



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Emploi et activité

Question écrite n° 18018

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le déclin inquiétant de notre marine marchande. Possédant la plus large façade maritime de tous les pays de la communauté et quatrième exportateur mondial, la France ne se situe qu'en huitième position devant le Luxembourg, le Portugal, l'Irlande et la Belgique. Elle subit une baisse continue du nombre de ses navires (190 fin 1993) de plus en plus âgés (12,5 ans en moyenne), parallèle à celle de ses effectifs, navigants et sédentaires (9 500). La flotte de commerce française se heurte à la concurrence de plus en plus rude des pays de l'ex-URSS et de l'Extrême-Orient et subit les effets de la dérégulation. Cela a des conséquences à la fois sur notre savoir-faire, qui risque de disparaître alors que notre pays a conçu les navires les plus performants, et sur l'emploi car les industries et prestations de services liées à cette profession ainsi que la chaîne de transports sont affectées par ce déclin. Pour éviter ce naufrage annoncé, il est impératif de redresser la barre. Y contribueraient une politique plus volontaire de l'État (défiscalisation du personnel navigant sur le modèle danois, participation de l'État à la construction de navires à l'exemple de ce qui a été fait après la Seconde Guerre mondiale), une adaptation au niveau européen des flottes à la compétitivité internationale et le renforcement des règles internationales en vigueur. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour assurer l'avenir actuellement assombri de notre marine marchande.

Texte de la réponse

La politique du Gouvernement dans le domaine de la marine marchande vise à assurer la pérennité du pavillon national ; cet objectif répond à la nécessité de préserver l'indépendance commerciale des chargeurs français. Elle obéit également à des considérations de stratégie et d'intérêts nationaux en cas de crise, et enfin de maintien de la compétence maritime des équipages français dans l'avenir. La volonté de soutenir la compétitivité des entreprises dans un contexte international fortement concurrentiel s'est déjà traduite par une série de mesures visant, en particulier, à alléger le coût d'exploitation des navires sous pavillon français. Le taux des contributions patronales à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) a été abaissé de 35,65 p. 100 à 17,60 p. 100 pour les marins embarqués sur les navires immatriculés en métropole opérant principalement sur des liaisons internationales. Par ailleurs, la possibilité a été offerte aux armateurs d'immatriculer au registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) les navires de lignes régulières de fret. Simultanément, l'allègement des charges sociales patronales à l'ENIM a été étendu pour tous les navigants français à bord des navires immatriculés dans le territoire, dans la limite de 70 p. 100 de l'équipage au lieu de 35 p. 100 précédemment. Ces allègements de charges viennent compléter les systèmes des aides à l'investissement, à la modernisation et à la consolidation des navires ainsi que le remboursement de la taxe professionnelle supportée par les armateurs au commerce qui ont été mis en œuvre depuis 1990 et dont la reconduction est prévue pour trois ans. Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 1995 sont en augmentation de moitié par rapport à 1994. Il convient de noter en revanche qu'une éventuelle mesure de défiscalisation des revenus des marins, outre son coût budgétaire non négligeable de l'ordre de 50 MF par an, pose un problème de principe et d'efficacité économique important. En effet, la mise en œuvre d'une telle mesure risquerait de n'avoir qu'un effet très marginal sur les compagnies maritimes, et donc sur le secteur de la marine de commerce française, puisqu'elle conduit simplement à un allègement des charges fiscales des

salaries du secteur beneficiaire, dont la repercussion au benefice des comptes d'exploitation des entreprises serait particulierement difficile a apprecier, compte tenu des caracteristiques actuelles de notre regime de fiscalite directe. Parallelement, dans le cadre du memorandum de Paris, des efforts importants ont ete engages sur le plan de la securite maritime grace au renforcement de la lutte contre les navires sous normes. Tout en contribuant en priorite a la securite de la vie humaine et a la protection de l'environnement marin, de telles mesures concourent egalement a assainir la concurrence sur le marche du transport maritime en mettant en cause l'avantage de competitivite dont beneficent les navires qui ne respectent pas les regles internationales en la matiere. Il convient a cet egard de renforcer les instruments de lutte contre les pratiques deloyales de toute nature a la disposition des administrations et des operateurs de l'Union europeenne, parallelement a la mise en place d'une nouvelle organisation mondiale du commerce. L'ensemble de ces mesures et de ces actions est de nature a reduire l'ecart de competitivite entre les navires operes sous pavillon francais et ceux de leurs concurrents etrangers, et ainsi de preserver l'avenir de notre marine marchande.

Données clés

Auteur : [M. Myard Jacques](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18018

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 septembre 1994, page 4542

Réponse publiée le : 21 novembre 1994, page 5784