

N° 64

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983- 1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Yves LE COZANNET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Raymond Dumont, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Dalmas, Bernard Desbrière, André Diligent, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Jean-François Poncet, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Yves le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Louis Minetti, Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwicker.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7° législ.) : 1726 et annexes, 1735 (annexe n° 42), 1737 (tome X), 1740 (tome XVII), et in-8° 458.

Sénat : 61 et 62 (annexe n° 21) (1983-1984).

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

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I : LA FLOTTE DE COMMERCE	
I. LA CONJONCTURE MARITIME MONDIALE	7
II. LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE	8
<i>A. La situation de la flotte de commerce</i>	8
<i>B. Les résultats financiers et l'évolution de l'emploi</i>	11
1) Les résultats financiers	11
2) L'évolution de l'emploi	15
<i>C. La balance des transports maritimes</i>	15
<i>D. La politique de consolidation de l'armement</i>	16
1) Le bilan du plan de consolidation et d'expansion de la flotte	16
2) Les autres actions de l'Etat	18
3) L'élaboration du plan de redressement de la CGM	19
CHAPITRE II : LA CONSTRUCTION NAVALE	
I. L'EVOLUTION DU MARCHE INTERNATIONAL DE LA CONSTRUCTION NAVALE	23
<i>A. Evolution de la demande de navires</i>	23
<i>B. Répartition géographique des commandes</i>	23
<i>C. Répartition des commandes par types de navires</i>	24

II. LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE	24
<i>A) La chute de la production de tonnage neuf</i>	<i>24</i>
<i>B) La baisse du volume des commandes</i>	<i>26</i>
<i>C) La situation des chantiers</i>	<i>27</i>
III. LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE.....	29
<i>A. Les restructurations des chantiers</i>	<i>29</i>
<i>B. L'accroissement des efforts de recherche et de développement</i>	<i>30</i>
<i>C. La diversification</i>	<i>31</i>
<i>D. L'aide aux chantiers de construction navale</i>	<i>32</i>
IV. LA REPARATION NAVALE.....	34
<i>A. La dégradation des chantiers.....</i>	<i>34</i>
<i>B. Aides reçues par les différents chantiers</i>	<i>35</i>
 CHAPITRE III : LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES	
I. LA SITUATION DES PECHES MARITIMES	37
<i>A. La production et la commercialisation</i>	<i>37</i>
1) La production des produits de la mer	37
2) Le commerce extérieur des produits de la mer	37
<i>B. L'évolution de la flotte de pêche et la situation de l'emploi</i>	<i>38</i>
1) La flotte de pêche	38
2) L'emploi	39

II. LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA PECHE MARITIME ET DES CULTURES MARINES 39

A. La pêche.....	39
1) L'aide au carburant.....	39
2) Les aides publiques aux investissements	40
3) L'aide au maintien en flotte	42
4) Les aides aux investissements à terre	43
5) Le bilan des interventions du F.I.O.M.	43
B. Les cultures marines.....	45

**CHAPITRE IV :
LES GENS DE MER**

I. LA REPARTITION DES CREDITS PREVUS POUR 1984 . 47

A. La subvention à l'ENIM	47
B. La formation professionnelle.....	49

II. LES MESURES INTERVENUES EN 1982 ET 1983 EN MATIERE DE PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER..... 49

**CHAPITRE V :
SECURITE ET POLLUTION**

I. ACTION POLICE ET SIGNALISATION MARITIME 51

A. La sécurité de la circulation	51
B. L'amélioration de la sécurité à bord des navires.....	53

II. LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL 54

CHAPITRE VI :

LA RECHERCHE..... 57

Mesdames, Messieurs,

Lors de la présentation du budget 1983 de son ministère de la mer, M. LE PENSEC disait ceci : « Pour que le secteur de la mer contribue efficacement au redressement de notre balance extérieure, il importe que soient prolongées et accentuées les actions engagées en 1982. Elles consistent à reconquérir les trafics maritimes au profit de nos ports, à améliorer les positions du pavillon français, à renforcer le secteur des chantiers et de la réparation navale et à soutenir les pêches maritimes et les cultures marines. »

Plus loin, il ajoutait : « Messieurs les Sénateurs, une politique globale et cohérente de la mer exige continuité et persévérance. Le budget 1983 traduit un approfondissement de l'effort engagé durant ces quinze mois d'exercice des responsabilités. Au cours de cette période, il a été possible de mettre en place un nouveau ministère, d'en assurer la pleine et entière insertion au sein de l'appareil de l'Etat et de situer les activités maritimes à leur « juste place » dans la vie économique nationale. »

En attaquant l'examen de ce budget 1984 de la marine marchande, nous ne pouvons que regretter la brève existence d'un ministère de la mer à part entière qui pourtant semblait né sous une bonne étoile. Etait-ce une étoile filante ?

Quoi qu'il en soit, les problèmes demeurent-ils encore très ardu.

Le budget de la mer pour 1984 s'élève à 7,145 milliards de francs progressant de 8,46 %. Si l'on y ajoute la dotation transférée au ministère de l'intérieur au titre de la dotation de décentralisation (24,1 millions de francs), la progression est de 8,8 % et donc légèrement supérieure à l'augmentation des dépenses civiles de l'Etat qui est de 6,5 %.

Ce budget est aussi caractérisé par le montant élevé de la subvention à l'ENIM, qui progresse de 15,7 % et correspond à près de la moitié du budget global.

De ce fait, la progression du reste du budget n'est en réalité que de 3 %.

C'est sans doute ce qui fait dire à M. le Secrétaire d'Etat à la mer que les actions importantes ne sont pas remises en cause et que le budget 1984 cherche à trouver un équilibre entre le souhaitable et ce qui est possible compte tenu de la rigueur. Celle-ci est, en effet, omniprésente autant à l'extérieur qu'à l'intérieur et demande à tous une vigilance de tous instants.

CHAPITRE PREMIER : LA FLOTTE DE COMMERCE

I. LA CONJONCTURE MARITIME MONDIALE

Le ralentissement des échanges internationaux observé durant l'année 1981 s'est traduit par un recul de 5 % du trafic maritime alors que l'année précédente, celui-ci avait déjà diminué de plus de 2 %.

Selon les indicateurs disponibles, il semble que la dégradation de la situation durant 1982 se soit généralisée puisque le seul secteur qui continuait de soutenir la demande, à savoir celui des lignes régulières, marque un recul.

Le rythme de la croissance de la flotte, bien que décroissant, reste cependant positif. Le secteur qui reste le plus touché est celui des hydrocarbures. La capacité de la flotte pétrolière est restée stable depuis plusieurs années, les dernières variations sont de faible ampleur. L'aggravation de la situation se traduit par une augmentation des désarmements et de la diminution des commandes de navires. Les désarmements sont passés de 15 665 en septembre 1981 à 40 523 en juin 1982 et 49 645 en octobre 1982. Les commandes de pétroliers, qui s'élevaient à 20 189 en octobre 1981, ont été ramenées à 14 889 fin 1982.

L'excédent de tonnage est d'environ 165 M t.p.l. alors que la flotte est de 311,5 M t.p.l. Ce surplus a pour conséquence un taux de frêt qui ne permet pas de couvrir les frais d'exploitation.

Dans le secteur du vrac en 1981, les échanges de charbon et de céréales ont bien progressé mais la production mondiale d'acier continuant de décroître, les transports de minerai de fer et de charbon nécessaires à cette industrie ont encore diminué. Aussi, globalement, la demande n'a progressé que de 1 % alors que la flotte de vrac a augmenté de plus de 9 % durant la même année. Cette progression plus importante de l'offre que de la demande accroît le surplus mondial qui ne peut diminuer car les commandes des vracquiers restent importantes, alors que du côté de la demande, pèse une incertitude sur une forte croissance du charbon.

Au début de l'année 1983, le secteur des lignes régulières se caractérisait par un surplus évalué à 9 % de la flotte.

Les navires désarmés représentent 67 % du surplus et les cargos conventionnels 87 %. Aucun signe de redressement ne se dessine au cours du premier trimestre 1983 si l'on se fonde sur l'évolution des prix des navires et les prix à la démolition.

II. LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE

A. LA SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE

Dans ce contexte de crise mondiale du transport maritime, la flotte de commerce française a pu se maintenir au 9^e rang mondial. Cependant, le nombre de navires a été fortement réduit (372 contre 394 en 1982) et elle est passée au-dessous de la barre des 10 millions de t.j.b.. Au 1^{er} juillet 1983 elle se composait comme suit :

Navires de 100 tjb et plus

	Au 1er juillet 1983		
	Nombre	000 tjb (4)	000 TPL (5)
Navires à passagers (1)	26	177	45
Cargos de marchandises générales	74	464	636
Navires rouliers (2)	59	193	270
Porte-conteneurs	48	928	1.096
Fruitiers-polythermes	11	47	52
Transporteurs de vrac sec	50	1.720	3.066
Navires citernes (3)	16	66	108
Pétroliers long-courriers	44	5.386	10.695
Caboteurs pétroliers	35	207	334
Transporteurs de gaz	9	351	329
Total pavillon français	372	9.539	16.631

(Source : C.C.A.F.)

(1) Il s'agit de 2 paquebots et 24 transbordeurs.

(2) Ces navires sont opérés en manutention horizontale (technique du roulage ou roll-on/roll-off).

(3) Transporteurs de vins, huiles, produits chimiques, ...

(4) Le tjb (tonneau de jauge brute) est la mesure internationale de capacité des navires : elle correspond à 100 pieds cubes (2,83 m³).

(5) Tonne de port en lourd : chargement (fret et combustibles) exprimé en tonnes métriques que peut enlever un navire.

Par rapport aux autres pays européens, notre flotte de commerce fait toutefois encore bonne figure.

Le taux de régression des navires secs depuis octobre 1974 s'est élevé à 1,3 % seulement en France alors qu'il atteint 41 % pour le Royaume-Uni, 43 % pour la Norvège, 32 % pour la Suède et 20 % pour la République fédérale d'Allemagne. La régression est plus brutale car les flottes de nos voisins sont en plus grand nombre sous pavillons étrangers, alors que la France ne compte que 40 navires sous libre immatriculation. Dans ces conditions, il leur est plus facile de désarmer.

Mais cette situation résulte également de la mutation profonde qu'ont connue les entreprises françaises d'armement depuis 20 ans qui leur a permis de s'adapter au développement et au redéploiement des transports maritimes internationaux. La productivité de la flotte française a en effet fortement augmenté jusqu'à une réduction de moitié du nombre de navires à correspondre au doublement des capacités de transport. Elle s'est modernisée comme en témoigne son âge moyen inférieur à 8 ans, l'importance des portes conteneurs et des navires rouliers ainsi que la généralisation de l'automatisation.

Paradoxalement, cette mutation entreprise dans un contexte de fort développement des échanges, provoque la vulnérabilité de notre flotte en période de récession :

- représentant près de 65 % du tonnage total de la flotte et pouvant assurer une capacité de transport couvrant 92 % des besoins français à vitesse normale, la flotte pétrolière devra nécessairement s'adapter à la baisse des besoins de transport de pétrole brut, malgré la diminution du nombre des navires intervenue depuis le début des années 1980,

- l'augmentation des tailles unitaires des navires de lignes régulières, l'importance des porte-conteneurs et rouliers et la dispersion du commerce extérieur français sur le reste du monde ont entraîné l'abandon du transport des marchandises non-utilisables et n'ont pas permis aux armements de disposer de la masse critique nécessaire à l'exploitation de leurs navires, ce qui les a incités à entrer dans des consortia internationaux conteneurisés.

Or une nouvelle et nécessaire adaptation de la flotte se heurte à la faiblesse des résultats des entreprises elle-même provoquée par la dépréciation en valeur réelle des taux de frêt sur le marché international.

Par ailleurs, si l'armement français a acquis de fortes positions commerciales dans plusieurs domaines, celles-ci restent encore fragiles.

L'armement français réalise 56 % de son chiffre d'affaires sur les trafics liés au commerce extérieur français et 44 % sur des trafics entre ports étrangers. Dans le secteur du transport de vrac, l'armement français contrôle actuellement 10 % de la flotte mondiale des navires de plus de 120 000 t.p.l. et près de 25 % du marché ; en outre, les trafics tiers représentent 70 % de l'activité des navires français de vrac. Les armements de lignes régulières, pour lesquels le commerce extérieur français et européen constitue le fondement principal de leur activité, disposent également de positions importantes sur les liaisons avec les départements et territoires d'outre-mer et la Côte occidentale d'Afrique ainsi que dans les transports de marchandises les plus riches entre l'Europe et l'Asie par navires porte-conteneurs et en Méditerranée par navires rouliers.

B. LES RESULTATS FINANCIERS ET L'EVOLUTION DE L'EMPLOI

1) Les résultats financiers

Le chiffre d'affaires de l'armement était de 17 milliards de francs en 1981, dont 3 milliards réalisés par recours à des navires étrangers affrétés ; à eux seuls, les quatre principaux groupes (Compagnie générale maritime, Wormes, Chargeurs réunis et Delmas Vieljeux) réalisaient un chiffre d'affaires de 9 milliards de francs.

Le montant du revenu brut d'exploitation de l'armement français en 1981 a été supérieur à 200 millions, alors que ses immobilisations et son endettement atteignaient respectivement 11 milliards de francs et 13,8 milliards de francs.

Les résultats financiers des diverses sociétés s'établissent comme suit :

- La Société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.)

L'augmentation de 4 % du chiffre d'affaires entre 1981 et 1982 reflète la stagnation des échanges entre l'Europe et la côte occidentale d'Afrique au cours du premier semestre 1982, puis sa diminution.

Compte tenu de l'évolution des frais de personnel, de la consommation intermédiaire le résultat d'exploitation avant amortissements et provisions regresse de 7 % et s'élève à plus de 260 millions de francs en 1982.

Au cours de l'année 1982, il n'y a pas eu de cession de navires ; en revanche, 4 porte-conteneurs sont entrés en flotte. La société exploite 28 navires en propriété, représentant une capacité de 553 000 t.p.l..

Par ailleurs, la société a passé commande en novembre 1981 de quatre navires porte-conteneurs de 32 000 tonnes de port en lourd, dont un conjointement avec la Compagnie de navigation Denis Frères, auprès des Chantiers de l'Atlantique. Ces navires seront livrés au cours de l'année 1984.

- La Société française de transports maritimes (S.F.I.M.)

Le chiffre d'affaires a crû de 6 % entre 1980 et 1981 et de 10,6 % entre 1981 et 1982, tandis que le résultat d'exploitation avant amortissement et provisions a chuté de 25 % entre 1980 et 1981, puis s'est stabilisé. Cette évolution provient essentiellement d'une croissance importante des frais financiers, de la baisse du résultat d'exploitation des navires due à la crise du marché maritime et à l'augmentation des frais généraux.

La flotte de la S.F.I.M. se composait de 46 navires à la fin 1982 après la sortie de la flotte d'un navire pendant cet exercice et l'entrée de six autres ; son port en lourd s'élevait alors à 1 430 958 t.p.l..

● La Compagnie maritime des chargeurs réunis (C.M.C.R.)

Le groupe des Chargeurs réunis a été profondément restructuré en 1981. Avant la restructuration intervenue au cours de l'année 1981, la Compagnie maritime des chargeurs réunis détenait par le biais de filiales l'ensemble des actifs maritimes du groupe. Depuis la réorganisation de ce groupe, la Compagnie maritime des chargeurs réunis n'a plus pour objet d'assurer les activités maritimes de lignes régulières du groupe, ses anciennes filiales spécialisées dans le transport de vrac, les croisières ou le transport de véhicules étant devenues des filiales directes de la société chargeurs réunis.

Les recettes totales du compte d'exploitation s'élèvent à 1 462 millions de francs contre 1 399 millions de francs en 1981, soit une progression de près de 4,5 %. Cette faible progression résulte d'une réduction sensible des échanges à compter du second semestre 1982 entre l'Europe et l'Extrême-Orient et à la concurrence s'exerçant sur les liaisons entre les deux zones de la part des armements asiatiques, du chemin de fer transibérien et des armements soviétiques. En outre, les liaisons en provenance d'Afrique n'ont pas été favorables à une amélioration des comptes de la C.M.C.R..

En 1981, la forte croissance du résultat d'exploitation et du bénéfice avant impôt provient en partie d'un allègement de frais financiers, que la société-mère a conservé à sa charge lors de la restructuration. Cette situation a été en forte dégradation en 1982.

La flotte comporte 15 navires représentant 240 230 t.p.l.. Pendant l'exercice 1982, 3 unités ont été vendues.

● La Compagnie générale maritime

Les résultats de la C.G.M. en 1982 ont été marqués par une nouvelle et très importante dégradation. Le déficit brut d'exploitation est passé de 166 millions de francs en 1981 à 497 millions de francs en 1982.

La perte nette a doublé passant de 275 millions de francs en 1981 à 585 millions de francs en 1982. La marge brute d'autofinancement est fortement négative : - 441 millions de francs.

A méthode comptable constante le chiffre d'affaires n'a progressé que de 4,5 % tandis que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 12,1 %.

En particulier le coût des conteneurs s'est accru de 26,9 %, les dépenses d'entretien des navires de 27,5 % et les frais divers de gestion de 20,9 % ; par contre les frais financiers et amortissements n'ont augmenté que dans des proportions plus modestes de 9,9 et 9,2 %. Les frais de personnel ont augmenté de 13,7 % en raison notamment du coût des cessations anticipées d'activité du personnel navigant et sédentaire. L'accroissement du poste « rémunérations » stricto sensu n'a été que de 10,5 %.

L'endettement à moyen et long terme s'est accru de 9,1 % c'est-à-dire qu'il a légèrement diminué en valeur constante.

Le compte d'exploitation de la C.G.M.F. fait apparaître un déficit de 149,2 millions de francs, contre un déficit de 186,5 millions de francs en 1981, aggravé, au niveau du compte de pertes et profits, par une perte sur l'exercice de 586,4 millions de francs contre 420,5 millions de francs en 1981. Cette aggravation s'explique essentiellement par des provisions pour dépréciation des titres et créances immobilisées, justifiées par la situation déficitaire des filiales du groupe (G.M., Méthane Marine, Gazocean, S.F.C.). La perte nette de l'exercice se monte à 735,6 millions de francs, marquant ainsi une détérioration de 255 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. L'endettement de la C.G.M.F. est resté stable en valeur courante c'est-à-dire qu'il a diminué en valeur constante. Les frais financiers en francs courants ont diminué passant de 342 millions de francs en 1981 à 332 millions de francs en 1982. Cette réduction correspond au solde entre une baisse des frais financiers résultant de la réduction de l'endettement compensée cependant en partie par une hausse de la dette exprimée en devises (effet dollar).

● Les filiales

L'activité de la *Société Nationale Maritime Corse Méditerranée* a été marquée, en 1982, par une stabilisation du trafic sur la Corse sauf pour les marchandises, et par une légère diminution sur le réseau libre.

Après prise en compte du solde positif du compte de pertes et profits, l'exercice fait apparaître un bénéfice de 587.792 francs porté au compte « report à nouveau », lequel se présentera, après ces affectations, avec un solde positif de 6,4 millions de francs.

La Société finistérienne de Cabotage a poursuivi ses activités de cabotage international et national dans une conjoncture fortement déprimée qui a entraîné un effondrement des taux de fret. En conséquence, malgré une progression de 14 % des tonnages transportés, l'accroissement des charges d'exploitation a conduit la SFC à une perte nette de 6,6 MF en 1981.

La Société financière et maritime de Participations a enregistré un bénéfice net de 9,7 millions de francs, contre 20,1 millions de francs en 1981. Ce résultat tient compte d'une plus-value dégagée en 1981 par la cession de la participation de la S.F.M.P. dans la C.G. DORIS.

Dans l'ensemble et à l'instar de l'évolution de la maison-mère, on note une détérioration de la situation des principales filiales maritimes à l'exception de la SNCM.

2) L'évolution de l'emploi

Le nombre de postes de travail à bord des navires de commerce français s'élève au 30 décembre 1982 à 11.892 pour l'ensemble des genres de navigation soit une baisse de 1,12 %, ce qui marque une forte décélération de la baisse enregistrée au cours des années précédentes (environ 8 %). Les chiffres au 1er mai 1983 sont même en légère hausse, puisqu'il y avait 12.370 postes embarqués à cette date.

Au sein de la flotte de commerce, les types de navigation subissent des évolutions différentes :

– si la situation continue à se dégrader au long cours (6.740 postes embarqués au 31 décembre 1981, 6.315 au 30 décembre 1982 et 5.843 au 1er mai 1983) ;

– en revanche, une augmentation du nombre de postes embarqués est enregistrée au cabotage national et international de l'ordre de 11 % et 8 % par rapport à 1982.

L'évolution du nombre de marins du commerce inscrits au Bureau central de la Main d'Oeuvre Maritime, en attente d'embarquement, semble plus favorable que les années précédentes :

au 31 décembre 1981	1.165 inscrits
au 31 décembre 1982	951 inscrits
au 1er mai 1983	766 inscrits

C. LA BALANCE DES TRANSPORTS MARITIMES

Le taux de couverture par notre flotte des besoins de transports maritimes générés par notre commerce extérieur, mesuré en valeur, reste insuffisant, ce qui apparaît à travers le *déficit* de la balance des trans-

ports maritimes (fret et passagers), qui s'est élevé à 4,2 milliards de francs en 1981 et 2,2 milliards de francs en 1982, en raison de la compression des volumes importés (du secteur pétrolier), qui a compensé la hausse du dollar.

Toutefois, depuis 1958, le taux de couverture de notre commerce extérieur a diminué régulièrement, tant en tonnage qu'en valeur, atteignant respectivement 51 % et 43,8 % en 1981.

D. LA POLITIQUE DE CONSOLIDATION DE L'ARMEMENT

Compte tenu de la mutation des transports maritimes précédemment décrite et de l'indispensable effort d'adaptation qui s'impose à notre flotte de commerce, la politique de soutien de la flotte, menée depuis plusieurs années, doit être activement poursuivie.

En effet, le déséquilibre de la situation financière des entreprises dû à l'importance des investissements des deux premiers tiers de la décennie 70 et l'insuffisance des fonds propres ne pourra se résorber seul dans un environnement international en récession.

1) Le bilan du plan de consolidation et d'expansion de la flotte

Le Conseil des Ministres du 9 décembre 1981 a décidé la mise en place d'un plan visant à consolider la flotte de commerce française et à proportionner la capacité de transport aux besoins du commerce extérieur. Ce plan s'est essentiellement traduit par la mise en place d'un nouveau régime d'aide à l'investissement, en vue de prendre en compte l'intérêt économique et social de l'opération, en particulier de ses effets sur l'emploi.

Désormais, les investissements admis au bénéfice de l'aide sont les navires neufs, à l'exception des navires pétroliers au long cours commandés entre le 1er janvier 1982 et le 31 décembre 1983, ainsi que les navires d'occasion entrés en flotte au cours de la même période, âgés de moins de 10 ans ou de 13 ans dans le cas des navires-citernes exploités au cabotage, qui satisfont à certaines conditions de tonnage, et sont acquis par une entreprise dont le chiffre d'affaires hors taxes est inférieur à 500 MF ou dont la part du chiffre d'affaires hors taxes faite au cabotage est supérieure à 66 %.

L'aide demeure accordée sous la forme de subvention d'équipement sur la base d'un taux appliqué au prix contractuel initial du navire, plafonné à 15 % pour un navire neuf et 10 % pour un navire d'occasion sans pouvoir excéder la somme de 30 MF.

En ce qui concerne les navires d'occasion, les opérations d'investissement présentant un intérêt particulier au regard du développement de l'entreprise et justifiant un concours supplémentaire des Pouvoirs publics peuvent faire l'objet d'un cumul de l'aide à l'investissement et des bonifications d'intérêts.

L'ensemble du dispositif d'aides à l'armement ne comportait pas d'objectifs quantitatifs, à la différence du plan de développement de la flotte de commerce 1976-1980, en vue d'éviter toute décision précipitée d'investissements dans une conjoncture maritime internationale incertaine et de favoriser une approche concertée commune aux différents partenaires intéressés.

Les montants des crédits d'autorisations de programme ouverts en lois de finances initiales 1982 et 1983 se sont élevés respectivement à 140 MF et 152,6 MF. Des annulations budgétaires ont cependant réduit les crédits disponibles de 36,5 MF en 1982 et 38,15 MF en 1983.

Les montants des crédits de paiement ouverts en lois de finances initiales en 1982 et 1983 ont été respectivement de 220 MF et 150 MF, en vue d'assurer le versement des aides à l'investissement correspondant aux dispositions relatives à l'arrêté du 3 Juillet 1980 et celui d'une partie des aides à l'investissement correspondant au plan de consolidation. Des annulations budgétaires ont diminué les crédits disponibles de 12,75 MF en 1982 et 6,25 MF en 1983.

Dans la période allant du début de 1982 à mai 1983, 29 navires représentant un montant global d'investissements de 3,2 milliards de francs ont bénéficié des dispositions relatives à l'aide à l'investissement. A ce titre, un montant de 277,371 millions de francs a été engagé, dont 42,174 millions de francs pour l'acquisition de 16 navires d'occasion et 235,197 millions de francs pour 13 opérations d'investissement de navires neufs.

Le Conseil des Ministres du 13 avril 1983 a reconduit, dans son principe, au-delà du 31 décembre 1983, le plan de consolidation. A cette fin, des montants de crédits inscrits au chapitre 63-35 s'établissent à 286,680 MF (+ 87,8 %) en autorisations de programme et 199,780 MF (+ 33,3 %).

Enfin, la dotation finançant les bonifications d'intérêt en faveur de l'armement naval diminue de 25 % pour s'établir à 600 MF.

Votre commission estime que ces aides financières sont indispensables, compte tenu du coût actuel des investissements en navires neufs (100 à 200 MF pour un caboteur international, 300 MF en moyenne pour un porte-conteneur). En outre, c'est maintenant qu'il conviendrait d'acheter pour disposer d'un outil neuf lorsque la conjoncture sera plus favorable. Si l'on prend en considération que le renouvellement de la flotte nationale implique l'achat de 25 à 30 navires par an, il faudrait que le volume des aides à l'investissement soit maintenu pendant la période du IXe Plan. Ces aides devraient être complétées par le maintien à leur niveau actuel des bonifications d'intérêt appliquées aux navires d'occasion ainsi qu'aux transformations. Or, le plafonnement actuel des aides à l'investissement et l'exigence pour l'armateur français d'un montant équivalent à l'aide apportée en fonds propres fait que ces aides restent largement inutilisées (le taux de consommation des crédits de paiement s'est élevé à 55,2 % au 1er juillet 1982 et à 84 % au 1er juillet 1983).

Enfin, ces aides de l'Etat devraient être complétées par la mobilisation de ressources en capitaux nouveaux.

2) Les autres actions de l'Etat

a) En premier lieu, l'Etat s'est attaché à **renforcer la solidarité entre les chargeurs et les armements**, qui s'était traditionnellement développée de manière indépendante. Les domaines dans lesquels cette action a été menée en priorité sont ceux du transport des produits secs en vrac auxquels l'armement français n'obtient qu'une participation modeste, soit du fait des politiques d'approvisionnement des entreprises, soit du choix de politique commerciale fait par l'armement.

Cette politique s'est déjà traduite par la stabilisation de la flotte de vrac depuis les trois dernières années et a permis d'engager l'acquisition de trois vracquiers neufs de gros tonnage et le développement du stock des vracquiers de petit tonnage pratiquement inexistant jusqu'alors. Enfin, un groupe de travail, regroupant les intérêts professionnels et les administrations concernées, se réunit chaque mois pour améliorer la prise en charge des exportations de céréales.

Dans le domaine des hydrocarbures, le régime du transport des importations de produits pétroliers raffinés a été reconduit et devrait contribuer à éviter une dégradation de la situation du pavillon français sur ce trafic.

Enfin, sur différents trafics de lignes régulières, comme celui des importations de bananes d'Afrique occidentale, les interventions ont permis de rétablir ou d'améliorer les conditions de la participation de l'armement français.

b) En second lieu, l'Etat poursuit une **action internationale** orientée notamment vers la lutte contre les navires sous normes et la protection des intérêts maritimes français contre les mesures discriminatoires et unilatérales prises par les états étrangers. Votre commission vient d'approuver le projet de loi déposé devant le Sénat à ce sujet, qui devrait être voté définitivement au cours de cette session.

3) L'élaboration du plan de redressement de la CGM

Le nouveau président de la CGMF, M. Claude Abraham s'est attaché, dès sa nomination en juin 1982 par le Gouvernement, à élaborer un plan de redressement quadriennal pour le groupe.

Le plan en date du 1er février 1983 comportait pour la période 1983/1986 un objectif d'amélioration des recettes de 210 MF, des économies de gestion de 275 MF permettant, à l'échéance de 4 ans, un retour à une marge brute d'exploitation positive.

Il comportait également, un retour à une politique d'investissement plus soutenue, permettant le renouvellement et la modernisation du matériel naval, à hauteur de 700 MF par an. Pour la financer, l'aide de l'Etat était sollicitée à hauteur de 1.400 MF, à laquelle il convenait d'ajouter une aide complémentaire de 1.200 MF pour diminuer la charge de l'endettement portant le total des aides de l'Etat (hors aide à l'investissement de droit commun et hors aide de compensation des charges sociales) à 2.600 MF. Le compte d'exploitation prévisionnel pour 1986 faisait ressortir un résultat positif de 166 MF.

A peine conçu, ce projet de plan devait être bouleversé par la survenance de deux facteurs nouveaux. D'une part, les résultats provisoires pour 1982 se sont avérés très sensiblement plus négatifs que ce qui avait été envisagés lors de son élaboration (200 MF supplémentaires de

pertes) et, d'autre part, le Gouvernement a demandé le 28 avril 1983 à la CGM, comme à toutes les autres entreprises publiques, la mise en oeuvre d'un programme accéléré d'économie portant sur l'année 1983, à hauteur de 130 MF, dont 50 MF d'économie d'exploitation.

D'où l'élaboration d'un nouveau plan comportant un programme d'accélération des économies pour l'exercice 1983. Il comportait en particulier une proposition de réalisation d'actifs du groupe à hauteur de 279 MF, une proposition de réduction des investissements de 34 MF et des économies d'exploitation à hauteur de 44,4 MF.

Pour réaliser ces dernières, il a été prévu notamment une anticipation d'un projet de restructuration du secteur « Sud Asie » qui est le plus déficitaire du groupe. Un accord passé avec le groupe Worms en juin 1983 a pour objet grâce à un échange de fonds de commerce dans les secteurs Océan indien/Sud Asie et à une réduction, et une adaptation du matériel grâce à des échanges de navires outre ces deux compagnies de rationaliser la desserte de ces deux secteurs au bénéfice des deux armements concernés. L'économie escomptée par la CGM est de l'ordre de 10 MF dès 1983 avec une espérance d'une augmentation de l'économie annuelle pour les exercices ultérieurs.

A la suite de ce programme spécifique de l'exercice 1983, la Compagnie prépare actuellement un nouveau plan quadriennal sur la base d'hypothèses budgétaires actualisées.

Dans le projet de budget pour 1984, la contribution de l'Etat aux charges sociales de la CGM s'établira à 119,3 MF en diminution de 10,9 %. La subvention couvrira les retraites du personnel (92 MF) et les remboursements de départs anticipés en retraite. La Compagnie recevra en outre une dotation en capital inscrite au budget des charges communes, dont le montant n'est pas encore connu.

Votre commission souhaiterait savoir quelles mesures le gouvernement compte prendre pour stopper cette croissance quasi exponentielle du déficit de la CGM. Elle s'inquiète, en effet, de cette évolution dont elle dénonce le caractère alarmant. En effet et en dépit de l'importance des moyens financiers qui lui ont été attribués, la Société a vu son déficit passer de 166 MF, en 1981, à 497 MF, en 1982, et les prévisions pour 1983 avoisinent les 700 MF. Votre commission souhaiterait connaître les raisons de cette hémorragie financière.

Enfin, elle se demande quelles sont les exigences de service public de la CGM qui pèsent négativement sur ses résultats. Elle considère qu'en tout état de cause, celles-ci ne devraient pas constituer un obstacle aux indispensables économies de gestion qui s'imposent si l'on veut préserver les finances du Secrétariat d'Etat à la Mer.

Elle insiste sur la nécessité pour l'Etat de jouer pleinement son rôle d'actionnaire et d'exiger de la CGM les nécessaires compressions d'effectifs qui devront tendre à diminuer le nombre de sédentaires au profit des navigants et celui des administratifs au profit des commerciaux.

CHAPITRE II

LA CONSTRUCTION NAVALE

Ce secteur est actuellement dominé par l'état de crise que subit le marché international qui n'épargne pas les chantiers français.

I. L'EVOLUTION DU MARCHE INTERNATIONAL DE LA CONSTRUCTION NAVALE

A. EVOLUTION DE LA DEMANDE DE NAVIRES

La situation sur le marché mondial s'est fortement dégradée en 1982, le niveau des commandes s'établissant à 11,4 millions de TJBC, soit une diminution de 2,1 millions de TJBC (- 16 %) par rapport à 1981.

Les commandes enregistrées au 1er semestre 1983 confirment la tendance à la dégradation du niveau des commandes observée en 1982.

B. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES COMMANDES

La répartition des commandes en 1982 fait apparaître :

- une légère diminution de la part des commandes prises par la CEE (18,0 % en 1982 contre 18,8 % en 1981) ;
- une stabilité de la part du Japon (42,5 % en 1982 et 42,4 % en 1981) ;
- la part grandissante de la Corée du Sud qui a plus que doublé en cinq ans (3,5 % en 1977, 4,3 % en 1979, 6,4 % en 1981 et 8,8 % en 1982).

C. REPARTITION DES COMMANDES PAR TYPES DE NAVIRES

Les commandes prises par types de navires confirment l'évolution poursuivie depuis 1979 :

– diminution très sensible de la part des navires simples (37,8 % en 1982 contre 50 % en 1979) ; il est à noter la forte chute des commandes de vracquiers (– 15,5 % par rapport à 1981) qui était attendue compte tenu du caractère spéculatif des commandes de 1980-1981.

Parallèlement, la part des navires spécialisés augmente de façon significative (42,4 % en 1982 contre 25,4 % en 1981), les cargos spécialisés passant de 14,9 % à 35,2 % du total.

La crise que subit la construction navale depuis plusieurs années s'est donc aggravée au cours de l'année 1982 et les constructeurs ont de plus en plus de difficultés pour assurer la survie de leurs chantiers. Cette crise a des causes essentiellement structurelles et s'explique par les mutations intervenues dans l'industrie et le transfert continu de la production de tonnage neuf de l'Europe de l'Ouest vers l'Extrême orient. Elle conduit la quasi-totalité des pays européens à maintenir des mécanismes d'aides à la construction navale.

II. LA CONSTRUCTION NAVALE FRANCAISE

A. UNE SITUATION ALARMANTE

Les constructeurs français n'ont pas échappé aux difficultés que rencontrent leurs collègues étrangers.

1) La chute de la production de tonnage neuf

L'évolution de l'activité en 1982, comparée à celle des deux années précédentes, a été la suivante (source : Chambre syndicale des constructeurs de navires) :

EN MILLIONS	1980	1981	VARIATION 1981/1980	1982	VARIATION 1982/1981
Mises sur cale					
en tjbp.....	0,377	0,535	+ 42 %	0,324	- 39 %
(en tjb).....	(0,233)	(0,331)	(+ 42 %)	(0,227)	(- 31 %)
Livraisons					
en tjbp.....	0,318	0,479	+ 51 %	0,393	- 18 %
(en tjb).....	(0,289)	(0,589)	(+104 %)	(0,290)	(- 51 %)
Production (1)					
en tjbp.....	0,347	0,507	+ 46 %	0,358	- 29 %
(en tjb).....	(0,261)	(0,460)	(+ 76 %)	(0,258)	(- 44 %)

La production a fortement diminué l'année dernière et cette tendance va se poursuivre en 1985, si l'on en juge par la chute des mises sur cale. Le niveau de 1982 est revenu à celui de 1980, c'est-à-dire le plus bas atteint depuis le début de la crise.

Ces chiffres doivent cependant être analysés avec prudence ; ils présentent, en effet, des fluctuations importantes d'une année sur l'autre, dues au tonnage unitaire élevé d'une partie des navires livrés, au regard du tonnage total produit : une livraison par un grand chantier, selon qu'elle a lieu fin décembre ou début janvier peut ainsi exercer une influence sensible sur le niveau de la production annuelle. Ces fluctuations peuvent être atténuées en raisonnant sur la moyenne des trois dernières années : il apparaît alors que l'activité de nos chantiers diminue de 3 à 5 %, depuis cinq ans.

En 1982, elle a représenté environ 2,5 % du tonnage total mondial.

Les livraisons ont porté en 1982 sur 16 navires pour les grands chantiers (1 méthanier, 2 transporteurs de gaz de pétrole liquéfié,

4 phosphoriquiers, 4 porte-conteneurs, 3 navires rouliers et 2 navires à passagers). Quant aux petits chantiers, ils ont livré 20 navires, 8 bâtiments de pêche, 2 remorqueurs, 5 ravitailleurs de plate forme et 5 navires divers.

La part des livraisons à l'exportation évaluée en tjbp a été de 66 % pour l'ensemble des chantiers, soit du même ordre qu'en 1981.

Les *effectifs* sont passés de 24.180 en 1981 à 23.910 en 1982 et 23.605 au 1er juillet 1983. La régression atteint - 15,5 % pour les grands chantiers depuis 1978.

2) La baisse du volume des commandes

Le volume des *commandes* enregistrées par les chantiers français a été de 177.000 tebp, dont la moitié pour compte étranger, soit une diminution de 50 % par rapport à 1981. Les contrats correspondants ont porté sur 25 navires.

Les commandes de 1982 n'ayant compensé les livraisons qu'à hauteur de 45 %, le *carnet français* a accusé une baisse de 18 %, supérieure à celle enregistrée au plan mondial (930.000 tjbp contre 1,132000 en 1981).

Cette évolution est d'autant plus préoccupante qu'une part importante de tonnage en construction (3/4 de celui en carnet) était à un stade avancé de réalisation. Si l'on enlève du total d'heures représenté par le volume en carnet, celles qui correspondent aux travaux déjà exécutés sur les navires en montage, il reste une charge qui ne s'étendait guère alors au-delà de 14 à 16 mois, c'est-à-dire une période à peu près égale aux délais techniques de construction.

Le volume du carnet au 31 décembre 1982 met en évidence la *fragilité du plan de charge* de notre industrie qui se trouve ainsi proche de la rupture, la situation ayant continué de se détériorer au cours du 1er semestre 1983.

3) La situation des chantiers

La compétitivité des chantiers varie selon le marché considéré :

- pour ce qui est des navires simples (pétroliers, transporteurs de vrac, cargos de marchandises générales), les chantiers français et plus généralement les chantiers européens, sont peu compétitifs par rapport aux pays à bas coût de main d'oeuvre (Corée, Brésil) et au Japon ;

- pour ce qui concerne en revanche les navires sophistiqués, les chantiers français sont en concurrence très vive avec les autres chantiers européens et les chantiers japonais. Ils disposent dans cette compétition d'atouts indiscutables au plan technique, notamment pour la construction de transporteurs de gaz et de produits chimiques et de paquebots de croisière.

Le chiffre d'affaires de la construction navale s'est élevé à 10,4 milliards de francs en 1982, dont 84 % pour les grands chantiers, soit une stagnation en francs courants, mais une régression en francs constants.

La dégradation dont témoigne le plan de charge a donc maintenant gagné tout le secteur de la construction navale, les petits chantiers épargnés jusqu'à présent se trouvant eux aussi confrontés à de graves difficultés pour s'approvisionner en commandes.

En effet, l'effondrement des prix de vente, lié à la crise mondiale, conjugué avec les charges supplémentaires découlant des mesures de réduction du temps de travail, pèsent lourdement sur les coûts français. Ces charges sont venues s'ajouter à celles qu'ont antérieurement entraîné, pour les constructeurs, la réduction de leur production (en particulier les mesures sociales relatives aux diminutions d'effectifs par mises anticipées à la retraite ou encouragement aux départs volontaires, et les pertes qu'ils ont été dans l'obligation de consentir, en dépit de l'aide de l'Etat pour prendre les commandes nécessaires au maintien de leur activité.

III. LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Outre la modification du régime d'aide, la politique suivie en faveur de la construction comprend trois volets : les modifications des structures de l'industrie, l'augmentation de l'effort de recherche et de développement et le maintien de l'activité des chantiers par la diversification.

A. LES RESTRUCTURATIONS DES CHANTIERS

Le regroupement des chantiers navals de Dunkerque, La Seyne et La Ciotat au sein des chantiers du Nord et de la Méditerranée (Décembre 1982) et la prise de contrôle du chantier de Dubigeon par Alsthom-Atlantique (Mars 1983) constituent une étape majeure de la restructuration de la construction navale française.

La Société des Chantiers du Nord et de la Méditerranée compte environ 11.000 personnes. Son capital est réparti entre :

France-Dunkerque (filiale d'Empain Schneider)	37,13 %
Groupe Intra	34,4 %
Usinor	15 %
CNIM	5,9 %
Divers	6,3 %

La direction industrielle de cette société est assurée par le Groupe Schneider.

Le groupe de construction navale constitué autour d'Alsthom-Atlantique compte environ 7.200 personnes réparties entre Saint-Nazaire (5.500 personnes) et Nantes (1.700 personnes).

Dans un premier temps l'actif de construction navale de la Société Dubigeon-Normandie a été constitué en filiale à 100 % d'Alsthom-Atlantique sous le nom de chantier Dubigeon ; elle sera absorbée par Alsthom-Atlantique d'ici la fin de l'année 1984.

Cette restructuration effectuée doit permettre, selon le gouvernement, d'améliorer la productivité des chantiers français en favorisant une meilleure répartition des commandes entre les différents sites, la diversification et la rationalisation de la production, une relance de la recherche-développement dans l'optique d'une amélioration absolument nécessaire de la productivité.

Votre commission voit mal quels peuvent être les bénéfices de ces opérations de restructuration. Il lui semble au contraire que pour l'heure, ce regroupement entraîne plutôt des contraintes et des charges supplémentaires pour les sociétés concernées.

Elle souhaiterait donc connaître les avantages qu'elles ont apportés à la construction navale française ainsi que leurs conséquences en matière d'emploi. Elle aimerait également avoir des précisions sur les programmes d'investissements des divers groupes en faisant apparaître la spécialisation de chacun.

B. L'ACCROISSEMENT DES EFFORTS DE RECHERCHE ET LE DEVELOPPEMENT

Pour favoriser l'accroissement du potentiel de haute technicité des chantiers, les pouvoirs publics ont décidé de soutenir les efforts des chantiers en ce sens.

Une mission d'étude a d'ailleurs été confiée à M. Vieillard Baron, directeur des Affaires scientifiques et techniques de Creusot-Loire, sur « la recherche et les progrès techniques dans la construction navale ». Sur la base de son rapport, il a pu être constaté que l'effort de recherche des chantiers français (60 milliards de francs) s'avère très inférieur à celui de leurs concurrents. Un programme précis et coordonné sera mis en place pour accroître l'effort des chantiers. Déjà le budget pour 1984 prévoit une enveloppe de 17 MF pour les crédits de recherche (+ 9,4 %), soit plus de la moitié de la dotation du fonds d'aide à la recherche et à l'innovation.

Votre commission approuve cette augmentation des crédits de la recherche.

C. LA DIVERSIFICATION

Face à la crise sans précédent qui a frappé le marché des navires traditionnels, et dans la mesure où les commandes de navires très spécialisés (gaziers, navires à passagers) devenaient de plus en plus difficiles, les chantiers navals ont été incités à rechercher tous les vecteurs de diversification industrielle.

Etant donné que la France possède une capacité de construction militaire importante au sein des arsenaux, il a été naturellement recherché de permettre aux chantiers navals la construction de bâtiments militaires pour l'exportation (pétroliers ravitailleurs d'escadre, frégates, sous-marins) mais aussi de constructions diverses pour l'industrie parapétrolière off-shore et notamment les constructions suivantes :

- *les commandes de navires* : il s'est agi essentiellement d'une douzaine de navires ravitailleurs de plate formes de 30 à 60 mètres qui ont apporté aux petits chantiers une charge appréciable en complément des navires de pêche traditionnels. Il s'est agi aussi de la commande pour la COMEX en 1982 d'un navire support de plongée devant opérer en mer du Nord et qui sera livré à la fin de l'année 1983 par le chantier de La Seyne-sur-Mer (chantiers du Nord et de la Méditerranée) ;

- *les commandes de plate formes* : parmi les deux types de plate formes :

● *les « jack-up »*, à cantilever, représentent un créneau de diversification difficile, les éléments de construction sont essentiellement tubulaires et les chantiers navals ne sont pas mieux outillés que certains chantiers internationaux ;

● *les plate formes semi-submersibles*, présentent l'avantage de nécessiter des études poussées de conception en matière de stabilité hydrodynamique et des constructions de flotteurs qui se trouvent très proches de l'activité traditionnelle des chantiers navals. Ce créneau est le plus prometteur car les chantiers français, notamment St Nazaire et La Ciotat, sont bien équipés en moyens de levage et capacités d'accueil de ces constructions ;

– *les commandes de modules et d'ensembles divers*

- *la transformation de navires pétroliers en unités de stockage flottant* est pour le chantier de La Ciotat un créneau intéressant. Plusieurs transformations de ce type ont déjà été obtenues. Un marché favorable existe pour ce genre de travaux compte tenu du nécessaire désarmement de certains navires pétroliers ;

- *la construction de tenders de forage et de quartiers d'habitations* convient parfaitement à certains petits chantiers (Ateliers et Chantiers du Sud-Ouest notamment, qui est tout à fait compétitif sur ce type de construction) ;

- *la construction d'ensembles divers (modules, bouées, colonnes oscillantes, etc.)* apporte à divers chantiers français des compléments de charges appréciables, mais assez ponctuels.



La diversification industrielle des chantiers navals reste nécessairement un objectif prioritaire pour les grands et petits chantiers. Les constructions requises par l'industrie parapétrolière off-shore présentent de nombreuses similitudes avec les navires, sauf peut-être pour ce qui concerne les plate formes sur pieds (jack-up) pour lesquelles le marché est très concurrentiel (Japon, Corée du Sud).

D'autres possibilités existent dans le domaine des navires de forage et des navires géotechniques, mais celles-ci restent tributaires des contraintes actuellement défavorables de la recherche pétrolière, sauf peut-être pour ce qui concerne la mer du Nord, domaine qui reste incontestablement porteur à long terme de technologie sous-marine avancée et des moyens de surface opératoires appropriés dégageant une polyvalence de missions par tous temps, même par force 9.

D. L'AIDE AUX CHANTIERS DE CONSTRUCTION NAVALE

Pour l'année 1983, l'aide aux chantiers de construction navale n'est pas modifiée par rapport au régime de l'année 1982.

Cette aide comprend l'aide à la commande et le régime de garanties de prix. Ce dernier permet en effet aux chantiers navals de proposer aux armateurs des prix fermes sans risques excessifs vis-à-vis des évolutions économiques générales.

Les prix fermes sont d'ailleurs la règle internationale dans le domaine de la construction navale.

Les précisions suivantes peuvent être apportées :

– *aide à la commande* : aucune modification des taux d'intervention. Les aides de base qui peuvent atteindre 20 % pour les grands chantiers et 10 % pour les petits chantiers, peuvent être complétées par des aides exceptionnelles en cas de rupture imminente de la charge horaire des chantiers navals ;

– *garantie de prix* : l'aménagement survenu en 1982 pour ce qui concerne le régime général d'assurance contre le risque économique a conduit à un léger réaménagement des modalités du régime de garantie de prix spécifique à la construction navale en vue d'une harmonisation des caractéristiques générales d'intervention de ces deux régimes.

Les principes retenus pour 1984 concernant la gestion des aides resteront ceux de 1983 pour les petits chantiers. Pour les grands chantiers, la constitution de deux groupes de construction navale rend plus opportune l'étude du contrat d'entreprise prenant en compte l'évolution globale du secteur et la nécessaire amélioration de productivité, dans une optique qui pourrait être pluriannuelle.

L'objectif majeur est d'aboutir dans un contexte de marché extrêmement préoccupant, à une meilleure orientation des grands groupes et de permettre, par diverses mesures, une amélioration substantielle de la compétitivité intrinsèque des chantiers navals.

En particulier, il devrait être possible de favoriser toutes les opportunités de diversification interne dans des secteurs suffisamment proches de la construction navale classique pour que cette orientation ait des chances réelles de succès (construction navale militaire, transformation navale, commandes pour l'off-shore, etc.).

En raison de cette prochaine modification du régime d'aide, la dotation du chapitre 64-35 ne donne plus la ventilation des aides entre grandes et petits chantiers. Elle est ajustée en fonction des commandes prévisibles, soit 1.299,8 MF en AP (- 0,1 %) et 1.600 MF en CP (+ 1,8 %). L'essentiel des investissements prévus devra permettre l'accroissement de la productivité, notamment par le biais de la robotique.

Votre commission regrette cette diminution des crédits compte tenu de la gravité de la situation du secteur, qui nécessite au contraire leur réévaluation en fonction de l'aggravation de la concurrence que les chantiers

français doivent affronter. Elle souhaite que des mesures soient prises de toute urgence pour soutenir cette industrie qui dispose de réelles potentialités de développement.

En particulier, les commandes sur le marché national devraient être favorisées, notamment celles du secteur public et militaire qui pourraient atténuer les difficultés des chantiers. De la même façon, l'octroi aux armateurs français d'aides publiques devrait être subordonné à l'obligation de s'adresser aux chantiers français pour le maintien et l'entretien.

IV. LA REPARATION NAVALE

A. LA DEGRADATION DES CHANTIERS

La situation sur le marché mondial de la réparation navale s'est encore détériorée en 1982, entraînant une raréfaction des appels d'offres, une très forte tension sur les prix et la diminution du montant des travaux effectués sur les navires. Dans ces conditions tous les chantiers européens de réparation navale sont en situation de sous-activité depuis le deuxième semestre 1982.

En France, les entreprises du secteur ont enregistré soit une baisse, soit un simple maintien de leur chiffre d'affaires en réparation navale. Les résultats d'exploitation de 1982, déficitaires dans la quasi-totalité des entreprises de réparation navale traduisent l'augmentation des charges de chômage partiel entraînée par la sous-activité ainsi que la dégradation des conditions financières des prises de commandes.

L'année 1982 a été marquée par le dépôt de bilan du groupe Beliard-Grigton à Dunkerque. Les actifs et le fonds de commerce du groupe Beliard-Grigton ont été repris en février 1983 en location gérance par les Ateliers français de l'Ouest qui disposaient déjà d'un établissement à Dunkerque. Cette reprise effectuée dans le cadre d'un plan de restructuration élaboré sous l'égide du CIRI (1) a permis de maintenir l'emploi de la majorité, du personnel de Beliard (694 personnes). A l'issue de la location gérance, les actifs et le personnel seront intégrés définitivement dans le groupe des Ateliers français de l'Ouest. Les effectifs sont passés de 11.771 à 10.950 (- 7 %) depuis 1981.

B. AIDES RECUES PAR LES DIFFERENTS CHANTIERS

La dégradation du marché de la réparation navale a conduit le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer à mettre en place à hauteur de 35 MF des concours publics visant :

– d'une part à faciliter les opérations de restructurations industrielles et financières réalisées par les Ateliers français de l'Ouest (à Dunkerque) et la COGER au Havre. Un crédit de 9 MF a été dégagé à cet effet ;

– d'autre part, à améliorer la fréquentation des sites français de réparation navale sur les navires de grande taille (supérieure à 15.000 TJBC) la répartition entre entreprises des crédits alloués au titre de la fréquentation portuaire (26 MF) ne sera connue qu'à la fin de l'exercice 1983 compte tenu des modalités de gestion du système d'aide.

La répartition des crédits par site portuaire sera de l'ordre de :

- 9,35 MF à Marseille ;
- 4,50 MF à Dunkerque ;
- 4,65 MF au Havre ;
- 7,50 MF à Brest et Saint-Nazaire.

CHAPITRE III : LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

I. LA SITUATION DES PECHES MARITIMES

A. LA PRODUCTION ET LA COMMERCIALISATION

1) La production des produits de la mer

Dans son ensemble (toutes catégories confondues) la production des produits de la mer a atteint en 1981 et 1982 les niveaux suivants (il n'est pas encore possible d'établir des statistiques équivalentes pour 1983) :

- 734 000 tonnes en 1981 pour une valeur de 4,8 millions de francs,
- 716 000 tonnes en 1982 pour une valeur de 4,75 millions de francs.

Ces chiffres globaux traduisent donc une certaine contraction de la production française des produits de la mer surtout en ce qui concerne les produits transformés.

2) Le commerce extérieur des produits de la mer

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer s'aggrave régulièrement depuis plusieurs années : 2,7 milliards de francs en 1978, 4 milliards de francs en 1981, 4,6 milliards de francs en 1982. Pour 1983, les statistiques provisoires font apparaître un déficit de plus de 1,3 milliard de francs pour les cinq premiers mois de l'année.

Les taux de couverture des exportations par rapport aux importations se dégradent corrélativement : 26,2 % en 1981, 22,7 % en 1982. Pour 1983, les chiffres actuels (importations = 2,15 milliards de francs ; exportations = 0,8 milliards de francs) donnent un taux de couverture de 37 %.

Le déficit porte sur des produits en général à forte valeur marchande. Il est largement structurel et pour une bonne part dû à une orientation de plus en plus marquée de la demande intérieure vers des produits « nobles ». La production nationale y répond mal, pour de multiples raisons, dont certaines s'imposent à la France de façon assez irrémédiables (par exemple, les données climatiques pour le saumon). Des efforts considérables, notamment en faveur de l'aquaculture sous toutes ses formes, devraient permettre d'améliorer la situation.

B. L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE ET LA SITUATION DE L'EMPLOI

1) La flotte de pêche

La flotte de pêche française comprenait 10 573 navires armés au 1^{er} janvier 1982 contre 10 780 l'année précédente.

La ventilation entre pêche artisanale et industrielle s'établit comme suit :

	1982	1983
Flotte artisanale (- 100 t.j.b.).....	10 366	10 294
Flotte industrielle	299	279

Globalement, la tendance observée depuis quelques années montre une diminution du nombre des navires en activité, due à la sortie de la flotte de nombreuses unités hors d'âge. C'est pourquoi un effort de modernisation a été engagé. Dans le secteur de la pêche artisanale, le nombre moyen de constructions neuves s'élève à 110 bateaux par an ; en ce qui concerne la pêche industrielle, le rythme des constructions et transformations de navires est soutenu. En 1982, 3 thoniers-senneurs congélateurs ; 5 chalutiers de pêche fraîche ont été construits ; 6 transformations de navires ont été effectuées.

2) L'emploi

Cette diminution du nombre des unités armées explique la diminution des effectifs embarqués à la pêche qui sont passés de 22 548 en 1979 à 20 666 en 1982 (dont pour la pêche côtière, 13 752 pour la petite pêche, 3 762 pour la pêche au large et 694 pour la grande pêche).

II. LA POLITIQUE SUIVIE EN FAVEUR DU SECTEUR DE LA PECHE MARITIME ET DES CULTURES MARINES

A. LA PECHE

La politique de soutien au secteur des pêches maritimes vise à améliorer la balance des produits de la mer ; outre des aides financières directes telle que l'aide au maintien en flotte ou l'aide au carburant, elle prend la forme d'une aide à l'investissement et d'une amélioration des conditions de commercialisation et de transformation des produits de la mer.

1) L'aide au carburant

Le régime d'aide appliqué au carburant délivré aux pêcheurs a trois composantes :

- ce carburant étant « sous douane », il est exonéré des taxes touchant les produits pétroliers consommés sur le territoire national ;
- une aide au maintien de l'emploi dans les régions côtières, basée sur la consommation de carburant, est attribuée sur la base de 21 centimes du litre de carburant effectivement consommé. En 1982, 1983 et 1984, le coût budgétaire de cette mesure est de 100 millions de francs ;
- un système de modulation des prix du gazole délivré aux pêcheurs a été mis en place en mars 1982. Il vise à éviter les hausses brutales connues les années précédentes en limitant les augmentations de prix à un taux compatible avec celui de l'évolution de l'indice général des prix. Ce système a été suspendu en avril 1983 compte tenu de l'évolu-

tion favorable des cours du pétrole. Sa remise en oeuvre dépendra des variations respectives du prix du carburant et de l'indice général des prix.

Votre commission souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement concernant cette taxe, à la suite des critiques formulées par la commission de la Communauté économique européenne.

2) Les aides publiques aux investissements

La circulaire du 14 janvier 1983 a mis en place, dans le cadre du programme pluriannuel de renouvellement de la flotte de pêche, élaboré avec la profession en 1982, un nouveau régime d'aides publiques aux investissements des pêches maritimes.

● En ce qui concerne la pêche artisanale

Les aides comprennent des subventions et des prêts bonifiés. Pour en bénéficier, les promoteurs doivent être des pêcheurs artisans embarqués à bord du navire qui fait l'objet de la demande de subventions.

Les principales modifications au regard du régime d'aides d'avril 1980 portent sur les points suivants :

- . les transformations substantielles de navires achetés d'occasion depuis moins de 6 mois bénéficient désormais des mêmes subventions que les navires neufs, ceci afin de permettre un accès plus aisé des marins à la propriété de leur outil de production,

- . la prime de première installation, subordonnée à une première demande de subvention du promoteur, remplace la prime de jeune patron,

- . une prime modulable se substitue à la prime d'agrément. Destinée à privilégier les projets les plus rentables et les plus intéressants pour l'économie des ports, elle est utilisée par les commissions régionales de modernisation selon les critères particuliers qu'elles définissent chaque année,

- . le coût du projet subventionnable est plafonné. Il ne doit pas être supérieur au coût moyen des navires de 24 mètres subventionnés l'année précédente.

En 1983, les réalisations et les mises en chantiers s'élèveront à 99 unités, représentant une subvention globale de 33,5 millions de francs. Le taux moyen de subvention atteint 17 % de l'investissement moyen.

En 1984, seront poursuivies les actions en faveur de la modernisation de la pêche artisanale, soit dans le cadre des aides à l'investissement qui ne seront pas décentralisées, soit par l'intermédiaire des contrats de plan Etat-région. La dotation affectée à l'équipement de la pêche artisanale est fixée à 346 millions de francs, ce qui, compte tenu du transfert à la dotation globale de décentralisation, fait apparaître une augmentation de 15 %.

● En ce qui concerne la pêche industrielle

La circulaire interministérielle du 14 janvier 1983 prévoit également l'octroi de subventions et de prêts bonifiés.

Pour la construction de navires, les armements peuvent bénéficier des subventions suivantes :

- 12,5 % pour les thoniers-senneurs-congélateurs,
- 20 % pour les chalutiers,
- l'usine embarquée des chalutiers-congélateurs peut faire l'objet d'une aide dont le montant peut atteindre 35 % maximum du coût de l'investissement. Cependant, l'investissement total (navire + usine embarquée) ne peut être primé à un taux supérieur à 25 %.
- les transformations de navires et achats d'équipements peuvent bénéficier de primes comprises entre 12 % et 20 % du montant de l'investissement (cette prime peut s'élever jusqu'à 35 % en cas de transformation d'un chalutier de pêche fraîche en chalutier congélateur).
- des bonifications d'intérêts peuvent être accordées dans le cadre du régime dit « O.C.D.E. » résultant de « l'arrangement-navires ». La bonification dure 8,5 ans et permet de ramener le taux d'intérêt à la charge de l'armateur à 8 %. La quotité bonifiable est de 60 % du montant de l'investissement.
- le nouveau régime d'aide à la pêche industrielle différé du régime instauré en avril 1980 sur les points suivants :

- les taux d'aides sont clairement affichés alors que dans le régime précédent le taux de subvention pouvait varier entre 12 et 20 %,

- le montant des primes est plus élevé (20 %) qu'antérieurement (taux moyen 15 %),

- un effort très significatif est consenti par les pouvoirs publics afin d'encourager la construction de chalutiers congélateurs qui élaborent des produits correspondant à la demande du marché.

En 1983, 44,6 millions de francs ont été engagés (au 1^{er} août) pour la construction de 7 chalutiers, 13 chalutiers congélateurs et 8 transformations de navires. Pour 1984, la dotation progresse de 20 % pour s'établir à 60 millions de francs.

3) L'aide au maintien en flotte

L'aide au maintien en flotte a été conçue pour empêcher le désarmement et la vente à l'étranger des navires de pêche industrielle particulièrement touchés par le renchérissement du coût du pétrole et la dégradation des ressources halieutiques. Cette aide a bien rempli le rôle qui lui était assigné puisque le désarmement de navires a été limité et que les navires en exploitation voient leurs situations financières se rétablir progressivement.

En 1982, ce sont 26,4 millions de francs qui ont été accordés à 20 armements répartis dans 6 ports. 62 navires ont ainsi pu être maintenus en exploitation.

L'emploi de 5 000 personnes (emplois directs et induits) a pu être préservé. Le désarmement de ces navires aurait eu, de plus, des conséquences néfastes sur notre balance commerciale des produits de la mer, déjà largement déséquilibrée.

En 1984, l'effort de consolidation entrepris sera poursuivi. Les plans de restructuration et de relance des flotilles semi-industrielles de Boulogne, Etel-Lorient, Concarneau, en cours d'étude, seront dotés des moyens financiers nécessaires à l'amélioration de la situation de la pêche.

4) Les aides aux investissements à terre

Le nouveau texte de base en matière d'aides aux investissements à terre est la circulaire du 14 janvier 1983 relative aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes.

Ces aides sont accordées sous forme de subventions, de prêts bonifiés et de prêts participatifs aux coopératives maritimes.

Un bilan peut déjà être établi pour 1983 pour les actions ayant bénéficié du nouveau régime d'aides. L'enveloppe globale s'est montée à 3,575 millions de francs, dont 3 millions de francs d'autorisations de programme pour 1983.

Cinq projets ont fait l'objet d'engagements de crédits pour les installations frigorifiques et l'aménagement de criées. Deux autres dossiers devraient bénéficier de subventions, également pour des équipements frigorifiques et l'aménagement d'une halle à marée. Plusieurs demandes non encore instruites devraient absorber le solde disponible.

L'enveloppe de 1984 sera portée à 5 millions de francs pour les aides du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer.

5) Le bilan des interventions du F.I.O.M.

Au cours de l'année 1982, le F.I.O.M. a dépensé 120,5 millions de francs pour favoriser l'adaptation du secteur de la production des produits de la mer aux besoins du marché et soutenir la pêche maritime. 133,9 millions de francs ont été consacrés en 1983 aux mêmes objectifs.

En 1982, le F.I.O.M. a versé 19,075 millions de francs aux organismes de producteurs pour un volume de 15 306 tonnes au titre des retraits de certaines espèces (sardines, églefin) dont le prix de retrait est soutenu par le Gouvernement.

Au titre des retraits des espèces nationales, le F.I.O.M. a versé en 1982 4,13 millions de francs, portant sur un tonnage retiré de 2 238 tonnes, soit environ 0,40 % de la production.

En outre, le F.I.O.M. s'efforce de réduire les retraits par stabilisation des excédents par le biais de mesures incitatives (primes attribuées dans le cadre de conclusion de contrats d'approvisionnement entre les organisations de producteurs et les transformateurs, qui se sont élevées à 29,62 millions de francs en 1983.

Par ailleurs, le système des prix d'objectif a permis de garantir aux producteurs sur certaines espèces, un revenu fondé sur un chiffre d'affaires fixé à celui de 1980 majoré de 15 % pour le premier quadrimestre 1981, de 14 % pour le deuxième quadrimestre et de 13 % pour le dernier quadrimestre.

S'agissant d'un système dégressif destiné à compenser un besoin conjoncturel de trésorerie des producteurs, le montant des prix d'objectif est passé de 58 millions de francs en 1981 à 15 millions de francs en 1982 pour disparaître en 1983.

Dans un autre ordre d'idée, le F.I.O.M. a poursuivi ses actions de publicité collective en faveur de la consommation de poisson, notamment par des messages radiophoniques et télévisés au moment de forts apports ou des campagnes de promotion spécifiques (thon, truites « océanide »).

Le montant des crédits affectés à ces actions propagande s'est élevé à 11 millions de francs en 1981, 6 millions de francs en 1982 (en raison d'une pause destinée à mesurer l'impact de ces opérations) : 10 millions de francs ont été prévus dans le budget de 1983.

Afin d'améliorer la connaissance des marchés et de la consommation des produits de la mer, le F.I.O.M. fait réaliser des études portant notamment sur des marchés et des produits nouveaux. Le F.I.O.M. a également financé des panels de consommation, des opérations de contrôle de qualité et poursuivi la mise en place du réseau d'information intercriées.

Ont été consacrés à ces études 2,10 millions de francs en 1981, 3,50 millions de francs en 1982 (pour une vingtaine d'études) et prévus dans le budget 4 millions de francs en 1983.

B. LES CULTURES MARINES

L'année 1983 a été marquée par la parution et la mise en application du décret du 22 mars 1983 sur le régime d'autorisation des exploitations de cultures marines, et les arrêtés d'application qui en découlent. Ce décret réforme des textes antérieurs devenus inadaptés, et s'étend désormais à toutes les activités qui s'exercent sur le domaine public maritime, qu'il s'agisse de la conchyliculture ou des nouvelles formes d'aquaculture. Il favorise le développement des exploitations familiales, l'accès des jeunes à la profession et au foncier maritime, et permet enfin l'élaboration, pour chaque bassin ostréicole, d'une véritable politique des structures.

Un effort important sera poursuivi en 1984 dans le domaine de la commercialisation des huitres creuses (10 300 tonnes), dont la production connaît un accroissement non négligeable. Des actions à caractère publicitaire ont été menées en 1983 en ce sens : elles ont donné des résultats appréciables, puisqu'elles ont permis de résorber des stocks provoqués par la mévente constatée en fin d'année 1982 (25 % de la production).

Pour 1984, une série d'actions publicitaires est envisagée par les instances professionnelles (Comité interprofessionnel de la conchyliculture) qui souhaitent qu'une part du financement soit réalisée à partir d'une augmentation de la taxe parafiscale, dans les limites accordées par le ministre de l'économie et des finances.

A la suite de la loi sur le transfert des compétences, les aides aux travaux d'aménagement des bassins conchycoles seront en 1984 de la compétence des départements. Les cultures marines seront attribuées et financées par les régions. Dans le cadre du nouveau dispositif d'aides financières publiques aux investissements de cultures marines, le Comité national de financement a déterminé en 1983 le montant des autorisations de programme déléguées aux Commissaires de la république de la région. La dotation du secrétariat d'Etat à la mer (15 millions de francs) abondée de 5 millions de francs du F.I.A.T. a été en effet pour sa plus grande partie attribuée selon une procédure déconcentrée. Des crédits du F.I.D.A.R. ont complété l'aide publique de l'Etat en faveur des cultures marines. Pour 1984, l'aide à l'équipement des entreprises est reconduite en valeur nominale compte tenu d'un transfert de crédits portant sur 11 millions de francs. Quant à la dotation destinée au soutien à l'exploitation de ces entreprises, elle s'établit à 9,5 millions de francs compte tenu d'un transfert de 5,6 millions de francs (- 5 %).

La mise en place des comités régionaux des investissements de cultures marines a préfiguré le régime décentralisé des aides en capital qui sera installé en 1984. L'instruction des contrats de plan a d'autre part permis aux régions littorales et au secrétariat d'Etat à la mer de coordonner les stratégies d'aménagement et les actions de recherche et de développement qui seront conduites entre 1984 et 1988 dans le domaine des cultures marines.

Enfin, le F.I.O.M. intervient depuis 1981 dans le secteur des cultures marines. En 1982, il a consacré 15 millions de francs à des actions en faveur de ce secteur et 2,11 millions de francs à l'assistance de la pêche au germon. Il a en outre soutenu des campagnes expérimentales et des marées de prospection à hauteur de 63,7 millions de francs en 1983, contre 35,2 millions de francs en 1982.

Votre commission approuve la politique suivie dans ce secteur et a accueilli avec satisfaction la parution du décret du 22 mars 1983. Elle souhaiterait toutefois savoir pourquoi les conditions de la cession des concessions sont très restrictives, contrairement au régime en vigueur dans le domaine agricole. Elle craint que les limitations au transfert de concession ne constituent un frein au développement des exploitations de cultures marines.

CHAPITRE IV LES GENS DE MER

L'ensemble des dotations consacrées à cette action s'établit à 3 421,5 millions de francs contre 2 960 millions de francs en 1983, soit une progression de 15,75 %. Les autorisations de programme sont ramenées de 7,6 à 6,9 millions de francs (- 8,5 %).

Cette action est pour sa plus grande partie constituée par la subvention versée à l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.). Celle-ci sera de 3 296,3 millions de francs en 1984, soit une progression de 15,7 % par rapport à 1983.

Le second volet de l'action sociale concerne la formation professionnelle maritime : la participation de l'Etat étant accrue de 12,5 millions de francs pour atteindre 54 millions de francs.

I. LA REPARTITION DES CREDITS PREVUS POUR 1984

A. LA SUBVENTION A L'E.N.I.M.

La forte augmentation de la dotation s'explique d'une part par le déséquilibre structurel du régime social des marins, d'autre part par la poursuite du plan de rattrapage des salaires forfaitaires.

Le déséquilibre du régime social tient à la diminution des marins actifs (71 089 en 1982) et à l'augmentation parallèle des pensionnés (109 420 titulaires de pensions vieillesse ou invalidité) auxquels s'ajoute l'augmentation des prestations maladies (366 081 personnes).

D'où une augmentation des dépenses pour 1984 :

- 8,8 % pour la revalorisation des pensions,

- 14 % de hausse pour les prestations de la Caisse générale de prévoyance,

– 6,2 % d'augmentation pour les dépenses d'action sanitaire et sociale,

– 6,2 % pour les crédits de fonctionnement et 6,8 % pour les frais de personnel.

Quant aux salaires forfaitaires qui bénéficient depuis le 1^{er} janvier 1982 d'un plan septennal de rattrapage, ils sont relevés chaque année de 1 800 francs indexés sur l'indice du prix I.N.S.E.E.

En ce qui concerne les recettes, les provisions pour 1984 s'établissent comme suit :

● Cotisations des armateurs et du personnel

. salaires forfaitaires	+ 6,3 %
. glissement de technicité	+ 0,7 %
. activité	– 2,8 %

● Compensation des autres régimes : + 30 %.

Le budget de l'E.N.I.M. atteint au total 5,9 milliards. La subvention de l'Etat n'interviendra donc que pour équilibrer recettes et dépenses ainsi que l'indique le tableau ci-dessous.

ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

Projet de budget 1983

(en milliers de francs)

DEPENSES		RECETTES	
Pensions C.R.M.	3 675 609	Contributions C.R.M.	597 922
Pensions C.G.P.	381 240	Cotisations C.R.M.	403 399
Prestations C.G.P.	1 592 208	Contributions C.G.P.	540 961
Action Sanitaire et Sociale	26 871	Cotisations C.G.P.	273 420
Frais de personnel	92 458	Cotisations P.A.S.	58 794
Frais de matériel	30 278	C.N.A.M.	497 940
Fonds spécial	21 222	Compensation démographique	158 000
F.N.S.	50 037	F.N.S.	50 037
Divers	41 877	Divers	34 623
		Subvention de l'Etat	3 296 704
Total	5 911 800		5 911-800

B. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Un effort particulier est prévu en 1984 dans le domaine de la formation professionnelle maritime, la participation de l'Etat aux dépenses de l'apprentissage étant en augmentation de 30 % par rapport à l'exercice précédent (54 millions de francs au lieu de 41,5 millions de francs). Cet important ajustement traduit en termes budgétaires les engagements pris par le Gouvernement.

Au cours de l'année 1984 sera conduite une réflexion visant à préciser les conditions dans lesquelles s'appliquera le transfert aux régions des charges de formation. L'article 13 de la loi n° 663 du 22 juillet 1983 a en effet prévu qu'à une date fixée par décret, les régions se verront transférer la charge d'une partie du financement des écoles de formation maritime et aquacole ainsi que celle des collèges d'enseignement technique maritime. La loi du 7 janvier 1983 a quant à elle prévu dans ses articles 82 à 86, que les régions avaient à assurer la mise en oeuvre des actions d'apprentissage et de formation professionnelle continue.

II. LES MESURES INTERVENUES EN 1982 ET 1983 EN MATIERE DE PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER

1) La loi n° 82-1 du 4 janvier 1982 portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale a eue une double incidence sur le régime des marins :

- d'une part en prolongeant la qualité de ressortissant du régime en faveur de l'assuré qui a épuisé ses droits au versement d'un revenu de remplacement, mais reste à la recherche d'un nouvel emploi,

- d'autre part en permettant le prélèvement d'une cotisation d'assurance maladie sur tous les revenus de remplacement versés à un ressortissant du régime des marins (décret n° 82-466 du 28 mai 1982).

2) La loi n° 82-599 du 13 juillet 1982 relative aux prestations vieillesse, d'invalidité et de veuvage a rendu possible :

- l'ouverture d'un droit à pension en faveur de la femme divorcée d'un marin qui s'est remariée avant le décès du marin,
- la reconnaissance du droit à pension en faveur de la femme divorcée qui a vécu en concubinage avant le décès du marin, lorsque le concubinage a cessé avant cet événement,
- l'amélioration de la situation des veuves soumises à la législation antérieure à la loi n° 79-576 du 10 juillet 1979. Dans cette hypothèse, le remariage de la veuve entraîne, non la suppression de la pension, mais son blocage au taux atteint à la date du remariage. La pension avant la loi du 13 juillet 1982, ne pouvait être payée à nouveau à taux plein que si la deuxième union était dissoute par jugement de divorce au profit de la femme. Cette exigence est supprimée.

3) La loi n° 82-599 du 18 juillet 1982 relative aux prestations de vieillesse, d'invalidité et de veuvage a amélioré la situation des pensionnées de l'établissement soumises au système de cristallisation ; elles recouvrent désormais l'intégralité de leur droit à pension qu'elles que soient les causes du divorce ou de la séparation de corps. En outre, les divorcées remariées avant le décès de leur premier mari sans aucun droit à pension de reversion conservent néanmoins un droit à pension si le défunt n'a laissé aucun autre ayant-cause.

4) La loi n° 82-1172 du 31 décembre 1982 a prévu la prise en charge par l'assurance maladie des frais afférents à l'interruption de grossesse non thérapeutique ; cette prise en charge est effectuée par le régime des marins.

5) Le décret n° 83-122 du 17 février 1983 a modifié les dispositions de l'article 4 du décret n° 74-359 du 3 mars 1974 relatif aux droits à pension des veuves des marins décédés des suites d'un accident du travail maritime.

Les veuves, pensionnées avant la date d'effet du décret du 3 mai 1974, conservent leur rente en cas de remariage, mais la rente est bloquée. En cas de dissolution de la seconde union par divorce, la remise en paiement à taux plein était subordonnée à un divorce prononcé au profit de la femme. Cette exigence est supprimée.

6) Le décret n° 83-265 du 31 mars 1983 a supprimé les retenues sur indemnités journalières et sur pensions d'invalidité en cas d'hospitalisation, en raison de la création du forfait hospitalier journalier (loi n° 83-25 du 19 janvier 1983 portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale).

Votre commission se félicite de ces mesures sociales qui améliorent sensiblement la condition des gens de mer.

CHAPITRE V : SECURITE ET POLLUTION

Les divers moyens mis en oeuvre par le secrétariat d'Etat à la Mer pour assurer la sécurité de la circulation en mer et à bord des navires sont regroupés dans l'action 32 « Polices maritimes et signalisation maritime ». Les dotations prévues pour financer les ouvrages de protection contre la mer, les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures et l'aménagement du rivage marin figurent à l'action 33.

I. ACTION POLICE ET SIGNALISATION MARITIME

A. LA SECURITE DE LA CIRCULATION

Le programme de développement des centres de surveillance et de sauvetage (CROSS) se poursuit ; après la mise en service fin 1982 des centres de surveillance d'Ouessant Corsen (tour radar d'Ouessant et centre d'exploitation de Corsen), on a poursuivi en 1983 les deux opérations de rénovation complète des centres de Jobourg et de Gris-Nez. Les travaux de génie civil sont achevés. Les travaux de remise en place des équipements sont commencés. Ils se termineront au mois de janvier 1984. Les essais préalables à la mise en service dureront deux mois. La mise en service aura donc lieu au début de l'année 1984.

Les opérations de modernisation des stations de surveillance des entrées en baie de Seine (La Hève) et d'entrée en Gironde ont été entrepris en 1983. En 1984, on réalisera la station secondaire du radar de surveillance de Saint Frioux (Pas de Calais) qui doit améliorer de façon sensible la couverture radar de la zone sud du détroit. On poursuivra les opérations déjà citées de La Hève et de La Palmyre. Enfin, la modernisation de la couverture radar et U.H.F. des accès à Marseille et Fos sera entreprise. En 1982, les CROSS sont intervenus de la façon suivante :

- Gris-Nez (Pas de Calais)

9 850 contacts ont eu lieu avec des navires. 6 252 navires ont été suivis dans le cadre du système de surveillance MAREP et 2 116 pétro-

liers dans le cadre du système national de surveillance, 2 120 contrevenants ont été détectés, dont 724 identifiés.

- Jobourg (Casquets)

Le Centre a pris 5 761 contacts avec les navires, a suivi 5 984 navires dans le cadre du système MAREP et 1 873 pétroliers dans le cadre du système national de surveillance. 382 contrevenants ont été détectés, dont 282 identifiés.

- Corsen (Ouessant)

En 1982, 52 274 navires, contrevenants ou non, ont été détectés, dont 13 194 ont été identifiés. Sur 991 navires contrevenants, 476 navires ont été identifiés et 266 procès verbaux établis.

On constate, dans l'ensemble, une régression des infractions de 17 % qui confirme les résultats obtenus au cours des années précédentes. L'identification des contrevenants n'a, en revanche, pas progressé dans les mêmes proportions (51 % en 1982 contre 48 % en 1981).

Pour 1984, les CROSS seront dotés de 5,65 millions de francs en autorisations de programme ; cette dotation étant plus particulièrement destinée à l'amélioration des équipements de télécommunications et à la transformation du sous-CROSS d'Agde en centre permanent.

En matière de *signalisation maritime* une enveloppe de 150 MF permettra d'entrainer la première tranche des travaux de construction de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant.

Par ailleurs, un certain nombre de dotations sont prévues en 1984 (80 % du total) pour la protection d'ouvrages de génie civil contre l'action de la mer, pour le maintien en l'état des moyens de balisage flottants, pour l'extension des couvertures des systèmes d'aides radio-électriques à la navigation et pour l'automatisation des établissements chargés du suivi de la signalisation.

Les dotations prévues pour le *renouvellement de la flottille de surveillance* diminuent de 0,1 % en autorisations de paiement et de 75,5 % en crédits de paiement, ce que votre commission regrette, compte tenu des besoins croissants de surveillance du trafic ou des zones de pêche (la flottille de surveillance a exercé environ 17 461 contrôles et dressé 3 295 procès verbaux en 1982 et elle a contribué au déroutement

de 47 navires espagnols vers les ports français). Or, cette flotille qui se composait, au 1er juillet 1983, de 7 vedettes régionales, 9 vedettes de surveillance rapprochée, 14 vedettes de surveillance littorale et 33 zodiacs, devait être renouvelée en application d'un programme de développement des moyens hauturiers approuvé le 24 avril 1980. **Les crédits prévus pour 1984 ne permettront pas ce renouvellement indispensable.**

Enfin, la subvention d'équipement versée à la Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.) diminuera en 1984, s'établissant à 6 MF (- 0,1 %). Quant à la subvention de fonctionnement de cette société, elle ne progresse que très faiblement, passant de 2,6 à 2,8 MF. Cette évolution est préoccupante compte tenu du rôle de service public de la S.N.S.M. qui a assisté en 1982, 2 506 bateaux, secouru 6 944 personnes et 5 352 véliplanchistes, et sauvé 785 personnes d'un réel danger.

B. L'AMELIORATION DE LA SECURITE A BORD DES NAVIRES

La France continue de participer aux négociations internationales au sein de l'O.M.I. (Organisation maritime internationale). Les discussions conduites en 1982 et 1983 ont porté sur les thèmes suivants :

- Préparation et adoption, en juin 1983, de la deuxième série d'amendements à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974. Outre des améliorations techniques relatives à la protection incendie, cette deuxième série d'amendements constitue un progrès important en matière de sauvetage des navires de commerce. Elle introduit également l'obligation nouvelle du respect de spécifications très précises pour la construction et l'exploitation des navires transporteurs de gaz liquéfiés en vrac et pour les navires transporteurs de produits chimiques en vrac.

- Préparation sous forme de recommandations et de circulaires, de textes d'application de la Convention sur la prévention de la pollution des mers par les navires de 1973/1978 qui entre en vigueur le 2 octobre 1983. En particulier, l'O.M.I. a mis au point des directives précises pour le contrôle des navires dans le cadre de cette convention, facilitant ainsi son interprétation uniforme.

- Préparation et adoption, en juin 1983, de la deuxième série d'amendements de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs dont les dispositions principales permettront de faciliter les procé-

dures de contrôle des conteneurs en service et ainsi d'en améliorer l'efficacité.

– Préparation d'une Conférence diplomatique en 1984 en vue de la réévaluation de l'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures. Il n'est pas encore possible aujourd'hui de connaître à quel niveau se fera l'accord international : les montants actuels sont au maximum de 15 millions de dollars à la charge de l'armateur (convention de responsabilité civile de 1969), le complément par l'industrie portant les possibilités totales d'indemnisation à 50 millions de dollars (Convention sur le Fonds d'indemnisation de 1971). Les discussions en cours permettent d'espérer augmenter ces sommes respectivement jusqu'à 50 et 125 millions de dollars. La délégation française défend, quant à elle, des positions plus avancées avec des montants atteignant respectivement 100 et 250 millions de dollars.

Il convient enfin de rappeler que la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, a recueilli, le 27 avril 1983, le nombre des 25 adhésions nécessaires à son entrée en vigueur. Celle-ci aura donc lieu le 27 avril 1984 et permettra notamment un réel contrôle de la qualification des équipages des navires étrangers.

Enfin, la France s'efforce d'appliquer le mémorandum européen relatif au contrôle des navires étrangers. Elle a contrôlé 38 524 navires en 1982.

II. LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL

Cette action (33) regroupe les dotations destinées à financer les ouvrages de protection contre la mer, les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures ainsi que l'aménagement du rivage marin. Les crédits inscrits sont en nette diminution : de 20 % en crédits de paiement (30,8 MF) et de 13,5 % en autorisations de programme (40,1 MF). En 1984, les opérations liées à l'établissement de la servitude dite « du sentier du douanier » seront poursuivies ; les crédits prévus à cet effet étant réduits de 2 à 1,7 MF.

Une enveloppe de 1,5 MF en autorisations de programme est inscrite pour l'élaboration de schémas de mise en valeur de la mer dans les zones côtières, en application de la loi portant répartition des compétences, afin de déterminer les secteurs destinés au développement industriel et portuaire, aux cultures marines ou activités de loisirs.

Les crédits de fonctionnement des centres de stockage de matériel Polnar sont maintenus au niveau de 1983 (1,5 MF).

Les dépenses liées à la lutte contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures sont maintenues en crédits de paiement à 22 millions de francs. Les autorisations de paiement sont réduites de 27 à 22 millions de francs. Le programme d'achat de quatre récupérateurs par an sera poursuivi.

Enfin, les crédits prévus pour la lutte contre l'érosion marine et les effets des tempêtes sont ramenés de 12 à 4 millions de francs.

CHAPITRE VI : LA RECHERCHE

Le budget du secrétariat d'Etat à la Mer ne comprend que les crédits de fonctionnement de la mission Recherche et les crédits de subvention aux organismes de recherche du F.A.R.I. (Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation), les crédits destinés à l'I.S.T.P.M. (Institut scientifique et technique des pêches maritimes) et du C.N.E.X.O. (Centre national d'exploitation des océans) relevant du budget du ministère de l'industrie et de la recherche. Une réforme tendant à la fusion de ces organismes est d'ailleurs en cours ; elle devrait permettre une meilleure coordination de leurs actions.

Les crédits pour 1984 s'élèvent à 25,8 millions de francs en moyens de paiement (+ 3,2 %) et à 30,6 millions de francs en autorisations de programme (+ 6,2 %).

Deux actions seront prioritaires en 1984 :

1. La recherche en construction navale, avec un ambitieux programme de modernisation des moyens de production grâce à la C.F.A.O. (construction et fabrication par ordinateur) et la robotique, de mise au point de code de calculs modernes, et d'études de concepts nouveaux (navires à effet de surface et grilles latérales).

Une grande partie de ces programmes sera menée par l'institut de recherche pour la construction navale, destinataire de plus de 8 millions de francs d'aide en 1983 et 17 millions de francs en 1984.

2. Les programmes de « génie civil marin », dont les montants ont été très insuffisants dans la dernière décennie : très peu nombreuses sont les équipes de chercheurs fondamentaux qui se consacrent à l'étude de la houle, à la dynamique sédimentaire en zone côtière ou à la tenue des structures gravitaires en eau profonde.

Aussi, un effort de modernisation des méthodes et des codes de calcul sera entrepris dès 1984, en liaison avec l'Université de technologie de Compiègne et les laboratoires d'hydraulique publics ou privés. Ces laboratoires effectuent, en 1983, pour plus de 3 millions de francs de recherches soutenues par le FARI.

On notera enfin que la réduction, en 1984, des crédits consacrés par le secrétariat d'Etat chargé de la mer aux ressources vivantes est liée à la création de l'IFREMER. Fruit de la fusion de l'I.S.T.P.M. et du C.N.E.X.O., l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer disposera, en 1984, de la quasi-totalité des crédits d'incitation pour la recherche en ressources vivantes marines.

Les crédits du Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation sont répartis comme suit (en millions de francs) :

	1982	1983	1984
Construction navale	18.599	15.5	17
Sécurité de la navigation maritime	3.712	2.7	3
Génie civil marin	2.985	3.5	4.5
Ressources vivantes marines	1.752	3.4	2
Socio-économie	2.015	2.5	3
Génie océanique	0	0.7	1.172
TOTAL	29.063	28.3	30.672

Dans le budget de la recherche, les dotations en autorisations de paiement destinées à l'I.S.T.P.M. progressent de 6,1 %, celles du C.N.E.X.O. de 13,9 % (en raison de la création de dix emplois).

Globalement, les autorisations de programme destinées à la recherche s'élèveront à 418,3 millions de francs pour 1984.

*

**

La commission a finalement décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour les crédits de la marine marchande pour 1984, adopté par l'Assemblée nationale.