

N° 81

---

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

---

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1995, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME XX

**MARINE MARCHANDE**

Par M. Louis de CATUELAN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, vice-présidents ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, secrétaires ; Henri Bangou, Janine Bardou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Didier Borotra, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, Michel Manet, René Marqués, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moïnard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 et 79 (annexe n°23) (1994-1995).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER : LA MARINE MARCHANDE</b> .....	7
<b>I. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1993-1994</b> .....	7
<b>A. LE TRAFIC MARITIME</b> .....	7
<b>1. L'évolution récente du trafic maritime mondial</b> .....	7
<b>2. Le trafic maritime français</b> .....	8
<i>a) Retrospective du commerce extérieur transporté par voie maritime (1966-1991)</i> .....	8
<i>b) Compétitivité du transport maritime français depuis 1985</i> .....	9
<b>B. L'ÉVOLUTION DU PAVILLON NATIONAL</b> .....	10
<b>1. L'évolution récente</b> .....	11
<b>2. L'évolution depuis 1984</b> .....	11
<b>C. LES DIFFICULTÉS DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME</b> .....	12
<b>1. L'analyse de la Cour des Comptes</b> .....	13
<b>2. L'application du plan d'action de novembre 1992</b> .....	14
<b>3. Les perspectives de la CGM</b> .....	15
<b>II. LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE ET DE L'UNION EUROPÉENNE</b> .....	16
<b>A. LA POLITIQUE MARITIME NATIONALE</b> .....	16
<b>1. Les aides budgétaires à la flotte de commerce</b> .....	16
<b>2. Favoriser l'investissement et le renouvellement de la flotte de commerce</b> .....	20
<b>3. L'action sociale et la formation</b> .....	21
<i>a) L'ENIM</i> .....	21
<i>b) La formation</i> .....	23

	<u>Pages</u>
<b>B LA POLITIQUE MARITIME COMMUNAUTAIRE</b> .....	25
<b>1. Le dossier du Trans Atlantic Agreement</b> .....	25
<b>2. Les autres dossiers</b> .....	25
<b>C LES NÉGOCIATIONS DANS LE CADRE DE L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE</b> .....	26
<b>III. LA SECURITE MARITIME</b> .....	27
<b>A LE NECESSAIRE RENFORCEMENT DE LA SECURITE MARITIME</b> .....	27
<b>B L'ACTIVITE DES ORGANISMES CHARGES DE LA SECURITE MARITIME EN 1994 ET LES CREDITS PREVUS POUR 1995</b> .....	31
<b>1. La surveillance de la mer territoriale</b> .....	31
<b>2. L'application du Memorandum de Paris</b> .....	32
<b>3. Le soutien aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage</b> .....	32
<b>4. Les crédits des phares et des balises</b> .....	33
<b>5. La Société nationale de sauvetage en mer</b> .....	34
<b>CHAPITRE II: LA PECHE</b> .....	35
<b>I. ANALYSE DES CREDITS</b> .....	35
<b>A. LES CREDITS INSCRITS DANS LA LOI DE FINANCES POUR 1994</b> .....	36
<b>B. LES CREDITS PREVUS DANS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1995</b> .....	36
<b>II. LES PECHEES MARITIMES EN 1994</b> .....	38
<b>A LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA PECHE</b> .....	38
<b>B LA PERSISTANCE DE LA CRISE MET EN JEU L'AVENIR DE LA -FILIERE PECHE-</b> .....	39
<b>1. Une crise européenne</b> .....	39
<b>2. Une crise encore plus profonde en France</b> .....	40

	<u>Pages</u>
<b>III. LES MESURES PRISES EN FAVEUR DE LA PÊCHE</b> .....	<b>41</b>
<b>A. LES MESURES NATIONALES</b> .....	<b>42</b>
<b>1. Les mesures conjoncturelles</b> .....	<b>42</b>
<i>a) La reduction des charges sociales</i> .....	<i>42</i>
<i>b) Les mesures financieres en faveur des entreprises</i> .....	<i>42</i>
<i>c) Les mesures en faveur des marins</i> .....	<i>43</i>
<b>2. Les mesures structurelles</b> .....	<b>44</b>
<i>a) L'application du troisieme programme d'orientation                 pluriannuel</i> .....	<i>44</i>
<i>b) L'amelioration de la commercialisation</i> .....	<i>45</i>
<i>c) Le redeploiement geographique des peches</i> .....	<i>46</i>
<b>B. LES MESURES COMMUNAUTAIRES</b> .....	<b>47</b>
<b>1. Les mesures conjoncturelles</b> .....	<b>47</b>
<i>a) Le retablissement des prix minimum sur certaines especes</i> ...	<i>47</i>
<i>b) Le controle des débarquements directs</i> .....	<i>48</i>
<i>c) Un programme d'initiative communautaire specifique</i> .....	<i>48</i>
<i>d) Des perspectives a plus long terme</i> .....	<i>49</i>
<b>2. Les mesures structurelles</b> .....	<b>50</b>
<i>a) Le reglement d'application de l'IFOP</i> .....	<i>50</i>
<i>b) Une politique commune de la pêche en Mediterranee</i> .....	<i>51</i>
<i>c) L'amelioration du controle</i> .....	<i>51</i>
<i>d) L'elargissement de l'Europe bleue</i> .....	<i>52</i>
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>53</b>
<b>ANNEXE : Amendements adoptés par la Commission des Affaires economiques et du Plan</b> .....	<b>55</b>

Mesdames, Messieurs,

Maintenir une flotte de commerce sûre et compétitive, assurer la pérennité de la filière pêche sont les deux priorités que votre rapporteur pour avis a toujours souhaité voir affirmer par tous les ministres en charge des questions maritimes.

Le projet de loi de finances pour 1995 devrait assurer par le montant des crédits affectés à la flotte de commerce et aux pêches maritimes et par les mesures de soutien qui sont ainsi financées, un début de redressement de notre marine marchande, dont le déclin a, semble-t-il, été ralenti et un début de consolidation de la filière pêche.

Mais un effort de longue haleine est encore nécessaire pour que notre pays puisse assumer de nouveau l'ambition maritime de dimension mondiale qui doit être la sienne.

La France doit disposer d'un armement sûr et compétitif. A cette fin, un niveau de formation élevé est nécessaire, notamment pour garantir la sécurité du trafic maritime : plus de 60 % des accidents sont en effet provoqués par des erreurs humaines. Par ailleurs, l'indispensable rajeunissement et renouvellement de la flotte de commerce rend impératif un niveau d'investissement élevé.

La mise en oeuvre d'un outil incitatif à l'orientation de l'épargne vers l'investissement maritime, promis par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, en mars 1994, doit être traduit par une initiative appropriée dans le projet de loi de finances.

**La consolidation et la pérennité de la filière pêche rendent nécessaires une modernisation de ses circuits de commercialisation, un renforcement des organisations de producteurs et une réforme de l'organisation commune des marchés, plus que jamais nécessaire à l'heure de l'élargissement de l'Europe bleue à l'Espagne, au Portugal et, sans doute, à la Norvège.**

**Comme l'an passé, la première partie du présent avis budgétaire analyse les crédits désormais gérés par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme. Afin de promouvoir une approche globale des problèmes de la mer - à l'exception, bien entendu, de la question des ports maritimes, qui est excellemment traitée par ailleurs par M. Josselin de ROHAN-, votre rapporteur pour avis a souhaité dans une seconde partie, relative aux pêches et aux produits maritimes, étudier les dotations budgétaires du ministère de l'Agriculture et des Pêches consacrées à ce dernier secteur.**

## **CHAPITRE PREMIER**

### **La marine marchande**

#### **I. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1993-1994**

##### **A. LE TRAFIC MARITIME**

###### **1. L'évolution récente du trafic maritime mondial**

Depuis trois ans, la faiblesse persistante de la croissance économique mondiale a provoqué un ralentissement de la demande de transport maritime qui n'a atteint que 2 % en 1993, contre 2,4 % en 1992 et 3,3 % en 1991.

Le commerce maritime mondial a nourri essentiellement sa progression, comme les années précédentes, des hausses des transports de produits pétroliers et de marchandises générales, avec des taux respectifs de 3,7 % et 3 %, en léger repli cependant par rapport aux taux constatés l'année précédente. Dans le domaine des vrac secs, la légère reprise constatée des transports de minerai de fer n'a pu compenser les reculs des trafics portant sur le charbon et les céréales. Pour l'ensemble des cinq principales marchandises transportées en vrac, le recul a atteint 1 %.

Si les mouvements de reprise, déjà constatés en 1994, en Europe occidentale et au Japon, parvenaient à s'affermir en 1995 pour le minerai de fer et le charbon notamment, les perspectives de l'armement français s'élargiraient d'autant. Pour le transport de ligne par exemple, le marché de nos armements reste très lié aux débouchés européens de notre commerce extérieur, peu maritime par définition mais représentant la moitié de l'activité, alors qu'ils ne

disposent que de faibles positions sur les marchés les plus actifs, ceux de la Chine et du Sud-Est asiatique et de certains pays d'Amérique latine.

La vigueur de la reprise devrait, toutefois, être assez forte pour emporter avec elle non seulement la meilleure utilisation des capacités des flottes, mais aussi le retournement des frets nécessaire à la restauration de la rentabilité des entreprises.

## **2. Le trafic maritime français**

Les Assises nationales Marine Marchande et Ports Maritimes, organisées les 16 et 17 mai 1994, à bord du Bretagne, sous l'égide du Conseil supérieur de la marine marchande et du Conseil national des communautés portuaires, auxquelles votre rapporteur pour avis a eu l'honneur de participer, ont notamment permis d'établir, d'une part, un bilan sur le long terme de la part du commerce extérieur transporté par voie maritime et, d'autre part, un bilan sur le moyen terme de la compétitivité du transport maritime français.

### *a) Rétrospective du commerce extérieur transporté par voie maritime (1966-1991)*

Depuis le début des années 1980, le commerce extérieur transporté par voie maritime, examiné sous l'angle des tonnages, s'est stabilisé au niveau d'environ 220 millions de tonnes, à l'issue d'une période de progression, liée notamment au développement de la consommation des hydrocarbures, qui l'avait porté jusqu'à 250 millions de tonnes. Par rapport à 1966, ce sont donc 100 millions de tonnes supplémentaires chaque année qui sont acheminées par voie maritime.

Le besoin de transport du commerce extérieur, tous modes confondus, constate bien les flexions de l'activité générale de 1974 à 1978, de 1981 à 1985-1986, puis une reprise intervenue depuis lors, mais avec peu de retombées positives sur le mode maritime : les développements récents du commerce se sont accomplis, en effet, essentiellement au profit des marchandises les plus élaborées et avec les pays voisins européens pour lesquels les modes d'acheminement terrestres, et notamment la route, ont souvent été préférés.

L'écart croissant ainsi constaté entre le tonnage total du commerce extérieur et celui utilisant la voie maritime, se trouve encore accentué si

le commerce est exprimé en valeur de marchandises, notamment depuis 1984. Il reflète, sans doute, l'écart des prix unitaires des matières premières, en provenance de l'outre mer et généralement par mer, et ceux des produits finis utilisant des modes de transport différents selon les destinations et provenances. Le cas français n'est cependant pas une exception au mouvement général observé au plan mondial, qui a vu, en outre, les commerces «intra zones» (asiatique, américain, européen), se développer plus rapidement que le commerce entre ces diverses zones elles mêmes.

Au cours des dix dernières années, tous produits considérés ensemble, le mode maritime d'acheminement a, en conséquence, perdu une dizaine de points en importance relative pour les tonnages et presque quinze si l'on s'en tient aux valeurs des marchandises transportés. Nature des marchandises échangées et géographie des zones de provenance et de destination ne sont donc pas sans effets sur les besoins de transport maritime. Il demeure néanmoins majoritaire en tonnes, en tonnes milles et supérieur à 22 % en valeur de marchandises, n'étant alors devancé que par la route : 630 milliards de francs de marchandises utilisent la voie maritime et transitent par les ports français, dont 110 milliards de produits pétroliers.

#### *b) Compétitivité du transport maritime français depuis 1985*

L'idée de juger de la compétitivité de l'industrie française du transport maritime en comparant son activité à celle que génère le besoin de transport du commerce extérieur français est naturelle : cette comparaison permet, en effet, d'apprécier le caractère plus ou moins adéquat de la flotte française, de sa taille, de sa composition, ou de son rendement.

L'indicateur visé compare l'activité de l'armement exprimée en tonnage (ou son travail en tonnes milles), ou en recettes de fret, aux grandeurs correspondantes engendrées par les flux du commerce extérieur national.

Les estimations faites ont laissé de côté le secteur des hydrocarbures, géré jusqu'en 1992 sous un régime particulier d'obligation de pavillon ; elles ont porté sur le reste du commerce extérieur, passant ou non par des ports français, et sur l'ensemble de l'activité de l'armement, c'est à dire liée ou non au commerce extérieur français. Que montrent les sept années couvertes par l'analyse, de 1985 à 1991 ?

L'analyse de la période 1985-1991 montre la capacité des entreprises françaises d'armement d'accéder à la clientèle la plus étendue possible : ces dernières années, 55 à 60 % des tonnages de marchandises recrutés par l'armement l'étaient à l'occasion d'un service à rendre entre des pays étrangers (et même 65 à 70 % de l'activité évaluée en tonnes milles), alors que ce partage était à

parts à peu près égales, entre services rendus au commerce extérieur français et services rendus aux pays tiers, au cours des années 1980 à 1985.

Les tonnages globaux recrutés par l'armement français ont atteint, en moyenne, 40 à 45 millions de tonnes pendant la période, une reprise assez nette succédant au recul subi entre 1985 et 1987. Il faut noter cependant le fort glissement intervenu au cours de ces trois premières années, la partie du trafic effectuée par des navires sous pavillon national régressant au profit de navires soit de propriété française mais de pavillon étranger, soit affrétés auprès d'armateurs étrangers. Près de 10 millions de tonnes ont été ainsi transférées, le trafic sous pavillon national passant de 28 millions de tonnes à 18 millions de tonnes. **Quand une tonne est finalement transportée sous pavillon national, un peu plus d'une tonne et demie l'est sous un pavillon étranger affrété ou contrôlé par l'armement français.**

C'est ce que confirme le ratio «hexagonal», c'est-à-dire celui rapportant le trafic réalisé par des navires de pavillon national au commerce extérieur passant par les ports français, qui est tombé progressivement de 18 à 12 % des tonnages, le secteur des lignes régulières ne parvenant pas à compenser pleinement le recul constaté dans le transport des vrac. Traduite en valeur de fret, l'évolution apparaît moins défavorable : la bonne santé relative du transport des marchandises les plus riches, le secteur de la ligne régulière, vient bien compenser les résultats du vrac, pourtant le plus important en tonnage.

L'image proposée par le ratio «global», c'est-à-dire celui comparant l'ensemble de l'activité de l'armement à l'ensemble du besoin de transport du commerce extérieur hors pétrole, passant ou non par les ports français, ne montre pas d'évolution décelable ni au titre de la couverture des volumes, qui s'établit à 35 % en moyenne, ni à celui de la couverture en valeurs de fret, de 55 % : l'amélioration en volume réalisée par le transport en ligne régulière s'affadit lorsqu'elle est évaluée en frets, la performance du transport en vrac restant constante en volume à 25 % et à un niveau très légèrement inférieur en valeur de fret.

**Hors pétrole, l'activité de l'armement français correspond donc à un tiers en volume et plus de la moitié en valeur de fret, des besoins de transport liés à notre commerce extérieur ; mais l'armement français n'assure effectivement qu'un peu plus de 10 % en volume et 30 % en valeur de fret de ces transports, compte tenu de son activité majoritaire en trafic tiers.**

## B. L'ÉVOLUTION DU PAVILLON NATIONAL.

Les données rappelées ci-dessus permettent de mieux appréhender l'évolution récente du pavillon national, auquel votre

rapporteur pour avis est très attaché et dont la part dans la flotte mondiale reste très en-deçà de l'importance de la France dans le commerce international.

## **1. L'évolution récente**

Le déclin semble enrayé. On relève même une légère progression de la flotte, en capacité.

La flotte sous pavillon national comporte, au 1er octobre 1994, 211 navires de transport pour une jauge brute de 4,012 millions de tonnes (TJB) contre 215 au 1er janvier 1994 pour 3,938 millions de TJB et un port en lourd de 6,3 millions de tonnes (6,1 au 1er janvier 1994). Elle comprend 36 navires à passagers, 116 cargos et 58 pétroliers ; 86 de ces navires sont immatriculés aux terres australes et antarctiques françaises, registre comportant, par ailleurs, 13 autres navires de travaux et services.

Le chiffre précité de 4 millions de TJB, quoiqu'en amélioration par rapport à 1993 (3,8 millions de TJB), rapproché à celui du total de la flotte mondiale (433 millions de TJB au 1er janvier 1994) place notre pays au 26ème rang mondial.

La flotte sous contrôle français mais sous pavillon étranger y ajouterait, pour sa part, environ 1,8 million de TJB, répartis en une centaine de navires dénotant une certaine stabilité de la flotte depuis 1990.

Quant à la flotte de caboteurs, le pavillon français semble reculer, alors que les emplois induits par ce type d'activité sont très importants

## **2. L'évolution depuis 1984**

Une analyse rétrospective sur dix ans permet de relever l'impact de l'ajustement opéré dans le secteur pétrolier sur l'importance générale de la flotte française.

L'évolution de la flotte française sous pavillon national, au cours de ces dix dernières années, témoigne, à l'évidence, des conséquences de portée mondiale d'une part de la concurrence accrue suscitée par la croissance des immatriculations de complaisance et des flottes nouvelles mises en oeuvre par

des pays en développement, notamment en Asie, et, d'autre, part, des effets de la nouvelle donne pétrolière avec les producteurs moyen orientaux devenant aussi raffineurs et le renforcement de la Mer du Nord comme centre important de production de pétrole brut et de gaz.

C'est, en outre, dans un contexte général de dépression des marchés que les flottes européennes, et la flotte française particulièrement, ont dû affronter un profond réaménagement de leur composition et un amoindrissement de leur importance tant absolue que relative.

Du fait de son importance, l'ajustement opéré dans le secteur pétrolier au cours des cinq premières années, qui a vu, en effet, la diminution d'un tiers du nombre de ses navires et de 60 % leur capacité, marque de son empreinte l'évolution de l'ensemble de la flotte française, avant que ne soit atteint un palier de stabilisation en 1989-1990 au niveau de 4 millions de tonnes de port en lourd.

A l'issue de cette première période la flotte sèche, quant à elle, amoindrie de la moitié de ses effectifs, se stabilise à 2 millions de tonnes de capacité, soit un niveau de 40 % inférieur à celui du début de la période. Seule la flotte de transport de passagers, notamment de transbordeurs, échappe à cette évolution en conservant 27 à 30 navires et en doublant même sa capacité.

## C LES DIFFICULTÉS DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME

Comme l'an dernier, l'attention de votre rapporteur pour avis s'est particulièrement portée sur la Compagnie générale maritime (CGM), dont la situation critique continue de le préoccuper vivement.

Il n'oublie pas, comme de nombreux français, que la CGM est l'héritière de la Compagnie générale transatlantique, la «Transat», qui a longtemps fait partie de notre patrimoine maritime.

Il a donc été particulièrement frappé par la décision, plus que symbolique, prise en mai 1992, de la CGM de se désengager de l'Atlantique-nord. Par cette décision, elle ne peut plus désormais, et l'armement français avec elle, être considérée comme un armement de dimension mondiale.

Cette situation a également inquiété la Cour des Comptes qui a diligenté un contrôle en 1993 pour s'étonner, tout d'abord, que ses mises en garde de 1982 ou 1985 n'avaient pas été suivies d'effet et que ses avertissements n'avaient pas été entendus.

**N'est-il pas trop tard ? En 1976, la CGM exploitait 71 navires : elle n'en conserve plus sous son contrôle que 32.**

**Rappelons que, depuis la création de la CGM, en 1977, l'Etat lui a apporté des contributions d'un montant total de 5,5 milliards de francs : 4,1 milliards en avances théoriquement remboursables et 1,3 milliard, au titre des aides de droit commun, à l'armement ou à la consolidation et à la modernisation de la flotte française.**

### **1. L'analyse de la Cour des Comptes**

**La CGM a d'abord, selon le rapport public pour 1994, commis une double erreur stratégique :**

- en ratant la révolution technique du trafic conteneurisé ;**
- en ne réorientant pas vers les zones de forte croissance économique, comme l'Asie. De cette dernière stratégie résulte la trop forte dépendance, en termes de rentabilité, de la CGM envers la desserte de l'Amérique du Sud et des Antilles-Guyanne, lignes qui assurent jusqu'à présent sa survie. Or l'inquiétude croît, lorsque l'on songe aux mesures de libéralisation du cabotage maritime dans les zones intracommunautaires, auxquels les DOM sont assimilés, et qui devraient rentrer en vigueur en 1999.**

**Handicapée par la persistance des cultures d'entreprises différentes entre les deux compagnies dont la CGM est l'héritière, par fusion, l'entreprise n'a pu, jusqu'à présent, réaliser un rapprochement avec d'autres armateurs, dans un secteur économique marqué par de fortes concentrations. De surcroît, elle a mis en oeuvre une politique commerciale autonome, alors même que le coût d'un emploi de navigant est supérieur de 55 % à celui d'un emploi d'un pavillon nord-européen, nonobstant un salaire direct du personnel navigant inférieur.**

**Trop diversifiée, le groupe ayant compté, jusqu'en 1992, 125 sociétés, la CGM a souffert d'une absence de vision stratégique de l'Etat, notamment entre janvier 1988 et novembre 1989. Pendant cette période, alors que des choix décisifs auraient dus être effectués, les pouvoirs publics ont été particulièrement hésitants.**

**Attribuant un partage égal de responsabilité entre les dirigeants de la CGM qui ont persisté à mener une politique commerciale incompatible avec sa situation financière -deux**

exercices bénéficiaires (1988 et 1989) depuis sa création !- et l'Etat qui a fait preuve d'un manque patent de vigilance, la Cour des Comptes estime, en conclusion, que, *-de nature à altérer, l'image de la France dans le monde, cette situation compromet gravement la possibilité, pour cette entreprise publique, d'exercer aujourd'hui la mission d'intérêt général qui lui avait été assignée voilà près de 20 ans-*. Sombre bilan...

## **2. L'application du plan d'action de novembre 1992**

Le plan d'action de 1992 défini par les autorités de tutelle s'articule autour de trois mesures : réduction de l'endettement, filialisation des différentes activités de la CGM, négociation d'un nouvel accord de flotte.

Le recentrage des activités de la CGM sur son métier traditionnel a été poursuivi en 1994 avec des cessions d'actifs non stratégiques pour 360 millions de francs environ. En contrepartie de ces cessions d'actifs, et constatant notamment la réalisation des mesures de restructuration et de filialisation effective au 1er mai 1993, l'Etat a versé en 1994, en trois tranches successives, 700 millions de francs à la CGM, ce qui a permis à la compagnie d'alléger son endettement, qui est revenu de 4,2 milliards de francs au 1er janvier 1993 à 3,8 milliards au 1er janvier 1994.

Ces mesures se sont accompagnées d'une politique salariale plus rigoureuse.

Le personnel sédentaire, dont le nombre était de 2.412 personnes atteint désormais 1.500 personnes au 1er janvier 1995. Ces effectifs auront baissé de 40 % depuis l'entrée en vigueur du plan de restructuration. Par ailleurs, au lieu d'être soumis à un statut proche de celui de la fonction publique, ces agents le sont désormais aux conventions collectives qui s'appliquent à ce secteur.

Afin de bénéficier des nouvelles dispositions lui permettant d'alléger ses charges sociales, la compagnie a été autorisée à immatriculer ses navires sur le registre d'immatriculation du territoire des Terres australes et antarctiques françaises.

La CGM a également signé avec les organisations syndicales, le 30 décembre 1993, un accord de flotte qui, pour une durée de trois ans, fixe un nouveau régime d'armement des navires. Celui-ci prévoit dorénavant le rapatriement à bord des tâches d'entretien désormais confiées à des équipes de renfort composées de

navigants étrangers. En contrepartie, la société s'engage à maintenir l'emploi de 620 navigants jusqu'en 1996, ce qui correspond à une diminution de la flotte, ramenée à 16 unités.

Cette action a permis de dégager une économie annuelle de 50 millions de francs.

Le nombre de navigants qui s'élevait à 1.073 au début de l'année 1993 se stabilisera au niveau de 620 (dont 240 officiers et 380 marins). Cette réduction de l'emploi provoquera une réduction sensible de la masse salariale correspondante qui, de 365 millions de francs en 1991, devrait se stabiliser à 250 millions de francs dès 1994.

### **3. Les perspectives de la CGM**

Le retrait des lignes d'Extrême-Orient, dont le déficit représentait 50 % des pertes totales estimées à 450 millions de francs pour 1994, alors qu'elle n'occupait que 2 % du marché, redonne à la CGM sa taille de 1990.

L'entreprise publique espère ainsi assainir son bilan. L'Etat a par ailleurs décidé de lui attribuer, au titre de l'exercice 1994, une dotation en capital de 1.650 millions de francs, prélevée sur le compte d'affectation spécial 902-24 des cessions du secteur public. En d'autres termes, le produit de la privatisation de Renault permettra d'aider au redressement de la CGM.

#### **Quelles perspectives s'ouvrent désormais ?**

Le déclin n'est pas irréversible, ainsi que l'indique le rétablissement spectaculaire, avec six mois d'avance sur le calendrier prévu, du compte d'exploitation de Delmas, filiale maritime de Bolloré Technologies. Cet armement a conclu avec les syndicats une « charte du navigant », en vigueur depuis le 1er juillet 1994, destinée à abaisser le coût d'exploitation des navires sous pavillon français avec un équipage français, en contrepartie de la garantie de l'emploi.

Un rapprochement de ces armements, la CGM étant inscrite sur la liste des sociétés privatisables, pourrait être envisagé à moyen terme pour redonner à l'armement français la taille critique qui lui fait encore défaut pour affronter la concurrence internationale.

## **II. LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

### **A. LA POLITIQUE MARITIME NATIONALE**

Le projet de budget de la marine marchande pour 1995 avec un montant de 5.714 millions de francs, s'inscrit en forte hausse par rapport à 1994, avec + 13,2 % et reflète ainsi les priorités accordées pour ce secteur.

#### **1. Les aides budgétaires à la flotte de commerce**

Dans le cadre du plan marine marchande, de 1990 à 1994 inclus, plus de 1,7 milliard de francs ont été consacrés au soutien et à la modernisation de la flotte de commerce dans le cadre de cinq mesures ci-après détaillées.

Ce total exclut cependant les bonifications d'intérêt pour 580 millions de francs et le remboursement à la CGM, pour un montant de 650 millions de francs, des charges supportées par cette société au titre des caisses de retraites et d'accidents du travail.

Les aides budgétaires sont les suivantes :

##### **⊙ L'aide à l'investissement (chapitre 63-35, article 20)**

Elle vise à faire en sorte que les investissements maritimes réalisés par les armateurs français pour renouveler ou développer leur outil naval soient bien placés sous pavillon français.

Son attribution est, en effet, liée à l'engagement des compagnies de maintenir sous pavillon national le navire aidé pendant une durée de huit ans pour les navires neufs, quatre à huit ans pour les navires d'occasion.

De 1990 à 1993 inclus, sont intervenues 53 livraisons ou transformations de navires ayant fait l'objet d'une aide, soit une moyenne de 13 navires par an.

Au cours du premier semestre 1994, sont intervenues cinq livraisons de navires aidés.

**Globalement depuis 1990, plus de 9 milliards de francs d'investissements maritimes ont bénéficié ou sont appelés à bénéficier de 750 millions de francs d'aides en autorisations de programme.**

Sur l'exercice 1995, une dotation de 150 millions de francs en autorisation de programme est prévue, afin d'augmenter le nombre et le volume des concours financiers de l'Etat en faveur des investissements navals réalisés par les armements au commerce et de favoriser le renouvellement de la flotte placée sous pavillon français.

**② L'aide à la consolidation et à la modernisation (ACOMO) (chapitre 63-35, article 30)**

Elle permet de soutenir les progrès de compétitivité et l'adaptation des armements opérant sous pavillon français des navires de lignes régulières confrontés à la concurrence internationale.

L'aide repose sur les investissements réalisés par l'entreprise et visant à moderniser l'entreprise et à développer son activité.

Elle est liée à la présentation d'un plan d'orientations stratégiques à trois ans et à l'exposé d'un programme annuel d'actions que l'entreprise s'engage à réaliser : acquisitions de parcs de conteneurs, mise en place de systèmes d'échanges de données informatiques, développement commercial et logistiques, efforts de formation et de qualification professionnelles des personnels.

Dans le projet de loi de finances pour 1995, les aides sont plus que triplées en autorisations de programme (90 millions de francs, contre 29,3 millions de francs en 1994) et augmentent de 65,5 % en crédits de paiement (70 millions de francs, contre 42,3 millions de francs en 1994).

L'aide a évolué comme suit depuis 1990 :

*en millions de francs*

	ACOMO	INVESTISSEMENTS
1990-1991	174,4	950
1992	60	342,7
1993	41	200
1994	57,5	?
1995	90	?

Ainsi, en 1995 le niveau de cette aide aura-t-il rattrapé le niveau atteint en 1990-1991. Compte tenu de son fort effet multiplicateur, on ne peut que regretter la chute dramatique qui, de 1990 à 1993, a divisé par deux la dotation du chapitre budgétaire.

### ⊗ L'allègement des cotisations armatoriales à l'ENIM

- Les navires immatriculés sous pavillon des terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Le décret n°93-1069 du 10 septembre 1993 a permis de réduire de près des deux tiers le taux de cotisation patronale afférente aux emplois de navigant français à bord de navires immatriculés aux TAAF, cette mesure étant applicable à 70 % de l'équipage, contre 35 % précédemment.

Au total, l'ensemble du dispositif d'immatriculation aux TAAF devrait avoir en 1995 un coût budgétaire du même ordre de grandeur que le montant prévisionnel pour 1994, estimé à 80 millions de francs.

Les navigants français sont désormais plus nombreux que les étrangers (62 % et 38 %, respectivement), notamment pour les postes d'officiers (82 %) ; ils n'occupent que 38 % des postes d'exécution. Cette évolution va dans le bon sens, même si votre rapporteur pour avis la juge encore insuffisante.

Au 1er juillet 1994, 99 navires étaient immatriculés sous ce registre pour 3 millions de TJB. Depuis la création de ce second registre, en mars 1987, 150 navires représentant 3,8 millions de TJB, ont été immatriculés : le «dépavillonnement» a concerné 51 navires pour 0,8 million de TJB.

Globalement, l'extension du régime d'immatriculation dans les TAAF aux navires de lignes régulières internationale de fret a permis de maintenir sous pavillon national la plus grande partie des navigants français dans ce secteur d'activité, de rendre plus compétitif l'armement sous pavillon national, d'éviter le dépavillonnement et de sauvegarder ainsi l'essentiel du savoir-faire maritime français.

#### **- Les navires immatriculés en métropole**

Depuis le 1er janvier 1994, un allègement de plus de la moitié des cotisations patronales est applicable aux salaires des navigants français employés à bord des navires immatriculés en métropole et opérant sur des lignes internationales : 24 navires de transport de passagers et 37 navires de charge ont été concernés.

L'équilibre, que votre rapporteur pour avis avait réclamé dans son précédent rapport, est ainsi rétabli entre les différents registres du pavillon français. Le coût budgétaire de cette mesure devrait s'élever en 1995 à 80 millions de francs également.

Ainsi, c'est au total 160 millions de francs que devrait dépenser l'Etat en prenant en charge l'allègement des cotisations ENIM en 1995.

#### **⊙ Les mesures fiscales**

##### **- Le remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle**

Le remboursement intégral de la part maritime de la taxe professionnelle acquittée par les armements au commerce et limité aux navires sous pavillon français, intervient l'année suivant celle du paiement des cotisations par les entreprises.

### **- La fiscalité des quirats**

Le développement des copropriétés de navires représente un mode de financement couramment mis en oeuvre dans plusieurs pays de la CEE, en particulier au Danemark et en Allemagne.

En France, le régime fiscal applicable aux quirataires diffère suivant qu'ils sont considérés ou non comme des exploitants du navire possédé en copropriété. Il est globalement restrictif et peu efficace.

Sans remettre cette situation en cause, la loi de finances pour 1991 a ouvert la faculté d'une réduction annuelle du revenu imposable à hauteur de 25 % des sommes versées pour l'acquisition de parts de copropriétés de navires acquis entre le 1er janvier 1991 et le 31 décembre 1994 lorsqu'il s'agit de navires frétés coque nue.

### **© La cessation anticipée d'activité**

L'article 10 du chapitre 46-37 permet de financer des mesures sociales au profit des marins du commerce licenciés pour raison économique qui, s'ils sont âgés de plus de 50 ans et réunissent 30 annuités de services, peuvent percevoir ce revenu de remplacement jusqu'à leur admission au bénéfice d'une pension de retraite de 55 ans ou dès qu'ils réunissent 37,5 annuités de services.

En 1995, le nombre de nouvelles demandes de cessation anticipée d'activité pour les marins du commerce devrait avoisiner 200, compte tenu des difficultés que connaissent actuellement les principaux armements maritimes français.

Pour l'exercice 1995, la dotation budgétaire prévue pour le financement de ce dispositif est de 72 millions de francs.

### **2. Favoriser l'investissement et le renouvellement de la flotte de commerce**

Davantage qu'une défiscalisation, partielle ou totale, des revenus du personnel navigant qui aurait un coût assuré de 50 millions de francs, mais dont l'efficacité sur les comptes d'exploitation des compagnies maritimes n'est pas avérée, votre rapporteur pour avis estime nécessaire un assouplissement de la réglementation sur les quirats.

Le vieillissement de la flotte est, en effet, très inquiétant, surtout pour les pétroliers au long cours et les navires gaziers, dont l'âge moyen approche 18 ans. L'âge moyen de l'ensemble de la flotte est, quant à lui, passé de 9 ans en 1984 à 14 ans en 1994.

**Reléguée au 26e rang mondial des puissances maritimes, la France risque d'être purement et simplement balayée des mers à brève échéance par défaut d'investissement.**

On assiste, en effet, à une hausse spectaculaire des commandes de porte-conteneurs géants, bateaux de plus de 300 mètres de long d'un coût unitaire de 80 millions de francs et capables de transporter 4, voire 5.000 conteneurs (le Normandie, porte conteneur le plus gros du monde lors de sa livraison en 1992 a une capacité de 4.425 conteneurs alors que les navires en construction ont une capacité de 5.046 conteneurs). Or, si les armateurs européens ne sont pas absents de ce mouvement massif de commandes, les armateurs asiatiques sont les plus présents et les armateurs français, dramatiquement absents.

Si les lourdes contraintes subies n'ont pas empêché que s'opère un vaste mouvement de renouvellement grâce au fort appui des interventions de l'Etat, visant à l'adaptation de l'ensemble des secteurs de la flotte aux données internationales nouvelles, la sauvegarde d'une compétence et d'un savoir-français dans le transport maritime exige une adaptation de la fiscalité des quirats ou, à défaut, une prolongation du système actuel, que votre commission a, sur proposition de votre rapporteur pour avis, adopté par voie d'amendements au projet de loi de finances pour 1995.

### **3. l'action sociale et la formation**

#### **a) L'ENIM**

● L'exécution budgétaire de 1993, dernier exercice clos de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), s'est soldée par un résultat déficitaire de 46,3 millions de francs, après un déficit de 50,6 millions de francs en 1992 et un excédent de 181,7 millions de francs en 1991. Le budget primitif pour 1993 avait été établi en équilibre et ce déficit représente 0,5 % de la masse initiale.

Les dépenses définitives se sont établies à 8.309 millions de francs et les ressources se sont élevées à 8.263 millions de francs.

Avec 1.971,5 millions de francs, les cotisations et contributions ont diminué de presque 100 millions de francs en 1993 par rapport à 1992, traduisant la perte de substance du monde maritime (moins d'actifs et moins d'activité des navires), les transferts sociaux résultant des compensations inter-régimes sont supérieurs de 141 millions de francs par rapport aux prévisions, soit + 6,2 %.

Avec 2.416 millions de francs (contre 1.934,7 millions de francs en 1992), la compensation atteint près du tiers des ressources de l'ENIM, sous l'effet en particulier de la dotation en «surcompensation» (compensation entre régimes spéciaux au titre de la vieillesse).

● Pour 1994, les recettes propres seraient en baisse de 12,8 %, notamment en raison des mesures d'allégement des contributions armatoriales, qui ont été compensées par une hausse de la dotation pour subvention de 212,5 millions de francs. En outre, le montant des transferts fixé par arrêté en mars 1994 s'avère inférieur de 275 millions de francs à celui retenu pour l'élaboration du budget primitif.

La compensation démographique atteindrait 2.290 millions de francs et la subvention d'équilibre de l'Etat 3.907 millions de francs.

● Pour 1995, les prévisions de recettes propres s'inscrivent également en baisse avec 1.517 millions de francs. La compensation bilatérale, la compensation généralisée et la compensation spécifique entre régimes spéciaux devraient apporter à l'ENIM une recette de 2.733 millions de francs, y compris les régularisations sur exercices antérieurs.

Après une forte progression en 1993, puis en 1994, ces ressources marquent un palier, atteignant 30 % du financement de l'ENIM.

Compte tenu de produits atteignant 4.454 millions de francs et de charges s'élevant à 9.030 millions de francs, la subvention de l'Etat destinée à équilibrer le budget primitif pour 1994 s'établit à 4.575 millions de francs, soit une hausse de + 17,1 % par rapport à

celle de 1994 (dotation initiale) par l'effet de compensation des allègements de charges accordés aux armements, tant à la pêche qu'au commerce.

Les dépenses pour 1995 sont prévues à hauteur de 9.030 millions de francs, après 8.309 millions de francs en 1993 et 8.646 millions de francs en 1994.

Les pensions servies au titre de la caisse de retraite des marins et de la caisse générale de prévoyance atteindraient en 1995 6.461 millions de francs, après 6.041 millions de francs en 1993 et 6.215 millions de francs en 1994.

L'ensemble des prestations versées par la caisse générale de prévoyance atteindrait 2.218 millions de francs (2.010 en 1993 et 2.091 en 1994).

Le ratio des actifs (46.560 personnes) sur les pensionnés (270.000 personnes) se stabiliserait à 5,8.

#### *b) La formation*

Votre rapporteur pour avis attache une importance particulière à la formation, qui est un élément essentiel de prévention des incidents maritimes, causés, à hauteur de 60 %, par des erreurs humaines. Un niveau élevé de formation des marins et officiers suppose donc un appareil de formation de qualité.

#### **① Les écoles nationales de la marine marchande (ENMM)**

La subvention de fonctionnement attribuée aux ENMM en 1994 est de 6 millions de francs et sera reconduite au titre de l'année 1995.

La dotation en crédits d'investissement affectée aux ENMM en 1995 s'élève à 2,5 millions de francs en autorisations de programme et 2,050 millions de francs en crédits de paiement. Elle devrait permettre, dans le cadre du programme pluriannuel élaboré en 1990, de poursuivre, d'une part, les travaux de rénovation et de mise aux normes de sécurité des bâtiments et, d'autre part, de compléter les équipements pédagogiques mis en place au cours des années précédentes.

### **② L'association pour la gérance des écoles de formation maritime**

Pour l'année 1994, la subvention versée à l'AGEMA s'élève à 71 millions de francs et sera portée à 71,2 millions de francs en 1995 pour permettre la poursuite du plan social lié à la restructuration du réseau d'enseignement maritime de la région Bretagne.

### **③ Les écoles de formation maritime et aquacole (EMA/EPI.E)**

Le premier équipement pédagogique des EMA/EPI.E à la charge de l'Etat est financé dans le cadre des contrats de plan Etat/régions pour la période 1994/1998.

Pour l'année 1995, la dotation en crédits d'investissement affectée pour la réalisation des contrats de plan s'élève à 4,4 millions de francs en autorisations de programme et autant en crédits de paiement.

### **④ Les établissements d'enseignement privé agréé**

Les subventions, affectées pour l'essentiel à des écoles implantées dans les départements et territoires d'outre-mer, se sont élevées à 4,328 millions de francs en 1994 et seront reconduites en 1995.

### **⑤ La formation professionnelle maritime**

Par ailleurs, le ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme dispose de crédits en vue du soutien de l'Etat à la rémunération des stagiaires de la formation professionnelle maritime et de l'attribution de bourses aux élèves des ENMM et des EMA.

Pour ces actions, il est prévu, au titre du budget de 1995, une dotation de 14 millions de francs pour la rémunération des stagiaires et de 4 millions de francs pour les bourses.

Un embarquement systématique des élèves devrait être assuré pour leur permettre le suivi de la formation obligatoire pour l'obtention de leur brevet.

## B LA POLITIQUE MARITIME COMMUNAUTAIRE

### 1. Le dossier du Trans Atlantic Agreement

Afin de limiter l'effondrement des taux de fret sur la desserte de l'Atlantique nord, douze armements avaient, le 31 août 1992, passé un accord prévoyant le gel de capacités de transport : le Trans Atlantic Agreement. Ces armements représentant 80 à 85 % du trafic nord atlantique, ces nouvelles dispositions se sont traduites par une augmentation de 25 à 35 % du coût du transport maritime entre l'Europe et les États Unis.

Les chargeurs européens et français ont considéré que ce type d'accord ne pouvait bénéficier de l'exemption anti trust traditionnelle, prévue par le règlement CEE n° 4056/86 pour les seules conférences maritimes et qui ne doit couvrir, selon les chargeurs, que le seul segment maritime (à l'exclusion du pré et post acheminement terrestre).

Une plainte déposée par des chargeurs français, irlandais et anglais, déposée, fin 1992, devant la Commission européenne pour abus de position dominante et violation des règles de la concurrence, était en cours d'instruction lorsqu'un nouvel accord, qui constituerait une conférence maritime au sens du règlement précité, a été conclu, le 5 juillet 1994.

Cette prudence n'a pas empêché la Commission de juger, le 19 octobre 1994, le TAA contraire aux règles de la concurrence, en ce qu'il porte à la fois sur la fixation de prix communs et sur une limitation des capacités des navires. L'exemption de groupe, prévue pour les conférences maritimes, ne pouvait donc pas leur être octroyée.

### 2. Les autres dossiers

Hormis les initiatives relatives à la sécurité maritime, lesquelles, en raison de leur importance feront l'objet d'un développement distinct, les dossiers en cours de négociation devant les instances communautaires n'ont guère progressé en 1994.

Il en est ainsi du registre EUROS, dont le volet social rencontre toujours l'hostilité des États d'Europe du nord.

D'autres dossiers, plus secondaires, ont en revanche progressé :

- dans son rapport sur les pratiques conférentielles en matière de pré et post acheminement terrestre des conteneurs présenté au Conseil des ministres des Transports de juin 1994, la Commission a exclu toute exemption de groupe dans ce domaine et a restreint les possibilités d'exemptions individuelles aux ententes ayant pour effet une augmentation de l'efficacité du transport et dont une part raisonnable des bénéfices serait redistribuée aux utilisateurs ;

- la Commission s'est engagée à adopter, d'ici la fin de l'année, le règlement d'application du règlement prévoyant l'octroi d'exemption de groupe pour les consortia, en qui elle voit la forme d'organisation maritime adaptée à la situation actuelle du secteur.

L'ensemble de la réglementation communautaire sur les transports maritimes pourrait cependant être ajustée aux résultats des négociations de l'Organisation Mondiale du Commerce sur ce secteur.

#### C. LES NÉGOCIATIONS DANS LE CADRE DE L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

Devant le refus des États-Unis et de certains pays asiatiques, souhaitant conserver leur arsenal législatif protectionniste, l'offre de l'Union européenne pour libéraliser le transport maritime avait été retirée le 13 décembre 1993 et l'accord de la phase finale de l'Uruguay Round du 15 décembre dernier a été conclu sans couvrir ce secteur.

Il s'agit bien d'un paradoxe dans la mesure où la «liberté des mers» a été le pilier du libéralisme économique au XIXe siècle et où la Grande-Bretagne et les États-Unis s'en étaient faits les ardents défenseurs !

En conséquence de cette absence d'accord, l'application de la clause de la nation la plus favorisée est suspendue jusqu'en juin 1996 et chaque membre de l'OMC est libre d'améliorer, modifier ou retirer les engagements de libéralisation pris précédemment.

Une nouvelle négociation doit s'entamer. Les questions procédurales ont fait l'objet des premiers accords. Un «code de conduite» entre le Conseil, les Etats membres et la Commission a été adopté les 16-17 mai 1994, afin que la Commission associe, de façon plus étroite, aux négociations, le Conseil et les Etats membres.

Votre rapporteur pour avis suivra avec une particulière vigilance le déroulement de ces négociations, afin d'informer régulièrement la représentation nationale sur l'état d'avancement de ce dossier.

### **III. LA SÉCURITÉ MARITIME**

#### **A. LE NÉCESSAIRE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME**

Votre rapporteur pour avis ne reprendra ni le constat établi ni les principales recommandations et propositions du rapport de la mission d'information de votre Commission des Affaires économiques et du Plan, chargée d'examiner les conditions de sécurité du transport maritime, d'apprécier les risques de pollution du littoral et de formuler toute proposition de nature à prévenir les pollutions, qu'il a eu l'honneur de présider <sup>(1)</sup>.

Même s'il peut paraître prématuré d'apprécier la mise en oeuvre de ces propositions ou recommandations, on peut noter que plusieurs initiatives ont eu pour objet le renforcement de la sécurité maritime :

- dès le 24 janvier 1994, les Etats de l'Union européenne riverains de la mer du Nord décidaient de constituer un groupe de réflexion et de propositions pour préparer les décisions prises par les instances communautaires et internationales, l'Organisation maritime internationale (OMI) en l'occurrence ;

---

*(1) Rapport Senat n° 500 du 13 juin 1994.*

● un conseil extraordinaire des ministres des Transports et de l'Environnement s'est tenu le 24 mars 1994 et trois actions ont été initiées :

1) L'Union européenne a ratifié les règles de l'OMI renforçant l'arrimage et l'assujettissement des cargaisons. Le texte correspondant sera formellement adopté lors de la prochaine session du Comité de la Sécurité maritime, en décembre 1994, soit seulement dix mois après le dépôt de la proposition par les cinq pays européens ;

2) de même, elle a pris acte du projet de l'OMI d'élaborer une convention sur la responsabilité et l'indemnisation en matière de transport de marchandises dangereuses ;

3) enfin, des mesures de renforcement des contrôles ont été prises. A notamment été décidée la publication d'une liste noire de « navires de la honte », ainsi que votre rapporteur pour avis l'avait réclamé depuis plusieurs années ;

● les 23 mai et 1er juin 1994, l'OMI a, pour sa part, renforcé certaines règles de sécurité :

1) le signalement des navires a été rendu obligatoire, à compter du 1er janvier 1996, à l'initiative de la France, en mer du Nord et en Manche, zones à hauts risques en raison des conditions climatiques et de l'importance du trafic (environ 600 navires par jour).

Cette décision, qui était déjà appliquée aux bateaux pénétrant dans les eaux territoriales, entrera en vigueur à partir du 1er janvier 1996. Actuellement, seulement un navire sur deux avertit de sa présence à l'entrée du rail d'Ouessant. Des sanctions sont prévues à l'encontre des « insoumis ». Elles pourront aller jusqu'à la traduction du capitaine devant la justice. Lorsque le navire se trouvera dans les eaux internationales (plus de douze milles), la sanction se limitera à un rapport adressé à l'Etat du pavillon ;

2) de plus, l'OMI a décidé de rendre obligatoire l'application de son recueil de règles d'arrimage et d'assujettissement des cargaisons, jusqu'à présent facultative. Par ailleurs, au cours du mois de mars 1994, la plupart des pays de l'Union européenne, y compris la France, ont déclaré adhérer au mémorandum britannique imposant aux navires à passagers existants, battant leur pavillon, des critères de stabilité supérieurs à ceux exigés par l'OMI.

Enfin, suite au rapport de Lord DONALDSON publié le 20 mai 1994 et relatif notamment à l'accident du Braer en

janvier 1933, la mise en place d'un remorqueur d'intervention en Manche est à l'étude ;

3) en mai 1994, l'OMI a adopté les règles de mise en oeuvre de la résolution A 741 (18) du 4 novembre 1993 relative au code international de gestion de la sécurité maritime pour la sûreté de gestion et l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution, dit code «ISM», qui font l'objet du nouveau chapitre IX de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite SOLAS (Safety of life at sea).

Cette résolution introduit un nouveau concept global, de «gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution», couvrant la sécurité des personnes, des biens et la protection de l'environnement marin.

Le «code ISM» couvre l'organisation et les dispositions prises par l'entreprise maritime pour maîtriser la sécurité et prévenir les risques de pollution. L'ensemble des éléments de ce code comporte quatre grands axes : la gestion ou «management», les hommes, le matériel, les méthodes.

Le code ISM devra être appliqué :

- au plus tard le 1er juillet 1998 aux navires à passagers quel que soit leur tonnage, ainsi qu'aux pétroliers, gaziers, chimiquiers, vraquiers et engins à grande vitesse, de 500 tonneaux et plus ;

- au plus tard le 1er juillet 2002, aux autres navires de charge et aux unités mobiles de forage au large, de 500 tonneaux et plus, les armateurs étant encouragés à anticiper cette mise en oeuvre.

Une attestation de conformité devra être délivrée par l'administration de l'Etat du pavillon ou par un organisme reconnu par elle.

La France déléguera cette délivrance aux sociétés de classification qu'elle reconnaît, après mise au point d'un protocole d'accord.

Les premières attestations pourraient être délivrées en 1995. Il faut souligner qu'avant même la parution de la résolution A 741 (18) plusieurs armateurs français ont mis en place un système de gestion de la sécurité, notamment pour des navires à passagers et des pétroliers, basé sur les documents antérieurs établis par l'OMI, en faisant appel à des sociétés de classification ;

● lors d'une seconde réunion du Conseil transports, le 13 juin 1994 trois directives ont été adoptées :

1) une première directive exige un niveau minimal de formation des gens de mer. Transcrivant en droit communautaire

**les règles de l'OMI, elle définit une procédure de reconnaissance des brevets étrangers.**

Les marins embarqués à bord des navires, battant pavillon des États membres de l'Union européenne, devront posséder un brevet attestant qu'ils ont suivi une formation appropriée d'un organisme agréé par l'OMI. Ces mesures permettront aux États membres de contrôler en priorité les navires dont l'équipage ne dispose pas de brevet reconnu ou qui ont été certifiés et contrôlés par une société non reconnue. Le cas échéant, ces navires pourront être immobilisés par les autorités portuaires de cet État, permettant ainsi de réduire le nombre «d'épaves flottantes» naviguant dans les eaux communautaires ;

**2) une seconde directive vise à favoriser les pétroliers qui présentent moins de risque pour l'environnement par un aménagement des taxes portuaires.**

Elle établit, à cet effet, un dégrevement fiscal pour les pétroliers à ballasts séparés, permettant d'équilibrer les navires lors de leur déchargement avec de l'eau de mer qui est ensuite rejetée non polluée. Mais leur jauge brute est, de ce fait, plus élevée et les charges fiscales assises sur la jauge brute plus lourdes. A compter de 1996, ces pétroliers à ballasts séparés bénéficieront d'un abattement de 17 % des taxes portuaires.

L'Allemagne et les Pays-Bas, qui appliquent déjà des abattements de 15 % et 10 %, auront un an de plus pour adopter le taux commun. La directive pourra être revue au bout de trois ans si les ministres le jugent nécessaire. L'Union européenne espère ainsi réduire notablement les déballastages en pleine mer qui sont à l'origine de 70 % de la pollution par les hydrocarbures ;

**3) une troisième directive harmonise les procédures de reconnaissance des sociétés de classification.**

Ainsi que l'a relevé le rapport de votre mission d'information sur la sécurité du transport maritime, le nombre de sociétés de classification est trop élevé, et celles-ci ne sont pas assez fiables. La moralisation de cette profession apparaît donc indispensable.

● **Promise depuis des années, la «liste de la honte» des navires qui accostent dans les ports français, alors qu'ils ne respectent pas les normes de l'OMI, est enfin publiée. La première liste des navires retenus lors des six derniers mois pour «défauts particulièrement graves» et celle des bateaux retenus puis relâchés après mise en conformité a, en effet, été rendue publique le 1er juillet 1994.**

Ce type de publication sera désormais renouvelé périodiquement, en principe chaque trimestre.

La Roumanie et Chypre sont cités trois fois chacun, la Grèce, la Syrie, le Panama, la Pologne et Saint Vincent et Grenadines deux fois chacun.

Les cinq pavillons les plus dangereux et dont les navires qui les arborent doivent être inspectés en priorité en 1994 et 1995 sont, par ordre décroissant de danger, la Syrie, Cuba, la Roumanie, le Honduras, Saint Vincent et Grenadines.

● Pour sa part, le Conseil supérieur de la marine marchande a proposé la création d'une agence internationale de notation des navires. S'appuyant sur des données incontestables fournies par des sociétés de classification, la notation pourrait notamment constituer un critère d'appréciation de la prime d'assurance et de l'aide à l'investissement.

## **B. L'ACTIVITÉ DES ORGANISMES CHARGÉS DE LA SÉCURITÉ MARITIME EN 1994 ET LES CRÉDITS PRÉVUS POUR 1995**

### **1. La surveillance de la mer territoriale**

L'activité des unités maritimes et aériennes de surveillance et d'intervention est demeuré à un niveau élevé.

En mer, les statistiques font apparaître toutes unités et tous les secteurs confondus, 181.704 heures de surveillance consacrées au service public.

Au titre de la surveillance générale aérienne, 3.710 heures de vol ont été effectuées.

Au cours de cette surveillance, 30.255 navires ont été reconnus dont 16.102 ont fait l'objet d'un contrôle approfondi.

L'action conjuguée de la Marine, de la Gendarmerie, des Affaires maritimes et de la Douane a permis de relever 8.994 infractions dans le domaine de la pêche, 86 cas de pollution volontaire et plus de 20.000 infractions diverses (police de la navigation, sécurité, situation administrative des navires).

La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer devrait faciliter cette surveillance. Visant à combler un vide juridique en conférant un cadre légal à l'emploi de la force par les bâtiments et

aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer, la loi crée notamment un délit d'obstacle permettant aux agents habilités d'ordonner le déroutement du navire contrôlé qui refuserait d'obtempérer aux injonctions des autorités de contrôle.

## **2. L'application du Mémoire de Paris**

Dans le cadre des contrôles opérationnels devant permettre de vérifier la capacité réelle des équipages à conduire le navire en toute sécurité, 1.780 navires ont été contrôlés en 1993, soit 28,7 % des navires étrangers ayant escalé dans un port de la France métropolitaine.

Le nombre de navires retenus, en raison des déficiences qu'ils présentent, s'est élevé à 126. Le pourcentage des navires retenus par rapport aux navires inspectés (7 %) est légèrement supérieur à la moyenne des pays membres du Mémoire, preuve d'une plus grande rigueur.

L'incapacité de certains Etats à faire respecter par les navires battant leur pavillon les réglementations de sécurité doivent conduire à renforcer les contrôles par l'Etat du port.

A cet effet, le projet de loi n° 976 (1989-1990), réformant le Livre III du code des ports relatif à la police portuaire, adopté par l'Assemblée nationale en 1990, et qui n'a jamais été inscrit à l'ordre du jour du Sénat, pourrait utilement contribuer, s'il était enfin examiné, au contrôle des navires à quai.

Encore est-il nécessaire de renforcer sensiblement les effectifs des inspecteurs des affaires maritimes affectés aux centres de sécurité des navires. Cet effort devrait aller bien au-delà de celui annoncé par le ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme de porter ces effectifs de 70 à 100 inspecteurs.

## **3. Le soutien aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage**

Conformément aux décisions du Comité Interministériel de la Mer et pour donner à la France les moyens d'un véritable contrôle maritime, le projet de budget prévoit :

- la création de 15 emplois dans les centres de sécurité des navires et dans les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS),

- l'augmentation des dotations de fonctionnement courant allouées aux CROSS et à la signalisation maritime.

A cet effet, 53,75 millions de francs auxquels s'ajouteraient 40 millions de francs en loi de finances rectificative, soit un total de 93,75 millions de francs sont prévus pour équiper, en 1995, les CROSS dans le cadre du nouveau système de radiocommunications maritimes et de transmission automatisée des alertes de détresse venant des navires (SMDSM). Les moyens disponibles en 1995 seront donc en hausse de 60 % par rapport à 1994. L'information correspondant à l'obligation de signalisation qui sera effective à partir du 1er janvier 1996 pour tout navire empruntant un dispositif de séparation de trafic, pourra ainsi être traitée et exploitée dans de bonnes conditions.

#### **4. Les crédits des phares et des balises**

Le financement des opérations liées à la signalisation maritime est assuré, pour 1995 :

- par une dotation de 18,9 millions de francs pour l'entretien et de 2,7 millions de francs pour l'exploitation (18,2 et 2,7 millions en 1994) ;

- par une dotation de 27,4 millions de francs en autorisations de programme et 33 millions de francs en crédits de paiement (30 et 43,8 millions en 1994).

Au programme 1995, sont inscrites les opérations de télécontrôle des établissements de signalisation maritime du détroit du Pas-de-Calais et le remplacement de trois vedettes d'intervention pour les services du Nord, de la Loire-Atlantique et de la Guyane.

Votre rapporteur pour avis estime que de nombreux baliseurs navires chargés d'entretenir les balises, devraient être remplacés à bref délai, compte-tenu de leur vétusté.

## **5. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)**

**La SNSM a poursuivi son activité indispensable d'assistance aux navires et aux personnes en mer.**

**En 1993, elle est intervenue pour assister 3.060 navires, 8.867 personnes et 2.302 véliplanchistes. Les volontaires de la SNSM ont ainsi sauvé 707 personnes d'un danger certain.**

**La SNSM soutient depuis plusieurs années un effort important pour renouveler sa flotte. Elle a augmenté son budget, cherchant d'autres sources de financement que les subventions d'Etat.**

**L'Etat a, en effet, pris la fâcheuse habitude, depuis plusieurs années, de compter sur la «réserve parlementaire» pour abonder des dotations qu'il sait pertinemment être insuffisante.**

**Le projet de budget pour 1995 n'échappe pas à cette curieuse «tradition» : les subventions d'entretien régressant (3,1 millions de francs contre 4,2 millions de francs en 1994), de même que les subventions d'équipement (7,3 millions de francs contre 9,1 millions de francs en 1994, en autorisations de programme comme en crédits de paiement).**

**Une fois encore, votre rapporteur pour avis demandera à ce qu'il soit remédié à cette situation.**

**A tout le moins, la SNSM devrait retrouver les 12,5 millions de la subvention dont elle a disposé en 1993. Un effort supplémentaire ne serait pas, non plus, superflu, afin de maintenir un niveau acceptable pour l'entretien des navires et pour leur renouvellement. Cet effort, marquant l'engagement de l'Etat, pourrait contribuer à maintenir la motivation, la confiance et surtout la sécurité des équipages bénévoles.**

## CHAPITRE II

### La Pêche

#### I. ANALYSE DES CRÉDITS

Les crédits consacrés à la pêche maritime sont ouverts, au sein du budget du ministère de l'Agriculture et de la Pêche, sur deux chapitres :

- le **chapitre 44-36** (-Pêches maritimes et cultures marines subventions et apurement FEOGA-) comprend les interventions en faveur des entreprises. Il s'agit des aides à l'arrêt définitif versées en application essentiellement de la réglementation européenne aux armements retirant de la flotte leurs unités de pêche (article 20). Le chapitre regroupe également les dépenses liées aux actions en faveur de l'organisation des marchés, de l'industrie et de la commercialisation des produits. A cet effet est principalement inscrite à ce chapitre la subvention de l'État au fonds d'intervention et d'organisation des marchés et des produits de la pêche (FIOM, article 30) ;

- le **chapitre 64-36** supporte les subventions d'équipement versées à des bénéficiaires privés pour la construction ou la modernisation de navires.

On constate sur ces crédits un ralentissement des opérations de construction et de modernisation des navires depuis 1991. En revanche, les autorisations de programme resteront à un niveau élevé en ce qui concerne les investissements à terre, compte tenu de l'achèvement de la mise aux normes sanitaires des criées prévue par la réglementation communautaire.

#### **A. LES CRÉDITS INSCRITS DANS LA LOI DE FINANCES POUR 1994**

Dans la loi de finances initiale pour 1994, le chapitre 44-36 a été doté de 73 millions de francs auxquels se sont ajoutés 63 millions de francs par décret d'avance du 30 mars 1994, répartis en 25 millions de francs au bénéfice de la subvention de l'Etat au FIOM, portée de 65 à 88 millions de francs, et 38 millions de francs pour le versement de fonds propres aux entreprises de pêche en difficulté, à la suite de la crise du marché de la pêche du début de l'année 1994.

Au total, ce chapitre aura donc été doté de 136 millions de francs.

Le chapitre 64-36 a été doté, quant à lui, de 25 millions de francs en autorisations de programme. Ce chapitre a été abondé, d'une part, de 13,5 millions de francs au titre des reports de 1993 et, d'autre part, de 35,5 millions de francs au titre de l'intégration des crédits des pêches maritimes au sein du budget du ministère de l'Agriculture et de la Pêche. Ces crédits ont été redélegués en 1994 aux préfets de région. La dotation globale du chapitre s'est donc établie à 74 millions de francs.

#### **B. LES CRÉDITS PRÉVUS DANS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1995**

Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 1995 s'analysent comme suit :

- au titre du chapitre 44-36, les crédits consacrés aux aides à l'arrêt définitif versées en application de la réglementation européenne aux armements retirant leurs unités de pêche, s'élèveront à 16 millions de francs.

Par ailleurs, on relèvera que, si les crédits consacrés au FIOM augmentent de près de 30 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1994, ils sont à peu près stables si l'on intègre les crédits effectivement mis à disposition du FIOM par le crédit

d'avance du 30 mars 1994 (88 millions de francs pour 90 millions de francs prévus en 1995).

Afin également d'oeuvrer dans cette perspective, les missions du FIOM ont été partiellement réorientées. Les dotations budgétaires et la taxe parafiscale sur l'importation de produits de la mer en provenance de pays tiers lui permettent de disposer d'un budget de 119 millions de francs en 1994 (contre 71,5 millions de francs en 1992 et 103 millions de francs en 1993). Ses moyens financiers ne sont donc pas négligeables.

Or sa contribution à la stabilisation des cours et à la modernisation de la filière pêche n'a pas été toujours satisfaisante.

*Le rapport GUÉRIN sur la commercialisation des produits de la mer a proposé de le restaurer dans ses missions fondamentales -de contrôle et d'observatoire économique en augmentant ses moyens, mais aussi de lui insuffler un réel comportement d'établissement à vocation industrielle et commerciale, à l'instar des offices du secteur agricole, notamment pour les actions relatives aux démarches "qualité" et à la promotion des actions de communication, ciblées ou grand public.-*

Afin de tenir compte des enseignements de la crise de marché, les moyens à la disposition du FIOM pour jouer efficacement son rôle d'observatoire économique de la filière de la pêche ont été sensiblement renforcés et ont permis de créer, en 1993, un service spécifique chargé de cette question.

Le travail accompli permet désormais d'assurer un suivi quotidien de la situation des apports, des ventes sous criées et de l'évolution de la consommation, ce qui donne lieu à réalisation de synthèses et de publications destinées aux différents acteurs de la filière.

Au titre des actions de promotion, on peut relever celle qui a concerné, en 1994, le thon germon et qui a permis de porter le taux de couverture du marché français de 30 à 58 %.

● au titre du chapitre 64-36, la diminution des crédits de paiement inscrits à l'article 20 (31,9 millions de francs en 1994 et 25 millions de francs en 1995, soit - 20,5 %) s'explique par le fort ralentissement des constructions de navires de pêche auquel on a assisté depuis deux ans. En revanche, les autorisations de programme consacrées à la modernisation de la flotte de pêche progressent de plus de 30 %, avec 20 millions de francs inscrits pour 1995, afin de poursuivre la modernisation des navires et notamment la

conservation des produits ainsi que l'amélioration des conditions de travail à bord.

Le doublement des subventions d'équipement en autorisations de programme consacrées aux ports de pêche qui sont portées à 20 millions de francs, doit permettre de développer la politique de qualité et d'améliorer les circuits de commercialisation.

## **II. LES PÊCHES MARITIMES EN 1994**

### **A. LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA PÊCHE**

En 1993, le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est demeuré considérable en valeur absolue (9,4 milliards de francs). Cependant il a confirmé, pour la troisième année consécutive, une tendance à la baisse qui résulte d'un net ralentissement des échanges. Ceux-ci subissent, en effet, une baisse de 9 % pour les importations comme pour les exportations.

En 1993, le solde des échanges a diminué en volume (- 7 %) comme en valeur (-10 %).

● Les importations sont restées concentrées sur quatre espèces : saumon (10 % des quantités et 15 % de la valeur des importations totales), crevettes, thon et cabillaud, dont la part en valeur a diminué en raison de l'importante baisse du prix moyen de ce poisson. De même, nos importations proviennent essentiellement de cinq pays : Royaume-Uni, Norvège, Danemark, Islande et Pays-Bas qui fournissent 40 % des importations totales.

● Les exportations sont encore plus concentrées puisque le thon représente en volume la moitié de notre commerce extérieur. Avec les anchois, les crevettes et le saumon transformé, ces quatre espèces sont nos points forts. L'Espagne et l'Italie représentent, avec 47 % des exportations, nos principaux clients.

## **B. LA PERSISTANCE DE LA CRISE MET EN JEU L'AVENIR DE LA FILIÈRE PÊCHE.**

### **1. Une crise européenne**

Le marché communautaire des produits de la mer se caractérise par une très forte dépendance à l'égard des importations en provenance des pays tiers. A elle seule, la production communautaire n'est pas en mesure de satisfaire la totalité des besoins de la demande européenne.

Cette situation s'explique tant par la diminution de la ressource disponible que par l'augmentation de la consommation des produits de la pêche et particulièrement de produits élaborés.

Ainsi, les volumes d'importations dans la Communauté traduisent depuis plusieurs années une augmentation régulière (+ 6 % en quantité moyenne de 1985 à 1991).

En 1992, dernière année pour laquelle on dispose de statistiques pour les Douze, le déficit de la balance commerciale des produits de la mer représentait 45 % du total des approvisionnements du marché communautaire.

Dans ce contexte, ces deux dernières années ont été marquées par de fortes perturbations du marché des produits de la pêche, qui ont plus particulièrement affecté les poissons blancs, à forte valeur ajoutée.

Les baisses consécutives des prix ont accentué les difficultés des producteurs, confrontés à deux types de défis :

- les mutations de l'environnement commercial international des produits de la mer, marqué par une libéralisation des échanges dans le cadre des accords sur l'Espace économique européenne - la plupart des pays de l'AELE sont d'importants producteurs de poisson- ou des conventions de coopération établies entre la Communauté et d'autres États ou groupes d'États tiers comme les pays ACP ou des pays bénéficiant du systèmes de préférences généralisées, dont les coûts de production sont très inférieurs à ceux des producteurs communautaire.

**Près des deux tiers des importations communautaires s'effectuent ainsi sous couvert d'un régime dérogatoire ;**

**- l'évolution des attitudes économiques des consommateurs et des distributeurs.**

La recherche systématique des produits les moins onéreux conduit les consommateurs à privilégier l'achat de protéines moins chères que le poisson, telles que les viandes blanches, qui tendent donc, en période de crise, à se substituer aux produits de la mer.

Pour leur part, les grandes et moyennes surfaces, qui représentent désormais la moitié des produits frais de la pêche, sont prêtes à privilégier la qualité, mais exigent, en outre, un approvisionnement régulier des produits standardisés au moindre coût, ce que la pêche artisanale permet difficilement de satisfaire.

## **2. Une crise encore plus profonde en France**

La flotte de pêche française comptait au 1er janvier 1994 :

- 7.021 unités,
- pour une puissance totale de 1.034.0058 KW,
- et un tonnage de 183.820 TJB.

Par rapport à l'ensemble de la CEE, la flotte de pêche française représente un peu moins de 10 % de la capacité totale mesurée en tonnage.

En 1993, la production des pêches françaises s'est élevée à 578.800 tonnes. La France se situe au quatrième rang de l'Europe bleue derrière le Danemark, l'Espagne et la Grande-Bretagne.

Depuis 1990, on a constaté une baisse des apports, liée à la réduction de la flotte et la diminution de l'effort de pêche et à la raréfaction de certaines espèces.

Depuis deux ans, on a, en outre, noté une baisse sensible du chiffre d'affaires de la pêche, qui traduit la crise des marchés intervenue en 1993.

Ainsi, pour une production sensiblement équivalente en volume (575.000 tonnes), le chiffre d'affaires s'était-il établi à 6,25 milliards de francs, contre 5,52 milliards de francs en 1993.

La progression en volume (198.600 tonnes en 1992 et 210.000 tonnes en 1993) comme en valeur (2,26 milliards de francs en 1992 et 2,44 milliards de francs en 1993) permet de limiter l'ampleur de la crise pour l'ensemble «pêches maritimes et cultures marines». Celle-ci est pourtant bien réelle : avec 789.500 tonnes produites en 1993, contre 774.000 tonnes en 1992, la filière a engendré un chiffre d'affaires de 8 milliards de francs contre 8,5 milliards l'année précédente.

Les premiers résultats de 1994 laissent entrevoir une stabilisation du chiffre d'affaire à un niveau supérieur à 1993, grâce notamment à des apports qui reviennent à un niveau élevé.

Les emplois à la pêche ont diminué en 1993 pour la troisième année consécutive. Alors qu'en 1990 on dénombrait 32.622 marins embarqués pour la pêche, ils n'étaient plus que 29.588 en 1992 et 28.306 en 1993, l'effectif des marins embarqués depuis plus de trois mois d'établissant, pour sa part, à 23.907 en 1992 et 23.150 en 1993 contre plus de 26.000 en 1990.

On constate un fort taux de conversion vers d'autres activités et de départs en retraite, puisque la proportion de chômeurs indemnisés est en baisse : 4,9 % en 1988, 2,9 % en 1992 et 3,3 % en 1993.

### **III. LES MESURES PRISES EN FAVEUR DE LA PÊCHE**

Votre rapporteur pour avis a analysé en détail, dans son rapport de l'an dernier, les causes, profondes et immédiates, de la crise qui a affecté le marché de la pêche en 1992, puis 1993.

Pour la troisième année, la crise persiste, les mêmes causes produisant les mêmes effets.

Aussi, s'attachera-t-il, cette année, à décrire les mesures tant nationales que communautaires prises tant pour affronter les effets immédiats de cette crise que pour y apporter des réponses de long terme.

## A. LES MESURES NATIONALES

### 1. Les mesures conjoncturelles

Outre les mesures de soutien au marché déjà évoquées, la crise de la filière a imposé le recours à des aides dans trois directions :

#### *a) La réduction des charges sociales*

Le Gouvernement a arrêté des mesures pour la filière pêche face à la dégradation profonde des marchés, début février 1994 :

- la réduction de 35,5 % à 17,6 %, de taux de contribution armatoriale pour les services accomplis sur les navires de plus de 30 tonneaux ou de 12 mètres (pour un coût de 129 millions de francs en 1994), par décrets des 2 et 14 février 1994 ; cette mesure étant étendue aux navires de moins de 12 mètres, par la loi du 10 août 1994 (pour un coût de 5 millions de francs, en année pleine) ;

- la réduction temporaire de 50 % sur cinq mois, de la cotisation des marins à la pêche (soit 83,5 millions de francs) par décision du 4 février 1994.

Ainsi, près de 215 millions de francs de financement du régime spécial des gens de mer ont été transférés en 1994, des pêcheurs à l'Etat, compensant les allègements accordés par une subvention complémentaire à l'ENIM.

#### *b) Les mesures financières en faveur des entreprises*

Il s'agit, tout d'abord, de mesures d'aides en fonds propres auxquels l'Etat et les régions ont contribué à égalité pour un montant total de 188 millions de francs, ainsi que des mesures de réaménagement des dettes en prêts bonifiés pour lesquels des enveloppes de 250 millions de francs en 1993 et de 140 millions de francs en 1994 ont été dégagées, afin de diminuer sensiblement le poids de l'endettement.

Le taux des prêts bonifiés a également baissé de 1 point.

*c) Les mesures en faveur des marins*

Outre une aide d'urgence de 10 millions de francs attribuée le 4 février 1994, et un examen particulier du surendettement des familles, a été institué à compter du 1er juin 1994 un revenu minimum garanti pour les marins de la pêche artisanale, sous forme d'un système de «compte-épargne par navire».

Sans remettre en cause le principe de rémunération à la part de pêche, ce mécanisme vise à garantir un revenu minimum net mensuel de 5 000 francs aux marins pêcheurs non couverts par une convention collective assurant un minimum garanti au moins équivalent, en assurant un complément de revenu par mois travaillé au service du navire à la mer ou en arrêt technique, pouvant atteindre 5 000 francs, lorsque la part de pêche n'y suffit pas.

Environ 4 000 navires armés par 12 000 marins sont potentiellement concernés par ce dispositif.

Le système repose sur le volontariat. L'armateur d'un navire employant au moins un salarié décide de faire ouvrir un compte dans l'établissement de crédit de son choix après consultation de son équipage. Le compte est alimenté, chaque mois, par une cotisation prélevée sur les frais communs, d'un montant forfaitaire de 300 francs par homme embarqué. L'État verse, la première année, une aide équivalente à 100 % des cotisations du 1er juin au 30 août 1994 pour tout contrat signé avant cette date, 50 % du 1er septembre au 30 novembre 1994 et 30 % du 1er décembre 1994 au 31 mai 1995.

Une commission locale de contrôle est constituée au niveau de chaque quartier des affaires maritimes, afin de contrôler le versement des cotisations et la perception du revenu complémentaire.

Au 1er septembre 1994, 121 comptes avaient été ouverts.

Le dispositif du compte épargne navire ayant un caractère expérimental, il fera l'objet d'un réexamen au bout d'un an d'application.

## **2. Les mesures structurelles**

Outre la réduction de la flotte de pêche, deux actions plus profondes ont été engagées : l'amélioration de la commercialisation et le redéploiement géographique des pêches.

### *a) L'application du troisième programme d'orientation pluriannuel*

Le troisième programme d'orientation pluriannuel fixe à la flotte française un objectif de 949.087 KW au 31 décembre 1996 pour une situation initiale, au 1er janvier 1992, de 1.072.428 KW.

Parmi les mesures permettant d'atteindre cet objectif en réduisant la capacité et la puissance de la flotte française, il a été décidé de poursuivre l'effort conduit en 1991 visant à encourager les départs par le versement d'aides à l'arrêt définitif.

En 1993, un plan de sorties de flotte de 20.000 KW a été ouvert et a permis le départ de 152 navires représentant 18.435 KW.

Le coût total des aides versées par l'Etat s'est élevé à 31,966 millions de francs dont la Communauté a remboursé 21,662 millions de francs.

Le Gouvernement a souhaité que la mise en oeuvre de ce plan s'effectue dans des conditions sociales équilibrées qui préservent les intérêts des pêcheurs salariés dont l'emploi serait supprimé par suite de la sortie de flotte d'un navire de leur armateur.

**A cet effet, aucune sortie de flotte aidée par l'Etat ne peut intervenir sans mesure sociale d'accompagnement.**

Au titre de ces mesures, le Gouvernement a reconduit deux dispositifs par voie de circulaire en date du 31 décembre 1993 :

- la cessation anticipée d'activité (CAA) qui est une pré-retraite financée par l'armateur et l'Etat et a bénéficié à 39 marins ;

- l'allocation complémentaire de ressources (ACR) qui est destinée à assurer un revenu de remplacement aux marins pêcheurs salariés privés involontairement d'emploi, analogue à celui

qu'ils percevraient s'ils étaient adhérents à l'UNEDIC. Elle a bénéficié à 30 marins.

Au premier semestre de 1994, les sorties de flotte ont touché 352 marins embarqués, dont 133 employeurs ou travailleurs indépendants et 219 salariés.

Par ailleurs, s'agissant de la gestion du système des permis de mise en exploitation, la loi n° 91-627 du 3 juillet 1991 a permis le contrôle de l'évolution de la flotte de pêche et le décret n° 93-33 du 8 janvier 1993 a déterminé les conditions de délivrance du permis de mise en exploitation. Conformément à ces dispositions, l'arrêté du 28 mars 1994 a ouvert une enveloppe de 31.500 KW répartie entre 9.500 KW pour les navires de plus de 25 mètres et 22.000 KW pour les navires de moins de 25 mètres.

#### *b) L'amélioration de la commercialisation*

Le rapport GUÉRIN d'avril 1994 remis au ministre de l'Agriculture et de la Pêche conclut à une meilleure organisation de la filière, de façon à :

- assurer un pilotage de la production par l'aval, c'est-à-dire par le marché ;
- rendre les producteurs aptes à une confrontation plus équilibrée avec des acheteurs de plus en plus concentrés ;
- permettre une meilleure valorisation des produits, notamment par une politique accrue de qualité.

A ce titre, les mesures proposées s'articulent principalement autour des thèmes suivants :

#### • améliorer la prévision des apports et la fluidité de l'offre :

En effet, la mise en marché bute souvent sur l'absence d'une connaissance exacte des apports qui peuvent être débarqués, liée à la très grande dispersion des points de débarquement et à l'opacité de la commercialisation. Or, l'extrême sensibilité du marché impose une anticipation rapide des tendances. Il convient donc de développer les techniques visant à connecter les navires avec les criées et mettre en réseau les organisations de producteurs de façon à généraliser au plus vite la connaissance anticipée des apports, permettant ainsi une meilleure gestion commerciale de l'offre prévisionnelle et de lutter contre le cloisonnement inter-portuaire ;

- **développer les démarches communes de commercialisation, afin de renforcer l'attractivité d'une offre qui souffre d'abord -aux yeux des acheteurs- d'une trop grande dispersion, alors que la demande est largement concentrée ;**

- **restructurer le secteur du mareyage, actuellement trop éclaté et à faible capacité financière.**

A ce titre, différentes mesures pourraient être mises en oeuvre, en particulier :

- la création de fonds de caution inter-portuaire de manière à faciliter l'intervention des mareyeurs sur plusieurs ports, ce qui constitue un élément de fluidité et de transparence du marché ;

- l'amélioration de la structure en fonds propres des entreprises de mareyage ;

- **favoriser une production de qualité facilement identifiable, allant du traitement à bord du bateau jusqu'à la commercialisation et permettant une meilleure valorisation. Une telle approche est, en outre, susceptible de conduire à des reconversions dans certaines techniques de pêche et concourir à une meilleure gestion de l'effort de pêche et de la ressource.**

### *c) Le redéploiement géographique des pêches*

Dans un contexte de raréfaction de la ressource qui implique, d'une part, une réduction globale de la flotte et, d'autre part, un contrôle très strict de son évolution, il devient nécessaire de diversifier les zones de pêche.

La France dispose d'atouts non négligeables par rapport aux autres Etats membres de l'Union européenne, grâce à ses départements et territoires d'outre-mer, autour desquels se déploie une zone économique exclusive qui fait de notre pays la troisième puissance maritime.

Si la pêche hauturière a rencontré des difficultés, elle n'en dispose pas moins de perspectives intéressantes.

Au titre des difficultés, citons tout d'abord, le conflit avec le Canada. L'extension de sa zone de souveraineté et la contestation de la délimitation des frontières maritimes avec Saint-Pierre-et-Miquelon a ruiné les activités halieutiques de cette collectivité qui traverse, de ce fait, une grave crise. De même, la pêche thonière tropicale, qui représente 32 % du volume de nos

pêches et 7,5 % de la flotte mondiale, a subi en 1990-1993 le boycottage des Etats-Unis, suscité par certains groupes écologistes, alors que la flotte française ne pratiquait pas la pêche en association avec des dauphins.

Au titre des perspectives, des contacts ont été pris avec l'Argentine, la Namibie, certains pays riverains de l'Océan indien pour permettre à la flotte de pêche française d'accéder à de nouvelles zones de pêche. Ces pays ayant le souci légitime de développer leur propre flotte de pêche, l'armement français est incité à créer des sociétés mixtes, notamment au Sénégal, au Pérou, en Guinée. Par ailleurs, le développement de l'exploitation des zones sous souveraineté française a conduit notamment le pavillon français à reconquérir une large majorité des unités d'exploitation en activité en Guyane (pêche à la crevette). Dans la même optique, l'accord bilatéral avec le Japon pour la pêche thonière des palangriers japonais en Polynésie française a été mis à profit pour la création d'une société mixte destinée à constituer les prodromes d'une exploitation des richesses thonières de Polynésie par le Territoire. Enfin, la zone des Iles Kerguelen constitue un lieu de pêche prometteur.

## B. LES MESURES COMMUNAUTAIRES

### 1. Les mesures conjoncturelles

#### *a) Le rétablissement des prix minimum sur certaines espèces*

Dès le 4 février, à la demande de la France, la Commission européenne a soumis l'introduction sur le territoire communautaire des produits à l'origine des courants d'importation les plus importants (morue, lieu noir, églefin, merlu, baudroie, lieu d'alaska, saumon) au respect de prix minima. Ce dispositif a été reconduit le 16 mars pour une durée de deux mois, puis rendu définitif le 12 avril 1994.

Un tel mécanisme, s'il ne constitue pas en soi un facteur de relèvement des cours, permet à tout le moins leur stabilisation et freine les mouvements erratiques de prix qui, même lorsqu'ils portent sur de petites quantités («lots-torpilles»), ont un effet très dépressif sur le marché.

*b) Le contrôle des débarquements directs*

**Un règlement adopté le 12 avril 1994 a mis fin à un vide juridique, aucun texte horizontal ne régissant jusqu'alors au plan communautaire les débarquements directs de produits de la pêche dans les ports de l'Union, par des navires battant pavillon d'un pays tiers.**

**Ce règlement contient d'importantes dispositions dans les domaines sanitaire et commercial :**

**① les débarquements directs devront s'effectuer dans un nombre de ports limité et feront l'objet de contrôles vétérinaires systématiques avant leur première vente ;**

**② les débarquements directs de produits de la pêche destinés à la consommation directe sont en outre soumis :**

**- soit à toutes les règles fixées par les organisations de producteurs en matière de qualité, de plans de captures et de prix de retrait lorsque les débarquements s'effectuent à l'intérieur de zones couvertes par l'une d'entre elles ;**

**- soit, dans toutes les autres hypothèses, au respect du prix de retrait communautaire.**

**Ainsi, pour la première fois, est institué un régime permanent de régulation des échanges par les prix.**

*c) Un programme d'initiative communautaire spécifique*

**En outre, la Commission a rendu publique le 1er juillet une communication aux Etats membres, créant un programme d'initiative communautaire «PESCA», qui définit un cadre général d'intervention financière de l'Union en faveur de mesures destinées :**

**- à contribuer à la diversification des régions les plus directement frappées par la crise de la pêche ;**

**- à donner aux entreprises de pêche les outils nécessaires au renforcement de la compétitivité du secteur.**

**Une enveloppe de 27,9 millions d'écus a ainsi été réservée à la France, au titre de la période 1994-1999.**

*d) Des perspectives à plus long terme*

Enfin, la Commission a publié, le 2 août 1994, une communication relative à la crise du secteur de la pêche dans la Communauté, dans laquelle elle propose de mettre en oeuvre un certain nombre de mesures susceptibles notamment :

- de favoriser une meilleure gestion de la ressource et de la capacité de pêche, les dysfonctionnements constatés à ce titre lui paraissant un facteur expliquant, pour partie, la gravité de la crise ;

- de renforcer la compétitivité de la filière par la valorisation de la production communautaire au travers de l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP) et de l'initiative PESCA ;

- de permettre un meilleur fonctionnement de l'organisation commune de marché dans le secteur des produits de la pêche par l'aménagement de certaines dispositions réglementaires.

Pour sa part, le Gouvernement français a adressé, le 31 mai 1994 au Conseil des ministres de la Pêche et à la Commission européenne un mémorandum sur la situation du marché des produits de la pêche et sur l'organisation commune de marché.

Ce document présente les mesures que la France juge indispensables au plan communautaire pour restaurer la compétitivité de la filière pêche communautaire : d'une part, arrêter sans tarder les mesures propres à assurer la préférence communautaire et, d'autre part, adapter l'organisation commune de marché par le renforcement des organisations de producteurs.

Ces objectifs ont ainsi conduit le Gouvernement à suggérer les adaptations suivantes de l'organisation commune de marché :

- la révision de la procédure de l'extension de disciplines des organisations de producteurs, dans le sens d'une plus grande rapidité de mise en oeuvre ;

- la possibilité pour la Commission de rendre obligatoire, en cas de crise, le respect du prix de retrait dans toute la Communauté ;

- le renforcement de l'attractivité financière du mécanisme du report ;

- l'octroi d'une indemnité aux organisations de producteurs qui respectent les prix de retrait communautaires,

décidée par la Commission en cas de perturbations graves, afin de permettre à ces structures d'exercer normalement leur activité de régulation du marché.

## **2. Les mesures structurelles**

### *a) Le règlement d'application de l'IFOP*

Le Conseil des Communautés européennes avait adopté, le 19 juillet 1993, les six règlements qui constituent la réforme des fonds structurels pour la période 1994-1999.

Les conditions précises d'intervention de l'IFOP, destiné à regrouper dans le cadre des fonds structurels (objectif 5a) les interventions effectuées auparavant en application des règlements CEE n° 4028/86 et CEE n° 4042/89, c'est-à-dire pour l'amélioration et l'adaptation des structures de la pêche et l'aquaculture et pour l'amélioration des conditions de transformation et de commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture, ont fait l'objet du règlement d'application n° 3699/93 du 21 décembre 1993.

Au cours des négociations, la Commission a indiqué son intention de doter l'IFOP de crédits équivalents à ceux qui couvraient antérieurement le champ d'application des règlements CEE n° 4028/86 et CEE n° 4042/89.

Ainsi, sur un total de 2.638 millions d'écus, la France recevra-t-elle 215 millions dont 45 aux régions de l'objectif 1 et 170 à celles de l'objectif 5A.

Le règlement d'application est entré en vigueur le 1er janvier 1994. Il fixe les modalités de mise en oeuvre des actions structurelles.

Cette programmation est réalisée en deux phases, la première s'achevant au 31 décembre 1996 avec le troisième POP. C'est sur la base du document de programmation (-plan de secteur-) approuvé par la Commission que les demandes de concours communautaires globales seront satisfaites.

Le règlement lie désormais clairement la possibilité d'accorder des aides à la construction de navires au respect des objectifs du POP. Il conserve les dispositions relatives à l'arrêt définitif, aux associations temporaires d'entreprises et aux sociétés mixtes, mais il restreint le champ de l'aide à l'arrêt temporaire à des opérations liées à des événements non prévisibles et non répétitifs.

Les dispositions concernant l'aquaculture, les investissements à terre et la commercialisation sont maintenues et les actions en faveur de la promotion définies de manière plus explicite.

S'agissant du barème des aides, les montants maximaux sont calculés par rapport au volume du navire et non plus en pourcentage des dépenses réelles. En outre, s'agissant de l'aide à l'arrêt définitif, la participation communautaire recule de 70 % des aides à 50 %.

### *b) Une politique commune de la pêche en Méditerranée*

Après des négociations difficiles, entamées en 1990, un règlement 1626/94/CE du 27 juin 1994 portant harmonisation de certaines mesures techniques de conservation de la ressource en Méditerranée a été publié.

Ses dispositions :

- visent à interdire certains engins de pêche dont l'utilisation peut être nocive pour l'état des stocks. Toutefois, certains engins pourront continuer à être utilisés à condition d'établir que leur utilisation ne comporte pas d'incidence négative pour la ressource ;

- définissent les maillages minimaux des principaux engins de pêche, ainsi que les tailles minimales de certains poissons, crustacés et mollusques ;

- réservent une partie de la bande côtière aux engins les plus sélectifs utilisés par la pêche artisanale.

Par ailleurs, une conférence internationale pourrait être prochainement organisée, afin d'établir un régime général de gestion de la ressource halieutique en Méditerranée.

### *c) L'amélioration du contrôle*

Votre rapporteur pour avis avait souligné, dans son précédent rapport, l'insuffisance du régime de contrôle qui rendait parfois superflue l'élaboration d'une politique commune de la pêche.

Ainsi, ne peut-il que se féliciter de l'application du règlement CEE/2847/93 du 12 octobre 1993, lequel institue un régime de contrôle original.

En vue d'améliorer l'efficacité de la surveillance des activités de pêche, le Conseil a décidé d'expérimenter la localisation

continue de certains navires de pêche par satellite, à partir d'octobre 1994. 67 navires français recevront ainsi une balise, tandis que le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage d'Étel gèrera, par une station à terre, la localisation des navires concernés.

Par ailleurs, la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer renforce les prérogatives de contrôle des unités littorales de surveillance autour desquelles s'articule le nouveau dispositif de contrôle des pêches.

#### *d) L'élargissement de l'Europe bleue*

##### **● L'intégration de l'Espagne et du Portugal**

Le Conseil des ministres européens de la pêche a approuvé, dans sa réunion du 12 avril 1994, un règlement relatif aux adaptations du régime prévu aux chapitres pêche de l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal. Ce règlement prévoit l'intégration de l'Espagne et du Portugal dans le régime général de la politique commune des pêches à partir du 1er janvier 1996, dès lors que le Conseil aura adopté de nouvelles mesures communautaires d'accès aux eaux et aux ressources visées dans l'acte d'adhésion.

##### **● L'intégration de la Norvège**

L'élargissement de l'Union européenne à la Norvège ne se fera pas en sacrifiant la pêche française. En effet, la France a fait intégrer dans l'acte d'adhésion un dispositif transitoire qui institue -pour une période de quatre ans- un système de contrôle des échanges portant sur les produits reconnus sensibles au titre de l'accord portant création de l'Espace économique européen.

Ce système, géré par la Commission, prévoit des plafonds indicatifs d'échanges fondés sur le niveau des échanges intervenus au cours des années antérieures entre la Norvège et l'Union.

Autrement dit, un dispositif de sauvegarde est institué au cas où la Norvège dépasserait, de façon significative, le niveau historique de ses exportations.

En cas de dépassement des plafonds ou de perturbations graves du marché, la Commission peut prendre les mesures appropriées.

Un règlement d'application, qui devrait être examiné par le Conseil des ministres de la pêche du 23 novembre, définira précisément les modalités techniques de ce dispositif.

\*

\* \*

Suivant son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques et du Plan a, lors de sa réunion du mercredi 15 novembre 1994, donné un avis favorable à l'adoption des crédits pour la marine marchande et la pêche dans le projet de loi de finances pour 1995.

Elle a, en outre adopté deux amendements :

- le premier assouplissant la fiscalité des quirats ;
- le second prolongeant, à défaut, le système actuel jusqu'au 31 décembre 1999.

## **A N N E X E S**

## **Projet de loi de finances pour 1995**

### **Amendement présenté par M. Louis de Catuelan au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan**

Après l'article 48, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.- L'article 163 viciés du code général des impôts est ainsi rédigé :

- Art. 163 viciés - I - Les personnes physiques domiciliées en France au sens de l'article 4 B qui acquièrent, entre le 1er janvier 1995 et le 31 décembre 1999, des parts de copropriété de navires de commerce de plus de 250 tonnes de jauge brute et de navires de pêche, neufs ou mis en service depuis moins de dix ans et livrables avant le 31 décembre 2000 bénéficient d'une réduction de l'impôt sur le revenu dans les conditions ci-après.

- La réduction est égale à 35 % du prix d'acquisition des parts de copropriété.

- Elle s'applique par parts égales sur l'impôt dû au titre de l'année de l'acquisition et sur l'impôt dû au titre de l'année suivante. Elle est limitée, au titre de chacune de ces deux années à 100.000 francs pour un célibataire et à 200.000 francs pour un couple marié.

- II - La réduction est subordonnée au respect des conditions suivantes :

- - le navire doit être livrable dans les vingt-quatre mois qui suivent l'acquisition des parts de copropriété ;

- - les revenus tirés de la copropriété sont imposés dans les conditions prévues à l'article 8 quater ;

- - les parts de copropriété doivent être conservées jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle de la livraison du navire ou de l'acquisition des parts de copropriété si la livraison est antérieure ;

- la copropriété doit s'engager à affréter le navire coque nue, dès sa livraison, pendant la même durée, dans les conditions prévues au chapitre IV du titre premier de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes.

- En cas de non-respect de l'une de ces conditions, la réduction d'impôt est rajoutée par parts égales à l'impôt dû au titre de l'année au cours de laquelle cette condition n'est plus respectée et à l'impôt de l'année suivante.

- Le contribuable qui bénéficie de la réduction d'impôt mentionnée au paragraphe I ne peut se prévaloir pour le même navire des dispositions de l'article 238 bis HA.

- Les modalités d'application du présent article, et notamment les obligations déclaratives qui incombent aux copropriétés et aux copropriétaires, sont fixées par décret.-

II - Les pertes de recettes éventuelles entraînées par l'application des dispositions du paragraphe I ci-dessus sont compensées par l'augmentation à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts .

**Amendement présenté par M. Louis de Catuelan au nom de la  
Commission des Affaires économiques et du Plan**

Après l'article 48, insérer un article additionnel ainsi  
redigé :

I - Au premier alinéa de l'article 163 viciés du code général  
des impôts, remplacer les mots :

entre le 1er janvier 1991 et le 31 décembre 1994

par les mots :

entre le 1er janvier 1995 et le 31 décembre 1999

II - Les pertes de recettes éventuelles entraînées par  
l'application des dispositions du paragraphe I ci-dessus sont  
compensées à due concurrence par l'augmentation des droits sur les  
tabacs prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts.