



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 délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer, sur la loi de 1928 qui impose aux raffineurs français l'emploi du pavillon national pour assurer l'approvisionnement des deux tiers de leur production raffinée. Il est nécessaire qu'une nation comme la notre sache quelle est l'importance de sa marine marchande dans son cadre politique et économique, avec les repercussions que cela induit sur notre commerce extérieur, notre balance commerciale, notre sécurité et notre indépendance. Or les raffineurs réclament la liberté de remplacer le pavillon français que portent encore les derniers longs courriers par un pavillon de complaisance, en passant temporairement par l'immatriculation TAAF. Les importations de produits raffinés sous d'autres pavillons que le notre, avec des navires dangereux et « sous normes », condamnant également à terme la flotte de cabotage pétrolier, seront-elles poursuivies ? Si cet état de fait devait continuer, on risquerait de devoir : 1^o subvenir aux besoins des 2 000 marins, jusque-là employés sur les navires pétroliers, qui iraient grossir les rangs des chômeurs ; 2^o assurer le coût en devises de l'opération transport, sans bénéficier du moindre retour et donc assurer cette nouvelle addition au déficit de notre balance commerciale ; 3^o entretenir à grands frais la marine nationale en cas de conflit, comme aujourd'hui dans le golfe Arabo-Persique, qui sera forcée d'assurer la protection de navires étrangers « indispensables » à nos approvisionnements en pétrole brut. Par ailleurs, il aimerait savoir quelle est la part de la marine marchande et du transport maritime pétrolier, en particulier, dans le déficit de notre balance commerciale, et comment on peut améliorer ce déficit du à notre marine. De plus, il semble que, à notre connaissance, la loi de 1928 n'a pas été respectée pour 1987, en particulier de la part des sociétés nationalisées. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour améliorer le fonctionnement de la marine marchande et nationale.

Texte de la réponse

Reponse. - Depuis 1980, la conjoncture pétrolière française est marquée par la hausse continue des importations de produits raffinés et par la baisse concomitante des importations de pétrole brut. Cette tendance a conduit les raffineurs français à réduire leur flotte de transporteurs de pétrole brut tout en conservant une capacité de transport sous pavillon français suffisante pour satisfaire aux obligations fixées par la loi de 1928 sur le régime d'importation des hydrocarbures. Ainsi, en 1987 avec dix-sept navires pétroliers au long cours, les raffineurs français ont transporté sous pavillon national un volume de pétrole brut globalement supérieur au minimum légal des deux tiers requis par la loi de 1928. Par ailleurs, aucun navire français transporteur de produits bruts n'a été immatriculé à Port-aux-Français. En ce qui concerne le transport des produits raffinés, la part prise par le pavillon français dans cette activité est faible. Cette déficience est liée à une grande dispersion des entreprises importatrices (172 en 1988) et à la structure même du marché des raffinés qui laisse au vendeur étranger le soin de l'acheminement des produits. La balance commerciale, dont le déficit en 1987 a été de 31 milliards de francs retrace les transactions sur les biens. Les activités de transport figurent dans la balance des services, ces deux balances étant 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

résidents et non résidents concernant les transports entre la France et l'étranger, la France étant en la circonstance composée du territoire métropolitain, des DOM-TOM, de Mayotte et Monaco. Il en résulte donc qu'une fraction importante du trafic maritime ouvert pour partie à la concurrence étrangère (DOM-T-OM) et où les positions de l'armement français sont fortes, échappe par convention à cette ligne. De surcroît, on notera que les conventions du FMI, observées pour la confection de la balance des paiements excluent la prise en compte des frets sur importation encaissés par l'armement français et les frets sur exportation encaissés par un armateur étranger. Au total, la ligne transport maritime retrace les transactions relatives au transport des importations par les armateurs non résidents et des exportations par les armateurs français. Les trafics tiers, c'est-à-dire ceux relatifs à des transports ne touchant pas des ports français, peuvent être inclus dans cette ligne dès lors qu'ils impliquent une transaction entre un résident et un non-résident. Sous ces réserves, le déficit de la ligne transport maritime s'est élevé à 0,5 milliard de francs en 1987. Ce déficit résulte pour partie du fait que structurellement les importations (pétrole, minerai) sont le plus souvent originaires d'outre-mer et sont donc très « maritimes », alors que les exportations, dirigées principalement vers nos voisins européens sont souvent acheminées par voie terrestre. Le mode de comptabilisation retenu par la Banque de France qui établit la balance des paiements ne permet pas d'isoler les différents trafics, dont le trafic pétrolier. En revanche, pour les seules importations de pétrole brut par voie maritime, les données disponibles obtenues auprès de la profession font état pour 1987 d'un déficit de 784 millions de francs, les navires pétroliers français ayant encaissé une recette totale de 1 210 millions de francs sur l'ensemble de leurs trafics alors que le coût total du transport de nos importations s'est élevé à 1 994 millions de francs. L'amélioration de la compétitivité de l'armement français est un souci constant des pouvoirs publics, et c'est la raison pour laquelle le Premier ministre a chargé M Jean-Yves Le Drian, député du Morbihan, d'une mission temporaire auprès du ministre délégué chargé de la mer, aux fins de procéder à une analyse complète des problèmes de la marine marchande. Les résultats de cette mission, qui prendront bien entendu en compte la spécificité du trafic pétrolier, seront connus dans le courant du deuxième trimestre 1989, délai indispensable à une réflexion approfondie, qui permettra de se prononcer sur les options qui auront été dégagées.

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