

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1983, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 18

Mer :

MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Camille VALLIN.

(1) *Cette commission est composée de* : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, *vice-présidents* ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, *secrétaires* ; Maurice Blin, *rapporteur général* ; René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, René Chazelle, Pierre Croze, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Marc Jacquet, Tony Larue, Georges Lombard, Michel Manet, Josy Moinet, René Monory, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7° législ.) : 1063 et annexes, 1165 (annexe 22), 1167 (tome X), 1170 (tome VIII) et in-8° 260

Sénat : 94 (1982-1983)

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
Principales observations de la Commission	5
Examen en Commission	7
Introduction	11
CHAPITRE I. - L'administration générale	13
1° - Le renforcement des moyens de fonctionnements	13
2° - La coordination des actions menées dans le secteur maritime	14
3° - Le soutien à la recherche et à l'innovation	15
CHAPITRE II. - Les polices et la signalisation maritimes	17
1° - L'exercice en mer des responsabilités de police du ministère	18
2° - La recherche et le sauvetage en mer	19
3° - La surveillance et l'information de la navigation maritime	22
4° - Le relèvement des épaves	22
5° - La signalisation maritime	22

CHAPITRE III. - La protection et l'aménagement du littoral	25
1° - La lutte contre les pollutions marines	26
2° - L'aménagement du rivage marin	28
CHAPITRE IV. - La flotte de commerce et l'équipement naval	29
A.- Le contrôle budgétaire des crédits alloués en 1981	30
1° - Les effets du plan de relance de la flotte de commerce (1976-1980)	31
2° - Les choix budgétaires de 1981	32
3° - La consommation des crédits	33
4° - Les résultats enregistrés en 1981	36
5° - Le plan de consolidation	37
B.- Les perspectives ouvertes par le projet de budget pour 1983	39
1° - Le contexte international	39
2° - La flotte de commerce	40
3° - La construction navale	41
CHAPITRE V. - Les pêches maritimes et les cultures marines	47
1° - Les aides à l'exploitation	48
2° - Les aides à l'investissement	50
3° - L'organisation des marchés	53
4° - Les cultures marines	58

CHAPITRE VI. - Les gens de mer	61
1° - L'enseignement et l'apprentissage maritimes	61
2° - L'établissement national des invalides de la marine	62
3° - La protection sociale des gens de mer	63
Disposition spéciale	67

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1° - Une progression d'ensemble des crédits modérée.

Dans un contexte de rigueur budgétaire, la progression de 9,8 % des crédits affectés au Ministère de la Mer, après celle de 31 % enregistrée pour l'exercice 1982, apparaît certes modérée.

a) *Les dépenses ordinaires* connaîtront en 1983 une majoration encore importante de 19,6 % après les 21 % du budget de 1982.

Les mesures nouvelles, qui représentent 609,20 millions de francs, sont essentiellement destinées à :

- majorer la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des Invalides de la Marine (542,50 millions), aux charges sociales de la Compagnie générale maritime (26,8 millions), à l'apprentissage maritime (5,54 millions) ;

- renforcer l'aide à la pêche maritime (8,3 millions) ;

- ouvrir de nouveaux emplois pour la sécurité de la navigation maritime (10), pour les CROSS (10) et créer un corps d'attachés des services extérieurs ;

- ajuster les crédits correspondant aux frais de fonctionnement (13,29 millions).

b) *Les dépenses en capital* évolueront de façon contrastée :

- les crédits de paiement régresseront de 3,8 % (+ 46,5 % en 1982 et - 15,3 % en 1981) ;

- les autorisations de programme augmenteront de 1,4 % (+ 4 % en 1982 et - 4,7 % en 1981).

2° – La concentration des moyens sur les actions prioritaires.

Après l'effort de rattrapage intervenu dans le budget 1982, la répartition des moyens nouveaux traduit les orientations prioritaires retenues par le Ministère de la Mer :

– renforcement des moyens de fonctionnement des services, et plus particulièrement des services de sécurité de la navigation maritime ;

– augmentation des interventions publiques en faveur des gens de mer (+ 23,4 %) et des pêches maritimes ;

– développement des aides à travers, notamment, le Fonds d'intervention et d'action maritimes (+ 69,1 %) et le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (+ 71,2 %) ;

– majoration des crédits consacrés aux ouvrages de protection du littoral (+ 14,3 %).

3° – La consolidation des actions engagées.

Au-delà de ces axes prioritaires, le ministère de la Mer s'efforce, dans une conjoncture budgétaire et économique difficile, d'appliquer le principe : « dépenser mieux avant de dépenser plus ».

Cet effort de rigueur est illustré notamment par la quasi reconduction des aides dans les domaines suivants :

– la flotte de commerce et l'équipement naval, pour lesquels les crédits de paiement diminuent de 5,4 % (après une augmentation de 63 % en 1982) et les autorisations de programme augmentent de 9 % ;

– les pêches maritimes, dont les subventions d'équipement progressent de 5,7 % en crédits de paiement et de 9 % en autorisations de programme.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 9 novembre 1982, la Commission des finances a procédé à l'examen des crédits du projet de budget du ministère de la Mer (Marine marchande) pour 1983.

M. Camille Vallin, rapporteur spécial, a d'abord présenté les grandes masses de ce projet de budget qui atteint globalement 6.587,7 millions de francs mais, hors les Ports maritimes présentés par M. Tony Larue, s'élève à 5.725,4 millions de francs, soit une progression d'une année sur l'autre de 10,5 %.

Puis il a passé en revue chacune des grandes missions du ministère pour tenter d'apprécier dans quelle mesure les moyens financiers nouveaux permettraient d'atteindre les objectifs fixés.

Enfin, il a présenté les trois observations que ce projet de budget lui paraît appeler :

- la progression d'ensemble des crédits alloués au ministère de la Mer, après celle de 31 % enregistrée pour l'exercice 1982, est certes modérée mais elle s'inscrit dans un contexte de rigueur budgétaire qu'on ne peut méconnaître ;

- les moyens dont dispose ce département ministériel paraissent judicieusement concentrés sur les actions considérées comme prioritaires ;

- un effort de rigueur est accompli dans la gestion et l'affectation des crédits du ministère de la Mer.

Pour terminer, M. Vallin a proposé l'adoption de l'article 65 du projet de loi de finances pour 1983, rattaché au budget de la Mer.

Au cours du large débat qui a suivi cet exposé, M. Jean Colin, rapporteur pour avis au titre de la Commission des Affaires économiques, a exprimé les craintes que lui inspirent la situation de la construction navale, aussi bien pour les grands que pour les petits chantiers. Il a confirmé que si le secteur des pêches ne connaît pas de problèmes de chômage, il reste marqué par un important déficit commercial et par le vieillissement de la flotte. En ce qui concerne la flotte de commerce, où la position française est plus favorable, avec des navires d'une moyenne d'âge peu élevée, il a formulé le souhait que des efforts plus importants soient accomplis pour faire en sorte que les produits français naviguent sous pavillon français. Il a conclu à la nécessité, pour le secteur maritime qui fait vivre quelque 200.000 foyers, de soutenir plus vigoureusement une activité qui mérite d'être développée.

Puis M. Stéphane Bonduel a demandé des éclaircissements sur l'évolution des différents chapitres concernés par la protection du littoral ; il s'est inquiété de l'insuffisance des crédits inscrits au chapitre 53-30, art. 80 ; il a enfin souhaité savoir si le ministère de la Mer contribuait à la constitution de la dotation globale d'équipement.

M. Maurice Blin, rapporteur général, s'est déclaré surpris de la place occupée par notre flotte de commerce et s'est interrogé sur la provenance des marchandises transportées par les navires français. En ce qui concerne les pêches maritimes, la situation de l'emploi apparemment favorable lui paraît surtout imputable aux très dures conditions de travail qui sont de moins en moins supportées.

Après que M. Colin ait exposé les facteurs psychologiques qui entravent la modernisation des bateaux de pêche, M. Geoffroy de Montalembert a insisté sur l'importance des crédits que sa Région alloue pour le développement de plate-formes de pêche, installées au large de Dieppe pour l'élevage du saumon et du bar. Il craint que les importants besoins qui apparaissent à ce niveau ne soient pas suffisamment soutenus au titre des cultures marines et soient de ce fait laissés à la charge des collectivités locales.

Dans sa réponse aux divers intervenants, M. Vallin, rapporteur spécial, a notamment indiqué que si la situation de la construction navale lui paraissait difficile, insistant sur le nombre de navires au chômage et sur la baisse des capacités de production dans le monde, il pensait que

par sa politique de restructuration, le Gouvernement s'efforçait de stabiliser les effectifs et de maintenir les capacités de production. Pour le secteur de la pêche, il a confirmé l'amélioration constatée par rapport aux années précédentes. Il a enfin répondu aux questions relatives à la protection du littoral et indiqué qu'aucun crédit du ministère de la Mer n'était transféré au titre de la dotation globale d'équipement.

La Commission a alors décidé, sous réserve de ces observations, d'adopter les crédits du budget du ministère de la Mer – marine marchande – et l'article 65 du projet de loi de finances pour 1983 qui lui est rattaché.

INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

Le ministère de la Mer, dont la création a recueilli une approbation unanime, conserve les structures et les attributions qui lui ont été conférées pour agir dans tous les secteurs qui participent à la réalisation d'une politique ambitieuse de la mer.

Ses missions, qui restent donc inchangées par rapport à leur présentation lors de l'examen du précédent budget, comportent l'exercice de la tutelle administrative, économique, sociale ou technique à l'égard des armements au commerce ou à la pêche, de l'industrie de la construction navale, des ports maritimes ainsi que de la formation, du régime de travail et de la couverture sociale des gens de mer. .DL Les moyens financiers mis à la disposition du ministère de la Mer pour lui permettre d'accomplir ses missions atteindront en 1983 – compte non tenu des dotations consacrées aux Ports Maritimes qui font l'objet du rapport de M. Tony LARUE – **5.725,39 millions de francs de crédits de paiement** contre 5.183,47 millions en 1982, soit **une majoration de 10,5 %**. **Les autorisations de programme, réduites de 4,8 % en 1982, progresseront de 8,7 %, pour s'établir à 1.975,97 millions de francs** contre 1.818,05 millions.

Après l'importante remise à niveau opérée à travers le budget de 1982, qui avait vu croître les mêmes dotations de 35 %, le projet qui nous est soumis pour le prochain exercice vise surtout à affermir les acquis et poursuivre les actions prioritaires entreprises, tout en renforçant les moyens du ministère pour que puissent être atteints les objectifs essentiels de la politique maritime des pouvoirs publics.

Maintien à un haut niveau du soutien aux diverses activités du secteur maritime en raison de leur contribution à l'emploi et à l'équilibre de la balance extérieure ; préparation de l'avenir par les novations technologiques attendues du développement de la recherche et par l'élévation de la qualification professionnelle des marins ; enfin, prise en compte du fait que le fonctionnement du service public de l'administration ne peut aller sans un minimum de moyens matériels : telles sont décrites les principales orientations qui sous-tendent le projet de budget pour 1983 et que nous analyserons à travers les diverses actions correspondant aux missions du ministère de la Mer.

CHAPITRE I

L'ADMINISTRATION GENERALE

Adapter les moyens des services et la mise à leur disposition de dotations de fonctionnement suffisantes ; assurer la meilleure coordination des interventions dans le domaine maritime ; faire progresser la recherche et l'innovation dans les divers secteurs de l'activité maritime : tels sont les objectifs de cette action.

Les dotations prévues à ce titre pour 1983 s'élèvent à :

- 261,2 millions de francs en crédits de paiement (+ 15 %),
- 20,8 millions de francs en autorisations de programme (+ 4 %).

Il convient d'ajouter à ces dotations celles allouées au Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation, soit 23,6 millions de francs en crédits de paiement (+ 71 %) et 28,8 millions de francs d'autorisations de programme (+ 15 %).

1° - Le renforcement des moyens de fonctionnement.

La dotation de 243,88 millions de francs (+ 14 %) comprend 16 millions de francs de mesures acquises et 14,1 millions de francs de mesures nouvelles. Elle abonde les chapitres relatifs aux dépenses de personnel, de matériel et d'immeubles des services centraux et extérieurs (affaires maritimes) du ministère de la Mer et non directement imputables aux autres actions.

Les mesures acquises étant essentiellement destinées à financer l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations

publiques prévues en 1983, les mesures nouvelles doivent permettre notamment :

- la création d'une part d'un corps d'attachés des services extérieurs (25 postes) et d'autre part de 10 emplois au titre de la sécurité de la navigation maritime ;
- la poursuite de la titularisation des agents de catégorie C et D ;
- l'amélioration du régime des oeuvres sociales en faveur des agents ;
- l'ajustement des crédits de fonctionnement des services extérieurs.

Précisons qu'au total, les effectifs du Ministère de la Mer s'élèvent à **2.952 agents**, répartis comme suit entre les différentes actions :

- administration générale :	2.111
- polices et signalisation :	395
- pêches maritimes et cultures marines :	44
- gens de mer	400
- recherche scientifique et technique :	2

Par suite de suppressions et de transferts, le total des créations nettes d'emploi prévues en 1983 (40) portera l'effectif budgétaire du ministère à 3.217 postes au 31 décembre 1983.

2° - La coordination des actions menées dans le secteur maritime

Pour coordonner les actions des différents départements ministériels dans le secteur de la Mer, le ministère dispose de **la mission de la Mer**, chargée d'animer et de coordonner les travaux d'élaboration de la politique gouvernementale, et du **fonds d'intervention et d'actions maritimes (F.I.A.M.)**.

La dotation du FIAM sera portée de 5 à 8,45 millions de francs en crédits de paiement (+ 69 %) et sera maintenue à 10 millions de francs en autorisations de programme.

Les crédits ouverts en 1982 devaient permettre de susciter, d'accompagner ou de compléter, en investissement ou en fonctionnement, les

financements d'actions maritimes assumées par d'autres organismes que le ministère de la Mer. Ils devaient également permettre le financement partiel d'opérations qui ne trouvent pas une place adaptée dans le cadre des structures budgétaires classiques. Ils devaient enfin favoriser l'innovation et l'expérimentation dans le secteur maritime. La mission interministérielle de la Mer, chargée d'instruire les demandes de subventions, a reçu plus de 40 dossiers et dans sa séance du 16 juin 1982, une première liste d'opérations a été retenue. On y relève par exemple :

- dans le secteur de l'innovation, une participation à la création de l'Institut National de plongée professionnelle et d'intervention en mer, ou à la création d'un centre d'études et d'expérimentation des techniques de valorisation des algues vertes ;

- dans le secteur de la protection de l'environnement, une participation à l'équipement des avions Canadair pour lutter contre des pollutions accidentelles maritimes et au programme d'étude de récupérateurs d'hydrocarbures en haute mer ;

- dans le secteur de la formation, une aide à l'association ANTE-LIM destinée aux actions de formation, d'information et d'animation à bord des navires et une participation à la transformation d'un thonier en navire-école destiné au territoire de la Polynésie française ;

- dans le secteur culturel, une aide à la création d'une « Maison de la Mer et des Etangs » à Sète ou une participation à la création d'un dessin animé concernant la présentation du monde maritime.

Les crédits prévus pour 1983 permettront de confirmer les effets mobilisateurs du Fonds. En moyenne, les subventions accordées au titre du FIAM représentent en 1982 12 % du coût total des opérations visées (contre 29 % pour les fonds privés ou les demandeurs, 20 % pour les collectivités locales et 39 % pour les autres administrations, les fonds ministériels et les établissements publics).

3° - Le soutien à la recherche et à l'innovation

La création d'une Mission de la Recherche au ministère de la Mer, en mai 1982, a été l'occasion pour celui-ci de reprendre la responsabilité de la gestion des crédits précédemment suivis par la Mission de la Recherche du ministère des Transports. Les actions entreprises sont très diverses, reflétant en cela le champ des responsabilités du ministère de la Mer. Elles peuvent être classées en cinq groupes d'importance financière décroissante : construction navale, sécurité de la navigation maritime, génie civil marin, socio-économie et cultures marines.

Le tableau suivant fournit la répartition des crédits entre les différents groupes concernés en 1982 et 1983 :

Crédits du Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation

(en millions de francs).

	1982	1983
Construction navale	22,10	14,4
Sécurité de la navigation maritime	3,71	3
Génie civil marin	3	2,5
Cultures marines	1,75	3,4
Socio Economie	2	3
Génie océanique	0	2,5
Total	32,56 719	28,8

(1) dont 14 millions de francs au titre des reports 1982.

La réduction de l'enveloppe consacrée à la construction navale résulte à la fois de l'achèvement de deux études importantes (navires à coussin d'air et pétrolier à propulsion nucléaire) et de l'imputation sur le budget de l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie de 12 millions de francs pour le thème « amélioration du rendement énergétique des navires de la flotte de commerce ».

Par ailleurs, le ministère de la Mer a la tutelle administrative des établissements nationaux spécialisés de recherche que sont l'I.S.T.P.M. (Institut scientifique et technique des pêches maritimes) et le C.N.E.X.O. (Centre national pour l'exploitation des océans).

CHAPITRE II

LES POLICES ET LA SIGNALISATION MARITIMES

Donner priorité, comme le commandent trop d'expériences récentes de sinistres, à la prévention des accidents pour la sauvegarde de la vie des marins et de l'environnement : cette action de police doit tout à la fois satisfaire le droit légitime d'exercer un métier dans des conditions de sécurité acceptables et redonner son contenu à une concurrence loyale en matière de transport maritime.

Cette priorité, économique en elle-même quant aux moyens, demande un contrôle renforcé des navires, équipements et équipages, ainsi que le développement des aides apportées et celui de la surveillance de la navigation.

Pour 1983, les dotations prévues à ce titre s'élèvent à **221,24 millions de francs en crédits de paiement** (+ 4,6 % après + 24 % en 1982) et **166,5 millions de francs en autorisations de programme** (+ 6,4 % après + 45 % en 1982).

Les mesures acquises – 3 millions de francs – et les mesures nouvelles – 6,3 millions de francs – se répartissent entre les frais de personnel (4,4 millions), qui comprennent notamment 10 créations d'emplois, et les frais de fonctionnement (6,5 millions), des économies étant réalisées par ailleurs grâce à la réorganisation des actions de télédétection des pollutions (1,6 million).

Quant aux autorisations de programme et crédits de paiement, ils sont notamment destinés aux actions suivantes :

(en millions de francs)

	Autorisations de programme	Crédits de paiement
Moyens d'exercice en mer des responsabilités du ministère	21	27
Recherche et au sauvetage en mer	7	5
Surveillance de la circulation maritime	24	19
Relèvement des épaves	1	1
Signalisation maritime en métropole	97	70
Signalisation maritime Outre-Mer	10	8

1° - L'exercice en mer des responsabilités de police du ministère.

Le contrôle de l'application en haute mer de la réglementation internationale et de l'application, dans les eaux territoriales françaises ainsi que dans la zone économique des 200 milles, de la réglementation nationale est assuré grâce aux moyens du ministère de la Mer et grâce au concours d'autres administrations.

La flotille de la marine marchande comprend actuellement, outre divers moyens littoraux légers :

- 8 vedettes régionales,
- 9 vedettes de surveillance rapprochée,
- 9 vedettes de surveillance littorale,
- 27 engins de quartier.

Le renouvellement de la flotille se poursuit par l'acquisition d'engins plus performants : en plus de la remotorisation d'une vedette régionale, les crédits alloués au cours des deux dernières années ont permis de prévoir la mise en service à mi-83 de deux vedettes régionales et grâce aux 21 millions de francs inscrits au projet de budget, le renouvellement d'une troisième pourra être envisagé.

Par ailleurs, le ministère de la Mer participe à un système de détection des pollutions marines par hydrocarbures, destiné à prévenir et, après constitution des preuves, à réprimer les déballastages illicites de navires-citernes et les vidanges à la mer d'huiles usées.

2° - La recherche et le sauvetage en mer.

Les missions de recherche et de sauvetage en mer sont coordonnées par les C.R.O.S.S. (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), qui forment l'armature du dispositif de la police maritime.

Ils sont répartis par façade maritime :

- pour la Manche, les C.R.O.S.S. Gris-Nez, Jobourg et Ouessant Corsen,
- pour l'Atlantique, le C.R.O.S.S. Etel et son antenne de Soulac,
- pour la Méditerranée, le C.R.O.S.S. Toulon et son antenne saisonnière d'Agde.

a) Les personnels.

A la fin de 1981, les effectifs des personnels des C.R.O.S.S. s'élevaient à 206 agents.

Le budget de 1982 a permis de porter à 217 agents cet effectif qui sera encore renforcé par les 10 créations de postes prévues au présent projet.

b) Les moyens matériels.

Parmi les projets en cours d'achèvement, on notera particulièrement :

- pour le C.R.O.S.S.-Méditerranée, la construction de l'antenne de l'île Rousse et la mise en service normal à l'été 1983 des bâtiments et de leurs équipements ;
- pour le C.R.O.S.S.-Atlantique, la mise en service en juin 1982 des nouvelles installations (bâtiments et équipements de télécommunications) d'Etel ;

– pour le C.R.O.S.S.-Manche, la mise en service en octobre 1982 du Centre Corsen qui comprendra une tour radar édiflée à la pointe du Stiff à Ouessant équipée d'un radar d'une portée de 35 milles nautiques et un centre d'exploitation établi sur la côte ; la mise en service au dernier trimestre 1983 des nouveaux centres de Jobourg et de Gris-Nez (les radars qui équiperont ces centres sont déjà en place sur des supports provisoires).

Au budget 1983, les 7 millions de francs inscrits en autorisations de programme permettront d'achever les travaux de génie civil de l'antenne de l'île Rousse du C.R.O.S.S.-Toulon, d'améliorer les infrastructures et équipements de ce C.R.O.S.S. et de son antenne saisonnière d'Agde ainsi que ceux du C.R.O.S.S.-Étel.

La dotation budgétaire permettra en outre d'achever les expériences en cours sur le système de sauvetage par satellite et d'aboutir à des conclusions sur le développement de radiobalises fonctionnant sur la longueur d'onde de 121.5 Mhz.

c) Les activités des C.R.O.S.S.

En 1981, dans le domaine du sauvetage maritime, les C.R.O.S.S. sont intervenus dans 3.691 événements de mer survenus au large ou à proximité des côtes, ce qui représente une augmentation de plus de 31 % par rapport à 1980. Ces événements se décomposent comme suit :

– naufrages, abordages, échouements, chavirements	487
– incendies, explosions, pannes et avaries diverses aux navires	918
– voies d'eau, accidents individuels à personnes embarquées et non embarquées	2286
et ils ont eu pour conséquence sur les personnes :	
– assistées	3999
– retrouvées, sauvées	1335
– blessées	193
– décédées	129
– disparues	149

Durant cette même année, 183 pollutions d'origines diverses ont été constatées ; l'origine a pu être identifiée dans 96 cas.

En ce qui concerne les **infractions aux règles de la circulation** dans les trois dispositifs de séparation du trafic de Ouessant, des Casquets et du Pas-de-Calais, 4.241 contrevenants ont été détectés en 1981, soit 2 % du trafic à Ouessant et 1 % à Gris-Nez. Sur ce total, 1.807 contrevenants ont été identifiés.

En dehors des infractions commises par les navires français, les principaux pavillons dont les navires ont fait l'objet de constats d'infraction sont :

– Grèce	191
– R.F.A.....	181
– Panama	170
– Pays-Bas	144

605 de ces constats ont été transmis directement par le ministère de la Mer aux diverses autorités maritimes étrangères desquelles il a été reçu 456 réponses.

Les sanctions sont variables suivant les pays, généralement de l'ordre de 1.000 à 2.000 francs, mais elles peuvent aller, dans certains cas jusqu'au débarquement définitif du capitaine (Singapour).

Pour l'année 1982, le ministère de la Mer a déjà transmis 367 constats d'infraction et a reçu 195 réponses des autorités maritimes étrangères.

d) La Société nationale de sauvetage en mer.

La S.N.S.M. concourt aux actions de recherche et de sauvetage en mer, grâce à sa flotille que le ministère contribue à moderniser.

En outre, elle participe à des actions de formation des sauveteurs.

Animée par des bénévoles, la S.N.S.M. apporte un concours dont chacun se plaît à reconnaître l'utilité et l'efficacité.

Pour 1983, la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de la S.N.S.M. passera de 2,4 millions de francs à 2,6 millions (+ 6 %). Il est vrai que cette institution a été déchargée, depuis le 1er janvier 1982, de la gestion des honoraires des personnels chargés de la délivrance des permis de mer.

La subvention d'investissement, qui atteindra 6,5 millions de francs en crédits de paiement et en autorisations de programme (+ 5,6 %), est destinée à faciliter la réalisation du plan de modernisation de la flotille de la Société.

3° - La surveillance et l'information de la navigation maritime.

L'organisation et la réglementation de la circulation maritime dans les zones de trafic intense au voisinage des côtes de France est un impératif pour que diminuent les risques d'accident et la répétition de catastrophes dues au nombre et aux dimensions des navires transportant des matières dangereuses pour l'environnement.

La mise en oeuvre d'un nouveau dispositif du trafic dans la Manche et le respect des règles de navigation nécessitent la couverture radar et radio-téléphonique de cet espace maritime.

Les centres de surveillance d'Ouessant Corsen, Jobourg et Gris-Nez, dans leur nouvelle configuration, doivent concourir à assurer cette surveillance, pour laquelle 24 millions de francs d'autorisations de programme et 19 millions de crédits de paiement sont prévus. Il sera en outre procédé à la première tranche des travaux de rénovation et d'extension des couvertures radar des approches de la baie de Seine et de la Gironde, ainsi qu'à l'installation radar déportée de Saint-Frioux.

4° - Le relèvement des épaves.

Pour ce qui concerne le relèvement des épaves dangereuses pour la navigation, le crédit de 1 million de francs figurant au projet de budget sera affecté à des opérations ponctuelles de dégagement des chenaux d'accès ou de protection préventive du littoral menacé par les soutes de navires ayant sombré.

5° - La signalisation maritime.

La mise en place d'aides à la navigation adaptées sera poursuivie en fonction de l'évolution du trafic, des nouvelles installations portuaires et des techniques radio-électriques modernes.

Les dotations consacrées à ces travaux s'élèveront à 97 millions de francs en autorisations de programme et 70 millions en crédits de paiement ; elles permettront :

- les grosses réparations et le renouvellement de matériel (45 millions), le développement des aides radio-électriques à la navigation (12 millions), l'augmentation de la qualité de service du système RANA P 17 (4 millions), et le développement des chaînes LORAN C et SYLEDIS conjointement avec la marine (7 millions) ;

- un complément d'études *in situ* du sol d'assise de la future aide à implanter à l'entrée du dispositif de séparation de trafic d'Ouessant est prévu pour 2 millions de francs ;

- l'automatisation des phares se poursuivra au rythme de 5 millions de francs ;

- enfin, 22 millions seront affectés au renouvellement de la flotille des baliseurs du service des phares et balises. Dans les départements et territoires d'Outre-Mer, les dépenses d'équipement seront consacrées au maintien du capital investi (grosses réparations des établissements de signalisation maritime et restauration et renouvellement du matériel) et à l'infrastructure d'exploitation (parc de balisage et bateaux de service), ainsi qu'à une première étape d'introduction du système de balisage de l'Association internationale de signalisation maritime (A.I.S.M.) dans les départements d'Outre-Mer.

Les dotations correspondantes sont de 10 millions de francs en autorisations de programme et de 8 millions en crédits de paiement.

*
**

Enfin, dans ce domaine où l'action ne se mesure pas seulement en moyens financiers, signalons que depuis l'an dernier sont intervenus la signature d'un memorandum d'entente européen sur la sécurité maritime, la présentation de projets de loi relatifs à la pollution marine et à la police des épaves et le renforcement de la lutte contre les pavillons de complaisance.

CHAPITRE III

LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL

Le ministère de la Mer participe à la protection de l'environnement marin et du littoral, cadre de vie active ou de loisirs de populations nombreuses.

Cette mission implique que soient d'abord renforcés les moyens de prévention, tant il est vrai qu'il vaut mieux éviter les catastrophes que d'avoir à en assumer les conséquences.

Les dotations inscrites au projet de budget pour 1983 au titre de la protection et de l'aménagement du littoral s'élèvent à 38,5 millions de francs en crédits de paiement – dont 1,5 million pour les dépenses ordinaires – contre 49,6 millions en 1982 (- 22,4 %). Les autorisations de programme progresseront d'une année sur l'autre de 4,7 % passant de 44,4 millions à 46,5 millions de francs.

Sans doute des moyens plus importants sont engagés à ce titre puisque les actions de prévention et de détection sont dotées dans d'autres chapitres budgétaires, sinon même dans d'autres budgets comme celui de l'Environnement et de la Défense nationale.

Les crédits que nous examinerons dans le présent chapitre ne concernent donc que les moyens spécifiques mis en oeuvre pour protéger l'environnement marin. Ils évolueront comme suit :

(en millions de francs).

	1982		1983	
	Autorisations de programme	Crédits de paiement	Autorisations de programme	Crédits de paiement
Entretien et exploitation du matériel		1,4		1,5
Aménagement du rivage marin - Sentier du douanier	2,5	4,4	2,5	2
Protection contre les eaux de la mer	1	1	1	1
Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures	26,9	27	32,3	22
TOTAL.....	30,4	33,8	35,8	26,5

1° - La lutte contre les pollutions marines.

Le programme en cours de réalisation en 1982 comporte l'acquisition de divers matériels de lutte contre les pollutions marines accidentelles, le stockage et la maintenance de ces matériels, la formation des personnels appelés à intervenir sur le littoral lors d'une pollution, des essais sur les matériels existants et des études destinées à améliorer les connaissances dans le domaine de la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

En ce qui concerne les matériels de lutte, ils comprennent les barrages flottants, les récupérateurs et les matériels de stockage de déchets récupérés.

Notons à cet égard que l'objectif d'acquisition de 30 km de barrages pour l'ensemble du territoire a été atteint ; 500 mètres de barrages nouveaux seulement, destinés aux départements d'Outre-Mer, seront achetés d'ici la fin de l'année. Quant aux récupérateurs, qui assurent l'efficacité des barrages et participent à la chaîne complète de récupération, leur stock se montera à 19 d'ici la fin de l'année.

Les études destinées à améliorer les connaissances dans le domaine de la lutte contre les pollutions marines accidentelles concernent notamment l'évaluation des risques d'accident le long des côtes françaises, une première évaluation des sites les plus exposés, les études d'étalement de nappes pour des sites à haut risque, les études sur les barrages, les récupérateurs et les matériels de nettoyage du littoral. Ces études sont menées par la Direction des Ports et de la Navigation Maritimes et le CEDRE (Centre de documentation et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux). Un cahier des charges concernant les récupérateurs est notamment en cours de mise au point, ce qui permettra de préciser les qualités exigibles.

En 1983, il est prévu de poursuivre l'acquisition de matériels de protection et de nettoyage du littoral, la formation des personnels susceptibles d'intervenir en cas de plan POLMAR, l'aménagement de centres de stockage, les essais sur les divers matériels de lutte et le programme d'étude.

A la suite du concours d'idée lancé pour la conception de barrages plus performants, il est prévu notamment d'acheter 2 km de barrages utilisables en conditions défavorables.

Pour compléter l'équipement des barrages en récupérateurs, il est prévu en outre d'acheter 4 écrémeurs, ce qui portera le stock des récupérateurs destinés à être associés à des barrages, à 25 dont deux stockés dans les départements d'Outre-Mer.

Au surplus, l'acquisition de bacs de stockage supplémentaires devrait porter le stock national à une trentaine de réservoirs de stockage de déchets y compris ceux destinés aux départements d'Outre-Mer.

A la suite des études réalisées avec le CEDRE au cours des années précédentes, des machines permettant le ramassage des hydrocarbures déposés sur les plages ont été mises au point : il est aussi prévu d'acquérir une dizaine de ces machines de nettoyage des plages.

Par ailleurs, dans le cadre du plan de recherche à moyen terme pour la protection rapprochée des côtes, défini par la direction des Ports et de la Navigation maritimes pour la période 1981-1985, les études se poursuivront en 1983. Il est notamment attendu des résultats sur l'évaluation des sites sensibles du littoral français, la prévision des déplacements de nappes d'hydrocarbures, l'amélioration des plans de pose de barrages,

l'évaluation du stock de matériels nécessaire pour permettre une protection satisfaisante du littoral, l'amélioration des systèmes de récupération existants et leur mise en oeuvre. D'autre part, les études sur les techniques de nettoyage du littoral seront poursuivies avec le CEDRE.

Enfin, pour 1983, outre la lutte contre les pollutions, l'effort budgétaire portera, dans le domaine de la protection du littoral sur la prévention.

Ainsi, lors d'une conférence de presse consacrée à la sécurité de la navigation, le ministre de la Mer a annoncé qu'il avait décidé de réaménager les dotations prévues au projet de budget du ministère de la Mer pour affecter, dès 1983, 50 millions de francs pour une première tranche de travaux de réalisation de « l'aide majeure » à la navigation qui sera située à 25 milles au Sud-Ouest de l'île d'Ouessant.

La mise en place de cette « aide majeure » à la navigation est un préalable obligatoire, requise par nos partenaires de l'O.M.I., pour que la modification des dispositifs de séparation de trafic en Manche, demandée par la France afin d'éloigner de nos côtes le trafic maritime, soit acceptée et mise en vigueur. Cette nouvelle disposition permettra d'avoir une marge de manoeuvre beaucoup plus importante pour intervenir lors d'un incident et donc de réduire les risques de pollutions marines accidentelles.

2° - L'aménagement du rivage marin.

La loi du 31 décembre 1976 a institué, le long du rivage marin, la servitude dite du « sentier du douanier ».

Un inventaire a été réalisé : il a fait apparaître la possibilité d'ouvrir 3.600 kilomètres de circulation de piétons le long du littoral français sur 6.000 kilomètres de côtes.

Le ministère de la Mer et celui de l'Urbanisme et du Logement assurent conjointement le financement de cette servitude de passage.

En 1979 et en 1980, 530 kilomètres de sentiers anciens ont été rétablis ou aménagés ; pour 1981 et 1982, les réalisations sont estimées à 900 kilomètres et ce rythme, devrait être porté à 500 km en 1983.

Il resterait donc à réaliser environ 1.700 km de sentiers et à moins d'accélérer le rythme actuellement suivi, il faudra au moins trois ans pour atteindre l'objectif déterminé.

CHAPITRE IV

LA FLOTTE DE COMMERCE ET L'EQUIPEMENT NAVAL.

La politique menée par les pouvoirs publics dans ce secteur important de notre vie économique tend à proportionner la flotte française aux besoins de transport du commerce extérieur du pays, qui pour les trois quarts utilise la voie maritime, et aux possibilités de trafic entre pays tiers.

Le développement de notre flotte doit donc s'efforcer de rester en harmonie avec celui du commerce extérieur maritime, qui a crû globalement au cours de ces dernières années à un rythme élevé. Cette harmonie est particulièrement difficile à établir dans une branche fortement capitalisée requérant de ce fait des investissements très lourds.

Ainsi, après un effort d'investissement important qui a marqué les années 1974-1976, on a assisté à une certaine régression de la place de notre pavillon dans le commerce extérieur, lié à l'arrêt de l'investissement naval, au repli de la flotte pétrolière et à une tendance à l'internationalisation de l'armement français.

Le gouvernement a décidé d'enrayer ces tendances et les moyens financiers dégagés dans ce but pour 1983 atteindront :

- **en crédits de paiement**, 1.855,56 millions de francs contre 1.927,86 millions en 1982 (- 3,7 %) ;

– en autorisations de programme, 1.596,85 millions de francs contre 1.465 millions (+ 9 %).

Votre rapporteur avait procédé au printemps dernier à un contrôle budgétaire de l'utilisation des crédits consacrés à l'armement naval ; il lui a paru intéressant de reprendre dans le présent rapport une large part des termes de son exposé qui garde toute son actualité avant d'examiner les perspectives ouvertes par le projet de budget pour 1983.

A.- LE CONTROLE BUDGETAIRE DES CREDITS ALLOUES EN 1981.

La situation de l'armement naval français ne peut être dissociée du contexte international dans lequel il se trouve placé. Or, la conjoncture internationale suscite à cet égard bien des inquiétudes qu'alimentent non seulement les conditions d'une concurrence très vive mais aussi l'activité économique générale.

La capacité mondiale de tonnage paraît bien être le facteur fondamental de la conjoncture actuelle : elle ne concerne plus seulement le transport de pétrole brut mais, du fait de la contraction du commerce mondial en 1981, elle atteint également le transport d'autres produits.

En 1980 déjà, le volume des échanges mondiaux ne s'était accru que de 1,5 %, soit le taux le plus faible des deux dernières décennies après le recul enregistré en 1975.

Cette évolution se traduit d'abord sur le trafic maritime mondial : celui-ci a été affecté en 1981 par une réduction globale de 5 %, qui recouvre à la fois un repli sur le pétrole et les minerais de fer, une stagnation des marchandises sèches en vrac et une hausse portant sur le charbon et les céréales. La flotte mondiale a d'ailleurs connu cette année-là le plus faible accroissement depuis 1935, soit 0,2 %.

Cette évolution se traduit aussi sur la construction navale puisqu'en 1981, alors que la production augmentait encore par rapport à l'année précédente, on enregistrait une diminution des commandes mondiales nouvelles. Au total, les livraisons mondiales, qui avaient atteint 34 millions de tonneaux de jauge brute en 1975, étaient revenues à 13 millions en 1980.

Tel est donc, sommairement brossé, le contexte dans lequel seront analysés les objectifs de la politique suivie dans le secteur de l'armement naval français, les moyens dégagés pour les atteindre, les résultats déjà obtenus ou attendus à court ou moyen terme.

1° - Les effets du plan de relance de la flotte de commerce (1976-1980).

Présenter la situation de l'armement naval par rapport au budget de 1981 implique que soient d'abord rapidement évoqués les effets du plan de relance et de modernisation de la flotte de commerce mis en oeuvre pour la période allant du 1^{er} janvier 1976 au 31 décembre 1980.

Ce plan a été inégalement réalisé : son objectif consistait à assurer, sous pavillon national, la plus grande part de nos approvisionnements pétroliers et la moitié du tonnage du transport des marchandises sèches relevant de notre commerce extérieur maritime. Le dispositif reposait essentiellement sur l'attribution de primes d'équipement équivalent au maximum à 15 % du prix initial d'une part et sur des bonifications d'intérêts d'autre part. Au total, une enveloppe de 1 milliard 200 millions de francs de primes d'équipement et de 2 milliards 600 millions de francs de bonifications d'intérêts était dégagée.

En définitive, le plan de modernisation a été réalisé à hauteur d'environ 90 % pour les cargos de ligne, 50 % pour le secteur pétrolier, 22 % pour le vrac et près de 20 % pour les transports de gaz.

Il n'a donc pu empêcher le déclin de la flotte nationale et du secteur de la construction navale.

En effet, entre le 1^{er} janvier 1976 et le 1^{er} janvier 1981, la composition de la flotte française, qui se situe au 9^{ème} rang de la flotte mondiale, dont elle représente 3 % du tonnage, est passée de 525 navires et plus de 10 millions de Tjbc à 424 navires et plus de 11 millions de Tjbc. Si le nombre total de bâtiments a diminué d'une centaine d'unités, en revanche, le tonnage s'est légèrement accru du fait de l'augmentation du tonnage moyen des navires, sans atteindre cependant les 16 millions de tonneaux de jauge brute que constituait l'objectif du plan. En outre, la capacité de transport de notre flotte, dont l'âge moyen au 1^{er} janvier 1981 s'établissait à 7 ans environ, a moins augmenté que celle de l'ensemble de la flotte mondiale : la progression pour cette dernière ressort à 4,8 % entre le 1^{er} juillet 1977 et le 1^{er} juillet 1979 ; pendant la même période la flotte française a régressé de 2,8 %.

En conséquence, le taux de couverture en tonnage de commerce maritime assuré par notre pavillon a régulièrement décliné, passant de 60 % en 1975 à 51 % en 1979 et 47,5 % en 1980. Par contre, le déficit de la balance des frets et passagers s'est maintenu à 3 milliards 300 millions de francs en 1980 comme en 1979, grâce à une augmentation du chiffre d'affaires de l'armement de 17 %, progression identique à celle de la dépense nationale de transport maritime.

Simultanément les effectifs ont été réduits : 17.000 personnes environ étaient employées en 1976 ; on n'en comptait plus que 15.000 environ au début de 1981 alors que le plan de développement prévoyait le recrutement supplémentaire de 2.000 marins et officiers.

Le secteur de la construction navale a indirectement et partiellement bénéficié du plan de modernisation mis en oeuvre en faveur de l'armement.

Néanmoins, il a connu une période de régression rapide entre 1976 et 1980 : la production a baissé de 40 % et les effectifs de 20 %, malgré l'aide accordée à la construction navale.

Cette aide, dont les modalités d'application ont fait l'objet de certaines critiques de la Cour des Comptes, pouvait prendre trois formes : une aide à la commande de façon à rapprocher les prix pratiqués du prix moyen international ; une garantie contre le risque économique pour maintenir des prix fermes à l'exportation ; une accélération sur le plan national des commandes d'organismes publics.

2° - Les choix budgétaires en 1981.

Telle était la situation qui prévalait au moment de l'adoption du budget pour 1981. Quels choix sous-tendaient les orientations budgétaires proposées cette année-là ?

En ce qui concerne la flotte de commerce, l'objectif était de parachever le plan de développement venu à expiration à la fin de 1980, par la voie d'une aide temporaire à l'investissement, afin de reconquérir les trafics sur lesquels notre présence était insuffisante.

Il en allait ainsi notamment du trafic du vrac sec, du cabotage des transports de passagers et de celui des marchandises sèches.

L'aide à l'investissement devait prendre la forme d'une subvention d'équipement, sur la base d'un taux appliqué au prix contractuel initial du navire ; l'aide, plafonnée à 15 % pour un navire neuf et, sous certaines conditions, à 10 % pour les navires d'occasion, ne pouvait excéder une somme de 25 millions de francs. Elle ne pouvait en outre être accordée qu'aux entreprises agréées, s'engageant au préalable à augmenter leurs fonds propres d'un montant égal à celui de l'aide de l'Etat.

Quant aux chantiers navals, soumis à une concurrence très sévère, le concours des pouvoirs publics leur était indispensable pour favoriser le développement de leur production.

L'aide à la construction navale, qui avait été supprimée inopportu-
nement le 1^{er} janvier 1976 avant d'être rétablie en juillet 1977, devait donc être maintenue en 1981 sous les formes qu'elle revêtait précédemment.

Ainsi, l'aide de base pour les grands chantiers restait comprise entre 15 et 25 % du prix, selon la catégorie de navires, sans compter une aide complémentaire exceptionnelle en cas de concurrence particulièrement vive. Le volume de commandes susceptible de bénéficier de l'aide était limité à 350.000 tonneaux de jauge brute.

Pour les petits chantiers et pour un volume annuel de commandes de 28.000 tonneaux de jauge brute, l'aide de base devait atteindre 10 %, avec une majoration exceptionnelle à 20 % si les conditions de concurrence ou de graves problèmes d'emploi le justifiaient.

La garantie contre le risque économique, identique à celle du régime général géré par la COFACE en ce qui concerne les seuils de franchise, comportait une durée maximum de trois ans pour les grands chantiers, ramenée à 28 mois pour les petits chantiers.

Ces modalités, identiques à celles pratiquées en 1980, devaient pouvoir être ajustées en fonction des possibilités de commandes des armements français et étrangers et du handicap constaté au niveau des investissements entre chantiers français et étrangers.

3° - La consommation des crédits.

Deux chapitres budgétaires accueillent les dotations destinées aux subventions au secteur naval.

a) Le premier, concerne la **flotte de commerce** ; il a été doté en 1981 de 120 millions de francs de crédits de paiement en loi de finances initiale contre 230 millions en 1980, et de 100 millions de francs d'autorisations de programme nouvelles, aucune inscription ne figurant au budget de l'année précédente.

Le taux de consommation des crédits de paiement destinés à la flotte de commerce s'était établi en 1980 à 67,7 % et près de 90 millions de francs avaient été reportés de l'exercice 1980 sur celui de 1981.

Au total, les crédits disponibles en 1981 se sont élevés à un peu plus de 209 millions de francs ; les engagements de dépenses ont atteint près de 190 millions de francs, soit 91 % de la dotation, ce qui constitue un pourcentage très satisfaisant.

Par contre, en ce qui concerne l'utilisation des autorisations de programme, l'appréciation doit être nettement plus nuancée. Aux 100 millions de francs de la loi de finances initiale se sont ajoutés 181 millions de reports de l'année 1980 et 143 millions de la loi de finances rectificative pour 1981, soit un total disponible de 424 millions de francs d'autorisations de programme.

Rappelons d'abord qu'en 1980, le taux d'utilisation des autorisations de programme constaté sur ce chapitre n'était que de 12 %. Dans son rapport annexé à la loi de règlement de 1980, la Cour des Comptes indiquait que cette situation « traduisait tant la mauvaise conjoncture économique du secteur de l'armement et des transports maritimes que la modification, par arrêté du 3 juillet 1980, du mode d'aide au financement des investissements des entreprises d'armement au commerce ». En effet, cette aide n'était désormais accordée qu'aux seules entreprises s'étant préalablement engagées à augmenter leurs fonds propres d'un montant égal à l'aide de l'Etat.

Quoi qu'il en soit, avec un montant d'affectations en 1981 de 135 millions de francs, le taux d'utilisation des autorisations de programme est passé de 12 à 32 %.

Il reste qu'un report important atteignant près de 289 millions est observé en fin d'exercice. Il est dû pour partie à ces nouvelles modalités d'attribution de l'aide qui repoussent la délivrance de l'agrément ministériel à la réalisation des engagements que doivent prendre les entreprises, ce qui provoque des décalages de temps.

Par contre, on peut s'interroger sur la nécessité qu'il y avait à inscrire un complément d'autorisations de programme de 143 millions de francs en loi de finances rectificative pour 1981. Celui-ci en effet était

destiné à contribuer à la réalisation du plan de consolidation de la flotte de commerce adopté en Conseil des ministres le 9 décembre 1981, dont la mise en oeuvre ne pouvait guère intervenir que l'année suivante.

Enfin, la répartition des dotations de ce chapitre, selon les types de navires, a été la suivante : les transporteurs de vrac ont absorbé 8 % des crédits de paiement et 36 % des autorisations de programme, les porte-conteneurs respectivement 69 et 47 %, les autres navires se partageant les 23 % restants de crédits de paiement et 17 % d'autorisations de programme.

b) Le second chapitre budgétaire concerne l'**équipement naval**, dont la gestion pour les années précédentes a fait l'objet d'un développement particulier dans le rapport que le Président de la Cour des Comptes a déposé sur le Bureau du Parlement.

Il a été doté en loi de finances initiale de 998 millions de francs de crédits de paiement contre 1.064 millions en 1980 et de 1.568 millions d'autorisations de programme contre 1.706 millions l'année précédente.

Ces montants doivent être majorés, d'une part des reports de la gestion 1980, soit environ 380 millions de francs de crédits de paiement de 1.553 millions d'autorisations de programme, d'autre part des inscriptions en loi de finances rectificative, soit 602 millions de francs de crédits de paiement et environ 483 millions d'autorisations de programme.

Au total, les engagements de crédits de paiement se sont élevés à environ 1.592 millions de francs, soit 80 % des disponibilités.

En revanche, les affectations d'autorisations de programme, d'un montant de 1.410 millions de francs, n'ont représenté que 39 % des 3.064 millions de francs disponibles.

Ce pourcentage s'est dégradé par rapport à 1980, où il s'établissait à 45 %. L'explication fournie de ce faible taux d'utilisation réside dans le changement du régime d'affectation des autorisations de programme appliqué pour toutes les commandes prises à partir du 1^{er} août 1977.

C'est ainsi que toute mesure d'aide à la construction navale fait l'objet d'un blocage des crédits à due concurrence dans les écritures du service gestionnaire des aides. Ce n'est qu'après enregistrement définitif des commandes au sein de la Commission interministérielle des barèmes, dont les réunions sont semestrielles, que les crédits font l'objet d'une affectation comptable. Les reports apparents ne traduiraient donc pas une disponibilité budgétaire mais un simple retard d'affectation comptable des engagements.

Il reste que selon la Cour des Comptes, cette pratique met en difficulté les entreprises laissées dans l'incertitude de l'échéance et de l'importance de l'aide.

En outre, l'importance du reliquat de la gestion 1981 s'explique également par l'intervention tardive de la deuxième loi de finances rectificative et par des décalages de livraison de navires. Or, le mode de gestion des fonds d'aide à la construction navale utilisant systématiquement des collectifs budgétaires n'est pas satisfaisant car il ne permet pas d'employer les crédits avant la fin de l'année et donne lieu à d'importants reports.

D'une façon générale, on peut dire que le rythme moyen de couverture des autorisations de programme de ce chapitre concernant la construction navale doit être rapporté au mode prévisionnel des crédits budgétaires annuellement inscrits pour assurer le financement des commandes indispensables aux chantiers navals. Dans cette optique, les contingents de commandes affectés chaque année à ce secteur industriel ont été atteints.

Le volume des crédits d'autorisations de programme prévu en 1981 a correspondu de façon assez précise au volume d'aide nécessaire pour les commandes prises la même année, sous réserve de l'évolution du niveau général des prix qui détermine le coût final du système de garantie de prix.

Enfin, il convient de préciser que les 1.410 millions de francs d'autorisations de programme affectées ont bénéficié à hauteur de 90 % aux grands chantiers, 7 % aux moyens chantiers, les 3 % restants allant aux petits chantiers.

Ces crédits d'aide à la construction navale ont permis d'assurer les commandes indispensables pour réaliser les contingents prévus par la profession.

4° - Les résultats enregistrés en 1981.

Face aux moyens budgétaires ainsi mis en oeuvre et compte tenu des observations formulées sur leur consommation, quels ont été les résultats enregistrés en 1981 ?

Si l'on se réfère au bilan dressé par le Comité central des armateurs de France, l'année 1981 aura été marquée par l'aggravation de la crise qui frappe ce secteur et, en fin d'exercice, par l'adoption du plan de consolidation par le gouvernement.

Après la quasi stabilité du nombre de navires français observée en 1980, le bilan des entrées et sorties l'année suivante se présente, comme dans la plupart des pays européens, de façon défavorable. En diminuant de 8 % en tonneaux de jauge brute, la flotte commerciale ne comptait

plus que 393 navires au 1^{er} janvier 1982 et 394 au 1^{er} avril suivant ; la sortie de ces unités n'a été compensée que par l'entrée en service de 15 bateaux seulement.

Au cours de cette même année, les commandes n'ont porté que sur 8 navires ; cependant, au 1^{er} janvier 1982, 23 unités, soit 600.000 Tjbc, étaient en commande, ce qui marque un progrès par rapport au 1^{er} janvier 1981 où les ordres ne portaient que sur 19 navires représentant environ 500.000 Tjbc.

En outre, l'effort d'investissement des entreprises françaises porte sur des données qui n'apparaissent pas directement dans ces chiffres dans la mesure où il concerne en particulier les économies d'énergie ou la transformation des navires.

Quoi qu'il en soit, la situation française reflète celle de la demande mondiale de fret, qui a fortement baissé en 1981 tandis que la flotte restait quasiment stable. De ce fait, le tonnage mondial désarmé a atteint 55 millions de tonnes en port lourd contre 20 millions il y a seulement deux ans.

Quant aux chantiers navals français, leurs carnets de commandes au 1^{er} janvier 1982 représentaient 830.000 tonnes de jauge brute, soit une diminution annuelle de 23 %. Cependant, malgré la détérioration de la situation en 1981, il a été commandé aux chantiers français la valeur de 403.000 tonneaux de jauge brute (contre 361.000 en 1980) dont 60 % de commandes à l'exportation.

Dans le même temps, la livraison de 34 navires, représentant 473.000 Tjbc, était assurée contre 28 navires en 1980 et 32 en 1979, les livraisons à l'exportation représentant 80 % du total de 1981.

5° - Le plan de consolidation.

La profession a réservé un accueil favorable à l'idée d'un plan de consolidation et d'expansion de la flotte de commerce.

Les principaux objectifs assignés à ce plan sont les suivants : stabiliser puis développer le potentiel de notre flotte commerciale ; élargir les solidarités nationales entre chargeurs, armateurs et constructeurs.

Ainsi, le plan de consolidation, qui ne comporte toutefois ni objectifs chiffrés, ni calendrier prévisionnel, devrait permettre d'accroître les efforts de productivité déjà réalisés, de mener une action internationale vigoureuse contre des conditions de concurrence anormales, de reconquérir les parts de marchés que nous avons perdues. Concrètement, la reconquête du marché passe notamment par la reprise en main de certains trafics de marchandises diverses, tels que l'agro-alimentaire, les colis lourds, le vrac, le cabotage international.

Les crédits supplémentaires ouverts par la loi de finances rectificative de 1981 et les dotations de 1982 représentent un effort incontestable pour réaliser le plan de consolidation et d'expansion, qui tend à faire assurer par notre flotte de commerce la moitié de nos échanges maritimes.

L'attribution des aides s'effectuera selon un système modulé de subvention suivant le type de navire ; elle sera liée à des engagements précis des armements en matière d'emploi et fera une place prioritaire aux commandes passées en France. Pour 1982, le montant des aides totales est estimé à 400 millions de francs, y compris le reliquat de 1981. Parmi les bénéficiaires figurent la Société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux pour une commande de quatre porte-conteneurs valant 215 millions de francs l'unité, les chantiers de l'Atlantique ainsi que la C.G.M. pour une ou deux commandes vraisemblables.

Toutefois, ces mesures d'aide au financement et les bonifications d'intérêts, si elles sont indispensables à un secteur d'activité dont l'endettement s'élève à 12 milliards 700 millions de francs pour un chiffre d'affaires voisin de 14 milliards de francs, devront être complétées par d'autres mesures de nature à atténuer les coûts d'exploitation qui pèsent sur l'armement et notamment les coûts de l'énergie.

Pour leur part, les chantiers navals devront encore être aidés afin de les maintenir en état de bénéficier de la reprise escomptée quand elle se produira. Il importe en effet de ne pas laisser s'affaiblir définitivement la capacité concurrentielle de nos chantiers au plan industriel, commercial et technique.

C'est ce à quoi tendaient les dotations budgétaires de 1982, d'un montant de 1 milliard 600 millions de francs destinées à soutenir l'activité des chantiers selon des modalités comparables à celles de 1981.

B.- LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1983.

Pour mener à bien la politique d'aide au secteur de l'armement naval, les pouvoirs publics se proposent :

- d'une part, de s'appuyer sur le plan de consolidation de la flotte, qui comprend des moyens financiers ainsi qu'une action pour accentuer la solidarité entre chargeurs et armateurs ;

- d'autre part, de renforcer la compétitivité des chantiers navals français, en maintenant l'emploi, en développant des activités de diversification, en encourageant l'innovation technique et scientifique, en réalisant un important programme de restructuration.

1° - Le contexte international.

Il reste marqué par un climat dépressif au point que les experts du Comité des transports maritimes de l'O.C.D.E. considèrent, dans leur dernier rapport, qu'il paraît presque impossible d'envisager une demande de transport maritime supérieure à ce qu'elle est à présent. Toutefois, si la reprise de la croissance économique dans les principaux pays industrialisés devait enfin se produire, elle pourrait se solder par un accroissement des transports de marchandises autres que les hydrocarbures, le minerai de fer et le charbon.

Quoi qu'il en soit, le chômage maritime atteint actuellement des niveaux records : il représentait en septembre dernier 64,5 millions de Tjbc, soit 9 % du tonnage marchand mondial.

Pour sa part, la construction navale mondiale connaît une aggravation de la crise au point que les commandes mondiales, au premier semestre 1982, ont chuté de près d'un tiers par rapport à la même période de 1981. Pour la quatrième fois consécutive, les commandes en carnet ont également baissé au cours du 2ème trimestre de 1982.

Cette situation conduit tous les pays à apporter, sous des formes diverses mais qui peuvent représenter au minimum de 20 à 30 % du prix de vente, une aide accrue à leurs chantiers navals dont les capacités sont estimées actuellement à 17 millions de Tjbc (22 millions dans les années 1975-1977). En outre, la présence sur le marché de nombreux navires d'occasion qui sont véritablement bradés avive une concurrence extrêmement rude.

2° – La flotte de commerce

Les dotations prévues pour 1983 s'élèvent à 150 millions de francs de crédits de paiement (- 32 %) et 152,6 millions de francs d'autorisations de programme (+ 9 %).

Par l'octroi de primes aux commandes de navires, il s'agit d'améliorer la compétitivité des entreprises du secteur en leur apportant une consolidation commerciale et financière.

Après le déficit de 3,3 milliards de francs enregistré par la balance des frets et passages de 1980, le résultat de 1981 risque d'être aggravé, non pas en raison d'une évolution dans les tonnages transportés car les importations globales ont baissé parallèlement à la baisse des capacités de la flotte française, mais du fait de la variation du coût du fret affecté notamment par la hausse du dollar.

Le dispositif actuel d'aide à l'armement doit contribuer à l'amélioration de la balance des frets et passages. Il reste fondé sur l'octroi :

- d'une part de bonifications d'intérêts, accordées pour la construction ou la transformation de navires dans des chantiers français ainsi que, sous certaines conditions, pour l'achat de navires d'occasion ;

- d'autre part, et après agrément du Ministre de la Mer, d'une aide à l'investissement pour les commandes de navires neufs, à l'exception des navires pétroliers, commandés entre le 1^{er} janvier 1982 et le 31 décembre 1983, ainsi que pour certaines navires d'occasion entrés en flotte au cours de la même période.

Enfin, handicapé par des charges financières beaucoup plus importantes que ses principaux concurrents, le groupe de la Compagnie générale maritime n'a pu encore mener à bien son redressement dans le cadre du contrat d'entreprise de deux ans qui s'est achevé à la fin de 1980. Aussi convient-il, pour accompagner cet effort qui passe notamment par la réorganisation du fonds de commerce, que l'Etat participe à l'assainissement du groupe. L'inscription des crédits correspondants est proposée au budget des charges communes. La C.G.M. présentera en 1983 un nouveau contrat d'entreprise.

Par ailleurs, l'Etat continuera de compenser les charges dérogatoires au droit commun héritées du passé (retraite du personnel sédentaire, financement des départs négociés, caisse d'accidents du travail) à concurrence de 134 millions de francs en 1983.

3° - La construction navale

Les dotations prévues à ce titre, soit 1.570,85 millions de francs de crédits de paiement (- 1,8 %) et 1.444,25 millions de francs d'autorisations de programme (+ 9 %) tendent à couvrir d'une part le règlement des commandes enregistrées en 1980 et 1981 et d'autre part, en aide de base et garantie de prix, les commandes à prendre en 1983.

a) L'activité des chantiers navals.

La situation des chantiers navals français, dans le contexte évoqué plus haut, se caractérise au 1^{er} semestre 1982 par les éléments suivants :

- les livraisons de navires achevés ont représenté 180.000 Tjbc (473.000 pour toute l'année 1981),

- les commandes enregistrées (134.000 Tjbc) sont en diminution par rapport aux moyennes semestrielles de 1981 (200.000 Tjbc) et 1980 (180.000 Tjbc), mais compte tenu de la courte durée de la période considérée, ces chiffres doivent être appréciés avec prudence,

- les commandes à l'exportation représentent, avec 93.000 Tjbc 69 % des commandes nouvelles,

- le carnet de commandes au 30 juin 1982 des grands chantiers porte sur 40 navires (928.450 Tjbc), dont 26 à l'exportation (658.650 Tjbc),

- les effectifs employés dans les chantiers se stabilisent : 23.965 personnes étaient occupées en mars 1982, contre 23.798 à la fin de 1981 et 23.960 un an plus tôt.

Au total, pendant l'année 1981 et le 1^{er} semestre 1982 :

- les chantiers français ont livré 15 grands navires à des armateurs étrangers pour 4.500 millions de francs,

– les livraisons aux armateurs français, portant sur 7 navires, se sont élevées à 850 millions de francs,

– les armateurs français ont acheté à l'étranger 3 transporteurs de vrac et 1 navire roulier pour une valeur de 730 millions de francs.

b) La compétitivité des chantiers français.

La comparaison des coûts de production dans le secteur de la construction navale est difficile à établir compte tenu :

– d'une part, de la diversité des productions (degré plus ou moins sophistiqué selon le niveau des entreprises nationales),

– d'autre part, de l'importance et de l'opacité des aides attribuées par les gouvernements de nombreux pays à leurs chantiers nationaux.

Durant les années récentes les coûts de production des chantiers européens ont été affectés par l'augmentation des salaires et des prix d'achat des matières premières qui ont augmenté plus rapidement que l'évolution des prix à la consommation.

Il semble toutefois que les coûts de production des chantiers français ne soient pas sensiblement différents de ceux des chantiers européens, mais ils restent très supérieurs aux coûts de production des chantiers du Sud-Est asiatique (Japon et Corée) ; ces derniers connaissent, en effet, de moindres charges salariales et sociales, et, en ce qui concerne le Japon, bénéficient d'une intégration industrielle et financière caractéristique de l'économie japonaise.

Il convient enfin de souligner la situation particulière des Etats-Unis où l'impératif de sécurité nationale constitue la seule justification du maintien d'une industrie de la construction navale ; les chantiers américains, très aidés, sont de ce fait tenus à l'écart des contraintes et des aléas du marché mondial.

c) Le régime d'aide à la construction navale.

Pratiquement tous les pays qui possèdent des chantiers navals leur apportent une aide publique.

La diversité des régimes d'aides à la construction navale – et une certaine opacité entretenue par beaucoup de gouvernements – rend difficile la comparaison en valeur absolue des soutiens financiers accordés par les gouvernements étrangers à leurs chantiers nationaux.

En ce qui concerne les aides directes aux chantiers, la quasi totalité des pays européens – à l'exception de la Belgique et du Danemark – ont accordé de 1978 à 1981 des subventions de l'ordre de 20 % à 30 % du prix de vente des navires, subventions directes auxquelles s'ajoutent généralement des interventions plus diversifiées telles que aides à la restructuration, aides aux armateurs réservées aux commandes nationales, garanties de financement, subventions de compensation de pertes, etc.

Il ressort des déclarations faites à la C.E.E. ou à l'O.C.D.E. que :

- le Japon n'accorde pas d'aide directe à la reconstruction navale mais aide les armateurs nationaux à financer l'acquisition de navires ;

- la R.F.A. a baissé en 1981 le niveau de l'aide directe aux chantiers à 15 % du prix contractuel mais a développé son système d'aide aux armateurs, l'expérience montrant que cette aide est largement réservée aux commandes nationales ;

- l'Italie a demandé à la Commission l'autorisation d'accorder des aides à la commande, aux investissements, ainsi que des primes à la restructuration dont le cumul pourrait dépasser 30 % du prix contractuel du navire ;

- la Grande-Bretagne a également demandé que le régime d'aide prévu pour 1983 maintienne l'aide à la commande, tout en laissant subsister les subventions d'exploitation aux chantiers destinées à compenser leurs pertes ;

- les Chantiers Belges, en cours de restructuration d'ailleurs après la faillite du plus grand chantier, obtiennent des commandes d'armateurs belges assorties de financements extrêmement attractifs de leur gouvernement (90 % sur 15 ans à un taux très faible de l'ordre de 3 %) ;

- les Chantiers danois fondent également leur activité sur les commandes de leurs armateurs aidées par des financements gouvernementaux très intéressants (prêts à 12 ans dont 4 ans de différé sur 90 %) ;

Pour sa part, la France maintient son régime d'aide à la construction navale qui s'appuie :

- sur une aide de base à un taux variant de 15 à 25 % selon les catégories de navires de la grande construction navale, et à un taux moyen de 10 % dans le cas des petits chantiers ; dans l'un et l'autre cas, une aide complémentaire peut être accordée à titre tout à fait exceptionnel si l'exigent une concurrence particulièrement vive ou un problème immédiat de charge de travail ;

- sur un système de garantie de prix, identique à celui du risque économique de l'assurance du commerce extérieur (Coface) pour une période de trois ans en grande construction navale et de 28 mois maximum pour les petits chantiers.

Compte tenu du niveau des coûts et de la productivité intrinsèque des chantiers d'Europe de l'Ouest par rapport aux chantiers extrême orientaux et notamment à la Corée du Sud, l'aide est appelée à être maintenue.

Par ailleurs, dans les perspectives de regroupement des grands chantiers en deux ensembles industriels, il est envisagé de globaliser la gestion des aides à la construction navale dans le cadre d'un contrat professionnel entre l'Etat et la profession.

d) Les restructurations industrielles.

L'activité des grands chantiers navals a été profondément réduite au cours de ces dernières années du fait de la crise du secteur au plan mondial, ce qui a sérieusement affaibli les entreprises, tant au plan financier qu'au plan commercial et technique.

Pour cette raison, les pouvoirs publics ont décidé en 1981 de mener une politique industrielle visant à consolider les structures de cette industrie afin de créer des entreprises de dimensions comparables à celles des principaux chantiers navals étrangers, mettant ainsi la construction navale française en meilleure position pour affronter une concurrence internationale très vive.

Compte tenu de ces orientations, sont actuellement en voie d'achèvement les négociations conduites entre le groupe Empain-Schneider, actionnaire majoritaire de France-Dunkerque, les chantiers navals de la Ciotat et les CNIM (La Seyne-sur-Mer) en vue d'un regroupement de leurs activités.

Etant donné l'importance que les pouvoirs publics attachent à cette opération de restructuration, une société contrôlée par le secteur public devrait prendre une participation au capital du nouvel ensemble qui serait constitué.

Par ailleurs, une étude menée entre Alsthom-Atlantique – filiale de la C.G.E. – et Dubigeon-Normandie devrait favoriser un rapprochement de leurs activités construction navale.

La nouvelle société, dont la création prendra effet au 1er janvier prochain, avec ses 11.000 salariés et un chiffre d'affaires estimé en 1982 à 4 milliards de francs, comptera parmi les cinq grands de la profession en Europe. Elle devrait pouvoir bénéficier d'une prime de restructuration et la conclusion d'un contrat d'entreprise pluri-annuel devrait pouvoir être envisagée.

Ainsi, dans une situation internationale peu florissante, les chantiers navals français pourraient faire valoir les atouts technologiques non négligeables dont ils disposent.

CHAPITRE V

LES PECHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

L'approvisionnement national en produits de la mer, dans l'actuelle incertitude quant à l'accès aux ressources et à la possibilité de les exploiter de façon rentable et durable, pose dans l'immédiat un problème de maintien de l'emploi, de préservation de l'outil et du savoir-faire acquis. L'action à cet égard passe donc par le maintien en flotte, le soutien programmé de l'investissement là où se manifeste le souci de renouvellement, qu'il s'agisse de construction ou de transformation de navires, et par l'extension de l'organisation des marchés permettant une meilleure valorisation de l'effort de pêche.

Quant aux cultures marines dont le développement constitue, à terme, comme la clause de sauvegarde de nos échanges extérieurs de produits de la mer, leur est assuré l'appui de la recherche scientifique.

C'est à la réalisation de ces différents objectifs que concourent les dotations prévues pour 1983 qui s'élèvent :

- à **363,5 millions de francs en crédits de paiement, contre 350 millions en 1982 (+ 3,8 %) ;**

- à **108,8 millions de francs d'autorisations de programme contre 100 millions (+ 8,8 %).**

1° – Les aides à l'exploitation.

Le secteur des pêches maritimes a connu en 1974-1975 et traverse depuis 1979 une crise grave, due notamment à l'accroissement considérable du coût du carburant.

Dans ce contexte, l'action des pouvoirs publics a pour objet d'assurer le maintien de l'emploi, de préserver l'outil de production, d'éviter qu'une forte réduction de notre flotte n'alourdisse le déficit de nos échanges extérieurs.

a) L'état de la flotte de pêche française.

Au 1er janvier 1981 et 1982, la flotte de pêche française armée (bateaux en activité à la date de recensement) était composée respectivement de 11 090 et 10 780 bateaux.

La ventilation entre pêche artisanale et pêche « industrielle » s'établit comme suit : (nombre d'unités)

	1980	1981	1982
Artisanale			
« industrielle »	10 886	10 873	10 565
et semi-industrielle	232	217	215

● Pour la pêche artisanale la tendance observée depuis quelques années montre une légère augmentation des bateaux armés aux engins dormants et au chalut. Par contre, les bateaux polyvalents régressent.

L'effort de modernisation de la flotte qui est engagé depuis plusieurs années s'observe au niveau de la structure d'âge de cette flottille. En effet, depuis quatre ans, le rythme moyen des constructions de bateaux de plus de 12 mètres en France métropolitaine est nettement soutenu (**84 unités** en moyenne). Pour le premier semestre 1982, 62 unités ont été programmées ou mises en chantier.

- **Pour la pêche fraîche hauturière**, les efforts qui ont été déployés par les pouvoirs publics en matière de maintien du potentiel de pêche et de sa modernisation ont permis en 1981 de construire 4 chalutiers de 24 à 34 mètres et de favoriser 4 opérations de modernisation de navires.

- **Pour la pêche thonière océanique**, le renouvellement de la flottille est très rapide. En 1981, 6 thoniers étaient en construction ou en commande. L'entrée en flotte de ces unités est de nature à accroître très sensiblement notre potentiel de pêche, en raison de la haute technicité de ces bateaux et des moyens de prospection qui y sont rattachés.

- **Pour la grande pêche**, la diminution des effectifs semble être stoppée. Les unités restantes s'orientent de plus en plus vers des zones de pêche où le redéploiement est favorable (Atlantique Nord pour le merlan bleu, zone des Kerguelen pour les espèces antarctiques).

En ce qui concerne les **effectifs de marins pêcheurs**, il s'établissait (marins pêcheurs non embarqués inclus) à :

– 24.999 au 30 décembre 1980,

– 23.999 au 30 décembre 1981,

– 24.394 au 1er mars 1982.

Le secteur des pêches maritimes ne paraît connaître aucun chômage structurel. Au contraire, dans plusieurs ports, les offres d'emploi ne parviennent pas à être toutes satisfaites.

b) L'aide au maintien en flotte.

Au titre de l'aide au maintien en flotte, en 1981, le montant total des sommes engagées s'est élevé à 26,8 millions de francs ; 20 armements du secteur de la pêche industrielle ou semi-industrielle en ont bénéficié.

Au 31 juillet 1982, 5 armements ont bénéficié de ce type d'aide, pour un montant de 4.634.519 francs.

En 1983, l'aide au maintien en flotte sera maintenue mais réduite pour appliquer le principe de dégressivité annoncée lors de sa mise en place et pour tenir compte d'une légère amélioration de la situation de la pêche industrielle.

c) L'aide au carburant.

Elle consiste d'abord en une détaxation des produits livrés aux pêcheurs, qui se traduit par une dépense fiscale évaluée à 475 millions de francs en 1981. Sur ce prix ainsi diminué, l'aide supplémentaire apportée par le budget du ministère de la Mer est actuellement de 21 centimes par litre.

En 1981, une somme totale de 79,7 millions de francs a été versée au titre de cette aide, dont 51,3 % attribués à la pêche industrielle, le reste allant au secteur artisanal. Au 31 juillet 1982, 52,3 millions de francs ont déjà été versés pour les deux premiers trimestres et la dotation prévue pour 1983 atteint 106 millions de francs.

Par ailleurs, a été instauré, en mars 1982, un mécanisme de modulation des prix du gazole délivré aux pêcheurs. Ce système complète et renforce celui de l'aide au carburant. L'objectif de ce mécanisme est de réduire les conséquences que pourrait avoir pour les pêcheurs une augmentation du prix du carburant en 1982 supérieure à l'évolution de l'indice des prix à la consommation établi par l'I.N.S.E.E.

Au total, il est prévu de consacrer 153,3 millions de francs, en 1983, à l'aide à l'exploitation des navires de pêche.

2° - Les aides à l'investissement.

a) La pêche artisanale.

Le régime des aides financières qui a été mis en place dans le cadre des dispositions énoncées par la circulaire du 4 avril 1980 a contribué à

soutenir très sensiblement le secteur de la construction navale en pêche artisanale.

En 1981, le montant global des subventions s'est élevé à **30,7 millions de francs**, afin de participer à la construction de **171 bateaux** en France métropolitaine, dont **78 unités** de plus de 12 mètres de long, pour un investissement global de **196,7 millions de francs**.

Le taux moyen de subvention par unité représente **15,6 %** de l'investissement moyen.

Pour les sept premiers mois de l'année 1982, **21,7 millions de francs** ont déjà été utilisés pour subventionner **62 bateaux** en France métropolitaine, dont **44 bateaux** de plus de 12 mètres.

Les objectifs pour l'année 1983 sont de maintenir le rythme actuel des aides nationales, afin de parfaire la tendance au renouvellement de la flotte observée depuis quelques années. Les dotations qui y seront consacrées s'élèvent à 39,1 millions de francs de crédits de paiement et 38,8 millions d'autorisations de programme.

b) La pêche industrielle.

En 1981, la construction de 6 thoniers senneurs congélateurs et de 5 chalutiers a été permise grâce à l'octroi de subventions d'un montant de 40 millions de francs.

Par ailleurs, un chalutier classique a été transformé en congélateur, trois navires ont été munis de matériel de détection et deux hélicoptères ont été acquis, grâce à l'octroi de subventions d'un montant de 2,3 millions de francs.

Au 31 juillet 1982, 17,3 millions de francs ont déjà été versés aux armements industriels et semi-industriels, qui ont permis l'acquisition de 3 thoniers senneurs-congélateurs, l'amélioration des techniques de conservation à bord de 5 navires, l'achat de deux tapis de déchargement et une transformation de chalutier classique en chalutier semi-congélateur.

Pour 1983, selon le programme pluriannuel d'investissement et en fonction des intentions de commandes exprimées à ce jour par les armateurs, il est possible que soient construits 1 ou 2 chalutiers congélateurs, 3 thoniers senneurs-congélateurs, 6 à 8 chalutiers de pêche fraîche. Il est inscrit à cet effet, dans le projet de budget, 39 millions de francs de crédits de paiement et 50 millions d'autorisations de programme.

c) L'aide aux investissements destinés à économiser l'énergie.

Le régime d'aide instauré le 27 juillet 1981 prendra fin au 31 décembre 1982.

En 1981, il a permis la réalisation de 352 opérations :

– pose d'un économètre	164
– remotorisation	80
– pose de tuyères	69
– changement d'hélices.....	22
– peinture auto-lissante	17
Total	352

199 navires ont bénéficié de ce type d'aide, pour un montant de 27,7 millions de francs.

Pour l'année 1982, 12,8 millions de francs ont été engagés au titre de ce régime qui aura connu un succès certain et qui aura essentiellement bénéficié aux navires de pêche artisanale. Ce régime exceptionnel ne sera pas reconduit en 1983.

Le Ministre de la Mer avait engagé une réflexion avec les différentes familles professionnelles, qui s'est poursuivie tout au long d'une année. L'objectif était de définir un programme planifié de constructions durant les cinq ans à venir et d'établir des critères précis pour l'attribution des aides de l'Etat.

Le régime actuellement en vigueur devrait donc être infléchi pour tenir compte de l'adéquation de l'outil aux différentes ressources et des obstacles que peuvent rencontrer les promoteurs, en particulier les jeunes, qui se lancent dans un métier où le poids financier de l'investissement est de plus en plus déterminant.

3° - L'organisation des marchés.

Alors même que la production nationale s'avère insuffisante pour répondre à la demande intérieure, elle requiert des efforts d'adaptation que soutient le F.I.O.M. (Fonds d'Intervention et d'Organisation des marchés).

a) *La production nationale des produits de la mer.*

Sur la base des données connues (1980-1981), la production nationale de produits de la mer, toutes catégories confondues, se situe aux environs de 734 000 tonnes, pour une valeur de 4,8 milliards de francs en 1981. Cette production en quantité a peu varié sur ces deux années, par contre, la valeur s'est accrue de 14 %.

Cependant, la production nationale ne peut satisfaire la demande intérieure qui s'oriente toujours davantage vers des produits nobles ou de haute valeur ajoutée. Il s'ensuit un déficit structurel du commerce extérieur qui s'est établi en 1981 à 3,9 milliards de francs, représentant une augmentation de 15 % par rapport à 1980.

Toutefois, si la situation observée durant les six premiers mois de 1982 se maintenait au cours de la seconde moitié de l'année, la différence entre importations et exportations n'atteindrait pas 3,7 milliards de francs, ce qui correspondrait à une baisse d'un peu plus de 5 % du déficit 1982 par rapport à celui de 1981.

Quoi qu'il en soit, les efforts entrepris en vue d'améliorer cette balance commerciale, qu'il s'agisse de la rationalisation des captures, de l'accélération des recherches aquacoles ou de la promotion de nouveaux produits auprès des consommateurs, ne seront susceptibles d'aboutir qu'à terme relativement long.

Il convient toutefois de souligner la remarquable progression des exportations françaises, approchant 50 % en tonnage et les dépassant en valeur, qui confirme l'efficacité des efforts entrepris pour une meilleure pénétration des marchés étrangers par les producteurs et les transformateurs. En ce domaine, les produits congelés et les conserves de poissons ont obtenu les plus nets succès, lesquels paraissent pouvoir se maintenir en 1982.

b) Les interventions du F.I.O.M.

Le F.I.O.M. a, au cours de l'année 1981, dépensé 162 millions de francs pour favoriser l'adaptation du secteur de la production des produits de la mer aux besoins du marché et pour soutenir l'activité de l'industrie des pêches maritimes françaises. En 1982, la somme que le F.I.O.M. affectera à la réalisation des mêmes objectifs a été arrêtée à 131,7 millions de francs.

Cet organisme a poursuivi au cours de l'année 1981 et poursuit actuellement ses actions de soutien de marché du poisson en participant aux interventions des organisations de producteurs : il intervient notamment pour soutenir les prix de retrait des espèces qui ne sont pas soutenues par le F.E.O.G.A.

En 1981, au titre des retraits des espèces dont le prix de retrait est soutenu par la Communauté, le F.I.O.M. a réglé 23,45 millions de francs aux organisations de producteurs pour le compte du F.E.O.G.A. Le volume de ces retraits (principalement de la sardine et de l'églefin) s'est élevé à 20.693 tonnes, soit 3,80 % de la production nationale.

Au titre des retraits des espèces nationales, le F.I.O.M. a réglé 3,66 millions de francs, les tonnages retirés s'élevant à 1.959 tonnes, soit 0,36 % de la production nationale. Ces chiffres, en baisse par rapport à 1980 où le tonnage des retraits d'espèces nationales s'était élevé à 2.272 tonnes – soit 0,42 % de la production – sont représentatifs du développement des nouveaux mécanismes d'intervention que le F.I.O.M. tend à mettre en oeuvre afin d'inciter les organisations de producteurs à stabiliser les excédents en les congelant ou en les transformant plutôt que de les détruire.

Ces mesures incitatives sont constituées, d'une part par des primes attribuées dans le cas de conclusion de contrats d'approvisionnement entre les organisations de producteurs et les transformateurs – ces contrats permettant d'assurer aux producteurs l'écoulement des apports à des prix fermes (fixés par campagne) et de garantir aux transformateurs leurs approvisionnements tant en qualité qu'en prix –, d'autre part par des aides forfaitaires à la stabilisation-surgélation accordées pour éviter la destruction d'espèces habituellement vendues en frais dont le prix arrive au niveau du prix de retrait.

En 1981, ces aides ont atteint un montant global de 20,35 millions de francs.

Le système des prix d'objectif permet de garantir au producteur sur certaines espèces un revenu fondé sur un chiffre d'affaires qui a été fixé au chiffre d'affaires 1980 majoré de 15 % pour le premier quadrimestre 1981, de 14 % pour le deuxième quadrimestre et de 13 % pour le dernier quadrimestre.

En 1981, le montant des **primes d'objectif** versé s'est élevé à 58 millions de francs (au lieu de 26 millions en 1980).

Le F.I.O.M. a, par ailleurs, intensifié ses actions de publicité collective en faveur de la consommation de poisson, notamment par des messages radiophoniques répétés au moment de forts apports.

Le montant des crédits affectés à des **actions de propagande** en faveur de la consommation de poisson s'est élevé à **11 millions de francs**.

Afin d'améliorer la connaissance des marchés et de la consommation des produits de la mer, le F.I.O.M. a 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 et des opérations de contrôle de qualité. Il a poursuivi la mise en place du réseau d'information intercriées qui permettra la saisie des enchères, le stockage de ces informations et leur traitement dès la fin des enchères afin d'en obtenir la synthèse, à charge pour lui de les répercuter auprès de l'Administration et des autres organismes publics concernés.

Une somme de 2,1 millions de francs a été consacrée à ces études ; elle a été portée, en 1982, à 3,5 millions de francs.

Pour la première fois en 1981, le F.I.O.M. est intervenu dans le secteur de la conchyliculture. Il l'a fait dans le cadre des dispositifs mis en place par le gouvernement, d'une part pour réensemencer le bassin d'Arcachon, d'autre part pour couvrir les risques très élevés de mortalité des huitres plates entraînés par le développement de la parasitose « *Bonamia* » en Bretagne.

Afin d'inciter les ostréiculteurs du bassin d'Arcachon à réensemencer leurs parcs, le F.I.O.M. a affecté un crédit de 6 millions de francs destiné à l'octroi de subventions d'achats de naissins et d'huitres de 18 mois.

Par ailleurs, le F.I.O.M. a affecté une somme de 7,9 millions de francs à la mise en place d'un **fonds de garantie de sauvegarde de l'huître plate** afin d'indemniser les pertes éprouvées par les groupements ostréicoles, acheteurs d'huîtres plates, entre la mise en élevage en 1981 et fin 1983 du fait du parasite « *Bonamia* » ou de tout autre altération les rendant impropres à la consommation.

Le Fonds de garantie est intervenu concurremment avec le Fonds national des Calamités agricoles.

En 1982, le F.I.O.M. consacrera 15 millions de francs à des actions en faveur du secteur des cultures marines

Le F.I.O.M. a également financé en 1981 des **actions visant à orienter la production**. Parmi ces actions, on distingue :

- l'assistance à la pêche germonière qui a bénéficié en 1981 d'une aide du F.I.O.M. de 1,7 million de francs ;

- les marées de prospection et les campagnes expérimentales, telles une campagne de prospection germon, une campagne de prospection crevette au Groenland, une campagne de prospection thon tropical, une campagne de prospection merlan bleu, des marées expérimentales aux Kerguelen (24,9 millions de francs).

Un crédit de 35,2 millions de francs a été prévu en 1982 pour ces actions d'orientation.

La dotation prévue pour 1983, soit 95 millions de francs, doit permettre la poursuite de ces actions.

c) La politique commune de la pêche.

Après avoir connu, lors de la session du 29 septembre 1981, une avancée importante avec l'adoption par le Conseil d'une nouvelle réglementation pour le marché du poisson, l'adoption également de l'accord de pêche avec le Canada et le mandat donné à la Commission de négocier des accords de pêche avec les pays de la côte de l'Afrique de l'Ouest,

les travaux pour l'élaboration de la politique commune des pêches ont connu, au plan communautaire, une période apparente de léthargie, qui a cependant permis de fructueuses discussions entre les Etats membres directement concernés sur le délicat problème de l'accès.

La France s'est ainsi engagée, en étroite concertation avec l'ensemble des milieux professionnels français, dans des discussions bilatérales approfondies avec ses deux partenaires privilégiés en la matière : le Royaume-Uni d'une part, la République d'Irlande d'autre part. Ces discussions ont permis d'aboutir à des arrangements intéressants pour la pêche française.

Il est également apparu que des progrès sensibles avaient pu être réalisés entre les autres Etats membres, le seul problème véritable restant à régler dans ce domaine étant la durée du nouveau régime dérogatoire à mettre en oeuvre. Il est donc possible de penser que le problème de l'accès ne constitue plus désormais l'obstacle qu'il a longtemps représenté pour la définition complète de la politique des pêches.

Il est apparu enfin que le cadre général de la politique communautaire en matière de structures, tel qu'il est actuellement défini par la proposition de la Commission, pouvait recevoir l'aval de tous les Etats membres à l'exception de la République fédérale d'Allemagne. Celle-ci, opposée de longue date à un ensemble d'actions structurelles communautaires, devrait cependant pouvoir donner son accord à la proposition de la Commission, dans le cadre d'un compromis général, si le budget retenu ne lui paraissait finalement pas exagéré.

Il est clair désormais que le butoir au parachèvement de la politique commune des pêches est la répartition du disponible communautaire (quotas) entre les Etats membres. En fait, les demandes complémentaires des Etats membres restent, à l'exception de celles formulées par le Danemark, peu importantes. La France ne retrouve pas exactement, pour l'instant, les quantités qu'elle demandait pour les sept espèces principales mais, dans le cas d'un compromis général, elle devrait pouvoir s'en rapprocher au plus près à partir du moment où il serait alors, sans aucun doute, procédé à une réévaluation du disponible pour les espèces de la Mer du Nord, réévaluation qui, du fait d'une gestion conjointe, ne peut se faire qu'avec l'accord de la Norvège.

Il paraît maintenant évident que la plupart de ces Etats sont soucieux d'arriver à une conclusion avant le 31 décembre 1982, date d'expiration du régime décennal dérogatoire sur l'accès. Si le Conseil ne parvenait pas à trouver un terrain d'entente avant cette date, le risque est en

effet très grand de voir les Etats membres s'engager dans une longue bataille juridique et, pourquoi pas, dans une épreuve de force en cas de mesures unilatérales britanniques et irlandaises. Certes, les négociations bilatérales, menées au cours du premier semestre 1982 et qui se sont conclues par des possibilités d'arrangements, ont réduit ce risque mais il demeure cependant. Dans une telle éventualité, les pêcheurs de la Communauté, et singulièrement les pêcheurs français, pourraient – même momentanément – être considérablement gênés.

Ce souci d'arriver à une conclusion avant le 31 décembre 1982 amène d'ailleurs la plupart des Etats membres à envisager de plus en plus ouvertement un accord à Neuf dont les composantes seraient mises en oeuvre de façon nationale avec l'approbation de la Commission. Quels que soient les avantages de cet accord à Neuf, il est cependant évident que tout doit être mis en oeuvre pour arriver à un compromis général à Dix, d'autant que la Communauté sera peut-être amenée à s'engager au cours de l'année 1983 dans les difficiles négociations d'adhésion de l'Espagne et du Portugal.

4° – Les cultures marines.

Les cultures marines constituent pour leur part un atout privilégié et un axe d'action prioritaire :

- Un atout privilégié, de par :

- leur rôle dans la valorisation de la frange littorale ;

- les débouchés qu'elles offrent aux professionnels du secteur maritime, porteurs d'un savoir faire et d'une connaissance du milieu marin indispensables ;

- le rééquilibrage, auquel elles doivent contribuer, de notre balance du commerce extérieur (conchyliculture, salmoniculture).

- Un axe d'action prioritaire, comme en témoignent les dotations budgétaires :

- celle des aides à l'investissement, prévues pour 15 millions de francs en 1983 ;

– celle des aides au fonctionnement, à hauteur de 10 millions de francs en 1983, sans compter les crédits du F.I.O.M. destinés aux cultures marines, ni ceux inscrits, au titre de la recherche, aux budgets des organismes spécialisés (I.S.T.P.M., C.N.E.X.O.).

Enfin, la récente mise au point d'une nouvelle réglementation des aides aux cultures marines témoigne du double souci d'améliorer la gestion et l'aménagement des espaces littoraux qui leur sont consacrés, c'est-à-dire d'assurer la meilleure valorisation des ressources biologiques, et de permettre le développement sur le littoral des entreprises familiales et artisanales.

CHAPITRE VI

LES GENS DE MER

Le développement d'une politique active de la mer passe à l'évidence par les hommes.

Les caractéristiques de la profession maritime justifient des règles particulières tant en ce qui concerne le recrutement et la formation que l'emploi et la protection sociale.

Pour cette action, les dotations prévues en 1983 atteignent **2.960,44 millions de francs de crédits de paiement (+ 23,3 %)**, et les **autorisations de programme s'élèvent à 7,67 millions de francs (+ 7 %)**.

Ces crédits se répartissent d'une part, entre les dépenses de fonctionnement des services (61,3 millions) et les moyens consacrés à la formation professionnelle maritime (41,5 millions) et, d'autre part, la subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine (E.N.I.M.).

1° - L'enseignement et l'apprentissage maritimes.

La formation professionnelle maritime se caractérise à la fois par la densité du réseau de ses écoles qui couvre l'ensemble du littoral et la grande diversité de ses filières de formation.

Cette formation qui accueille 3.592 élèves en 1982 est donnée dans trois catégories d'établissements :

– les écoles nationales de la Marine Marchande.

Ces établissements, au nombre de cinq, assurent la formation des officiers de la flotte marchande ainsi que certaines qualifications des officiers à la pêche.

– les collèges d'enseignement technique maritime.

Annexés à trois des écoles nationales, ils préparent au certificat d'aptitude professionnelle maritime, de mécanicien et d'électricien de bord.

– les écoles d'apprentissage maritime.

Le réseau des seize écoles d'apprentissage maritime, réparti tout au long des côtes françaises, dont la gestion est confiée à l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime (A.G.E.A.M.), forme les mousses du commerce et de la pêche et délivrent, pour certaines de ces écoles, les titres à la pêche (lieutenant, patron, motoriste et capitaine).

La formation donnée dans ces établissements se caractérise, notamment depuis la réforme de 1967, par la polyvalence des formations supérieures, l'adaptation de la formation à l'évolution technologique, l'ouverture très large de la promotion sociale offerte aux gens de mer.

Ce domaine de la formation professionnelle bénéficie dans le projet de budget pour 1983 du ministère de la Mer d'une priorité particulière qui permettra de réaliser des progrès importants sur plusieurs points, notamment le supplément de subvention accordé à l'Association de gérance des écoles d'apprentissage (4,5 millions, soit + 16 %) sera affecté en priorité à l'amélioration de la qualité pédagogique des enseignements et à l'allongement de durée de la scolarité initiale dans quelques écoles choisies à titre expérimental.

Pour ce qui concerne les investissements, la dotation de 7,5 millions de francs permettra non seulement de poursuivre le plan pluri-annuel de rénovation des bâtiments scolaires, mais encore de mettre en service des matériels pédagogiques nouveaux, tel un simulateur radar avec système d'anticollision de haute technologie, et d'équiper les écoles de Sète et de La Rochelle des matériels de formation aux techniques des cultures marines. A noter enfin que l'année scolaire 1982-1983 sera marquée par la mise en service de la nouvelle école d'apprentissage de Saint-Malo.

2° – L'Établissement national des Invalides de la Marine.

La subvention à l'E.N.I.M. est indispensable pour permettre l'équilibre d'une situation financière compromise par l'évolution divergente

entre le nombre des marins pensionnés et ayants droit, d'une part, le nombre d'actifs cotisants, d'autre part.

Le tableau suivant retrace la situation de l'E.N.I.M. :

Evolution des effectifs couverts par l'E.N.I.M. en 1981, 1982 et 1983

	Années			
	1980	1981	1982	1983 (1)
Nombre de marins actifs	75.484	72.902	70.642	68.734
Nombre de pensionnés	106.932	108.360	n.d.	n.d.
Cotisants actifs	75.484	72.902	70.642	68.734
Cotisants pensionnés	93.222	95.998	n.d.	n.d.
Ayants droit d'actifs	140.400	135.597	131.393	127.319
Ayants droit de pensionnés ..	62.167	63.615	n.d.	n.d.
Ensemble des prestataires ...	371.273	368.112	n.d.	n.d.

(1) Perspectives.

Le nombre des marins actifs – et par conséquent des cotisants actifs – continue de subir d'année en année une décroissance relativement importante de l'ordre de 3 %, mais qui tend cependant à se stabiliser.

Si, par contre, le nombre total de pensionnés connaît une lente augmentation, celui des pensionnés cotisants diminue en 1982 de manière notable du fait de l'application du décret n° 81-311 du 3 avril 1981 qui fixe les conditions d'exonération des cotisations d'assurance maladie assises sur les avantages de retraite servis aux ressortissants des régimes spéciaux.

Au total, l'ensemble des prestataires de l'Etablissement diminue faiblement (- 0,94 % en 1981 par rapport à 1980).

Cette situation se reflète dans l'évolution des charges et des ressources de l'E.N.I.M., telle qu'elle apparaît dans le tableau ci-après :

Charges et ressources de l'E.N.I.M. en 1981, 1982 et 1983

(en francs)

CHARGES				RESSOURCES			
NATURE	Montants			NATURE	Montants		
	1981 (1)	1982 (2)	1983 (3)		1981 (1)	1982 (2)	1982 (3)
Pension C.R.M.	2 439 410	2 927 117	3 288 400	Contributions « Armateurs »	836 941	1 003 206	1 096 068
Pensions C.G.P.	271 365	324 083	362 078	Cotisations « Marins »	486 413	579 538	633 436
Prestations C.G.P.	979 267	1 135 950	1 296 000	Cotisations « Pensionnés »	55 600	55 600	61 160
Action Sanitaire et Sociale	18 917	32 190	29 150	Participation C.N.A.M.	222 529	270 000	347 000
Frais de personnel	56 610	77 720	84 000	Compensation démograph.	92 504	101 700	120 000
Frais de matériel	22 500	24 829	24 829	Fonds National de Solidarité	29 970	44 115	47 657
Fonds Spécial	14 800	17 405	19 654	Divers	19 289	31 100	34 497
Fonds National de Solidarité	28 325	41 695	47 657	Subvention de l'État	2 085 700	2 307 700	2 850 000
Divers	36 100	34 594	38 050				
TOTAUX	3 867 294	4 615 583	5 189 818	TOTAUX	3 828 946	4 392 759	5 189 818

(1) Résultats comptables

(2) Prévision d'exécution

(3) Projet de budget.

Selon les prévisions actuelles, les charges de pensions « vieillesse » de la Caisse de Retraite des Marins (C.R.M.) augmenteront de 19,9 % en 1982 par rapport à 1981, évolution qui traduit la répercussion en année pleine des hausses de salaires forfaitaires intervenues au dernier trimestre de l'année 1981 et des mesures d'augmentation prises en 1982, qui comprennent l'étape du plan de rattrapage des salaires forfaitaires du 1er janvier 1982 (relèvement de 1.800 francs du salaire forfaitaire annuel de toutes les catégories de la hiérarchie). Cette progression sera ramenée à 12,3 % en 1983, y compris l'application du plan de rattrapage.

En ce qui concerne les charges de pensions d'invalidité de la Caisse Générale de Prévoyance (C.G.P.), l'évolution de 1981 à 1982 sera vraisemblablement de près de 19,5 % et de 11,7 % en 1983, ces pensions suivant, pour les cinq premières catégories, l'évolution du salaire minimum de la sécurité sociale et pour les suivantes celle des seuls salaires forfaitaires : l'influence du plan de rattrapage, appliqué à toutes les catégories, est là aussi remarquable.

Les prestations de la Caisse Générale de Prévoyance augmenteront de 16 % en 1982 et de 14 % en 1983.

En ce qui concerne les recettes, le poste des contributions des armateurs et des cotisations des marins s'accroîtra de 19,6 % en 1982 sous le double effet notamment des relèvements de salaires forfaitaires précités et surtout d'une majoration du taux des droits dus au titre de la C.G.P. (majoration de 2 points également répartie entre armateurs et marins) intervenue le 1er janvier 1982.

3° – La protection sociale des Gens de Mer.

Diverses mesures sont intervenues, en 1981 et 1982, en matière de protection sociale concernant l'augmentation des salaires forfaitaires, l'exonération du versement des cotisations d'assurance maladie en faveur des pensionnés, l'indemnité de repos due à la femme marin au titre de l'assurance maternité, l'amélioration de la situation des femmes pensionnées de marins.

Dans le cadre de solidarité nationale développé depuis 1981, le gouvernement entend poursuivre le renforcement de la couverture sociale des Gens de Mer, avec le souci de privilégier l'amélioration de la situation des moins favorisés et dans le respect de la spécificité du régime social des marins, fondé sur les particularités des activités maritimes.

Reste l'important problème du **rattrapage du salaire forfaitaire** servant de base au calcul des pensions de retraite.

A la suite des travaux menés fin 1981 par un groupe tripartite constitué par le Ministre de la Mer et réunissant les représentants des syndicats, des armateurs et de l'Etat, un plan septennal de rattrapage des salaires forfaitaires a été mis en oeuvre par les pouvoirs publics ; intégrant les mesures partielles prises en 1981, il prévoit six relèvements annuels uniformes de 1.800 francs à compter du 1er janvier 1982, et indexés, pour les étapes suivantes, sur l'indice des prix de l'I.N.S.E.E.

Ce dispositif constitue un effort sans précédent aboutissant à l'issue de son exécution, le 1er janvier 1987, à des augmentations fort importantes des salaires forfaitaires : près de 42 % pour la 3ème catégorie, plus de 35 % pour la 5ème, de 20 % pour la 11ème et près de 8 % pour la 20ème, par rapport aux salaires en vigueur au 31 décembre 1980.

La revalorisation des pensions qui en découle est largement financée par la solidarité nationale, c'est-à-dire par une participation budgétaire de l'Etat compensant, en fait, le déséquilibre entre les recettes et les dépenses nouvelles de l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

DISPOSITION SPECIALE

Article 65

Modification du code des pensions de retraite des marins

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée Nationale et proposé par votre Commission
<p>Le deuxième alinéa de l'article L.43 du code des pensions de retraites des marins est modifié comme suit :</p> <p>« L'étendue de cette exonération est fixée par voie réglementaire en fonction de la jauge des bateaux et en outre en ce qui concerne les pilotes, en fonction du tonnage annuel des bateaux pilotés dans chaque station ».</p>	<p>Conforme</p> <p>« L'étendue.....</p> <p>.....les pilotes, du volume annuel des bateaux dans chaque station à l'entrée et à la sortie ».</p>

Commentaires.

Le présent article a pour objet de combler une lacune du code des pensions de retraite des marins et d'éviter tout risque d'interprétations discordantes des dispositions actuellement en vigueur.

La Caisse de retraite des marins est alimentée, de la part des propriétaires ou armateurs de navires de mer ou de la part des employeurs, par un versement établi à l'occasion de tous les services accomplis à bord des navires de commerce ou de pêche et calculé en fonction des salaires des marins (article L.41).

Toutefois, une exonération, totale ou partielle, de cette contribution patronale est prévue en faveur de tous les marins français propriétaires d'un ou plusieurs bateaux armés à la pêche côtière, à la pêche au large ou à la navigation côtière, à condition d'être eux-mêmes embarqués sur l'un de ces bateaux (article L.43).

Par extension et sans que le code en fasse expressément mention, les pilotes maritimes, qui étaient des artisans et qui souvent d'ailleurs pratiquaient également la pêche, ont bénéficié de cette possibilité d'exonération.

Cependant, l'évolution économique a entraîné l'apparition de stations importantes de pilotage, qui n'ont plus rien de commun avec des entreprises artisanales mais qui, appartenant en copropriété aux pilotes maritimes, peuvent ouvrir le droit à une telle exonération.

Il est donc proposé par le présent article de faire le partage entre les stations de pilotage selon l'importance de leur activité de façon à ne réserver le bénéfice d'une éventuelle exonération qu'à celles d'entre elles dont le caractère artisanal reste marqué.

Le Gouvernement a déposé un amendement pour substituer à la référence au « tonnage », qui n'est pas suffisamment précisé, la référence au « volume » des navires qui sert de base de tarification aux opérations de pilotage qui ont lieu aussi bien à l'entrée qu'à la sortie de chaque port.

Ainsi modifié, l'Assemblée Nationale a voté le présent article que votre Commission vous propose **d'adopter**.

Au cours de sa séance du 9 novembre 1982, la Commission des Finances a procédé, sur le rapport de M. Camille Vallin, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1983 du ministère de la Mer (Marine marchande).

La commission a approuvé le rapport de M. Camille Vallin et vous propose, dans sa majorité, d'adopter les crédits de la Marine marchande et l'article 65 qui lui est rattaché.