



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Politique et réglementation

Question écrite n° 2040

Texte de la question

M Jean-Michel Boucheron (Charente) attire l'attention de M le ministre delegue aupres du ministre des transports et de la mer, charge de la mer, sur la loi de 1928 qui impose aux raffineurs francais l'emploi du pavillon national pour assurer l'approvisionnement des deux tiers de leur production raffinee. Il est necessaire qu'une nation comme la notre sache quelle est l'importance de sa marine marchande dans son cadre politique et economique, avec les repercussions que cela induit sur notre commerce exterieur, notre balance commerciale, notre securite et notre independance. Or les raffineurs reclament la liberte de remplacer la pavillon francais que portent encore les derniers longs courriers par un pavillon de complaisance, en passant temporairement par l'immatriculation TAAF. Les importations de produits raffines sous d'autres pavillons que le notre, avec des navires dangereux et « sous normes », condamnant egalement a terme la flotte de cabotage petrolier, seront-elles poursuivies ? Si cet etat de fait devait continuer, on risquerait de devoir : 1o subvenir aux besoins des 2 000 marins, jusque-la employes sur les navires petroliers, qui iraient grossir les rangs des chomeurs ; 2o assurer le cout en devises de l'operation transport, sans beneficier du moindre retour et donc assurer cette nouvelle addition au deficit de notre balance commerciale ; 3o entretenir a grands frais la marine nationale en cas de conflit, comme aujourd'hui dans le golfe Arabo-Persique, qui sera forcee d'assurer la protection de navires etrangers « indispensables » a nos approvisionnements en petrole brut. Par ailleurs, il aimerait savoir quelle est la part de la marine marchande et du transport maritime petrolier, en particulier, dans le deficit de notre balance commerciale, et comment on peut ameliorer ce deficit du a notre marine. De plus, il semble que, a notre connaissance, la loi de 1928 n'a pas ete respectee pour 1987, en particulier de la part des societes nationalisees. En consequence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour ameliorer le fonctionnement de la marine marchande et nationale.

Texte de la réponse

Reponse. - Depuis 1980, la conjoncture petroliere francaise est marquee par la hausse continue des importations de produits raffines et par la baisse concomittante des importations de petrole brut. Cette tendance a conduit les raffineurs francais a reduire leur flotte de transporteurs de petrole brut tout en conservant une capacite de transport sous pavillon francais suffisante pour satisfaire aux obligations fixees par la loi de 1928 sur le regime d'importation des hydrocarbures. Ainsi, en 1987 avec dix-sept navires petroliers au long cours, les raffineurs francais ont transporte sous pavillon national un volume de petrole brut globalement superieur au minimum legal des deux tiers requis par la loi de 1928. Par ailleurs, aucun navire francais transporteur de produits bruts n'a ete immatricule a Port-aux-Francais. En ce qui concerne le transport des produits raffines, la part prise par le pavillon francais dans cette activite est faible. Cette deficiance est liee a une grande dispersion des entreprises importatrices (172 en 1988) et a la structure meme du marche des raffines qui laisse au vendeur etranger le soin de l'acheminement des produits. La balance commerciale, dont le deficit en 1987 a ete de 31 milliards de francs retrace les transaction sur les biens. Les activites de transport figurent dans la balance des services, ces deux balances etant comprises dans le titre 1, transactions courantes, de la balance des paiements. La ligne « transports maritimes » de la balance des services retrace les flux financiers entre

residents et non residents concernant les transports entre la France et l'etranger, la France etant en la circonstance composee du territoire metropolitain, des DOM-TOM, de Mayotte et Monaco. Il en resulte donc qu'une fraction importante du trafic maritime ouvert pour partie a la concurrence etrangere (DOM-T-OM) et ou les positions de l'armement francais sont fortes, echappe par convention a cette ligne. De surcroit, on notera que les conventions du FMI, observees pour la confection de la balance des paiements excluent la prise en compte des frets sur importation encaisses par l'armement francais et les frets sur exportation encaisses par un armateur etranger. Au total, la ligne transport maritime retrace les transactions relatives au transport des importations par les armateurs non residents et des exportations par les armateurs francais. Les trafics tiers, c'est-a-dire ceux relatifs a des transports ne touchant pas des ports francais, peuvent etre inclus dans cette ligne des lors qu'ils impliquent une transaction entre un resident et un non-resident. Sous ces reserves, le deficit de la ligne transport maritime s'est eleve a 0,5 milliard de francs en 1987. Ce deficit resulte pour partie du fait que structurellement les importations (petrole, minerai) sont le plus souvent originaires d'outre-mer et sont donc tres « maritimes », alors que les exportations, dirigees principalement vers nos voisins europeens sont souvent acheminees par voie terrestre. Le mode de comptabilisation retenu par la Banque de France qui etablit la balance des paiements ne permet pas d'isoler les differents trafics, dont le trafic petrolier. En revanche, pour les seules importations de petrole brut par voie maritime, les donnees disponibles obtenues aupres de la profession font etat pour 1987 d'un deficit de 784 millions de francs, les navires petroliers francais ayant encaisse une recette totale de 1 210 millions de francs sur l'ensemble de leurs trafics alors que le cout total du transport de nos importations s'est eleve a 1 994 millions de francs. L'amelioration de la competitivite de l'armement francais est un souci constant des pouvoirs publics, et c'est la raison pour laquelle le Premier ministre a charge M Jean-Yves Le Drian, depute du Morbihan, d'une mission temporaire aupres du ministre delegue charge de la mer, aux fins de proceder a une analyse complete des problemes de la marine marchande. Les resultats de cette mission, qui prendront bien entendu en compte la specificite du trafic petrolier, seront connus dans le courant du deuxieme trimestre 1989, delai indispensable a une reflexion approfondie, qui permettra de se prononcer sur les options qui auront ete degagees.

Données clés

Auteur : [M. Boucheron Jean-Michel](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2040

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : mer

Ministère attributaire : mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 septembre 1988, page 2448