...	315	299	279	262
TOTAL.....	11 100	10 665	10 573	10 021

La diminution du nombre de navires armés au cours des quatre dernières années est due à la sortie de flotte de nombreuses unités hors d'âge. L'effort de renouvellement a permis le remplacement d'anciens navires par des unités plus performantes. Ces navires développent une capacité de capture supérieure à celle des anciennes unités.

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

La production des produits de la mer toutes catégories confondues a atteint au cours des quatre dernières années les résultats suivants :

ANNEE	TONNAGE	VALEUR
1981	734 000	4,8
1982	716 000	4,75
1983	699 612	5,61
1984	678 272	5,67

*a) La production de produits frais*

En 1984, cette production s'est maintenue autour de 353 000 tonnes pour une valeur de 3,09 milliards de francs.

Les principales productions en quantité sont par ordre décroissant :

ESPECES	TONNAGE	VALEUR
Lieu noir .....	56 186	251 734
Merlan .....	29 113	171 600
Sardine .....	21 635	61 897
Cabillaud .....	19 448	193 898
Baudroie .....	18 472	296 108
Merlu .....	17 084	323 315
Eglefin .....	14 204	80 597
Maquereau .....	13 205	51 283

En valeur, la production de merlu arrive en tête, suivie par la baudroie, le lieu noir, le cabillaud, le merlan, la sole. Ces chiffres confirment la tendance générale du marché frais, à savoir la part croissante des produits « nobles » ou à haute valeur ajoutée dans la demande intérieure.

La production de crustacés en frais se maintient à 23 070 tonnes mais connaît une baisse sensible de son poste principal : la langouste (moins 17% par rapport à 1983) tandis que les prises de crevette grises ont augmenté de 1,5% par rapport à 1983.

Pour les mollusques, la production connaît un tassement sensible pour la plupart des produits (en tonnes) :

**ESPECES**

ESPECES	1983	1984
Toutes espèces .....	170 600	144 900
Huitres plates .....	1 232	1 409
Coquilles Saint-Jacques .....	2 939	3 214
Huitres creuses .....	87 768	85 914
Moules .....	40 138	40 543

Les apports de moules et d'huîtres creuses se maintiennent et l'on doit noter une légère augmentation des huîtres plates et une forte reprise de la production de coquilles Saint-Jacques.

Certaines espèces comme les palourdes et les chevrettes aux Antilles et en Guyane qui font l'objet d'un élevage contrôlé, voient leur production augmenter.

*b) La production des poissons* subit une augmentation passant de 68 223 tonnes en 1983 à 95 799 tonnes en 1984. Celle de crustacés connaît la même augmentation : 800 tonnes en 1983 et 1 477 tonnes en 1984.

*c) La production des industries de transformation*

Les industries de transformation correspondent à trois secteurs :

● Conserves et semi-conserves

En 1984, la production totale a été d'environ 82 000 tonnes, portant essentiellement sur les sardines (plus de 29 000 tonnes), les maquereaux (plus de 28 000 tonnes) et le thon (près de 23 000 tonnes). Mais elle ne représente que la moitié environ de la consommation nationale.

Les perspectives d'évolution sont caractérisées par une faible croissance du marché, une dépendance vis-à-vis de l'approvisionnement étranger et une forte concurrence tant des pays de la C.E.E. (sardine italienne et portugaise) que tiers (sardine du Maroc).

● Surgelés-congelés

La complexité de ce marché ne permet guère de l'appréhender globalement, les produits concernés pouvant être consommés en l'état ou destinés à une seconde transformation.

Pour cette catégorie, la production a atteint 48 500 tonnes en 1984, mais dont la moitié seulement obtenue à partir d'apports nationaux. Mais à la différence de la conserve c'est un marché en progression globale rapide au bénéfice surtout des produits les plus élaborés (plats cuisinés) ou de haute qualité (crustacés congelés).

● Le secteur du salage-saurissage-fumage

Ce secteur est en expansion. Le salage-saurissage a vu son chiffre d'affaires doubler depuis 1975, traitant 22 000 tonnes de poisson, principalement en hareng. Le fumage se diversifie autour de la production de truites de mer, à côté de la production traditionnelle de saumon fumé (8 000 tonnes, mais une matière première totalement importée).

### 3) L'emploi

Sur les cinq dernières années, les effectifs embarqués à la pêche ont évolué de la manière suivante :

	1980	1981	1982	1983	1984
Grande pêche	560	614	694	533	604
Pêche au large	4 300	3 920	3 762	3 335	3 194
Pêche côtière	2 500	2 356	2 452	2 339	2 099
Petite pêche	14 659	14 143	13 752	13 342	12 780
TOTAL	22 019	21 033	20 666	19 549	18 677

### 4) La balance extérieure

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est passé de 4,6 milliards en 1982, à 4,8 milliards en 1983 et 5,8 milliards en 1984.

Entre 1982 et 1984, les importations ont progressé moins rapidement que les exportations. Ainsi en 1984, les importations ont augmenté de 20% en valeur par rapport à 1983 et les exportations de 23% en valeur.

En raison de la forte progression des exportations, le taux de couverture des importations par les exportations s'améliore : 22,7% en 1982, 28% en 1983, 28,8% en 1984.

L'analyse des postes de la balance commerciale fait apparaître des différences sensibles selon les marchés.

**Les besoins nationaux en poisson frais** notamment à forte valeur marchande sont couverts par la production nationale. En 1984, les importations de poisson frais sur glace sont plus faibles qu'en 1982 (- 10% en tonnage) alors que les exportations ont augmenté de 15% en quantité et de 80% en valeur.

**Le marché des produits congelés et transformés** connaît un déficit de près de 2 milliards de francs résultant essentiellement d'une insuffisance de l'approvisionnement en matières premières d'origine nationale ainsi que d'une faiblesse de nos structures industrielles de transformation eu égard aux besoins du marché national qui croissent régulièrement.

Le secteur de la conserve présente des besoins stables que ne peut satisfaire la seule production nationale. Le déficit est de l'ordre de

1,7 milliard en 1984 en raison des importations massives de conserves. Cependant, l'évolution de ce secteur se caractérise surtout par une augmentation très importante des exportations (+ 65 en quantité, et + 95 % en valeur en 1984).

**Le marché des crustacés, mollusques et coquillages :** en 1983, les importations de crustacés et de coquillages avaient légèrement augmenté par rapport à 1982 (+ 7,5% en valeur) alors que les exportations restaient stables. L'année 1984 marque une diminution des importations par rapport à 1984 (- 7% en valeur) face à des exportations à peu près similaires à l'année précédente.

Le marché reste déficitaire avec un taux de couverture de 1,2% seulement en 1984. Les principales espèces déficitaires sont le crabe (6% du déficit) les crevettes (12,6% du déficit total) les moules (1,6% du déficit total), les coquilles Saint-Jacques (37% du déficit total).

On peut dire globalement que l'évolution de la balance commerciale entre 1982 et 1984, se caractérise par une amélioration des exportations. Seules quelques espèces spécifiques continuent à être à l'origine de la part la plus importante du déficit : les importations de saumons (15% du déficit total) et du cabillaud (9% du déficit total) ajoutées à celles de coquilles Saint-Jacques, de moules et de crustacés dont les crevettes dépassent 60% de la balance commerciale.

Ces produits qui sont à l'origine du déficit ont en commun, sauf pour les moules, leur valeur marchande élevée. Ces produits « nobles » font l'objet d'une forte demande à laquelle la production française ne peut répondre en raison de l'insuffisance ou de l'absence de la ressources.

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

La politique en faveur de la pêche maritime se traduit par des actions différentes qui enregistrent des succès valables : la conduite des relations extérieures en matière de pêche, le rééquilibrage de notre balance commerciale, l'aide à l'investissement et l'aide à la production envisagée aussi bien dans l'optique de la stabilisation des cours que du soutien à de nouvelles production.

### **1) L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté**

La négociation relative à l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le marché commun a abouti, en matière de pêche, aux équilibres suivants :

● L'accès dans la bande côtière (6 à 12 milles) des pêcheurs espagnols

Le statut quo est maintenu jusqu'en 2002, c'est-à-dire que les pêcheurs français n'auront pas à subir une augmentation de l'activité espagnole dans ces zones très sensibles, la période s'écoulant d'ici 2002 devant être utilisée, dans le cadre des mécanismes communautaires à adapter les flottes aux ressources disponibles.

● L'accès des Espagnols aux eaux de la Communauté économique européenne au-delà des 12 milles

Sur ce point également, il n'y a pas de modification sensible, l'Espagne gardant en fait des conditions sensables à celles en vigueur depuis 1978 dans l'accord cadre C.E.E.-Espagne, toute amélioration, notamment l'accès aux eaux de la Mer du Nord ne pouvant intervenir qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996, sur décision prise à la majorité qualifiée du Conseil des Ministres de la C.E.E..

De plus, les pêcheurs espagnols vont, en ce qui concerne le contrôle de leur activité devoir se plier aux disciplines communautaires, ce qu'ils n'étaient pas tenus de faire, ou qu'ils négligeaient de faire jusqu'à présent notamment en matière de statistiques, de respect des réglementations (maillages, quota, etc.).

Enfin, à l'occasion des négociations sur l'accès le Gouvernement français a obtenu du Portugal l'accès (jusqu'en 2002) des thoniers dans les eaux des Açores. Il s'agit là d'une revendication déjà ancienne de nos pêcheurs qui s'est trouvée satisfaite à l'occasion de la négociation d'ensemble.

S'agissant de la politique externe de la C.E.E., les négociations ont été conduites de manière à ne pas affecter les conditions dont bénéficient les Dix dans les eaux des pays tiers. Ainsi, a été reconnu le principe de la stabilité absolue des activités de pêche des Dix interdisant toute réduction des droits d'accès actuellement offerts aux Dix dans les eaux des pays tiers. En revanche, leur éventuel accroissement est possible, notamment lors du passage dans le droit communautaire d'accords bilatéraux conclus avant l'adhésion par l'Espagne et le Portugal à l'occasion de leur renégociation par la Communauté.

Cette disposition est fort importante pour les pêcheurs français qui loin de se trouver limités pour faire une place à l'Espagne et au Portugal, notamment avec certains pays africains qui intéressent au premier chef les pêcheurs français (thoniers) par exemple l'Angola, le Mozambique.

## **2) Les tentatives de rééquilibrage de la balance extérieure**

La recherche de l'équilibre de la pêche fraîche passe, pour l'essentiel, par :

- – Le renouvellement de la flotte qui est l'objectif d'un des programmes prioritaires d'exécution du IX<sup>e</sup> Plan 1984–1988. Il devrait permettre de maintenir le potentiel de pêche.

- L'amélioration du marché des produits frais actuellement entreprise doit être poursuivie notamment dans le cadre du programme prioritaire d'exécution n° 7 « vendre mieux en France et à l'étranger » du IX<sup>e</sup> Plan. Les mesures envisagées sont :

- le développement des contacts commerciaux entre grandes surfaces d'une part et organisateurs de producteurs d'autre part. Le but est d'assurer par le canal des grandes surfaces un meilleur écoulement de la production française et d'éviter un réflexe laxiste de recours aux importateurs pour des produits également pêchés par des navires français.

- la promotion des exportations notamment des produits à haute valeur vers de nouveaux marchés tels que le marché espagnol ; le fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.) et son organisme de promotion des produits de la mer (PROMER) vont accentuer leur participation à des foires et salons à l'étranger.

**L'effort de réduction de la dépendance du marché des produits transformés à l'égard de l'étranger se traduit par :**

- La politique contractuelle entre producteurs et transformateurs français afin de remplacer une part de la matière première importée par une production française comme dans le cas de la sardine.

- – Le développement de la production de surgelés (congélation à bord des navires) : le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer a ainsi facilité en 1984 le financement de 3 chalutiers congélateurs (construction ou transformation).

- Le renforcement de la filière agro-alimentaire pêche dans le sens d'une plus grande diversification des fabrications, d'un abaissement des coûts de production et d'une amélioration de la productivité. Ces opérations seraient entreprises principalement grâce à l'aide structurelle de 10 millions d'écus mise en place prochainement par la Communauté économique européenne au profit des conserveries de sardine ainsi qu'aux aides générales du F.E.O.G.A. au titre de la commercialisation des produits de la mer.

Enfin, la valorisation des richesses halieutiques des D.O.M.–T.O.M. doit permettre une réduction des importations.

Les D.O.M.–T.O.M. offrent des conditions climatiques propices au développement d'espèces très sensibles, comme la crevette (5 000 tonnes en Guyane grâce à la « francisation » de la flotte de pêche). Leur production peut contribuer à réduire la part du déficit structurel imputable à ces quelques produits spécifiques.

La « francisation » de la flotte crevetteière en Guyane prévue par le contrat de Plan entre l'Etat et cette région est un des axes principaux de cette politique.

### **3) L'aide à l'investissement**

Les objectifs physiques fixés par le plan pluriannuel d'investissement sont la réalisation, sur la période 1983–1988, de 470 à 510 navires de pêche artisanale, 7 navires de pêche fraîche industrielle, 52 navires de pêche fraîche semi-industrielle, 12 thoniers océaniques senneurs–congélateurs et 4 navires de pêche congelée.

En 1983, les subventions accordées avaient permis de financer :

- dans le secteur de la pêche artisanale : la construction de 116 navires et la transformation de 5 navires représentant un montant total de subventions de 36,29 millions de francs, dont 43 navires de plus de 16 mètres (41 constructions, 2 transformations), soit 28,01 millions de francs de subventions,

- dans le secteur de la pêche industrielle : la construction de 5 chalutiers de pêche semi-industrielle et de 3 chalutiers congélateurs de 50 mètres (subventions : 43,08 millions de francs), la transformation et la modernisation de 8 navires (3,81 millions de francs) et l'installation de divers équipements (2,33 millions de francs), représentant un total de subventions de 49,22 millions de francs.

Le montant des prêts bonifiés aux entreprises de pêche s'était élevé à 300 millions de francs.

Dans le cadre des mesures de décentralisation prévues par la loi n° 83–663 du 22 juillet 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, la compétence dans le domaine des aides à l'investissement à la pêche côtière a été transférée de l'Etat aux régions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1984.

Le financement des navires de moins de 16 mètres est donc de la compétence des régions, celui des plus de 16 mètres, de la compétence de l'Etat.

En 1984, les subventions accordées par l'Etat ont permis de financer :

– dans le secteur de la pêche artisanale : la construction de 44 navires et la transformation de 3 navires d'une longueur supérieure à 16 mètres pour un montant de subventions de 36,76 millions de francs.

Les régions, pendant cette même année, ont subventionné 93 constructions et 19 transformations de navires de moins de 16 mètres, représentant 12,8 millions de francs :

– dans le secteur de la pêche industrielle : la construction de 5 chalutiers de pêche semi-industrielle et d'un navire congélateur de 61 mètres (soit 33 millions de francs de subventions), la modernisation et l'équipement de 6 navires (soit 3,75 millions de francs de subventions) ce qui représente un total de subventions de 36,75 millions de francs.

L'enveloppe de prêts bonifiés a été de 325 millions de francs.

Au cours du premier semestre 1985, les moyens financiers mis en oeuvre par le secrétariat d'Etat chargé de la mer ont permis d'aider la construction de 31 navires de pêche artisanale, pour un montant de subvention de 26,05 millions de francs.

En ce qui concerne la pêche industrielle, 6 constructions de navires de pêche semi-industrielle ont déjà été subventionnés (21,21 millions de francs) ainsi qu'un chalutier congélateur (13 millions de francs) et la transformation d'un navire pour un montant de 3,4 millions de francs.

#### **4) L'aide à la production**

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 126 millions de francs en 1983 et de 132,5 millions de francs en 1984. 125,5 millions de francs ont été inscrits à son budget 1985.

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 lié aux intempéries.

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

Le F.I.O.M. participe aux interventions des organisations de producteurs, soit comme autorité intermédiaire du 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 1983, 17,01 millions de francs aux organisations de producteurs pour un volume de 8 534 tonnes concernant en particulier la sardine et l'églefin. En 1984, ont été versés aux organisations de producteurs 16,89 millions de francs pour un volume de 10 015 tonnes concernant surtout le hareng et le lieu noir représentant en tout 4,4% de la production.

La réduction du retrait des sardines s'explique par la mise en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1983, de la prime de report spéciale accordée en cas de contrats entre organisations de producteurs et transformateurs de poisson bleu méditerranéen. Cette prime a représenté pour la sardine débarquée par les organisations de producteurs françaises 4,79 millions de francs pour 7 510 tonnes en 1983 et 4,55 millions de francs pour 8 520 tonnes en 1984.

En ce qui concerne les autres espèces, le F.I.O.M. a réglé au titre des retraits 4,24 millions de francs pour 1 678 tonnes en 1983 et 6,24 millions de francs pour 2 183 tonnes en 1984, soit 0,40% de la production. Si depuis deux ans on constate, pour des raisons conjoncturelles, (en particulier la grève des camionneurs en février 1984) une légère hausse des retraits, cette évolution ne doit pas faire oublier que sur une longue période ceux-ci sont réduits progressivement grâce aux mesures incitatives mises en place pour stabiliser les excédents.

*b) L'orientation de la production*

Ce chapitre comporte deux aspects principaux : le soutien des campagnes de pêche à terre et l'aide aux cultures marines.

● 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 1983 et en 1984) et les campagnes de prospection. A ce dernier titre, il faut noter en 1983 une aide sous forme de garantie financière du F.I.O.M. pour la campagne expérimentale sur le thon tropical d'Orlthongel aux Seychelles concernant quatre navires (6,6 millions de francs) et en 1984 la reconduction de cette expérience à hauteur de 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 un million de francs.

En 1985, est encouragée une campagne de prospection de la flotte de pêche industrielle de Boulogne à hauteur de 11,7 millions de francs à 50%.

● Aide aux cultures marines

Outre la promotion des huîtres déjà citées, les interventions du F.I.O.M. dans ce secteur comprennent des actions en garanti pour des opérations de reparcage (semis d'huîtres plates en Bretagne Nord en 1983) et un soutien aux actions expérimentales. La participation global du F.I.O.M. s'est élevée à 17 millions de francs en 1983 et 5 millions de francs en 1984 en raison de l'absence d'appel en garanti au cours de cette année.

Le budget du F.I.O.M. a prévu pour 1985 34,37 millions de francs au titre de l'orientation dont 29,8 pour l'orientation de la production, 5 millions pour les investissements à terre et 3 millions pour les cultures marines.

- o -

**Les subventions versées par le F.I.O.M. sont actuellement contestées par les organes de la C.E.E..**

**Votre commission souhaite savoir qu'elles mesures pourraient être envisagées au cas où ces aides seraient déclarées contraires au droit européen.**

**En toute hypothèse, elle s'inquiète de la mise en place progressive d'une Europe à deux vitesses dans le domaine de la pêche qui semble désavantager gravement nos pêcheurs.**

### CHAPITRE III : L'ACTION EN FAVEUR DES GENS DE MER

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

Le tableau ci-après retrace les équilibres financiers de l'établissement de 1983 à 1986 (prévisions) :

#### CHARGES ET RESSOURCES DE L'E.N.I.M. en 1983, 1984 et 1985 - Perspectives 1986 (milliers de F)

CHARGES				
NATURE	1983 (1)	1984 (1)	1985 (2)	1986 (3)
Pensions C.R.M.	3 266 107	3 599 125	3 920 910	4 257 042
Pensions C.G.P.	353 873	370 384	392 540	429 924
Prestations C.G.P.	1 213 185	1 373 457	1 560 000	1 624 769
Action sanitaire & sociale	25 960	28 490	30 195	31 222
Frais de personnel	76 908	80 867	88 000	99 091
Frais de matériel	21 385	21 621	32 000	38 217
Fonds spécial	18 489	18 245	18 834	19 474
Fonds National de Solidarité	44 901	41 545	41 200	42 183
Divers	34 585	29 487	41 500	43 043
<b>TOTALX</b>	<b>5 055 472</b>	<b>5 563 221</b>	<b>6 125 179</b>	<b>6 584 965</b>
RESSOURCES				
NATURE	1983 (1)	1984 (1)	1985 (2)	1986 (3)
Contributions "Armateurs"	1 102 122	1 892 821	1 946 900	1 968 616
Cotisations "Marins"	651 232			
Cotisations "Pensionnés"	60 992	68 236	74 000	76 248
Participation C.N.A.M.	208 207	284 434	282 000	350 000
Compensation démographique	136 000	95 528	93 000	99 000
Fonds National de Solidarité	47 283	42 020	41 200	42 183
Divers	38 377	51 559	55 100	42 411
Subvention de l'Etat	2 957 900	3 339 280	3 586 000	3 428 000
Compensation "vieillesse" (en cours d'élaboration)	-	-	-	469 000
	<b>5 202 113</b>	<b>5 733 878</b>	<b>6 078 200</b>	<b>6 475 458</b>

(1) : Résultats comptables      (2) : Prévisions d'exécution      (3) : Projet de budget (indicatif)

En 1983, un excédent de 146,6 millions de francs est apparu, à l'issue de la période complémentaire, imputable à la stagnation des dépenses de prestations et à des recettes propres légèrement supérieures aux prévisions initiales.

Mais en fin d'exercice la situation de trésorerie de l'E.N.I.M. a nécessité l'apport par l'Etat d'un complément de dotation pour palier le décalage chronologique entre recettes et dépenses qui affecte traditionnellement l'établissement qui n'est pas doté d'un fonds de roulement.

Pour 1984, un nouvel excédent a marqué l'exécution du budget à hauteur de 170,6 millions de francs.

Comparé au budget primitif qui avait été adopté avec un déficit de plus de 78 millions de francs, ce résultat positif provient d'une part de la dotation complémentaire versée par l'Etat en fin d'année (43 millions de francs au titre des reports) et, d'autre part, de variations des dépenses et des recettes par rapport aux prévisions initiales.

En matière de dépenses, l'exécution budgétaire a été caractérisée par :

- une reprise de l'évolution des charges de prestations (+ 13,21% par rapport à 1983), cependant inférieure aux prévisions retenues initialement ;

- une progression ralentie des dépenses de pensions servies au titre de la Caisse générale de prévoyance (+ 9,6% par rapport à 1983, y compris le plan de rattrapage) ; le désaccord persistant entre les partenaires sociaux n'a permis d'augmenter les salaires forfaitaires, pour suivre les salaires réels, que de 2% au 1er juin, l'étape de rattrapage prévue au 1er janvier étant normalement intervenue à hauteur de 2,44% ;

- un écart sensible sur les autres postes de fonctionnement, sous l'effet notamment des mesures prises par le Gouvernement en matière d'emplois publics (gels, mises en réserve et remplacement partiel des postes vacants) et de moindres dépenses de régularisation.

En matière de recettes, et comme l'année précédente, deux phénomènes divergents 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 excèdent les évaluations, fondées sur une prévision relativement pessimiste d'évolution des effectifs d'actifs et subissent l'effet particulièrement positif de l'augmentation d'un point au 1er janvier 1984 des cotisations des marins à la Caisse de retraite des marins ; par rapport à 1983, les recettes de cette Caisse se sont ainsi améliorées de 7,55% tandis que celles de la Caisse générale de prévoyance l'étaient de + 1,09% ;

– la compensation bilatérale avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés a connu des rentrées nettement inférieures à celles prévues au budget initial, calculé sur des charges de prestations qui n'ont pas été réalisées ; par ailleurs, le poste de la compensation généralisée a été marqué par des régularisations négatives des exercices précédents.

Les prévisions d'exécution pour 1985 montrent que l'évolution des charges afférentes à la protection maladie et vieillesse du régime semble devoir être contrastée : d'une part les dépenses de pensions seraient inférieures d'environ 40 millions de francs par rapport au budget primitif (phénomène essentiellement dû au décalage intervenu entre les augmentations des salaires réels et celles des salaires forfaitaires et peut être aussi à une progression moindre de l'effectif des pensionnés), d'autre part les dépenses de prestations tendraient à couvrir, sinon à dépasser, les crédits inscrits à ce budget.

S'agissant des ressources, la perspective à très court terme est difficile à tracer en matière de cotisations et contributions, compte tenu des grandes incertitudes liées à l'évolution des effectifs.

Par ailleurs, les recettes tenant aux transferts inter-régimes (compensations bilatérales et généralités) devraient être réalisées dans les conditions initialement arrêtées, voire peut-être supérieures, notamment en ce qui concerne la compensation maladie si les tendances de dépenses maladie sus-évoquées se confirment.

Enfin, il est à noter que la subvention d'équilibre de l'Etat a été ramenée à 3 586 millions de francs.

Cependant, le déséquilibre entre les charges et les ressources qui caractérise depuis plusieurs années le régime spécial de sécurité sociale des marins doit être considéré comme structurel. A cet égard, la situation de l'emploi dans le secteur maritime, caractérisée par la sortie de flotte de quelques dizaines d'unités chaque année, accroît la constante dégradation du rapport démographique entre les actifs et les pensionnés.

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

### **1) L'activité de l'Association pour la gérance des activités maritimes et aquacoles**

Au cours des années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 les effectifs scolaires des écoles maritimes et aquacoles ont évolué comme suit : (formations initiales)

Sections	Pêche	Conchyliculture		Commerce			Total
		Niveau I	Niveau II	1 <sup>re</sup> année	2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> A <sup>e</sup>	ADSG	
1982-1983 .	540	110	44	348	192	48	1 282
1983-1984 .	550	120	34	324	200	48	1 276
1984-1985 .	564	116	66	240	200	36	1 222

L'effectif global des élèves, prévu au plan d'armement pour l'année scolaire 1985-1986 est fixé à 1241.

L'effectif prévu en section pêche est en augmentation de 24 élèves alors que celui des sections commerce, compte tenu des perspectives d'emploi dans ce secteur est en diminution de 68 élèves.

L'association a poursuivi au cours de la période récente l'effort de rénovation pédagogique des enseignements dans le domaine des formations initiales de la marine marchande. Ainsi, après la création du certificat d'aptitude professionnelle maritime de conchyliculteur et la réforme du brevet d'études professionnelles maritimes de conchyliculteur qui avaient marqué l'année scolaire 1983-1984, une session expérimentale d'un enseignement conduisant à un certificat d'aptitude professionnelle de marin pêcheur a été ouverte, en 1984- 1985, dans un établissement de Bretagne.

A la prochaine rentrée scolaire, cinq établissements accueillent au total 84 élèves en 1<sup>ère</sup> scolarité, dispenseront cette formation.

Par ailleurs, des études sont en cours en vue de la création d'un C.A.P. de marin au commerce et d'une réforme de la formation du personnel hôtelier. L'aboutissement de ces deux projets rendrait effective la généralisation des formations de type C.A.P. ou B.E.P. dans les établissements gérés par l'A.G.E.M.A.

L'année scolaire 1985-1986 sera marquée par la mise en oeuvre des dispositios relatives aux transferts de compétence au profit des collectivités territoriales, intervenues dans le domaine de l'enseignement.

La loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 modifiée s'applique, en effet, aux établissements gérés par l'A.G.E.M.A. sous réserve de certaines dispositions particulières tenant compte des particularités, de ces écoles.

Aux termes de l'article 14.2 de la loi, la région a la charge des écoles de formation maritime et aquacole. Elle assure la construction, l'équipement et le fonctionnement de ces établissements à l'exception des dépenses pédagogiques qui restent à la charge de l'Etat.

D'autre part, les établissements continueront à bénéficier de leur statut actuel, sauf si la région décide de demander leur transformation en établissement public local. Dans une telle hypothèse, les écoles concernées bénéficieront d'une autonomie administrative et comptable, ainsi que d'un conseil où siègeront les collectivités locales, l'association conservant la charge de fournir et rémunérer pour le compte de l'Etat, le personnel.

## **2) Les écoles nationales de la marine marchande**

La situation de l'emploi dans la marine marchande a conduit, cette année encore, à poursuivre et même accentuer la politique de prudence observée au cours de ces dernières années en matière de recrutement dans les sections d'officiers.

C'est ainsi que le nombre de places offertes au concours d'entrée en 1ère année de la filière de capitaine de 1ère classe de la navigation maritime a été ramené de 120 à 90.

Dans chacune des filières d'officier chef de quart et d'officier technicien, le nombre des admissions a été fixé à 20 (au lieu de 35 en 1984).

Les problèmes particuliers qui se posaient, dans le domaine de la formation et du déroulement de carrière, pour les candidats au brevet de capitaine de 2è classe de la navigation maritime avaient nécessité la constitution d'un groupe de travail chargé d'une réflexion sur l'organisation générale de cette filière de formation.

Le projet de réforme, établi à la suite de l'étude effectuée, a reçu dans ses grandes lignes l'avis favorable du comité spécialisé de la formation professionnelle maritime.

Le système qui est envisagé se caractérisera essentiellement par une formation polyvalente dès l'origine se substituant aux deux formations spécifiques d'officier chef de quart et d'officier technicien, qui débouchaient ensuite sur la filière polyvalente de capitaine de 2e classe de la navigation maritime.

**La nouvelle formation pourrait être mise en place à compter de la scolarité 1986-1987.**

**Sur le plan budgétaire, il est prévu de renforcer de manière sensible les moyens des écoles nationales de la marine marchande en portant à 5 052 288 F en 1985 à 5 930 803 F en 1986, la dotation destinée à la couverture de leurs besoins de fonctionnement.**

**La progression de cette dotation permettra à la fois de conforter l'équilibre financier de ces établissements et de donner à ceux-ci les moyens d'améliorer encore le niveau des enseignements dispensés.**

## **CHAPITRE IV : L'AMELIORATION DE LA SECURITE ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION**

### **A. LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEIL- LANCE ET DE SAUVETAGE (C.R.O.S.S.)**

#### **1) Bilan d'activité en 1984**

En 1984, les trois centres de récupération du trafic ont développé l'activité suivante :

##### *a) Le CROSS GRIS-NEZ (Dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais)*

Ce centre a suivi 7 337 navires dans le cadre des systèmes de compte rendus MAREP (1) et SURNAV (2), soit 20 navires par jour dont 3 172 dans le cadre du système national de surveillance (SURNAV).

Le nombre de navires contrevenants a été de 1 429 soit 1,3 navires par jour ; 504 ont été identifiés soit 35,2%. La diminution du nombre de contrevenants est de 1% par rapport à 1983.

##### *b) le CROSS JOBOURG (Dispositif de séparation de trafic des Casquets)*

Ce centre a suivi 6 480 navires dans le cadre des systèmes de compte rendus MAREP et SURNAV, dont 3.473 dans le cadre du système SURNAV.

Le nombre de navires contrevenants a été de 268 en augmentation de 14% par rapport à 1983. La moyenne des infractions a été de 0,7 par

(1) système MAREP : système international facultatif de signalement des mouvements de navires.

(2) système SURNAV : système français obligatoire de signalement des mouvements de navires transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses ou de navires en avaries.

jour, contre 3,2 en 1980. Le pourcentage de navires identifiés a été de 56,7%.

*c) le CROSS CORSEN (Dispositif de séparation de trafic d'Ouessant)*

Le trafic maritime détecté (147 navires en moyenne par jour) est identique à celui de l'année 1983, ce qui a représenté 53 615 navires en 1984.

Le trafic identifié a été de 14 656, soit 27% du trafic total détecté. Le nombre de navires contrevenants a été de 251, soit une diminution de 29,5% par rapport à 1983. 58% des navires contrevenants, soit 150, ont été identifiés et verbalisés.

**2) Bilan de l'équipement des centres**

Le tableau ci-après retrace l'évolution des dotations, en autorisations de programme et en crédits de paiement, consacrées à l'équipement des CROSS.

1984		1985		1986	
A.P.	C.P.	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
12 201 004,01	27 271 836,00	18 240 303,21	21 973 584,00	14 917 000,00	8 600 000,00

En 1984, les crédits ont été, pour le principal, affectés à l'achèvement des centres de surveillance de GRIS-NEZ et de JOBOURG qui ont été mis en service.

Les travaux de génie civil de la station de Saint-Frioux qui étendra vers le sud la couverture radar du centre de GRIS-NEZ ont été, en outre, dotés.

Les travaux de mise en configuration normale de la station de surveillance d'entrée en Gironde (La Palmyre) ont été également dotés, ainsi que ceux de rénovation de la station de surveillance de la Hève, des approches des ports du Havre et d'Antifer. Le projet d'installation d'un radar de surveillance du port de Sète a fait l'objet d'une première dotation.

En 1985, ont été lancés :

- l'acquisition des équipements de la station de surveillance de Saint-Frieux ;

- l'équipement des centres de surveillance en systèmes de traitement et d'archivages des informations radar visant à faciliter et améliorer le travail des opérateurs, ainsi qu'à préparer l'échange des données entre centres entre eux ;

- et divers compléments d'équipements des centres destinés, pour le principal, à réduire les dépenses d'exploitation.

De plus, la dotation de la première tranche de radar de surveillance des abords de Sète a été complétée.

En 1986, il est prévu de poursuivre les travaux d'équipement du traitement de l'information des centres de surveillance et des échanges entre centres, ainsi qu'entre centres et ports.

Les projets de modernisation des équipements de surveillance radar des accès au port de Marseille-Fos seront entrepris.

## **B. LA LUTTE INTERNATIONALE CONTRE LA POLLUTION : LES TRAVAUX DE L'ORGANISATION MARITIME MONDIALE (O.M.M.)**

L'évolution du rythme des travaux de l'O.M.I., amorcée au début des années 1980, s'est poursuivie : après la période d'intense activité innovatrice qui a marqué les années 1970 et dont les effets ont continué de se faire sentir ces dernières années, l'accent a été mis, conformément au vœu unanime de l'Assemblée générale de cette organisation en novembre 1981 (résolution A.500), sur la mise en oeuvre complète et universelle des réglementations nouvelles. L'un des symboles de cette orientation est la mise en place de l'Université maritime mondiale de Malmö, qui fonctionne depuis la fin de 1983 avec le concours actif de la France, et dont l'objet est de former des cadres supérieurs pour les administrations, les armements et les ports de pays en voie de développement.

Les conventions et instruments élaborés au cours des dernières années sont pour la plupart entrés en vigueur. Il reste, pour l'avenir proche, l'entrée en vigueur le 1er juillet 1986 des amendements de 1983 à la convention de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), qui vont élever les normes applicables aux navires, notamment en matière de moyens de sauvetage, et rendre obligatoires les recueils de règles

relatives aux navires transporteurs de gaz et de produits chimiques en vrac ; enfin, au début de 1987, entreront en vigueur les dispositions de la convention sur la prévention de la pollution des mers par les navires (Marpol 73/78) relatives à la pollution par les navires transportant des produits chimiques en vrac.

Les comités techniques de l'O.M.I. travaillent donc désormais prioritairement à l'application universelle des normes existantes : règles uniformisées de visites de contrôle et de certification des navires, formation des personnels, spécifications des matériels. Ils élaborent toutefois également, dans une perspective à plus long terme, de nouvelles règles techniques dont les plus importantes sont :

- la mise en place d'un système mondial de détresse et de sauvetage, fondé sur des télécommunications par satellites, qui devrait modifier profondément les dispositions applicables aux navires en matière de radiocommunications ;

- des améliorations de l'organisation du trafic maritime, dans les zones à trafic intense ou à navigation délicate, notamment en Manche et dans ses atterrages, ainsi qu'en certains autres points de convergence de trafic maritime tels que le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Malacca ;

- la création d'une norme de capacité de survie après avarie des navires à cargaisons sèches.

L'élargissement des activités en matière de coopération technique se poursuit, ainsi que le développement des accords régionaux en matière de prévention de la pollution.

Enfin, après la conférence diplomatique de 1984 sur l'indemnisation des victimes d'accidents résultant du transport de marchandises dangereuses, les travaux continueront, en 1986, sur le projet de convention sur l'assistance et le sauvetage et aborderont les privilèges et hypothèques maritimes.

## CONCLUSION

**Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis défavorable à l'adoption des crédits de la marine marchande pour 1986.**