

N° 339

SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1987-1988

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 8 juillet 1988.

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 août 1988.

PROPOSITION DE LOI

relative à la retraite à cinquante ans des marins,

PRÉSENTÉE

Par M. Robert PAGES, Mme Marie-Claude BEAUDEAU, M. Jean-Luc BÉCART, Mmes Danielle BIDART-REYDET, Paulette FOST, Jacqueline FRAYSSE-CAZALIS, MM. Jean GARCIA, Charles LEDERMAN, Mme Hélène LUC, MM. Louis MINETTI, Ivan RENAR, Paul SGUFFRIN, Hector VIRON, Robert VIZET et Henri BANGOU,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La situation de l'emploi des marins ne cesse de se dégrader. En deux ans, le nombre de marins en attente d'embarquement, tel que recensé par le Bureau central de la main-d'œuvre maritime — B.C.M.O.M. —, a doublé.

Pourtant, notre pays, de par sa situation géographique, ses traditions et ses vocations, possède des atouts incontestables.

La France est la troisième puissance du monde en ce qui concerne l'étendue de sa zone économique maritime. D'immenses possibilités, largement sous-utilisées, existent dans notre pays où le fait maritime est affirmé depuis Colbert.

Cependant la France n'occupe que le 22^e rang mondial pour la production des produits de la mer.

Le déficit de la balance commerciale de ces produits s'accroît continuellement et représentait, en 1986, 6,2 milliards de francs.

Parallèlement, les effectifs embarqués à la pêche ont connu une très rapide diminution, passant de 22.019 en 1980 à 17.952 en 1986.

Les possibilités existent, en modernisant, en renouvelant et en développant notre flotte, de répondre aux besoins de notre consommation intérieure et de rééquilibrer ainsi le commerce extérieur.

La flotte de commerce quant à elle a rétrogradé du 11^e rang mondial au 19^e pour ne représenter que 1,3 % de la flotte mondiale. Sa capacité a diminué de 27,5 % en 2 ans, malgré l'augmentation de 2 % du trafic maritime mondial en 1986.

L'évolution de la capacité de la flotte a une incidence directe sur son aptitude à contribuer au développement des échanges extérieurs puisque la voie maritime est le vecteur privilégié de notre commerce extérieur.

La part de celui-ci transportée par le pavillon français s'est encore restreinte en 1986. Le pavillon français qui assurait 29,6 % de nos échanges maritimes en 1974, en a transporté à peine plus de 15 % en 1986.

Tous ces chiffres montrent l'insuffisance du développement de notre flotte de commerce.

L'existence d'une flotte d'une capacité suffisante et moderne est un atout important pour la sécurité des approvisionnements de la France, l'adaptation aux trafics, la reconquête d'un fonds de commerce maritime.

Du reste, le Conseil supérieur de la marine marchande avait considéré que l'effort de renouvellement de la flotte pour le IX^e Plan devait porter sur vingt-cinq à trente navires par an.

Cet objectif raisonnable intègre notamment la nécessité de renouveler progressivement les navires commandés ou livrés au milieu des années 1970 en vue de conserver à la flotte de commerce un haut niveau de productivité et d'efficacité.

Or, la voie inverse est suivie puisque notre flotte ne cesse de se réduire, tant en navires qu'en tonnage.

Cette hémorragie n'est pas due uniquement au retrait des navires âgés ou inadaptés. Il y a aussi les sorties de flotte de plus en plus nombreuses, effectuées par le grand patronat de l'armement naval et encouragées par les Gouvernements successifs, dues au transfert de navires sous pavillon de complaisance, baptisé pour la circonstance « pavillon économique » ou de « commodité ».

Ce n'est pas en diminuant l'outil de travail, le nombre de navires et d'emplois que l'on pourra redresser le secteur. Il faut au contraire, doter notre pays d'une flotte de commerce adaptée aux besoins et conforme à notre tradition maritime.

*
* *

Cette proposition de loi ne porte que sur un aspect limité mais important de la question de l'emploi des marins. Nous proposons le décalage des annuités de retraite à partir de l'âge de cinquante ans pour l'ouverture des droits à pension avec toutes les annuités acquises. Il s'agit à la fois d'une mesure de justice sociale et d'une solution partielle au problème de l'emploi.

Cette mesure tient compte de la spécificité du métier de marin, que ce soit à la pêche ou au commerce, et notamment de la pénibilité des conditions de travail en continu, sous tous les climats et par toutes les conditions météorologiques, de l'éloignement et la séparation des familles une grande partie de l'année.

Le départ à cinquante ans serait une mesure incitative permettant aux officiers et marins ayant atteint cet âge et qui le désirent, d'anticiper leur départ de la profession dans des conditions financières meilleures qu'actuellement puisque le départ à cinquante ans se fait avec une limite de vingt-cinq annuités.

La fixation de l'âge du départ à cinquante ans permettrait un alignement sur la baisse de l'âge de la retraite obtenue dans les régimes à terre.

Les départs permettraient de libérer des postes de travail pour les marins à la recherche d'un embarquement, en particulier les jeunes, confrontés aux réductions d'effectifs et au blocage des carrières.

Le déplaçonnement prévu des droits à retraite des marins de la pêche et du commerce de plus de cinquante-deux ans et demi et ayant trente-sept annuités et demie validées apparaît insuffisant et d'une portée fort limitée.

En effet, cette mesure concernerait environ 400 marins et officiers à la pêche et au commerce.

En outre, le nombre des marins et officiers pouvant bénéficier de cette mesure ira en s'amenuisant, ces prochaines années, eu égard à l'embarquement plus tardif des classes d'âge à venir.

Sous le bénéfice de ces observations, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter la présente proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Nonobstant toutes dispositions contraires, le droit à pension d'ancienneté, avec toutes les annuités acquises, est ouvert, lorsque la condition de cinquante ans d'âge se trouve remplie, pour tous les salariés exerçant leur activité dans le domaine du transport maritime et de la pêche maritime.

Art. 2.

La cotisation patronale au régime de protection sociale des marins est majorée à due concurrence.

Art. 3.

Les modalités d'application de la présente loi seront fixées par décret en Conseil d'Etat pris après consultation du Conseil supérieur de la marine marchande et du Comité central des pêches maritimes.