

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

## 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 1989, 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° 35

**TRANSPORTS ET MER**

**IV. - MER : MARINE MARCHANDE**

*Rapporteur spécial : M. René REGNAULT.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président*; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur*; Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Joseph Raybaud, *vice-présidents*; MM. Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires*; M. Maurice Blin, *rapporteur général*; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourgne, Ernest Cartigny, Roger Chinaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Goetschy, Georges Lombard, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, René Monory, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. René Regnault, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (9<sup>e</sup> législ.) ; 160 et annexes, 294 (annexe n° 35), 296 (tome X), 299 (tome XIV) et T.A. 24.

Sénat : 87 (1988-1989)

## SOMMAIRE

<i>Principales observations de la Commission</i> .....	3
<i>Examen en Commission</i> .....	7
<i>Avant-propos</i> .....	9
<b>CHAPITRE PREMIER : UN BUDGET EN SENSIBLE PROGRESSION</b> .....	11
<b>CHAPITRE II : LES GENS DE MER</b> .....	21
1. La protection sociale des marins .....	21
2. Le dispositif de cessation d'activité des marins .....	24
3. La formation professionnelle maritime .....	25
4. Un exemple de formation technique de haut niveau performante .....	29
<b>CHAPITRE III : PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES</b> .....	30
1. La dégradation de notre balance commerciale .....	30
2. Les aides à la pêche et aux cultures marines .....	40
<b>CHAPITRE IV : LA FLOTTE DE COMMERCE</b> .....	45
1. L'évolution du trafic mondial .....	45
2. Plan Marine marchande : l'heure du bilan et de la réflexion .....	49
3. Le défi européen .....	52
4. La situation de l'armement français se redresse .....	54
<b>CHAPITRE V : POLICE MARITIME ET SIGNALISATION MARITIME</b> .....	60
1. Les C.R.O.S.S. ....	61
2. La S.N.S.M. ....	63
3. Les dispositifs de sauvetage en mer chez nos principaux partenaires européens .....	64
<b>CHAPITRE VI : LA PROTECTION DU LITTORAL</b> .....	67
<b>CHAPITRE/VII : L'ADMINISTRATION GENERALE</b> .....	75
<b>CHAPITRE/VIII : RECHERCHE</b> .....	78

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. – Avec une hausse de + 8,6 % de ses crédits (D.O. + C.P.), le projet de budget de la Mer (marine marchande) pour 1989 s'inscrit dans le cadre des priorités nationales définies par le budget général. A cet égard, les choix budgétaires sont simultanément marqués :

– par une **forte progression des dépenses de solidarité** (augmentation de 13,9 % de la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'E.N.I.M.), accroissement de 29 % du soutien budgétaire au régime de cessation anticipée dans le secteur de la marine marchande);

- par un effort entièrement nouveau de **modernisation du service public de la mer** (les dotations de fonctionnement du titre III s'accroissent globalement de + 3,5 %). La priorité est particulièrement affirmée en direction des dépenses informatiques, bureautiques et télématiques (+ 10,9 %), de la formation des personnels (+ 6,3 %), des moyens de déplacement des services extérieurs (+ 36 %) et enfin des moyens nautiques d'assistance, de surveillance et de signalisation (+ 12,2 %).

Pour la première fois, en 1989, les effectifs de personnels exerçant des actions de sécurité et de police (équipages des CROSS, gendarmes maritimes, personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes) ne subiront **aucune réduction d'emploi**.

Cependant, pour être significative, l'appréciation de l'évolution du projet de budget de la « Marine marchande » pour 1989 doit également prendre en compte :

-- l'évolution de l'ensemble des dépenses définitives de l'Etat qui croît dans le même temps de 4,6 %;

- l'effort consenti, pour la seconde année consécutive, en direction des ports maritimes (+ 12 % en D.O. + C.P., + 10 % en A.P.) qui porte à + 9 % l'accroissement de l'ensemble des dotations (D.O. + C.P.) consacré au budget de la Mer;

- l'impact du mécanisme de la compensation et de la surcompensation sur la dotation allouée par le budget de la Mer « Marine marchande » à l'E.N.I.M.. L'accroissement de la contribution de l'Etat à l'équilibre du régime social des marins absorbe la totalité et même au-delà des crédits supplémentaires alloués, au titre de 1989, au budget de la Mer « Marine marchande ».

A cet égard, le budget de la Marine marchande s'apparente davantage, au fil des années, à un budget essentiellement social. L'importance prise par la subvention de l'Etat à l'E.N.I.M. (79 % du total des dépenses mais près de 81 % si l'on y inclut les allocations compensatrices UNEDIC) tend à occulter entièrement les autres missions, pourtant fondamentales, du ministère de la mer.

Peut-être conviendrait-il de rattacher ces dotations à un autre budget (Affaires sociales ou Charges communes), voire à instituer un budget annexe (type BAPSA). Les missions du ministère de la mer y gagneraient en transparence.

2. La forte régression des autorisations de programme enregistrée au titre de 1989 dans le secteur de la **flotte de commerce** traduit l'arrivée à échéance, fin 1988, du plan « marine marchande » engagé à l'automne 1986. Cette baisse « optique » des dotations est conforme aux engagements du précédent gouvernement qui avait fixé un délai de deux ans pour la mise en oeuvre de la politique de relance de la compétitivité de la flotte de commerce française. L'heure est aujourd'hui au bilan. A cet égard, s'il convient de se féliciter de l'efficacité de la mise en place d'une aide structurelle qui a connu un réel succès en raison de la simplicité du dispositif liant l'octroi d'une enveloppe globale et forfaitaire à la conclusion d'un contrat d'entreprise avec l'armateur, en revanche, le bilan est plus mitigé en ce qui concerne le nouveau mécanisme d'aide à l'investissement.

Cette forme de soutien, étroitement dépendante des stratégies de développement de l'entreprise et donc de l'environnement économique général, s'est heurtée à l'attentisme des responsables de l'armement maritime.

..

Le même sentiment partagé prévaut lorsque l'on observe le **bilan de la mise en place du « Pavillon des Kerguelen »**.

Au 1er janvier 1988, la flotte sous pavillon français comprenait 261 navires. Par ailleurs, à la même date, la France « contrôlait » 88 navires (détention de la majorité des parts).

Au cours de l'année 1987, la flotte sous pavillon français a diminué de 22 navires, avec 47 sorties de flotte pour 27 entrées.

Au sein de cette évolution, l'immatriculation des navires français aux îles Kerguelen fait apparaître les mouvements suivants :

- depuis le 26 juin 1986 (date de mise en place du nouveau dispositif), 41 unités (35 vracquiers et 6 navires affectés à l'exploitation pétrolière) ont bénéficié de l'immatriculation « Kerguelen ».

S'agissant plus particulièrement des vracquiers, les immatriculations « Kerguelen » correspondant à des entrées en flotte se sont établies à 4 navires en 1987 et 12 en 1988, tandis que le nombre des opérations de transfert de l'immatriculation métropolitaine à l'immatriculation aux îles Kerguelen est demeuré stable (19 en 1987, 19 en 1988).

Aussi, le ministère délégué chargé de la mer a-t-il annoncé une remise à plat du dossier de la marine marchande en demandant à un parlementaire (M. LE DRIAN) de lui faire des propositions d'ici le printemps prochain. Le plan « marine marchande » de 1987 et 1988 a permis, dans un contexte de crise internationale marquée par la surcapacité de l'offre dans le secteur de la flotte de commerce, d'assurer la survie du noyau dur de la flotte française.

A présent, il convient de poursuivre et d'amplifier la démarche visant à restaurer la compétitivité internationale de notre flotte.

3. L'on ne peut que se réjouir de l'effort déployé en direction des actions **de protection et d'aménagement du littoral**, tant les besoins en ce domaine sont considérables pour les collectivités locales concernées. De la même manière, la sensible progression des crédits destinés au secteur des **pêches maritimes et des cultures marines** mérite d'être soulignée. Toutefois, l'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer (- 6,2 milliards de francs en 1986, - 8,07 milliards en 1987) exigerait une action plus déterminée dans un domaine où notre pays dispose d'atouts incontestables.

Il conviendrait, à cet égard, d'assurer, plus particulièrement, un soutien durable aux entreprises de cultures marines, s'agissant notamment de l'élevage d'espèces dites « nobles » (saumon, turbot, crustacés), ainsi qu'aux industries de transformation des produits de la mer, c'est-à-dire, pour l'essentiel, les deux secteurs concernés par notre dépendance extérieure.

**4. Au total**, si le projet de budget de la Mer (marine marchande), dans un contexte marqué par l'affirmation des priorités nationales (solidarité, emploi et formation) parvient à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat dans le secteur maritime, il reste qu'eu égard aux potentialités que recèle notre pays, aux enjeux que sous-tend le grand marché européen, la politique maritime française mériterait, à coup sûr, d'être portée par une plus grande ambition, encore.

L'effort en matière de formation professionnelle de haut niveau, dans tous les secteurs de la filière maritime, est un maillon essentiel de la reconquête de notre suprématie européenne, dans ce domaine. Les efforts déployés par le présent budget doivent être soulignés. Il reste à les amplifier dans le sens d'une restructuration et d'une promotion de notre système d'enseignement.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le jeudi 3 novembre 1988, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président**, votre Commission des Finances a procédé à l'examen du projet de budget des Transports et de la Mer IV - Mer (Marine marchande) pour 1989, sur le rapport de **M. René Régnauld, rapporteur spécial**.

**M. René Régnauld, rapporteur spécial**, a, en premier lieu, souligné que le budget de la marine marchande s'élèvera à 5,2 milliards de francs en 1989, en progression de 8,7 %.

Il a expliqué que celle-ci provenait de la forte croissance des dépenses de solidarité. En effet, la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) augmentera de 500 millions de francs en 1989, marquant une hausse de 13,6 %. Il s'est interrogé sur une éventuelle prise en charge de cette contribution par un autre budget (charges communes, affaires sociales) ou dans le cadre d'un budget annexe.

Puis, **M. René Régnauld, rapporteur spécial**, s'est félicité de l'effort de modernisation du service public de la mer et a précisé que les effectifs des personnels exerçant des actions de sécurité et de police ne subiront, pour la première fois en 1989, aucune réduction d'emploi.

Abordant l'évolution des autorisations de programme de la flotte de commerce, il a expliqué que la forte régression observée traduisait l'arrivée à échéance du plan marine marchande engagé à l'automne 1986. Il s'est félicité de l'efficacité de l'aide structurelle mise en place, mais a souligné que le bilan du mécanisme d'aide à l'investissement, ainsi que du pavillon des Kerguelen, restait plus mitigé.

**M. René Régnauld, rapporteur spécial**, a ensuite souligné que l'équilibre financier de la compagnie générale maritime (C.G.M.) obtenu en 1988 demeurait fragile.

Il s'est également réjoui de l'effort accompli en faveur, d'une part de la protection et de l'aménagement du littoral, d'autre part des pêches maritimes et des cultures marines. Il s'est néanmoins inquiété de l'accroissement du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer et a souhaité que soit mis en oeuvre un soutien durable des entreprises de cultures marines.

**M. Stéphane Bonduel** a observé que le budget de la mer constitue avant tout un budget social, ce qui ne permet que difficilement d'apprécier l'évolution des autres postes du budget.

Il s'est interrogé sur l'effort consenti à l'égard de la flotte de pêche, notamment dans le cadre de la préparation du grand marché européen de 1992.

**M. André Fosset** s'est félicité des résultats du plan marine marchande. Il a toutefois regretté l'absence de toute nouvelle aide en ce domaine.

Il s'est également réjoui de la poursuite de l'effort de recherche consenti sur le budget de la mer.

**M. Christian Poncelet, président**, s'est interrogé sur la possibilité de mettre en place un second plan marine marchande ainsi que sur l'élaboration d'un statut européen de la marine.

**M. Jacques Descours Desacres** a souligné l'importance du secteur maritime en France.

Après les réponses apportées par **M. René Régnauld**, rapporteur spécial, la commission a décidé à l'unanimité de proposer au Sénat l'adoption du budget des transports et de la mer (IV. Mer : marine marchande) pour 1989.

## AVANT-PROPOS

**Mesdames, Messieurs,**

Le budget est l'instrument privilégié d'analyse de l'effort qu'une nation consacre au soutien et au développement de l'un de ses secteurs économiques.

De ce point de vue, les moyens affectés, dans le projet de budget pour 1989 au secteur maritime, ne devraient pas décevoir les attentes de ceux qui vivent des activités de la mer.

Avec une hausse de 8,6 % de ses crédits, soit une progression deux fois plus rapide que l'évolution de l'ensemble des dépenses définitives de l'Etat, le projet de budget de la Mer - Marine marchande - pour 1989 s'inscrit dans le cadre des priorités nationales : solidarité, formation professionnelle, modernisation du service public, recherche.

S'agissant des principaux secteurs traditionnels d'intervention (pêches maritimes et cultures marines, flotte de commerce, police maritime et signalisation, protection du littoral), les dotations inscrites permettent de sauvegarder les priorités essentielles à la poursuite de leur développement économique et social.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le secteur de la flotte de commerce, l'heure est aujourd'hui au bilan et à la réflexion. Le plan de relance mis en place à l'automne 1986 arrive à échéance à la fin de la présente année. La mission de réflexion et de propositions confiée à Jean-Yves LEDRIAN, devrait permettre de définir pour les années à venir, les grandes orientations de notre politique de la Marine marchande. La perspective du grand marché européen de 1992 est incontestablement au centre de ce mouvement de réflexion. Aussi, les moyens inscrits pour ce secteur, dans le projet de budget, sont-ils en forte régression pour 1989, marquant ainsi une phase de transition nécessaire au temps du bilan et de la réflexion.

Pour le reste, il convient de souligner l'effort déployé en direction des actions de protection et d'aménagement du littoral, domaine où les besoins sont considérables, ainsi que la sensible progression des crédits destinés au secteur des pêches maritimes et des cultures marines.

Votre rapporteur se doit, toutefois, d'appeler, une nouvelle fois, l'attention sur l'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer. La proportion que prend, au fil des années, ce phénomène, exige la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la filière de production maritime, l'Etat devant, pour sa part, assurer la coordination de l'ensemble, par la mise en place d'un plan pluriannuel de résorption de notre dépendance extérieure. Au-delà de l'aspect structurel de ce déficit, les moyens d'actions existent tant en amont (formation professionnelle, recherche scientifique et technique) qu'en aval (développement des cultures marines, soutien aux industries de transformation, promotion des produits) du circuit de production.

## CHAPITRE PREMIER

### UN BUDGET EN SENSIBLE PROGRESSION

Le budget de la Marine marchande (hors ports maritimes) s'élèvera en 1989 à 5.163,44 millions de francs (DO + CP) contre 4.754,55 millions de francs en 1988, marquant ainsi une progression de 8,7 %.

En réalité, cette évolution s'explique en grande partie par la forte croissance des dépenses de solidarité : la situation démographique du régime de retraite des marins nécessite un accroissement significatif de la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) qui passe de 3.500 millions de francs en 1988 à 4.000 millions de francs en 1989 (soit + 13,6 %). Ainsi, la seule croissance de la dotation allouée à l'E.N.I.M. pour 1989 (soit + 500 millions de francs) absorbe la totalité, et même au-delà, de la progression du budget de la Marine marchande pour 1989 (crédits « ports maritimes » exclus) lequel est en augmentation de 413,87 millions de francs par rapport au budget voté pour 1988.

Le tableau suivant fournit une première approche des crédits destinés à la Marine marchande.

(en millions de francs)

	1987	1988	1989	Evolution 1988/1989 (en %)	Evolution 1987/1988 (rappel)
Dépenses ordinaires					
- Titre III	421,59	433,24	448,42	+ 3,5	(+ 2,7)
- Titre IV	4.113,20	3.910,39	4.412,87	+ 12,8	(- 4,9)
Total 1	4.534,79	4.343,63	4.861,29	+ 11,9	(- 4,2)
Dépenses en capital					
- Titre V	88,30	83,15	97,95	+ 17,4	(- 5,8)
- Titre VI	288,00	327,77	204,20	- 37,7	(+ 13,7)
Total 2	376,30	410,92	302,15	- 26,4	(+ 9,2)
Total général (1 + 2)	4.911,09	4.754,55	5.163,44	+ 8,7	(- 3,1)
Autorisations de programme	386,35	407,78	313,96	- 21,7	(+ 5,5)

1) Les crédits consacrés **aux moyens généraux de l'administration** progressent globalement de 4,4 % en 1989 par rapport à 1988.

Cette évolution prend simultanément en compte, au **titre des mesures acquises**, l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations des personnels et des ajustements de cotisations et prestations sociales à la charge de l'Etat (crédits évaluatifs et provisionnels). Au total, les dépenses de personnel, résultant de mesures acquises, progressent de 4,8 millions de francs. Les **mesures nouvelles** (+ 5,8 millions de francs) traduisent à la fois l'adaptation des effectifs aux besoins des services suivant les orientations générales du budget (soit la suppression de 43 emplois au total dont 19 sur le budget de l'E.N.I.M.) et un effort de modernisation du service public de la mer, notamment en matériels d'équipements et en moyens de fonctionnement (matériels informatiques, aménagement et grosses réparations des immeubles). Les dotations en capital consacrées à l'administration générale s'accroissent à ce titre de près de 30 % en C.P. et de + 1,4 % en A.P.

2) Les crédits (D.O. + C.P.) consacrés à l'action en faveur **des gens de mer** s'accroissent de 13,9 % par rapport aux dotations inscrites au titre de 1988. Les dépenses de personnels et de fonctionnement consacrées à l'E.N.I.M. sont en légère diminution (- 1,09 %) en raison de réduction d'emplois (19 emplois supprimés) consécutives à la réorganisation des services et aux mesures d'économies déterminées dans le cadre des orientations générales du budget.

**La contribution de l'Etat à l'équilibre de l'Etablissement national des invalides de la marine - E.N.I.M. -** (chapitre 47-37-50) est en progression de 13,9 % par rapport à 1988. Le montant de la contribution de l'Etat oscille ainsi, au gré des transferts financiers extérieurs, de 3.697 millions de francs en 1987 à 3.610 millions de francs en 1988 et 4.081 millions de francs pour 1989.

La dépendance du régime social des marins par rapport aux décisions extérieures (participation de la Caisse nationale d'assurance maladie, compensation démographique et surcompensation) s'accroît au fil des années. Ainsi pour 1989, les estimations concernant ces ressources externes s'établissent respectivement à 663 millions de francs au titre de la compensation générale et de la surcompensation entre régimes spéciaux et à 342,3 millions de francs au titre de la compensation bilatérale avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés. Les contributions des «cotisants» à l'E.N.I.M. (armateurs, marins, pensionnés) n'ont constitué que 29,3 % des ressources du régime en 1987.

Le nombre des marins actifs cotisants devrait baisser de - 2,5 % en 1989 après - 2,5 % en 1988 et - 1,7 % en 1987, tandis que le nombre de pensionnés s'accroît dans le même temps de 1 % en moyenne par an.

Au titre des dépenses de solidarité, il convient enfin de noter l'augmentation substantielle (+ 29 %) de la **contribution de l'Etat au régime de cessation anticipée d'activité** qui permet de préserver l'emploi des officiers et marins les plus jeunes dans la marine marchande. Cette contribution, qui résulte de la convention entre l'Etat et l'UNEDIC, passe de 72,8 millions de francs en 1988 à 94 millions de francs en 1989 (chapitre 46-37-10) permettant de financer un nouveau contingent de 400 départs anticipés.

Les dépenses consacrées à la **formation professionnelle maritime** s'accroissent de 6,3 % (5,8 M.F. en 1989 contre 5,4 M.F. pour 1988) au titre des rétributions des professeurs et instructeurs auxiliaires et respectivement de 75 % en C.P. (14 M.F. en 1989 contre 8 M.F. en 1988) et 33,3 % en A.P. (16 M.F. en 1989 contre 12 M.F. en 1988) au titre des équipements des établissements scolaires maritimes. L'essentiel des dépenses d'équipement est consacré à la modernisation des outils pédagogiques (installation d'un simulateur de passerelle à l'école de Saint-Malo, opération déjà dotée de 12 M.F. d'A.P. en 1988 auxquels s'ajoutent 12 M.F. supplémentaires pour 1989 en A.P. destinés à la poursuite de ce programme).

3) Les dotations consacrées au fonctionnement de la **police maritime et à la signalisation maritime** sont en croissance de 3,7 % en 1989 par rapport à 1988. Toutefois, cette évolution prend en compte, pour 2,3 millions de francs, le rattachement au budget de la Mer de crédits relatifs à la diffusion aux navigateurs des bulletins météorologiques, antérieurement inscrits au budget de la Météorologie nationale.

Dès lors, hors transferts de crédits, les moyens affectés aux opérations de police maritime et de signalisation maritime s'accroissent de 1,2 % en 1989 (de 87,5 M.F. en 1988 à 88,6 M.F. en 1989).

L'essentiel des crédits supplémentaires est destiné au renforcement des moyens polyvalents d'exercice en mer des fonctions d'assistance, de surveillance et de signalisation (frais de déplacement, entretien et exploitation des moyens nautiques).

Les dépenses d'investissement (titre V) consacrées aux fonctions de police et de signalisation maritimes progressent de 13,2 % en C.P. (64 M.F. pour 1989 contre 56,5 en 1988) et de + 11,7 % en A.P.

Ainsi, les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance passent de 5 à 10 M.F. en A.P. et de 2 à 6 M.F. en C.P. L'acquisition d'une vedette de surveillance rapprochée et d'une vedette de surveillance littorale est prévue en 1989. Les dépenses d'investissement destinées aux travaux d'aménagement et d'équipement des centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) sont reconduites en niveau en C.P. pour 1989, mais affichent une sensible diminution en A.P. (- 23,7 %) tandis que les crédits alloués en matière de signalisation maritime en métropole sont, à la différence des moyens consacrés à l'Outre-mer, en forte progression (+ 14,6 % en A.P., + 44,8 % en C.P.). Cette évolution des C.P. s'explique par la prise en compte des dépenses du déménagement du service technique des phares et balises à Brest (coût : 16 M.F. pour 1989). Hors dépenses de transfert, les crédits sont en régression de 10,4 % en C.P.

Les subventions de fonctionnement et d'investissement à la **Société nationale de sauvetage en mer** (titre IV et VI) sont reconduites pour 1989 (soit respectivement 3,09 et 8,5 M.F.). Il est rappelé que ces dotations avaient fait l'objet d'une forte réévaluation en 1987 (+ 20 %). Cet effort a été maintenu en niveau depuis lors.

4) Les moyens consacrés à la **protection et à l'aménagement du littoral** progressent globalement de + 21,4 % (D.O. + C.P.) après la nette régression des crédits observée en 1988 (- 41,9 %). Les autorisations de programme sont reconduites en niveau pour 1989 (17,6 M.F.)

Au sein de cette composante, les évolutions sont plus contrastées :

Les crédits affectés à l'aménagement du **sentier du douanier** affichent une nette progression tant en A.P. (1,05 M.F. pour 1989 contre 0,85 en 1987) qu'en C.P. (les crédits passent de 1 M.F. pour 1988 à 1,35 M.F. pour 1989). L'année 1988 a été consacrée à la remise en état du sentier dans les régions Bretagne et Basse-Normandie à la suite des dégâts causés par la tempête des 15 et 16 octobre 1987 (remise en état estimée à 1,780 M.F.). L'année 1989 devrait marquer la poursuite du programme normal d'établissement de la servitude de passage le long du littoral.

La contribution de l'Etat à la mise en oeuvre des **schémas de mise en valeur de la mer** (S.M.V.M.) dans les zones côtières voit sa dotation en A.P. portée de 0,7 M.F. en 1988 à 2 M.F. pour 1989, les crédits de paiement passant dans le même temps de 0,8 M.F. en 1988 à 2 M.F. pour 1989. L'élaboration de deux S.M.V.M. a été engagée au début 1988 (le coût unitaire moyen d'un S.M.V.M., dont une partie est prise en charge par les collectivités locales concernées, est d'environ 2 M.F.) .

Les dotations inscrites au titre de 1989 sont destinées à faire face aux dépenses nouvelles résultant des demandes croissantes de schémas qui émanent des collectivités locales.

Les moyens consacrés aux actions de **protection du littoral contre l'érosion marine** (ouvrages, en nombre très limité, dont l'Etat assure la maîtrise) et les effets des tempêtes et de lutte contre les pollutions accidentelles sont globalement en baisse tant en A.P. qu'en C.P. En revanche, les subventions d'investissement consacrées à la poursuite des actions de protection du littoral contre l'érosion marine et les effets des tempêtes, essentiellement dans les régions côtières de Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine et Languedoc-Roussillon sont en forte croissance. Les crédits de paiement passent de 4,7 M.F. en 1988 à 8,7 M.F. en 1989 tandis que les autorisations de programme sont reconduites en niveau (9 M.F.).

Les moyens de fonctionnement alloués au dispositif de **lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer** (renouvellement et entretien du matériel, formation d'un personnel d'intervention qualifié, réalisation d'études techniques) sont reconduits en niveau (1,4 M.F. pour 1989).

5) Les crédits (D.O. + C.P.), destinés **aux pêches maritimes et aux cultures marines**, marquent globalement une sensible progression (+ 3,3 %) en 1989 par rapport à 1988 (- 20,3 %). Les autorisations de programme sont reconduites en francs courants (135,5 M.F.).

Au sein de cette évolution d'ensemble, il convient de souligner l'effort consacré au renforcement des moyens matériels (dépenses informatiques) et de fonctionnement du secteur des pêches maritimes et cultures marines (chapitres 34-95-60 et 34-98-60) dont les dotations s'accroissent de 1,6 M.F. en 1989.

Le mouvement de régression des **aides à l'exploitation** des entreprises de pêches et de cultures marines (chapitre 44.36.20.) se poursuit en 1989 sous le double effet de l'amélioration des conditions économiques générales et de la baisse du prix des carburants, au profit du renforcement des **subventions d'équipement** destinées à soutenir l'effort de modernisation et de développement des entreprises de pêches artisanale et industrielle, ainsi que de cultures marines (+ 4,7 % en C.P., fixation d'une dotation de 128 M.F. en A.P.).

Il convient de rappeler, à cet égard, que la politique d'aides publiques à l'investissement des entreprises de pêches artisanale et industrielle s'inscrit dans le double cadre de la décentralisation (depuis le 1er janvier 1984, le financement des navires de moins de 16 mètres relève de la compétence des régions) et du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.) cosigné avec la Commission des communautés européennes. Ce dernier prévoit une réduction de 3 % en tonnage et de 2 % en puissance de la flotte communautaire, soit compte tenu des caractéristiques de la flotte française, une quasi-stabilisation de la capacité physique de capture entre 1987 et 1991 (contre une réduction en moyenne de 8,5 % pour les autres Etats membres).

**Les aides aux entreprises de cultures marines** sont, depuis le 1er janvier 1983, financées et attribuées par les régions (les aides aux travaux d'aménagement relèvent de la compétence des départements). Le ministère chargé de la mer demeure compétent pour l'attribution des aides publiques en faveur des opérations expérimentales ou innovantes ainsi que pour les investissements dans les T.O.M.

Les crédits d'intervention destinés à l'organisation et au soutien des marchés de produits de la mer qui relèvent depuis 1983 de la compétence du **Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.)** s'accroissent d'un million de francs en 1989 (de 49 M.F. en 1988 à 50 M.F. pour 1989).

Les aides du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre (financement à hauteur de 30 % maximum des opérations de modernisation des ateliers de mareyage et des halles de marée) passent de 6,5 M.F. au titre de 1988 à 7 M.F. pour 1989 en C.P. tandis que les dotations en A.P. sont reconduites en francs courants (7 M.F.).

6) Les crédits (D.O. + C.P.) destinés à **la flotte de commerce** affichent une chute de - 46,1 % en passant de 328,9 M.F. pour 1988 à 177,1 M.F. pour 1989. Les dotations en A.P. passent de 150 M.F. pour 1988 à 50 M.F. pour 1989 (soit - 66,6 %). Cette évolution marque l'achèvement **du plan Marine marchande**, défini pour deux ans en 1986. Certes, les A.P. sont réduites de 50 M.F. mais le report, d'ores et déjà acquis, de 50 M.F. non consommés en 1988 permettra de disposer, en termes d'engagements, de 100 M.F. pour assurer le financement des aides à l'investissement de la flotte de commerce.

Pour 1989, au-delà de la baisse optique des crédits qui marque l'achèvement du plan « Marine marchande », les orientations budgétaires dans le domaine de la flotte de commerce sont essentiellement marquées par l'ajustement (- 13,2 %) de la contribution de l'Etat aux charges sociales de **la Compagnie générale maritime (C.G.M.)**. Cette évolution est permise par l'amélioration de la situation financière de la Compagnie qui devrait renouer, pour la première fois depuis 1973, avec l'équilibre de ses comptes.

Les gains importants de productivité ont permis un allègement sensible des charges d'exploitation et partant du coût du plan social engagé depuis 1986. Pour autant, le processus d'assainissement de la Compagnie n'est pas achevé. Il lui reste à poursuivre ses efforts de restructuration afin d'effacer le handicap de compétitivité qui subsiste encore vis-à-vis des concurrents français et européens.

7) Les crédits (D.O. + C.P.) consacrés à **la recherche scientifique et technique**, au sein du budget de la Mer, sont en augmentation de 9,9 % pour 1989. Les crédits de paiement (dépenses en capital) s'accroissent de 11,1 % tandis que les autorisations de programme, qui avaient enregistré un bond dans le budget pour 1988 (les dotations avaient été multipliées par cinq en passant de 2 M.F. à 10 M.F.), sont reconduites en niveau pour 1989.

Les subventions aux organismes de recherche, financées par **le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation** du ministère chargé de la mer (F.A.R.I.), d'un montant de 10 M.F. tant en C.P. qu'en A.P., sont destinées à soutenir les travaux d'études et de recherche en matière de sécurité en mer (sécurité à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance) ainsi qu'à honorer les engagements de l'Etat au titre des contrats de plan Etat-région 1984-1988 (subventions aux centres culturels scientifiques et techniques à vocation maritime).

Mais l'essentiel des moyens de financements budgétaires consacrés à la recherche scientifique et technique dans le domaine maritime relève de la compétence du ministère de la recherche, au travers de **l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers (IFREMER)**. Une dotation de 489,2 millions de francs (titres V et VI) est inscrite cet effet au projet de budget pour 1989, soit une hausse de 43 % par rapport à 1988.

Le tableau suivant permet d'apprécier l'évolution des moyens consacrés, en 1989, à chacune des actions menées par le ministère chargé de la mer.

Actions	Crédits de paiement		Autorisations de programme	
	1988	1989	1988	1989
Administration générale	279.389.920 (+ 3,7 %)	291.688.136 (+ 4,4 %)	8.588.000 (+ 0,9 %)	8.710.000 (+ 1,4 %)
Polices maritimes et signalisation maritime	155.673.248 (- 3,25 %)	166.549.492 (+ 6,9 %)	73.920.000 (- 9,7 %)	81.600.000 (+ 10,3 %)
Protection et aménagement du littoral	17.383.067 (- 41,9 %)	21.113.067 (+ 21,4 %)	17.650.000 (-)	17.650.000 (-)
Flotte de commerce	328.945.463 (+ 13,4 %)	177.145.463 (- 46,1 %)	150.000.000 (-)	50.000.000 (- 66,6 %)
Pêches maritimes et cultures marines	182.480.962 (- 17,9 %)	188.655.817 (+ 3,3 %)	135.500.000 (+ 12,9 %)	135.000.000 (- 0,3 %)
Gens de mer	3.780.281.774 (- 3,7 %)	4.306.850.727 (+ 13,9 %)	12.122.000 (+ 93,3 %)	16.000.000 (+ 32,0 %)
Recherche scientifique et technique	10.408.656 (- 8,5 %)	11.443.347 (+ 9,9 %)	10.000.000 (+ 400 %)	10.000.000 (-)

L'analyse du seul budget de la Mer ne permet, toutefois, pas de mesurer l'effort déployé par l'Etat en direction du secteur maritime.

Le Ministère chargé de la Mer est certes investi par délégation directe du Premier Ministre et du Ministre des Transports et de la Mer d'attributions très larges puisqu'il est responsable de la préparation et de la mise en oeuvre de la politique relative aux activités maritimes. C'est ainsi notamment qu'il exerce, conjointement avec le Ministre chargé de la recherche, la tutelle de l'Institut français de recherche et d'exploitation de la mer (IFREMER), et qu'il est associé, avec le Ministère de l'Agriculture, aux études et décisions relatives à la transformation des produits de la mer.

Mais l'examen des moyens de mise en oeuvre de la politique maritime suppose de récapituler également les autres crédits que l'Etat lui consacre, au-delà du seul budget du Ministère délégué chargé de la Mer.

Le tableau joint fait état des dotations inscrites à la loi de finances initiale pour 1988 et de celles du projet de budget pour 1989.

## AUTRES DEPENSES DE L'ETAT DANS LE DOMAINE MARITIME

BUDGETS	1988			1989		
	AP (1)	CREDITS (2) (3)		AP (1)	CREDITS (2) (3)	
<u>Agriculture</u> : Transformation et commercialisation des produits de la mer	3,00	-	1,45	3,00	-	2,30
<u>Défense</u> : Mission de service public en mer	10,00	74,35	24,00	29,00	62,70	41,00
<u>Economie</u> : - Charges communes : Bonification d'intérêt.....	-	365,00	-	-	300,00	-
- Douanes ; moyens navals et aériens de surveillance.....	21,00	-	-	40,00	-	40,00
<u>Environnement</u> : Conservatoire de l'espace littoral.	76,50	8,65	77,00	74,00	9,15	71,70
Réseau national d'observation du milieu marin.....	-	3,86	-	-	3,86	-
<u>Industrie</u> : Recherche en construction navale	20,00	-	20,42	20,00	-	20,00
<u>Recherche et enseignement supérieur</u> : IFREMER	470,00	325,68	470,00	450,00	342,00	489,20
<u>DOM-TOM</u> Desserte maritime de St-Pierre et Miquelon.....	-	9,00	-	-	10,00	-
<u>Transports</u> Continuité territoriale avec la Corse (partie maritime)	-	621,23	-	-	636,20	-

(1) : Titre V, VI  
(2) : Titre III, IV  
(3) : Titre V, VI

Ainsi, au titre du budget pour 1989, il est prévu, pour l'exercice des missions de police maritime par l'administration des douanes, un budget d'équipement en moyens navals et aériens de surveillance maritime de 40 millions de francs en autorisations de programme.

Pour sa part, le Ministère de la Défense devrait consacrer à la « mission de service public maritime » 29 millions de francs en autorisations de programme et 103,7 millions en moyens de paiement permettant notamment d'assurer par des moyens spécialisés, les missions de veille des dispositifs de séparation du trafic en Manche, la surveillance des pêches dans la zone économique ainsi que la tenue « prêts à l'appareillage » d'un hélicoptère et des remorqueurs de haute mer chargés d'assister les navires en difficulté au large de nos côtes ou aux abords des grands ports. Les concours apportés au-delà par les moyens généraux de la défense ne sont pas évalués.

En matière de **protection et d'aménagement du littoral**, le fonctionnement de l'équipement du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est assuré pour partie par le **budget de l'Environnement** (74 millions de francs en autorisations de programme et 80,847 millions de moyens de paiement), tandis que le Réseau national d'observation du milieu marin disposera de 3,86 millions de francs pour acquérir des prestations de service auprès de l'IFREMER pour l'exercice de sa mission.

En matière de **pêches et cultures marines**, les subventions en provenance du **budget de l'Agriculture** consacrées aux équipements de transformation et de commercialisation des produits de la mer devaient atteindre respectivement 3 et 2,3 millions de francs en autorisations de programme et en moyens de paiement; pour sa part, le **budget des charges communes** ouvre un crédit de 36 millions de francs destiné à la bonification des intérêts des emprunts contractés à l'occasion des investissements navals du secteur de la pêche artisanale.

Les mêmes crédits de bonification des emprunts, mais destinés à la **flotte de commerce et à la flotte de pêche industrielle**, sont prévus à hauteur de 300 millions de francs.

Pour compenser le handicap résultant de l'insularité de Saint-Pierre et Miquelon et de la Corse, leurs dessertes maritimes seront aidées respectivement à hauteur de 10 et de 636,20 millions de francs par les **budgets des D.O.M.-T.O.M. et des Transports**.

Enfin, en matière de recherche scientifique et technique, les crédits inscrits au projet de **budget du ministre chargé de la recherche** au titre de l'IFREMER s'élèvent à 831 millions de francs, tandis que les autorisations de programme atteignent 450 millions de francs.

Pour sa part, le **Ministère de l'Industrie** disposera d'un crédit de 20 millions de francs (A.P.) pour poursuivre les recherches concernant notamment l'automatisation de la conception et de la fabrication dans les chantiers de construction navale.

Ces chiffres illustrent l'importance des concours plus particuliers apportés par d'autres budgets à la politique maritime; ils ne peuvent toutefois prétendre à l'exhaustivité tant sont nombreuses et constantes les actions en matière maritime auxquelles d'autres administrations prêtent leur concours direct ou indirect.

## CHAPITRE II

f

### LES GENS DE MER

La dotation destinée à l'action en faveur des gens de mer croît de 13,9 % en moyens de paiement, en passant de 3.780 millions de francs en 1988 à 4.306 millions de francs pour 1989. Le montant de la contribution de l'Etat oscille ainsi, au gré des transferts financiers extérieurs, de 3.697 millions de francs en 1987 à 3.610 millions de francs en 1988 à 4.081 millions de francs pour 1989.

Aux mécanismes de compensation et de surcompensation qui déterminent, au bout du compte, le montant de la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'E.N.I.M., vient s'ajouter, pour 1989, la dotation que l'Etat verse au régime de cessation anticipée d'activité des marins de la Marine marchande, en sensible augmentation (+ 29 %) dans le projet de budget pour 1989.

Enfin, l'effort en faveur de la formation professionnelle maritime se poursuit, avec un accroissement de 6,3 % des dotations.

Solidarité et formation, telles sont les deux priorités de ce budget dans le domaine des gens de mer.

#### 1. La protection sociale du marin

La dépendance du régime social des marins par rapport aux contributions extérieures (compensation et surcompensation) s'accroît au fil des années. Cette situation augmente la difficulté des prévisions budgétaires pour un régime de sécurité sociale dont, au surplus, le rapport démographique varie chaque année sans qu'il soit possible d'estimer avec précision la diminution d'activité du secteur maritime.

Ainsi, pour le **budget primitif pour 1988** adopté en équilibre, les prévisions d'exécution de l'exercice, sur la base de l'évolution constatée des sept premiers mois, laissent apparaître que dépenses et recettes devraient être inférieures aux prévisions du budget initial, les dépenses d'environ 50 millions de francs et les recettes de 70 millions de francs.

Les principaux traits qui se dégagent de l'exécution en cours du budget primitif pour 1988 font apparaître :

– en matière de dépenses :

- l'accroissement plus rapide que prévu du nombre de pensionnés de la Caisse de retraite des marins (C.R.M.) et l'application du régime de la pension spéciale qui concourent à un dépassement des prévisions initiales de quelque 7 millions de francs.

- A l'inverse, des charges de prestations servies par la Caisse générale de prévoyance (C.G.P.), qui devraient demeurer inférieures d'environ 40 millions de francs aux prévisions si l'évolution constatée depuis le début de l'année ne s'aggrave pas.

– en matière de recettes :

La poursuite de la baisse des cotisations de marins et des contributions des armateurs qui continuent de subir la dégradation de l'activité maritime sous pavillon français, la participation des marins n'étant confortée que par la reconduction sur l'ensemble de l'année 1988 des cotisations supplémentaires (+ 0,6 %) décidées en 1987 (environ 22 millions de francs en année pleine).

**Les perspectives pour 1989 s'analysent ainsi :**

– les dépenses augmenteraient, globalement de + 3,71 %, sur la base d'une revalorisation de 4,2 % des pensions servies par la C.R.M.

Cette revalorisation prend simultanément en compte la revalorisation en masse des salaires forfaitaires (+ 2,6 %), effet report inclus, ainsi que l'augmentation du nombre de pensionnés (+ 0,9 %) et le glissement technicité (+ 0,48 %). Pour la C.G.P., l'augmentation ne serait que de 1,57 %, en raison de la baisse du nombre des prestataires.

– les prestations servies par la Caisse générale de prévoyance ont été affectées d'un taux de + 3,76 % enregistrant à la fois les tendances générales en matière d'assurance maladie et les effets de la démographie propre au régime.

Enfin, une hausse de + 2,5 % des dépenses d'action sanitaire et sociale a été retenue (alignement sur l'évolution des prix), tandis que les frais de gestion restent cantonnés à moins de 2,2 % du volume budgétaire (2,22 % en 1988).

**Dans le domaine des produits**, les cotisations des marins et les contributions des armateurs aux deux caisses (retraites et maladie) devraient augmenter de 2 % compte tenu de l'évolution des salaires forfaitaires (+ 2,6 % y compris l'effet « report » des mesures prises en 1988), du glissement technique des navigants (+ 0,7 %) et de la diminution du nombre des actifs cotisants (- 2,5 % de l'effectif), mais aussi de la reconduction des cotisations salariales supplémentaires décidées dans le cadre du rééquilibrage de la sécurité sociale (22 millions de francs en année pleine).

En ce qui concerne les transferts financiers extérieurs, les estimations actuelles permettent d'espérer des recettes respectivement de 663.000.000 de francs au titre de la compensation généralisée et de la compensation spécifique entre régimes spéciaux (dite « surcompensation ») et de plus de 342.000.000 de francs au titre de la compensation bilatérale avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.

Le tableau qui suit retrace les résultats comptables du budget 1987 de l'E.N.I.M., les éléments du budget primitif 1988 et les prévisions du projet de budget pour 1989.

### Charges et ressources de l'E.N.I.M.

CHARGES				RESSOURCES			
Nature	1987 (1)	1988 (2)	1989 (3)	Nature	1987 (1)	1988 (2)	1989 (3)
Pensions C.R.M.	4 376 144	4 611 520	4 796 903	Contributions « amateurs »	1 094 780	1 135 209	1 927 504
Pensions C.G.P.	4 12 589	430 819	437 683	Cotisations « marins »	758 615	754 237	
Pensions C.G.P.	1 524 383	1 651 053	1 651 055	Cotisations « pensionnés »	89 882	97 500	105 327
Assurances personnelle étudiants	2 655	13 000	13 500	Contribution assurance auto	32 144	24 000	24 599
Action sanitaire et sociale	29 090	35 268	36 149	Participation CNAM	249 042	309 968	342 369
Personnel	87 568	93 086	95 413	Compensation démographique en sur-compensation	650 257	834 000	663 000
Autres frais de fonctionnement, amortissements	62 569	56 815	57 090	Ressources affectées	8 969	10 519	10 800
Dépenses exceptionnelles	4 627	4 605	4 700	Produits accessoires et exceptionnels	30 161	29 080	29 750
Fonds spécial	17 561	18 100	19 663				
Fonds national de solidarité	34 756	35 000	33 000	Fonds national de solidarité	25 762	35 000	33 000
Dépenses sur ressources effectuées	8 969	10 519	10 800	Subvention de l'Etat	3 697 507	3 610 565	4 081 732
Moyens d'équilibre (excédent)	66 208	-	-	Moyens d'équilibre (déficit)	-	119 808	-
<b>TOTAUX</b>	<b>6 627 119</b>	<b>6 959 886</b>	<b>7 213 081</b>		<b>6 627 119</b>	<b>6 959 826</b>	<b>7 213 051</b>

(1) Résultats comptables.

(2) Budget primitif.

(3) Projet de budget (indicatif).

L'évolution des effectifs de l'E.N.I.M. reste marquée par la poursuite de la baisse des marins actifs cotisants (- 2,5 % en 1989, après - 2,5 % en 1988 et - 1,7 % en 1987) et l'accroissement corrélatif du nombre de pensionnés qui s'accroît de 1 % en moyenne par an, ainsi que l'indique le tableau qui suit :

**Evolution des effectifs couverts par l'E.N.I.M.  
en 1986, 1987, 1988  
Perspectives 1989**

Années	Nombre de marins actifs	Nombre de pensionnés	Cotisants		Ayants-droit d'actifs	Ayants-droit pensionnés et pensionnés non cotisants)	(2) Ensemble prestataires
			Actifs	Pensionnés			
1986	64 844	110 209	64 844	62 825	120 610	104 777	350 133
1987	63 636	111 353	63 736	64 309	118 549	104 514	347 580
1988 (1)	62 140	112 580	62 140	65 500	115 500	104 000	345 000
1989 (1)	60 500	113 600	60 590	67 000	112 700	103 500	342 400

(1) Estimations.

(2) Total des actifs, des pensionnés et des ayants-droit diminué des cumulés.

## 2. Le dispositif de cessation d'activité des marins

Le régime de C.A.A., créé en 1985, a permis d'atténuer autant que possible les conséquences sociales de la crise de la marine marchande, en versant aux marins licenciés âgés de plus de 50 ans un revenu de remplacement jusqu'à 55 ans, âge normal du départ à la retraite.

En même temps, il a contribué à maintenir le potentiel humain des entreprises d'armement maritime en permettant de déroger à l'ordre des licenciements prévu par les conventions collectives et, évitant le licenciement des marins les plus jeunes, dont la formation, polyvalente, correspond mieux aux exigences actuelles de l'armement des navires.

Ce régime est actuellement ouvert à 2.000 marins, en principe jusqu'au 31 décembre 1988. Toutefois, ce contingent est d'ores et déjà épuisé. (Le nombre de marins entrés en C.A.A. a été de 740 en 1985, 472 en 1986, 463 en 1987 et 325 en 1988).

Pour autant, la situation de l'emploi dans la marine marchande n'en continue pas moins d'être préoccupante : 1.280 licenciements ont été enregistrés en 1986 et 1.030 en 1987, pour 8.100 postes de travail sur navires de commerce au 31 décembre 1986, remorquage inclus.

Le nombre d'emplois de marins dans les entreprises affiliées au Comité central des armateurs de France était de 14.500 au 1er janvier 1987 et de 12.500 au 1er janvier 1988.

Cette diminution du nombre d'emplois de marins est due pour la quasi-totalité aux désarmements de navires ou à leur passage sous pavillon de libre immatriculation, mais aussi, accessoirement, à la diminution de l'effectif nécessaire à l'armement de chaque navire, indispensable au maintien de la compétitivité de notre flotte.

Aussi, l'autorisation d'ouvrir un contingent supplémentaire pour 400 marins est-elle demandée dans le cadre des mesures du budget pour 1989.

Cette mesure se traduit, au plan budgétaire, par une augmentation substantielle (+ 29 %) de la contribution de l'Etat au régime de cessation anticipée d'activité des marins dont le montant passe de 72,8 millions de francs en 1988 à 94 millions de francs en 1989.

### **3. La formation professionnelle maritime**

Les dépenses consacrées à la **formation professionnelle maritime** s'accroissent de 6,3 % (5,8 millions de francs en 1989 contre 5,4 millions de francs pour 1988) au titre des rétributions des professeurs et instructeurs auxiliaires et respectivement de 75 % en crédits de paiement (14 millions de francs en 1989 contre 8 millions de francs en 1988) et 33,3 % en autorisations de programme (16 millions de francs en 1989 contre 12 millions de francs en 1988) au titre des équipements des établissements scolaires maritimes. L'essentiel des dépenses d'équipement est consacré à la modernisation des outils pédagogiques (installation d'un simulateur de passerelle à l'école de Saint-Malo, opération déjà dotée de 12 millions de francs d'autorisations de programme en 1988 auxquels s'ajoutent 12 millions de francs supplémentaires pour 1989 en autorisations de programme destinés à la poursuite de ce programme).

A l'heure actuelle, la formation maritime est assurée par :

- quatre écoles nationales de la marine marchande (E.N.M.M.) préparant les officiers de la marine marchande et les capitaines de pêche. Le recrutement enregistre un fléchissement important des effectifs qui est directement lié à la crise de la flotte (1.663 étudiants en 1983–1984, 1.240 en 1987–1988);

- dix-huit écoles d'apprentissage maritime gérées par l'A.G.E.M.A. (Association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles), dont les locaux et le fonctionnement sont, depuis les lois de décentralisation, du ressort des régions, alors que la partie pédagogique reste assurée par l'Etat;

- trois collèges d'enseignement maritimes;

- un lycée aquacole et maritime.

**La politique de rénovation pédagogique** du Ministère chargé de la Mer a notamment pour objectif de développer la qualification du personnel embarqué à tous les niveaux afin de répondre à l'évolution des métiers vers plus de technicité, ainsi que d'ouvrir plus largement l'enseignement maritime sur les réalités économiques, soit en termes de connaissance de l'environnement économique de l'activité maritime, soit en termes de préparation à la gestion d'entreprise.

Ainsi, le nouvel enseignement du niveau II a mis en place une filière de capitaine de 2ème classe de la navigation maritime qui est polyvalente dès le début. Le cycle d'études est réparti sur trois années scolaires : la formation de type «nouveau régime» a débuté à la rentrée scolaire 1987–1988. Le brevet de capitaine de 2ème classe est obtenu à l'issue de trois années d'études et de 60 mois de navigation effective.

Parallèlement, une ouverture plus large sur les réalités et l'environnement économiques est également recherchée de façon à dépasser l'enseignement traditionnel axé sur les techniques de navigation.

Elle s'est traduite, au plan pédagogique, par la réalisation, à titre expérimental, d'un module de formation sur l'économie des transports maritimes à l'E.N.M.M. de Marseille dès la rentrée 1987 qui a connu un vif succès. Elle sera généralisée dans toutes les écoles nationales de la marine marchande dès l'année scolaire 1988–1989.

A la pêche, un nouveau brevet d'officier mécanicien de niveau II a été institué et sera enseigné à l'Ecole nationale de la marine marchande à Nantes à partir de septembre 1988. Cette formation permettra aux armements à la pêche de disposer de personnels formés à l'utilisation des nouvelles techniques (automatismes, froid...).

Par ailleurs, la réforme tendant à la **généralisation des formations type CAP et BEP** est désormais une réalité inscrite dans les faits.

– Le certificat d'aptitude professionnelle maritime de conchyliculteur créé par un arrêté en date du 29 juin 1983 a été mis en place à la rentrée scolaire 1983–1984.

– Le certificat d'aptitude professionnelle maritime de marin pêcheur créé par un arrêté en date du 16 novembre 1984 a été mis en place à la rentrée scolaire 1984–1985 à titre expérimental, puis étendu à la rentrée 1985–1986.

– Le certificat d'aptitude professionnelle maritime de marin du commerce créé par un arrêté en date du 26 janvier 1987 a été mis en place à la rentrée scolaire 1986–1987.

– Enfin, le brevet d'études professionnelles maritimes de conchyliculteur créé par un arrêté en date du 29 juin 1983 a été mis en place à la rentrée scolaire 1984–1985.

Le tableau qui suit recense l'évolution des effectifs scolarisés au cours des quatre dernières années :

### Les effectifs scolarisés (Plans de scolarité)

Pilières		Pêche			Conchyliculture				Commerce								
années scolaires	niveaux nombre d'élèves	CAM	CAPMMP			CAPMC			BEPMC		CAM	CAP anc. fil			CAPMMC		
			1	2	3	1	2	3	1	2		2	3	1	2	3	
1985 1986	Nombre d'élèves	480	84	24	–	60	42	27	76	40	266	96	72	–	–	–	
1986 1987	Nombre d'élèves	384	192	84	12	48	42	39	76	53	96	72	60	48	–	–	
1987 1988	Nombre d'élève	372	192	180	60	48	48	36	84	48	24	48	60	72	48	–	
1988/1989 Prévisions	Nombre d'élèves	348	240	182	108	62	60	24	74	56	–	24	36	60	60	24	

Ces effectifs font apparaître un recul du C.A.M., plus sensible au commerce où cette formation disparaît à la rentrée scolaire 1988-1989 qu'à la pêche où les C.A.P. prennent fortement le relais. En conchyliculture, après un rééquilibrage entre C.A.P. et B.E.P. amorcé au cours des années scolaires précédentes, les ouvertures de cours préparant au C.A.P. conchylicole (Saint-Malo, Etel) et au B.E.P. conchylicole (Cherbourg) témoignent de la vitalité de ce secteur.

Il est déjà possible de tirer quelques indications des résultats scolaires de l'année 1987-1988. Les premières promotions qui sont sorties des Ecoles maritimes et aquacoles en juin 1988 après avoir réussi leur C.A.P. de marin pêcheur ont pu, dans leur grande majorité, trouver aussitôt un embarquement professionnel, dans un grand nombre de cas en qualité de novices. Des enseignements concernant les C.A.P. de marin du commerce (nouveau régime) ne pourront pas être tirés avant le mois de juin 1989.

En ce qui concerne le réseau des écoles de formation maritime et aquacole, l'application de la loi de décentralisation a transféré aux régions la charge de ces établissements, l'Etat pour sa part définissant les orientations pédagogiques et assurant le financement des personnels de formation initiale. A ce dernier titre, les crédits accordés à l'Association pour la gestion des écoles de formation maritime et aquacole, qui continue d'être chargée de la gestion du personnel employé à la formation initiale des jeunes marin, ont été augmentés de un million de francs en 1988 (soit 47.005.793 francs). Cet effort financier a permis la mise en place pour la rentrée 1988 d'un plan d'organisation scolaire permettant notamment la création d'une première année de B.E.P. conchylicole à l'E.M.A. de Cherbourg, d'une première année de C.A.P. conchylicole à Saint-Malo et à Etel et d'une première année de C.A.P. pêche à La Rochelle.

Parallèlement à l'effort de rénovation pédagogique, est mené un effort de restructuration du réseau scolaire (suppression de l'E.N.M.M. de Paimpol), doublé d'un important programme d'investissement.

C'est ainsi qu'un simulateur de machine marine a été installé en 1988 à Nantes. De plus, les travaux de mise en place d'un simulateur de passerelle vont commencer à l'école de Saint-Malo.

#### **4. Un exemple de formation technique de haut niveau performante**

L'Institut national des techniques de la mer (I.N.T.M.) de Cherbourg créé à l'initiative du Conservatoire national des arts et métiers de Paris, est un établissement relevant de la tutelle du Ministère de l'Education nationale qui dispense un enseignement réparti sur deux années d'études.

L'établissement s'est installé en 1986 dans des locaux neufs à Tourlaville près de Cherbourg.

Au cours de la première année d'études, le « cursus » des modules d'enseignement général et technologique et des modules plus spécialisés de sciences et techniques de la mer permettent d'appréhender l'étude du milieu marin à la fois de façon théorique et de façon pratique.

Au cours de la deuxième année, les étudiants peuvent s'orienter vers trois sections : technologie et physique marines, productions marines biologiques, ou contrôle, protection, exploitation.

Le cursus scolaire est sanctionné par la délivrance d'un « diplôme de technicien supérieur de la mer » (D.T.S.M.).

Un bilan portant sur les débouchés trouvés par les élèves issus des trois premières promotions a pu être établi en février 1988 :

- 102 anciens élèves ont été questionnés;
- 47 d'entre eux (soit 63 %) ont obtenu un emploi de technicien supérieur de la mer;
- 8 (soit 10,6 %) ont trouvé des emplois de type administratif ou autre non liés à la mer;
- 8 (soit 13,3 %) poursuivent des études supérieures;
- 2 (soit 2,7 %) effectuent leur service national;
- 27 étudiants n'ont pas répondu au questionnaire.

L'exemple de l'I.N.T.M. montre la voie à suivre dans le domaine de la promotion d'un enseignement maritime technique de haut niveau.

A l'occasion de l'examen des crédits du budget des Transports et de la Mer - Marine Marchande, l'Assemblée Nationale a adopté un amendement proposé par le Gouvernement en seconde délibération, qui majore de 4 millions de francs les crédits destinés à la formation professionnelle maritime (chapitre 4737.)

Votre Rapporteur ne peut que se réjouir de cet abondement de crédits, dans un domaine essentiel pour l'avenir de la filière maritime.

## CHAPITRE III

### PECHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

Les crédits (D.O. + C.P.), destinés aux **pêches maritimes et aux cultures marines**, marquent globalement une sensible progression (+ 3,3 %) en 1989 par rapport à 1988 (- 20,3 %). Les autorisations de programme sont reconduites en francs courants (135,5 millions de francs).

Au sein de cette évolution d'ensemble, il convient de souligner l'effort consacré au renforcement des moyens matériels (dépenses informatiques) et de fonctionnement du secteur des pêches maritimes et cultures marines (chapitres 34-95-60 et 34-98-60) dont les dotations s'accroissent de 1,6 million de francs en 1989.

#### 1. La dégradation de notre balance commerciale

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer qui était de 5,9 milliards en 1985 passe de 6,3 milliards en 1986 à 8,07 milliards en 1987.

Les échanges commerciaux ont progressé globalement de la façon suivante :

	<u>Total des importations</u>		<u>Total des exportations</u>		<u>Taux de couverture import/export</u>
	<u>Quantité</u> (milliers de tonnes)	<u>Valeur</u> (milliards FF)	<u>Quantité</u> (milliers de tonnes)	<u>Valeur</u> (milliards FF)	
1985	551	8,8	188	2,9	33 %
1986	551	9,3	204	3	32,3 %
1987	681	11,9	227	3,9	32,8 %.

Les besoins en **poissons frais** sont couverts en grande partie par la production nationale avec un taux de couverture annuel de près de 60 % en valeur. En 1986, l'autosuffisance de la France s'améliore avec un taux de couverture de 73 % imputable à une baisse des importations de poissons frais. En 1987, le taux de couverture est revenu à près de 60 % en raison de la stabilité de la production face à une demande de plus en plus élevée.

Le marché des **produits congelés et transformés**, est traditionnellement dépendant des importations, notamment pour l'approvisionnement en matière première de son industrie de transformation.

Le déficit de ce secteur, qui était de 0,9 milliard en 1985, passe de 1,5 milliard en 1986 à 1,7 milliard en 1987.

Ce déficit s'explique par la progression de la demande des consommateurs pour les produits surgelés/congelés à laquelle la production française, actuellement en expansion, ne peut encore répondre que très partiellement.

### **Le secteur des préparations et conserves**

Son taux de couverture est passé de 10,9 % en 1985 à 14,2 % en 1987.

Les exportations des conserves et semi-conserves de poissons se sont élevées en 1987 à 12.026 tonnes contre 10.317 tonnes en 1986, dont 75 % d'exportations de conserves de thon.

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est largement imputable aux importations de quelques produits à forte valeur marchande pour lesquels il existe une importante demande à laquelle la production française ne peut répondre, notamment pour des raisons climatiques. Les importations de saumon, de cabillaud, constituent plus de 30 % du déficit total. Quant aux crustacés et mollusques, les importations de coquilles Saint-Jacques, de crevettes, de moules et de crabes dépassent 41 % du déficit total.

La production totale des produits de la mer, tous produits confondus à l'exception des conserves, semi-conserves et de certains produits transformés s'est élevée respectivement à 721.908 tonnes en 1985 pour une valeur de 6,9 milliards, à 755.000 tonnes en 1986 pour une valeur de

7,50 milliards de francs et à 732.000 tonnes en 1987 pour une valeur de 7,53 milliards de francs, soit une régression en tonnage (- 3 %) et une stagnation en valeur (+ 0,3 %) entre 1986 et 1987.

**La production de poissons frais** se caractérise par une faible augmentation des quantités pêchées et une stabilité de la valeur totale en 1986 et 1987.

Le tonnage de 1987 reste inférieur à celui de 1985 (- 1 %) en raison des difficultés d'accès à la ressource.

	<u>Volume</u> (tonnes)	<u>Valeur</u> (FF)	<u>Pm/Kg</u>
1985	371 360	3 744 124	10,13
1986	360 600	4 042 659	11,21
1987	367 652	4 086 877	11,11.

**La production de crustacés frais** passe de 24.977 tonnes en 1985 à 24.269 tonnes en 1986 puis à 21.661 tonnes en 1987. La principale espèce commercialisée est la langoustine dont la valeur totale, indépendamment d'une légère baisse de la production, a augmenté de près de 6,6 % entre 1986 et 1987.

**La production de mollusques et des coquillages** progresse chaque année grâce à une politique de valorisation des technologies aquacoles entreprise depuis une dizaine d'années. La principale production reste les huîtres creuses dont le tonnage est passé de 77.760 tonnes en 1986 à 102.000 tonnes en 1987.

#### **La production de poissons congelés à bord des navires.**

Celle-ci a atteint 133.641 tonnes en 1987. L'essentiel de la production provient de la capture de thon tropical - 110.000 tonnes en 1987 - pêché par la flotte française dans l'Océan Indien et sur le plateau continental ouest africain.

### La fabrication de produits transformés

a) *Le marché des produits de la mer surgelés et congelés* est complexe car les statistiques disponibles portent sur des produits qui sont soit commercialisés directement, tels que les filets surgelés individuels, soit destinés à une transformation industrielle ultérieure, ce qui est le cas des blocs de poissons congelés. Cette production, qui progresse régulièrement, peut toutefois être estimée à 89.000 tonnes en 1985 et 1986 et à près de 89.500 tonnes en 1987.

b) *Le secteur du salage ou du fumage*. Il s'agit de marchés globalement en expansion. C'est ainsi que la production de saumon fumé représente environ 15.000 tonnes par an obtenues à partir de matière première entièrement importée.

c) *Le secteur des conserves et semi-conserves*.

En 1985, 1986 et 1987, les principales productions de conserves s'élevaient à :

	Quantité (poids $\frac{1}{2}$ brut)		
	1985	1986	1987
Conserves de sardine	27 240 T	24 800 T	23 036 T
Conserves de thon	38 300 T	48 500 T	49 333 T
Conserves de maquereau	25 900 T	26 900 T	26 294 T

**Les voies de redressement de la balance commerciale des produits de la mer existent :**

D'une façon globale, l'augmentation de la production nationale au détriment des importations passe par le maintien du potentiel de pêche, objectif retenu dans les programmes prioritaires du IXème Plan (1984-1988).

Cette action suppose aussi des négociations engagées tant à l'échelon national que communautaire avec les pays tiers pour **un meilleur accès** aux eaux de ces pays qui disposent des ressources halieutiques très prisées par les opérateurs économiques européens et pêchées en quantité insuffisante dans les eaux communautaires (cas du cabillaud).

S'agissant des actions spécifiques au marché des produits frais, qui est alimenté pour l'essentiel par la production française, les efforts conjugués du F.I.O.M. et des professionnels ont déjà permis la valorisation à l'exportation d'un grand nombre d'espèces fines telles que le merlu pour lesquelles il existe un marché très porteur dans la Communauté économique européenne, particulièrement en Espagne et en Italie. Il reste à poursuivre, en les amplifiant, ces actions.

**La réduction du déficit passe également par la valorisation des exportations des industries de transformation.** C'est d'ailleurs plus par ce type de solutions que par la réduction des importations et de la consommation que pourra être améliorée la balance commerciale.

L'ensemble des industries de transformation doit donc être à même de valoriser au mieux la matière première, qu'elle soit d'origine nationale ou étrangère, pour accéder plus largement aux marchés extérieurs en donnant la priorité à trois principaux objectifs : la modernisation, la recherche de la qualité, la compétitivité commerciale, cette dernière étant le fait de l'entreprise.

En amont, l'objectif de qualité passe par l'amélioration des conditions de débarquement et de traitement (aide à l'investissement pour les équipements collectifs, modernisation des ateliers de mareyage) et au-delà par la recherche de produits nouveaux susceptibles de répondre aux besoins des consommateurs des produits de la mer tant sur le marché national qu'à l'extérieur. Ce dernier objectif rejoint les préoccupations de la Communauté économique européenne qui a élaboré en 1988 un projet de directive relatif aux normes sanitaires applicables aux produits de la mer pêchés et mis sur le marché.

Enfin, s'il ne paraît pas envisageable de réduire sensiblement à court terme les importations des quelques espèces auxquelles la part la plus importante du déficit est imputable, le développement des techniques aquacoles mis en place depuis une dizaine d'années pourrait permettre à long terme d'accroître la production en France ou dans les départements d'Outre-Mer, de certaines espèces nobles telle que la crevette, espèce qui représente en valeur, pour l'année 1987, 18,6 % du déficit total et pour laquelle les D.O.M.-T.O.M. offrent des conditions climatiques appropriées.

#### a) *L'organisation des marchés*

Les crédits d'intervention destinés à l'organisation et au soutien des marchés de produits de la mer qui relèvent depuis 1983 de la compétence

du **Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.)** s'accroissent d'un million de francs en 1989 (de 49 millions de francs en 1988 à 50 millions de francs pour 1989).

Les aides du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre (financement à hauteur de 30 % maximum des opérations de modernisation des ateliers de mareyage et des halles de marée) passent de 6,5 millions de francs au titre de 1988 à 7 millions de francs pour 1989 en crédits de paiement tandis que les dotations en autorisations de programme sont reconduites en francs courants (7 millions de francs).

Créé en 1975, le F.I.O.M. joue le rôle d'autorité intermédiaire du FEOGA auprès des organisations de producteurs dans les actions de soutien de marché. Le bilan de cette activité au titre de 1987 et 1988 fait apparaître une diminution des interventions sur les opérations de retraits. Cette évolution s'explique par trois raisons :

- une meilleure approche du marché, résultat direct des mesures d'organisation prises à travers les opérations de promotion et d'amélioration des structures portuaires (conservation des produits, automatisation des opérations de manutention, etc...) afin notamment de développer la qualité des produits mis en première vente;

- la règle communautaire de dégressivité des compensations financières en fonction des apports et leur suppression lorsque les quantités retirées du marché dépassent 20 % de la production;

- une légère diminution des apports pour certaines espèces :

	<u>1986</u>	<u>1987</u>
(MF)	11,58	9,41
(tonnes)	7 011	5 364

L'ensemble de ces données a donc eu pour effet au terme de la période considérée, de diminuer les compensations financières du F.I.O.M. Toutefois, de nouveaux mécanismes communautaires mis en oeuvre en 1986 au titre de l'élargissement de la Communauté économique européenne à l'Espagne et au Portugal ont été repris en 1987 et 1988 (versement d'indemnités aux pêcheurs de sardines de l'Atlantique et de la

Méditerranée). Outre ses activités d'intervention et de soutien du marché, le F.I.O.M. déploie son action dans diverses directions :

### **Le développement de la consommation des produits de la mer**

L'action du F.I.O.M. en ce domaine se présente sous deux aspects :

- la promotion nationale et régionale : il s'agit d'actions de publicité collective par des messages radiophoniques et télévisés et des participations à des foires et salons.

Ces actions sont conduites selon deux optiques. D'une part, sensibiliser le marché au moment où les apports sont de plus en plus importants en raison notamment de l'aspect saisonnier des pointes de production, d'autre part, la mise en oeuvre de campagnes spécifiques (ex. le thon, le hareng ou la sardine).

- La promotion à l'exportation : cela se traduit par la participation d'entreprises françaises à des salons internationaux sur le stand du F.I.O.M. (ex. : ANUGA COLOGNE 1987 et en 1988 ALIMENTARIA BARCELONE et SIAL PARIS) ou encore par la publication de guides destinés à faire connaître les entreprises et les produits français à l'étranger.

### **L'orientation de la production**

#### *Soutien des campagnes de pêche*

Ce soutien concerne essentiellement l'assistance technique et médicale de la flotte de pêche germonière et les campagnes de prospection.

Une opération de redéploiement de la grande pêche dans le Sud-Ouest Atlantique a été soutenue en 1987 à hauteur de 4 millions de francs et en 1988 une campagne expérimentale de pêche du merlan bleu pour la fabrication du surimi à hauteur de 2,75 millions de francs.

Il faut noter également l'appui donné à l'expérimentation de la pêche du germon au chalut pélagique ainsi que l'expérimentation d'un chalut sélectif.

### *Aide aux investissements à terre*

La circulaire du 14 janvier 1983 relative aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes prévoit une aide du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre pour soutenir des opérations d'équipement à caractère mobilier ou immobilier amortissables en moins de 5 ans.

Cette aide est accordée sous forme de subvention et ne peut excéder 30 % du montant de l'investissement.

En 1988, une réflexion a été menée sur le mareyage qui a fait apparaître la nécessité de moderniser les installations de ce secteur. Une ligne budgétaire a donc été ouverte à hauteur de 3 millions de francs.

### *Aide aux cultures marines*

En ce domaine, les interventions du F.I.O.M., outre des opérations de soutien d'actions expérimentales, couvrent un certain nombre d'actions, notamment des aides au développement de la commercialisation.

## **L'amélioration de la commercialisation**

Afin d'améliorer la connaissance des marchés et de la consommation des produits de la mer, le F.I.O.M. réalise des études portant notamment sur les marchés et des produits nouveaux tel que le surimi.

## **L'indemnisation du chômage lié aux intempéries**

La section sociale du F.I.O.M. apporte une aide au démarrage et au fonctionnement des caisses de chômage intempéries gérées par les comités locaux des pêches maritimes destinées à apporter une indemnité aux pêcheurs rendus momentanément dans l'impossibilité de naviguer en raison du mauvais temps.

En 1989, le F.I.O.M. devrait poursuivre ses actions traditionnelles en faveur de l'orientation de la production et de la promotion pour tendre vers une plus grande compétitivité de la filière.

A l'horizon du marché unique de 1992, le F.I.O.M. a notamment entrepris, en 1988, en liaison avec les pouvoirs publics d'apporter son soutien aux opérations de modernisation du mareyage, maillon essentiel de la filière pêche, une adaptation à des normes sanitaires nouvelles et une meilleure compétitivité étant nécessaire. Cette action prévue jusqu'en 1990 sera poursuivie en 1989.

b) *L'évolution de la flotte de pêche française.*

Le tableau qui suit retrace l'évolution comparée du nombre, de la puissance (exprimée en kilowatts) et de la capacité (tonne de jauge brute) de la flotte nationale de pêche pour les années 1986 et 1987.

Bien que la distinction entre la pêche artisanale et la pêche industrielle repose juridiquement sur le critère d'embarquement du propriétaire du navire, le seuil de longueur de 25 mètres est un critère significatif sur le plan économique.

	TRANCHES DE LONGUEUR H.T.	CARACTÉRISTIQUE	1986* (31/12)	1987* (31/12)
PÊCHE ARTISANALE	L < 12 M	NOMBRE P (KW) T.Jb	7 635 348 322 32 813	7 531 360 268 32 853
	12 M < L 16 M	NOMBRE P (KW) T.Jb	888 134 538 20 285	881 136 314 20 308
	16 M < L 25 M	NOMBRE P (KW) T.Jb	968 278 108 48 321	982 289 092 50 425
PÊCHE SEMI-INDUSTRIELLE	25 M < L 38 M	NOMBRE P (KW) T.Jb	134 65 913 22 930	132 65 791 22 794
PÊCHE INDUSTRIELLE	38 M = L	NOMBRE P (KW) T.Jb	89 161 537 68 604	94 163 528 68 065
TOTAL		NOMBRE P (KW) T.Jb	9 714 988 418 192 953	9 620 1 014 993 194 445

\*Données établies sur la base des nouvelles séries statistiques qui incluent la totalité des navires de pêche immatriculés à l'exception de ceux désarmés depuis plus de deux ans.

L'évolution de la flotte au cours de l'année 1987 se traduit par un accroissement de la capacité globale de capture (+ 26.575 W) essentiellement dû à une augmentation sensible de la puissance des navires de moins de 12 m.

Les données provisoires disponibles pour 1988 conduisent à la même observation.

La mise en oeuvre du programme d'orientation pluriannuel 1987/1991 approuvé par la Commission des communautés européennes en décembre 1987 implique une diminution de la capacité globale de la flotte française de - 2 % en puissance par rapport à la situation observée en 1983, ce qui, compte tenu de l'évolution de la flotte française entre 1983 et 1987 se traduit par un objectif de stabilisation de la puissance de notre flotte entre 1987 et 1991.

Bien que réparti sur les trois années à venir, cet effort de réduction devrait être sensible dès 1989 en particulier pour les navires de moins de 12 m.

Néanmoins, au total, cette **situation est favorable** pour la France puisque la **réduction** prescrite par la Commission pour adapter la capacité de capture communautaire à l'état des ressources exploitables est, sur la même période 1987/1991, **en moyenne de 8,5 % pour les autres Etats membres de la C.E.E.**

**Au plan des effectifs**, les perspectives pour 1989 font apparaître une légère diminution globale associée à une réduction sensible attendue dans le domaine de la grande pêche.

Le nombre de postes de travail à la pêche était de 21.000 au 30 juin 1988, répartis en :

- 1.000 à la grande pêche
- 4.000 à la pêche au large
- 2.000 à la pêche côtière
- 11.000 à la petite pêche
- 3.000 en conchyliculture

La statistique établie par l'UNEDIC pour le mois de mars 1988 indique que 900 marins-pêcheurs étaient à la recherche d'un emploi à cette date. Le secteur de la pêche industrielle et semi-industrielle (grande pêche et pêche au large), avec un taux de chômage de plus de 10 %, était sensiblement plus touché que le secteur artisanal.

## 2. Les aides à la pêche et aux cultures marines

Le dispositif national destiné au soutien de la pêche s'articule autour d'un double mécanisme : une aide à l'exploitation et une aide à l'investissement.

L'effort national s'inscrit au sein des programmes d'orientation pluriannuels définis en accord avec la Commission européenne.

Au dispositif en faveur de la pêche, s'ajoutent les actions visant au développement des cultures marines.

### a) *Les aides à l'exploitation*

Le mouvement de régression des **aides à l'exploitation** des entreprises de pêches et de cultures marines (chapitre 44-36-20) se poursuit en 1989 sous le double effet de l'amélioration des conditions économiques générales et de la baisse du prix des carburants ; le projet de budget pour 1989 prévoit une réduction de 18,5 % des dotations qui passent de 11 millions de francs à 8,9 millions de francs.

### b) *Les aides à l'investissement*

Le projet de budget pour 1989 marque une légère augmentation (+ 4,7 %) des crédits d'équipements destinés à soutenir l'effort de modernisation et de développement des entreprises de pêches artisanale et industrielle. Les autorisations de programme sont maintenues à 128 millions de francs.

Il convient de rappeler, à cet égard, que la politique d'aides publiques à l'investissement des entreprises de pêches artisanale et industrielle s'inscrit dans le double cadre de la décentralisation (depuis le 1er janvier 1984, le financement des navires de moins de 16 mètres relève de la compétence des régions) et du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.) cosigné avec la Commission des communautés européennes.

Le nouveau règlement structurel du 18 décembre 1986, s'appliquant à partir de janvier 1987, a prévu la suppression de la limite supérieure de 33 mètres pour les navires aidés et le passage de taux d'intervention maximaux à des taux fixes. Les taux prévus sont supérieurs dans le cas des régions considérées comme « sensibles », soit, pour la France, les départements d'outre-mer et les arrondissements de Lorient et de Quimper.

En ce qui concerne les aides de l'Etat et à la suite de l'adoption du nouveau règlement européen, la circulaire du 14 janvier 1983 relative aux aides publiques aux investissements des pêches maritimes a été modifiée.

Cette modification avait pour objectif :

– de réduire l'écart de traitement entre les pêcheurs qui bénéficieront de l'aide communautaire et ceux qui, bien que répondant aux critères du règlement, ne pourront l'obtenir en raison de la limitation des moyens budgétaires communautaires;

– de tenir compte dans le régime national de la notion de « zone sensible » et plus particulièrement de mettre à jour les modalités de ce régime de façon à favoriser de manière équitable la modernisation de la flotte de pêche et les autres investissements de ce secteur.

Les taux de subvention de l'Etat aux investissements de pêches artisanale, semi-industrielle et industrielle ont donc été modulés pour répondre à ces objectifs.

Le tableau qui suit fait apparaître l'évolution des subventions nationales d'équipement à la flotte de pêche depuis 1989.

ANNEE	PECHE INDUSTRIELLE		PECHE ARTISANALE		TOTAL	
	AP		AP		AP	
	LFI	ENGAGEES	LFI	ENGAGEES	LFI	ENGAGEES
1983	50,00	49,20	38,82	36,37	88,82	85,57
1984	60,00	36,75	34,69	38,79	94,69	75,54
1985	61,50	56,76	37,78	39,85	99,28	96,61
1986	60,50	39,74	39,50	46,23	100,00	85,97
1987	70,00	81,10	40,00	55,26	110,00	136,36
1988	76,00	–	49,50	–	125,50	,00
1989	81,00	–	44,00	–	125,00	,00

S'agissant par ailleurs, des aides à l'investissement de la compétence des régions, chaque collectivité a mis en place son propre système d'aide à la pêche côtière.

Les crédits consacrés par les régions à ces actions sont transférés par l'Etat sous forme de dotation générale de décentralisation.

*c) Le développement des cultures marines*

**Les aides aux entreprises de cultures marines** sont, depuis le 1er janvier 1983, financées et attribuées par les régions (les aides aux travaux d'aménagement relèvent de la compétence des départements). Le ministère chargé de la mer demeure compétent pour l'attribution des aides publiques en faveur des opérations expérimentales ou innovantes ainsi que pour les investissements dans les T.O.M.

Pour 1989, le projet de budget du ministère de la mer prévoit d'ouvrir un crédit de 6 millions de francs (chap. 44-36, art. 22 et chap. 64-36, art. 23). Ces moyens permettront au ministère chargé de la mer de subventionner des équipements de modernisation et de développement et contribuer aux financements d'actions telles que le programme de restauration des gisements de coquilles Saint-Jacques ou les opérations expérimentales pour le plan de relance de l'huître plate.

Un bilan est en cours concernant la mise en oeuvre du décret du 14 septembre 1987 relatif au régime de l'autorisation de cultures marines et l'institution de schémas de structure des exploitations.

Des aides en capital aux cultures marines sont également accordées par le ministère de l'agriculture (hydraulique), le FIDAR (1,9 million de francs en 1987) ou l'ANVAR (opérations ponctuelles).

Par ailleurs, de nombreuses opérations ont été financées par le FEOGA entre 1984 et 1986 au titre du règlement 2908/83 du 4 octobre 1983. Les aides ainsi obtenues en faveur de l'aquaculture (environ 25 %) ont été de :

- 13,93 millions de francs en 1984,
- 9,73 millions de francs en 1985,
- 11,71 millions de francs en 1986.

Le nouveau règlement 4028/86 du 18 décembre 1986 détermine les conditions du concours financier de la Communauté en faveur de l'aquaculture jusqu'au 31 décembre 1996. En pratique, le concours financier communautaire est constitué par une subvention en capital d'un montant maximum de 25 % de l'investissement éligible. La participation financière de l'Etat-membre (quelle que soit l'origine des aides publiques) doit être comprise entre 10 et 25 %.

La France a adressé à la Commission un programme d'orientation pluriannuel «cultures marines» dont le montant est évalué pour les années 1987 à 1991 à 1.104 millions de francs.

Pour 1988, la C.E.E. a accordé 5,27 millions de francs d'aides au titre de la première tranche de l'exercice budgétaire; quant aux aides demandées par la France au titre de la deuxième tranche, elles s'élèvent à 9,2 millions de francs.

En dépit des moyens déployés, l'effort financier en direction de l'aquaculture marine en France demeure insuffisant pour amorcer un redressement de notre déficit extérieur. Il conviendrait, à cet égard, d'assurer un soutien durable aux entreprises de cultures marines, s'agissant notamment de l'élevage d'espèces dites «nobles» (saumon, crustacés, turbot) ainsi qu'aux industries de transformation des produits de la mer. L'action sur l'environnement des cultures marines devrait, par ailleurs, s'attacher à résoudre un certain nombre de difficultés propres à ce domaine :

- la particulière dépendance du secteur vis-à-vis des facteurs de qualité des eaux, résultant de ce que la croissance des mollusques est directement liée à la productivité naturelle du milieu,
- les risques d'épizootie aggravés dans les grands bassins traditionnels de production par de trop fortes densités du cheptel en élevage,
- le morcellement du parcellaire exploité sur le domaine public maritime qui freine la modernisation d'exploitation de faibles dimensions,
- pour l'ostréiculture, une certaine saturation du marché national de la consommation.

## CHAPITRE IV

### LA FLOTTE DE COMMERCE

Les crédits (D.O. + C.P.) consacrés à la flotte de commerce affichent une chute de - 46,1 % en passant de 328,9 millions de francs pour 1988 à 177,1 millions de francs pour 1989. Les dotations en autorisations de programme passent de 150 millions de francs pour 1988 à 50 millions de francs pour 1989 (soit - 66,6 %). Cette évolution marque l'achèvement **du plan marine marchande**, défini pour deux ans en 1986. Certes, les autorisations de programme sont réduites de 50 millions de francs mais le report, d'ores et déjà acquis, de 50 millions de francs non consommés en 1988 permettra de disposer, en termes d'engagements, de 100 millions de francs pour assurer le financement des aides à l'investissement de la flotte de commerce.

#### 1. L'évolution du trafic mondial

Au cours de l'année 1987, le trafic mondial a progressé de 1,6 %. Ce sont les vracs secs qui ont le plus participé à cette évolution. La progression des transports de céréales est la plus forte avec 13,7 %.

Les hydrocarbures sont en bonne progression pour le brut avec + 2,4 % mais perdent 2,6 % pour les produits en volume alors que pour les tonnes-milles l'évolution est en sens inverse.

L'évolution sur moyenne période (1980-1987) fait apparaître un reflux de 3,9 % de la capacité de transport de la flotte mondiale dont le volume exprimé en tonnes de jauge brute (TjB) est passé de 419.911 milliers de TjB en 1980 à 403.498 TjB en 1987.

Toutefois, la répartition par type de navires ou catégorie de produits transportés est plus contrastée.

<u>Catégorie</u>	<u>1.000 TJB</u>	<u>VARIATION</u>
Pétroliers	122.719	- 1.421
Pétroliers-chimiquiers	4.941	+ 655
Chimiquiers	3.465	- 96
G.P.L.	9.784	- 48
Vrac mixte	20.784	- 796
Vrac sec	110.557	- 1.084
Cargos	72.166	+ 1.079
Porte-conteneurs	21.089	+ 1.479
Autres navires de transport	5.112	+ 84
Autres (pêche, recherche, navires auxiliaires)	33.194	+ 893
<b>TOTAL</b>	<b>403.498</b>	<b>- 1.412</b>

Au sein de cette évolution globale, la part de la France tend à décroître : les volumes importés diminuent et la part du transport maritime dans le transport des importations poursuit sa décroissance. Ce mouvement est, pour l'essentiel, la conséquence de la nette diminution du volume importé des hydrocarbures dont la quasi-totalité emprunte la voie maritime. En revanche, la part du commerce extérieur de la France transite de manière croissante par la voie maritime.

Ainsi, le volume exporté par voie maritime gagne plus de 2 millions de tonnes et représente en 1987, 38,5 % du total exporté, traduisant ainsi la meilleure pénétration de nos produits à la grande exportation.

Le pavillon français sur les trafics passant par les ports français a transporté la part suivante en 1986, part exprimée en pourcentage des tonnages.

	<b>IMPORT</b>	<b>EXPORT</b>
Hydrocarbures .....	14,4 %	%
Vrac sec .....	7,3 %	11 %
Divers .....	16,4 %	30,9 %
<b>TOTAL</b> .....	<b>13,5 %</b>	<b>19,2 %</b>

Si l'on tient compte de la totalité de l'activité de l'armement français, donc en réintégrant les trafics tiers, les trafics détournés par les ports étrangers et l'activité des navires affretés par l'armement français, la part française exprimée en termes de valeur de fret se présente de manière stable pour 1987.

#### La part de l'armement français (en %)

	1983	1984	1985	1986	1987
Importations	29,9	28	23,9	24	21,1
Exportations	37	36,7	41,2	36	37,8
Imports/Exports	33,5	32,3	32,4	30,3	29,8
Imports/Exports et Trafics Tiers	44,4	40,9	41,2	38,3	38,2

En termes d'unités de bâtiment, la flotte sous pavillon français comprenait 261 navires au 1er janvier 1988.

Par ailleurs, à la même date, la France contrôlait 88 navires pour un tonnage de 3.056.538 TPL battant pavillon étranger, le critère de contrôle étant la propriété majoritaire du navire par des intérêts français.

Au cours de l'année 1987, la flotte a diminué de 22 navires. Avec 47 sorties de flotte pour 25 entrées.

Les perspectives pour les prochaines années restent à ce jour difficiles à déterminer. On peut toutefois signaler qu'actuellement l'armement français a commandé 8 navires livrables d'ici trois ans pour 728.350 TjB dont deux transbordeurs.

Le tableau ci-après (dernière statistique connue) donne l'évolution de la flotte sous pavillon français entre le 1er avril 1986 et le 1er avril 1988.

**Evolution de la flotte française  
entre le 1er avril 1986 et le 1er avril 1988**

CATEGORIES	Flotte au 1 <sup>er</sup> avril 1986		Flotte au 1 <sup>er</sup> avril 1987		Flotte au 1 <sup>er</sup> avril 1988	
	Nombre	TJB	Nombre	TJB	Nombre	TJB
- Paquebots .....	2	17 358	1	6 640	2	7 000
- Transbordeurs.....	23	161 228	23	161 741	23	169 678
- Aéroglesseurs marins .....	3	1 851	2	242	2	242
<b>Total navires à passagers.....</b>	<b>28</b>	<b>180 437</b>	<b>26</b>	<b>168 623</b>	<b>27</b>	<b>176 920</b>
		Cargos				
- Cargos .....	62	298 341	47	238 835	42	181 395
- Cargos porte-conteneurs.....	50	1 027 351	41	876 768	36	815 634
- Bananiers, polythermes.....	10	46 180	7	25 428	7	25 659
- Transporteurs de vrac sec.....	31	792 501	30	746 537	27	709 996
- Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole) .....	1	130 930	1	130 930	-	-
- Citernes à vin et à huile .....	6	9 449	5	7 849	5	7 849
- Transporteurs de soufre liquide et produits chimiques .....	7	26 349	6	24 750	4	13 913
- Caboteurs < 500 IX .....	10	3 534	10	3 534	10	3 534
- Navires secs stationnaires.....	38	69 691	37	49 999	38	44 460
<b>Total cargos .....</b>	<b>215</b>	<b>2 403 326</b>	<b>184</b>	<b>2 104 630</b>	<b>169</b>	<b>1 802 440</b>
		Pétroliers				
- Pétroliers L.C.....	25	2 523 418	22	2 140 238	19	1 871 582
- Caboteurs pétroliers.....	28	168 972	29	186 584	25	182 061
- G.P.L. - G.N.L.....	7	257 922	7	257 922	8	223 081
- Pétroliers et G.P.L. Stationnaires	6	7 636	8	29 233	7	29 733
<b>Total pétroliers.....</b>	<b>66</b>	<b>2 957 948</b>	<b>66</b>	<b>2 613 977</b>	<b>59</b>	<b>2 306 457</b>
<b>Total général .....</b>	<b>309</b>	<b>5 541 711</b>	<b>276</b>	<b>4 887 230</b>	<b>255</b>	<b>4 285 817</b>

**Au plan des effectifs**, la situation de l'emploi dans la marine marchande demeure préoccupante : 1.280 licenciements ont été enregistrés en 1986 et 1.030 en 1987, pour 8.100 postes de travail sur navires de commerce au 31 décembre 1986, remorquage inclus.

Cette diminution du nombre d'emplois de marins est due pour la quasi-totalité aux désarmements de navires ou à leur passage sous pavillon de libre immatriculation, mais aussi, accessoirement, à la diminution de l'effectif nécessaire à l'armement de chaque navire, indispensable au maintien de la compétitivité de notre flotte.

Les tableaux qui suivent indiquent la répartition des effectifs par type de navigation et par grade.

Officiers et Personnels d'exécution	Lassanage navigation côtière	Navigation côtière	Cabotage national	Cabotage international	Long cours	Total	Total des effectifs employés
31-12-85	284	1 288	405	2 725	4 111	8 813	15 863
31-12-86	274	1 112	327	2 015	2 908	6 636	11 944
31-12-87	292	1 146	231	1 925	2 362	5 956	10 720

	Officiers	P.E.	Total	Total des effectifs employés
31-12-85	3 119	5 694	8 813	15 863
31-12-86	2 501	4 135	6 636	11 944
31-12-87	2 272	3 684	5 956	10 720

## **2. Plan marine marchande : l'heure du bilan et de la réflexion**

Outre les mesures à caractère social, le « plan marine marchande » comportait, au plan financier, un double aspect :

– **une aide structurelle** destinée à permettre aux compagnies d'aligner leurs coûts d'exploitation sur la concurrence internationale. Une dotation

budgetaire de 200 millions de francs dès 1987 était prévue à cet effet. En contrepartie de cette aide, versée sous forme d'une prime globale et forfaitaire, les entreprises bénéficiaires se sont engagées à développer une stratégie globale à moyen terme, en matière de ratios financiers, d'efforts consentis par les actionnaires, d'organisation du travail sur les navires et de maintien sous pavillon français. La dotation inscrite au budget a été totalement engagée dans le délai de deux ans fixé : 25 contrats d'aide structurelle ont été signés pour un montant global de 233,4 millions de francs dont 4 comportant des créations d'entreprises maritimes ;

– **une aide à l'investissement renforcée**, dotée de 200 millions de francs également, selon un dispositif renouvelé et plus attractif. Outre l'acquisition des navires neufs, déjà permise par l'ancien mécanisme, l'aide a été élargie à l'acquisition de navires d'occasion pour la transformation et l'adaptation aux nouvelles conditions d'exploitation. Les plafonds des concours financiers de l'Etat ont été relevés et la sélectivité des aides accrue (application aux seuls navires d'une jauge brute supérieure à 400 tonneaux). A la différence de l'aide structurelle, il ne semble pas que le nouveau dispositif d'aide à l'investissement, au-delà de la seule année 1987 (l'aide à l'investissement a bénéficié en 1987 à l'acquisition de cinq navires neufs, un navire d'occasion et quatre opérations de transformation) ait rencontré un véritable engouement de la part des entreprises potentiellement concernées : 18 % seulement de l'enveloppe des primes à l'investissement pour l'acquisition de navires, prévue dans le budget pour 1988 (dotation de 80 millions de francs en autorisations de programme et 114 millions de francs en crédits de paiement) auraient été consommés au 1er septembre. Cette situation explique l'inscription de 50 millions de francs seulement d'autorisations de programme pour 1989 qui viendraient abonder 50 millions de francs supplémentaires au titre des reports de crédits.

Le plan « marine marchande » comportait par ailleurs un dispositif juridique et social relatif aux conditions d'immatriculation des navires dans les Terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.), dispositif plus connu sous l'appellation « Pavillon de Kerguelen ».

Les navires concernés sont les navires de travaux en mer, les transporteurs de vrac, à l'exclusion des transporteurs de pétrole brut et les navires qui touchent régulièrement les Kerguelen. Leurs équipages doivent comporter au moins 25 % de marins ou officiers français, et au minimum 4 officiers français, ou deux pour les navires de travaux en mer.

Depuis le 26 juin 1986, 35 navires de vrac sec ou liquide et 6 navires affectés à l'exploitation pétrolière ont bénéficié de l'immatriculation « Kerguelen », soit 41 unités au total.

Actuellement, 36 navires sont immatriculés dans le territoire des T.A.A.F., totalisant 553.584 TjB, dont 11 navires, totalisant 187.868 TjB, qui sont entrés en flotte ou ont réintégré le pavillon français. Ces 36 navires offrent 553 postes de travail, dont 211 actuellement occupés par des officiers et marins français, soit 38 %.

Parmi ces 36 navires, 30 sont des navires de vrac sec ou liquide et 6 sont affectés à l'exploitation pétrolière.

En ce qui concerne les vraquiers, type de navire particulièrement menacé du fait de la surcapacité mondiale engendrant une baisse des taux de fret, le bilan s'établit comme suit :

**- Transfert de navire de l'immatriculation métropolitaine à l'immatriculation aux îles Kerguelen :**

- nombre : ..... 22
- vente à l'étranger : ..... 3
- solde : ..... 19

**- Immatriculation de navire aux îles Kerguelen correspondant à des entrées en flotte :**

- nombre : ..... 12

Au total, si l'évolution constatée est particulièrement favorable en ce qui concerne les entrées en flotte (4 en 1987, 12 en 1988), le nombre des opérations de transfert de l'immatriculation métropolitaine à l'immatriculation aux îles Kerguelen s'est établi à 19 pour chacune des années 1987 et 1988.

C'est donc un bilan mitigé qui ressort de l'examen de la mise en place du plan marine marchande.

Aussi, le Ministre délégué chargé de la mer a-t-il annoncé une remise à plat du dossier de la marine marchande, en demandant à un parlementaire (M. LE DRIAN) de lui faire des propositions d'ici le printemps prochain. Le plan marine marchande de 1987 à 1988 a permis dans un contexte de crise internationale marquée par la surcapacité de l'offre dans le secteur de la flotte de commerce, d'assurer la survie du noyau dur de la flotte française.

A présent, il convient de poursuivre et d'amplifier la démarche visant à restaurer la compétitivité internationale de notre flotte. Les perspectives du grand marché unique de 1992 ne nous laissent pas d'autre choix.

### 3. Le défi européen

L'adoption, en décembre 1986, par le Conseil des ministres des transports de la Communauté, de quatre règlements visant à l'abandon progressif par les différents Etats de leurs dispositifs nationaux de protection en matière de transport maritime, préfigure la mise en place d'un marché unique dans ce domaine. Bien que la réflexion, déjà avancée, en raison des difficultés rencontrées par ce secteur, soit bien antérieure aux négociations portant sur la création d'un grand marché unique pour 1992.

Le dispositif principal porte sur la libre prestation de services (L.P.S.). Ce dispositif prévoit, notamment, que les restrictions à la L.P.S., en matière de transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers, seront progressivement supprimées, conformément au calendrier suivant :

– le transport entre Etats membres par des navires battant pavillon d'un Etat membre au 31 décembre 1989;

– le transport entre Etats membres et pays tiers effectué par des navires battant pavillon d'un Etat membre au 31 décembre 1991;

– le transport entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers effectué par d'autres navires au 1er janvier 1993.

Par ailleurs, le texte prévoit également la suppression progressive, ou l'adaptation aux dispositions communautaires des arrangements en matière de partage de cargaison contenus dans les accords bilatéraux existants conclus par les Etats membres avec des pays tiers, de même que l'insertion de tels arrangements dans tout accord futur des pays tiers sauf circonstances précises (notamment avec les pays à commerce d'Etat).

Néanmoins, et pour donner une portée effective à cette harmonisation intérieure des transports maritimes européens, le Conseil des Ministres, sous l'impulsion de la France, a adopté une déclaration commune rappelant la nécessité de « mesures positives » pour les flottes de la Communauté.

A cet effet, le Conseil a invité la Commission à lui présenter dans les meilleurs délais des propositions relatives aux aspects financiers, sociaux

et techniques, en raison, d'une part, de l'importance de ces questions dans la mise en place d'un marché intérieur en matière de transports maritimes et, d'autre part, du grave handicap compétitif dont souffrent les flottes de la Communauté à l'égard de leurs concurrents internationaux.

Toutefois à ce jour, aucune proposition n'a encore été présentée par la Commission.

Pour sa part, la France subordonne toute discussion portant sur une libéralisation du cabotage, au dépôt de propositions sur les mesures positives.

La position française, constante à cet égard et partagée par nos partenaires méditerranéens, lie, en effet, l'ouverture des cabotages nationaux à la mise en place d'une concurrence loyale entre tous les États membres ainsi qu'au traitement de la question de la desserte des îles et du principe de service public qui s'y rattache.

L'ouverture du cabotage national aux autres pavillons européens devra passer également par la mise en place d'un dispositif fiscal cohérent au plan communautaire afin d'éviter à la fois les distorsions de concurrence et les détournements de trafic.

Une distinction s'opère, par ailleurs, entre pays chargeurs et pays transporteurs.

Certains pays, de taille modeste à l'image des Pays-Bas et du Danemark, mais aux flottes de commerce particulièrement développées, concentrent leurs activités, soit sur des lignes régulières, soit sur des trafics tiers et cherchent, compte tenu de leur faible niveau de génération de cargaisons nationales en raison de la dimension réduite de leur commerce extérieur, à pénétrer un nombre croissant de trafics.

Ils adoptent, en cela, des positions fermes et souvent tranchées en matière d'ouverture de trafics ou d'abolition des dispositifs juridiques nationaux jugés protecteurs.

En ce qui concerne les pays transporteurs, l'approche ne peut être que différente à l'image de la situation française où notre flotte de commerce concentre une large part de son activité au transport du commerce extérieur national, notamment en lignes régulières.

En outre, en raison du grave handicap compétitif dont souffrent les flottes de la Communauté à l'égard de leurs concurrents internationaux,

certaines pays européens, à l'instar de la Grande-Bretagne, ont transféré un nombre croissant de leurs navires sous des pavillons dits de complaisance, alors que d'autres pays, malgré les difficultés déjà mentionnées, ont délibérément choisi de conserver le maximum d'unités sous le pavillon national, ce qui est le cas pour l'Espagne et l'Italie, la France ayant une attitude médiane en la matière.

Dès lors, la négociation en cours s'avère délicate tant en raison de la diversité des situations que reflètent les hésitations de la Commission que de la nécessité de renforcer la compétitivité des flottes communautaires en éliminant les disparités les séparant tant entre elles que de leurs concurrents.

#### **4. La situation de l'armement français se redresse**

La situation économique et financière de l'armement français a été marquée par une sensible amélioration conjoncturelle à partir du troisième trimestre. Toutefois, si le redressement du marché du vrac, sec et liquide, paraît sérieux, dans le secteur des lignes régulières, les difficultés de grands armateurs occidentaux membres des conférences, et des consortiums se sont aggravées, du fait de la présence toujours plus importante de concurrents en provenance des nouveaux pays industrialisés (N.P.I.).

Les résultats financiers communiqués par les principales entreprises font apparaître une stabilisation du résultat brut d'exploitation liée notamment à la remontée du taux de fret, tandis que les résultats nets des entreprises s'améliorent, fruits de la politique de désendettement et de réduction des charges financières menée par les entreprises.

On notera cependant que le redressement des comptes des entreprises, tel qu'il apparaît au travers des informations déjà recueillies s'est opéré, outre l'effet favorable de la conjoncture, au prix de la poursuite du mouvement de dépavillonnage et d'un vieillissement alarmant de l'âge de la flotte (12 ans au 1er janvier 1988).

En conclusion, tout redressement durable et structurel de la flotte française présuppose :

- une réduction des coûts d'exploitation du pavillon français,
- le redressement de l'outil de production.

L'outil de production a par ailleurs été marqué par des concentrations financières dans le secteur.

a) *La société navale et commerciale DELMAS-VIELJEUX (S.N.C.D.V.)*

Malgré la baisse d'activité enregistrée sur le secteur de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, le chiffre d'affaires consolidé de la Société s'est maintenu en excédent au niveau de l'exercice précédent : 2.915 millions de francs en 1987 contre 2.898 millions de francs en 1986. L'excédent brut d'exploitation a cependant régressé de 447 millions de francs fin 1986 à 327 millions de francs fin 1987, traduisant la baisse de la rentabilité des activités maritimes et terrestres sur le secteur africain.

Par ailleurs, la structure financière de la S.N.C.D.V. s'est renforcée en 1987.

Les capitaux propres ont augmenté de 282 millions de francs, s'établissant à 1.354 millions de francs, les dettes financières de plus d'un an diminuent de 400 millions de francs pour revenir à 1.016 millions de francs.

A la volonté du groupe d'atteindre une taille critique de manière à rivaliser avec les grands groupes européens (absorption de Chargeurs Réunis), s'ajoute une stratégie de diversification des activités dont témoigne le récent rapprochement intervenu avec la Compagnie du Midi.

b) *La Compagnie nationale de navigation (C.N.N.)*

La Compagnie nationale de navigation est née de la fusion, en décembre 1986, entre la Compagnie navale Worms (C.N.W.), la Société française de transports maritimes (S.F.T.M.) et l'ex Compagnie nationale de navigation (ex C.N.N.).

Ses principales filiales sont la Compagnie Morbihannaise et Nantaise de navigation effectuant du cabotage, et FISH, spécialisée dans le ravitaillement pétrolier off shore.

Le secteur pétrolier, qui contribue à plus de 60 %, à la formation du résultat d'exploitation, constitue l'axe principal de la Compagnie.

Le chiffre d'affaires a été, en 1987, de 884 millions de francs contre 1.400 millions de francs en 1986. Cette baisse provient essentiellement de l'intégration à hauteur de 84% des résultats des lignes régulières gérées par la Navale commerciale havraise et péninsulaire (N.C.H.P.) et dont la

S.N.C.D.V. a acquis les 66 %. Le résultat brut d'exploitation maritime en 1987 s'élève à 209 millions de francs. Le résultat final est équilibré, après une reprise de 136 millions de francs de provision pour risques et dotations de 139 millions de francs aux amortissements.

*c) La société anonyme LOUIS DREYFUS*

La S.A.L.D. constitue la partie française du groupe international Louis DREYFUS, basé à Paris.

L'activité maritime de la S.A.L.D. s'exerce sur les secteurs du tramping et du marché spot à travers sa flotte propre ou contrôlée et à travers sa participation dans CETRAMAR et dans le pool CETRAGFA.

La S.A.L.D. arme actuellement 5 navires sous pavillon français ainsi que 4 unités sous pavillon Kerguelen. Elle assure également la gérance technique de 4 navires sous pavillon étranger et, au travers de CETRAMAR, de 5 navires.

Le chiffre d'affaires réalisé en 1987 par l'armement LOUIS DREYFUS s'élève à 261 millions de francs contre 278 millions de francs l'exercice précédent. Le résultat brut d'exploitation, négatif en 1986, s'affiche positivement à 18 millions de francs en 1987. Compte tenu d'un endettement encore élevé, d'un montant de dotations aux amortissements et provisions de 148 millions de francs, le résultat de l'exercice reste encore négatif en 1987 à - 15 millions de francs.

*d) La Compagnie générale maritime*

La Compagnie générale maritime et financière devrait sortir du « rouge » cette année. Ses trois filiales (Compagnie générale maritime, société nationale Corse Méditerranée et la Financière de l'Atlantique) devraient équilibrer leurs comptes en 1988.

Pour la C.G.M., ce redressement est le résultat de la mise en oeuvre du plan d'entreprise quinquennal pour la période 1986-1990 dont l'objectif principal était le retour à l'équilibre de l'exploitation dès 1988 au moyen essentiellement de mesures d'économies, de réorganisation du fonds de commerce, de réductions de la flotte et des effectifs.

Les données connues de l'exercice 1987 permettent de dresser un constat provisoire de l'exécution de ce plan.

### **Evolution de la flotte**

Le plan d'entreprise prévoyait une diminution importante de la flotte armée par des équipages de la C.G.M. Celle-ci devait passer de 46 navires au 1er janvier 1986 à 42 au 31 décembre 1986, à 36 au 31 décembre 1987 et à 28 au 31 décembre 1988.

Pour faire face à la dégradation de la conjoncture et diminuer ses coûts, le rythme de réduction de la flotte propre de la C.G.M. a été notablement accéléré. Au 31 décembre 1987, elle ne dépasse pas 30 unités, soit 6 de moins que le chiffre prévu au plan. La réduction du nombre de navires sous pavillon propre de la C.G.M. contribue d'une manière déterminante à l'amélioration des résultats financiers.

### **Mise en oeuvre du plan social**

L'accélération de la réduction de la flotte a été permise grâce au succès de la procédure des départs volontaires avec prime de 100.000 F pour les marins et de 200.000 F pour les officiers, ayant permis de diminuer les effectifs de 1.069 en 1986 et 1987 contre une réduction totale prévue au plan de 951 personnes dont 859 navigants et 210 sédentaires. Contrairement aux prévisions, il y eu peu de congés de conversion en raison de l'importance des départs volontaires.

Compte tenu du coût relativement plus faible des départs volontaires par rapport aux cessations anticipées d'activité et aux mesures de reconversion, le coût pour l'Etat au titre du remboursement de la moitié des dépenses du plan social ne devrait guère dépasser l'enveloppe globale de 110 millions de francs retenue au moment de l'élaboration du plan.

La Compagnie a poursuivi activement sa politique de réduction des effectifs moyens à bord de ses navires : 90 postes d'embarquement ont été supprimés, correspondant à 170 emplois.

En dépit de ces résultats, elle conserve dans ce domaine un retard par rapport à ses principaux concurrents internationaux, y compris parmi les armements européens similaires.

Par ailleurs, diverses **mesures d'adaptation des statuts** en vue de les rapprocher des règles de travaux de la Convention collective de l'armement au commerce ont été effectivement négociées entre partenaires sociaux.

En particulier, les règles de l'avancement tant des navigants que des sédentaires ont été modifiées pour diminuer l'influence de l'ancienneté au bénéfice du choix. Pour les officiers, certaines primes parmi les plus contestables ont été supprimées. Les obstacles statutaires aux mesures d'adaptation des effectifs ont été diminués mais sans atteindre les normes du droit commun.

Toutefois, certains chefs d'économie de frais de personnels portant notamment sur la suppression de la prime de gestion (6 millions de francs) et le système de péréquation des soldes (12 millions de francs) n'ont pu être mis en oeuvre.

S'agissant des investissements et désinvestissements, l'effondrement des cours des navires d'occasion n'a pas permis de procéder à tous les désinvestissements prévus au plan. Les sorties de flotte se sont opérées en partie au moyen de désarmements ou de transferts sous pavillon économique.

Cette diminution des ressources a été compensée par une diminution des investissements. Dans ces conditions, les objectifs de désendettement du groupe ont été exactement atteints.

Enfin, les fonds de commerce ont fait l'objet dans leur majorité de sensibles mesures d'adaptation : renégociation d'accords de pool, entrée dans de nouveaux groupements d'armateurs, modification du matériel naval, rationalisation de la flotte. Le meilleur exemple de ce dynamisme est le rachat d'un nouveau fonds de commerce entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, en association avec une filiale de S.N.C.D.V., accompagné du rachat de 3 grands rouliers et la mise en oeuvre d'une ligne circum-terrestre pour la desserte principale du Pacifique-Sud.

Au total, si les mesures indiquées ci-dessus se sont traduites par d'importants gains de productivité externe et un allègement sensible des charges d'exploitation de l'entreprise, les efforts de productivité interne vont être accentués, afin de permettre à la C.G.M. de poursuivre la réduction de ses coûts d'exploitation et d'être compétitive par rapport aux armements comparables. En effet, le handicap de compétitivité dont souffre, à structure d'exploitation comparable, la C.G.M. par rapport à ses concurrents français et européens, n'a pas complètement disparu au cours des dernières années.

En outre, la dégradation des taux de fret, la chute du dollar et l'apparition de concurrences nouvelles sous pavillons économiques sur la desserte des territoires français du Pacifique ont obéré le redressement financier en 1987.

L'amélioration de la situation de l'entreprise sur la période 1982-1987 a donc été significative, mais encore insuffisante au regard notamment des importants efforts budgétaires que l'Etat y a consacrés : 2.687 millions de francs de 1982 à 1988, dont 812 millions de francs de 1986 à 1988.

(EN M.F.)	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988 (2) prévisions
Résultat net du « noyau dur » (1)	- 375	- 473	- 732	- 577	- 363	- 270	- 449	- 301	- 170
Endettement du « noyau dur » (1)	4 541	4 397	4 508	4 268	3 979	3 648	3 232	2 952	2 814

(1) Définition conventionnelle du plan de redressement représentant le fonds de commerce le plus « significatif » du groupe C.G.M.

(2) Prévisions initiales, ne comprend pas le projet Pacifique.

On observera cependant que fort heureusement, la conjoncture maritime au premier semestre 1988 s'est sensiblement redressée, produisant des effets bénéfiques immédiats sur les résultats de la C.G.M. Pour la première fois de son existence, l'équilibre des comptes aurait été atteint au 30 juin 1988.

## CHAPITRE V

### POLICE ET SIGNALISATION MARITIMES

Les dotations consacrées au fonctionnement de la **police maritime et à la signalisation maritime** sont en croissance de 3,7 % en 1989 par rapport à 1988. Toutefois, cette évolution prend en compte, pour 2,3 millions de francs, le rattachement au budget de la mer de crédits relatifs à la diffusion aux navigateurs des bulletins météorologiques, antérieurement inscrits au budget de la météorologie nationale.

Dès lors, hors transfert de crédits, les moyens affectés aux opérations de police maritime et de signalisation maritime s'accroissent de 1,2 % en 1989 (de 87,5 millions de francs en 1988 à 88,6 millions de francs en 1989).

L'essentiel des crédits supplémentaires est destiné au renforcement des moyens polyvalents d'exercice en mer des fonctions d'assistance, de surveillance et de signalisation (frais de déplacement, entretien et exploitation des moyens nautiques).

Les dépenses d'investissement (titre V) consacrées aux fonctions de police et de signalisation maritimes progressent de 13,2 % en crédits de paiement (64 millions de francs pour 1989 contre 56,5 en 1988) et de + 11,7 % en autorisations de programme.

Ainsi, les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance passent de 5 à 10 millions de francs en autorisations de programme et de 2 à 6 millions de francs en crédits de paiement. L'acquisition d'une vedette de surveillance rapprochée et d'une vedette de surveillance littorale est prévue en 1989. Les dépenses d'investissement destinées aux travaux d'aménagement et d'équipement de ces centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) sont reconduites en niveau en crédits de paiement pour 1989, mais affichent une sensible diminution en autorisations de programme (- 23,7 %) tandis que les crédits alloués en matière de signalisation maritime en métropole sont, à la différence des moyens consacrés à l'Outre-Mer, en forte progression (+ 14,6 % en autorisations de programme, + 44,8 % en crédits de paiement). Cette évolution des crédits de paiement s'explique par la prise en compte des dépenses du déménagement du service technique des phares et balises à Brest (coût : 16 millions de francs pour 1989). Hors dépenses de transfert, les crédits sont en régression de 10,4 % en crédits de paiement.

### 1. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

Les cinq C.R.O.S.S. implantés sur le littoral Gris-Nez (Manche Est, Pas-de-Calais), Jobourg (Manche centrale), Corsen (Manche Ouest), Etel (Atlantique) et Lagarde (Méditerranée), auxquels s'ajoutent Trois-sous-Cross, Soulac (Atlantique), Agde (Méditerranée), Aspretto (Corse) sont, chacun, chargés, dans les limites de leur secteur géographique, de l'exécution de quatre missions :

- recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer,
- surveillance de la navigation maritime,
- surveillance des pêches maritimes,
- surveillance des pollutions.

L'implantation des trois C.R.O.S.S. sur la façade Manche Pas-de-Calais et l'existence de trois dispositifs de séparation de trafic à Ouessant, aux Casquets et dans le Pas-de-Calais a donné à ces trois C.R.O.S.S. un rôle plus marqué en matière de surveillance et d'information de la navigation maritime.

Les C.R.O.S.S. d'Etel pour l'Atlantique et de Lagarde pour la Méditerranée ont, par contre, une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches.

Le tableau qui suit retrace l'évolution des moyens en personnels des 5 C.R.O.S.S. et des 3 sous-C.R.O.S.S. pour les années 1986 à 1988 :

ANNEES	AFFAIRES MARITIMES		MARINE NATIONALE	TOTAL
	Officiers (AAM et OCTAAM)	Personnel civil	Aspirants Equipages de la flotte et Marins des Ports (Officiers-mariniens, Quartiers-maitres et Matelots).	
1986	27	11	195	233
1987	27	11	192	230
1988	27	11	192	230

**Sur le plan des installations**, des travaux de rénovations sont engagés en 1988 au C.R.O.S.S. Lagarde. Ils seront poursuivis en 1989.

Des réparations importantes devront être entreprises en 1989 au C.R.O.S.S. Etel.

L'évolution des moyens en matériels et équipements pour 1988 consiste en :

– la réalisation des télécommandes et contrôle du radar de surveillance de Saint-Frioux,

– l'amélioration du réseau V.H.F., en Méditerranée, en Atlantique et en Manche,

– la poursuite de la mise en place d'un réseau de communication reliant les C.R.O.S.S. entre eux, au C.A.A.M. et à diverses banques de données,

– le commencement de la mise en place d'un système de formation à l'exploitation des équipements.

Ces opérations seront poursuivies en 1989. En outre, débutera l'amélioration des équipements des centres en moyens de radiotéléphonie à moyenne portée et leur automatisation afin de faire face aux nouvelles missions (diffusion des informations météorologiques notamment).

S'agissant du plan de renouvellement **de la flotte de surveillance**, un effort important a été accompli au cours des dernières années afin de remplacer des vedettes d'assistance et de surveillance des affaires maritimes âgées, par de nouvelles unités mieux adaptées à l'accomplissement de leurs missions, tant au niveau de leur caractère opérationnel, que de leurs qualités d'habitabilité et de confort alliées à une sécurité accrue.

Cet effort a été poursuivi et de nouvelles unités ont été mises en service au cours de l'année 1988 :

– une vedette de surveillance rapprochée de 17 mètres au quartier des affaires maritimes de Morlaix ;

– deux vedettes de surveillance littorale de 11 mètres aux quartiers des affaires maritimes de La Rochelle et Martigues ;

– deux vedettes de surveillance littorale de 9 mètres aux quartiers des affaires maritimes du Havre et de Bordeaux.

Pour 1989, il est prévu l'acquisition d'une vedette de surveillance rapprochée et d'une vedette de surveillance littorale.

Enfin, l'effort de modernisation des **moyens nautiques de surveillance et balisage** est poursuivi, dans le prolongement de la première tranche d'opération déjà entreprise :

- la procédure préalable à la construction d'un nouveau baliseur, destiné à remplacer le navire actuellement basé à Marseille et qui assurait le service du balisage en Méditerranée, est en cours. Les crédits destinés au maintien en état de la flotte ont permis par ailleurs de garantir la poursuite des missions en mer.

- Une première tranche d'équipement de 250 bouées lumineuses, actuellement alimentées au propane par des générateurs photovoltaïques, est réalisée. Cette opération sera accélérée grâce aux fonds de concours de la C.E.E. et de l'A.F.M.E. (Association française pour la maîtrise de l'énergie).

- Une nouvelle génération de bouées, moins lourdes et plus maniables que les bouées actuelles, est en cours de développement.

Un accent particulier est mis sur l'extension des zones couvertes au large par les aides radioélectriques françaises (réseaux Toran et Rana en Manche) et à l'amélioration de leur fiabilité.

## **2. La société nationale de secours en mer (S.N.S.M.)**

Les subventions de fonctionnement et d'investissement à la **Société nationale de sauvetage en mer** (titres IV et VI) sont reconduites pour 1989 (soit respectivement 3,09 et 8,5 millions de francs). Il est rappelé que ces dotations avaient fait l'objet d'une forte réévaluation en 1987 (+ 20 %). Cet effort a été maintenu en niveau depuis lors.

Le tableau qui suit retrace l'évolution de ces crédits pour 1988 et 1989 :

<b>TITRE ET ARTICLE</b>	<b>1988</b>	<b>1989 (projet de budget)</b>
Titre IV Chap. 46-32 art. 20	3 096 144,00	3 096 144,00
Titre VI Chap. 66-32 art. 20	8 500 000,00	8 500 000,00

La S.N.S.M. joue un rôle particulièrement important en matière de sécurité maritime. Au cours de l'année 1987, elle a porté secours à 1.807 bâtiments, assisté ou sauvé 5.638 personnes.

Les actions menées, tant par la S.N.S.M. que par l'Etat auprès du public pour inciter les usagers à contribuer à un niveau plus élevé au financement de la Société, commencent à porter leurs fruits.

Par ailleurs, encouragée et aidée par le ministère chargé de la mer, la S.N.S.M. met en place des procédures et un suivi de plus en plus rigoureux du recouvrement des créances relatives à l'assistance aux biens.

### **3. Les dispositifs de sauvetage en mer chez nos principaux partenaires européens**

A l'heure des grandes échéances européennes, il a paru intéressant, à votre rapporteur, de s'intéresser aux dispositifs de sauvetage en mer existant chez nos principaux partenaires.

Depuis 1985, année d'entrée en vigueur de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, chaque Etat-partie doit être organisé de façon à disposer :

- d'une « autorité nationale » responsable du sauvetage maritime,
- d'un ou plusieurs centres de coordination chargés de diriger les opérations de sauvetage dans la zone de responsabilité de l'Etat,
- de moyens d'intervention adaptés à la zone.

En ce qui concerne la France, le décret du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer répond aux critères précédents.

La plupart des autres pays de la Communauté ont également une organisation conforme aux règles de la Convention, à l'exception de l'Italie et de l'Espagne qui n'ont encore pu, de ce fait, la ratifier.

En dehors de ce schéma général, les dispositifs de sauvetage maritime existant chez nos principaux partenaires européens restent très diversifiés. Pour des raisons historiques et d'organisation administrative, chaque pays a été amené à développer son système propre.

Ces dispositifs peuvent être classés en trois grandes catégories :

- les pays où l'organisation du sauvetage est indépendante de l'Etat et confiée à une ou plusieurs sociétés privées qui ne reçoivent pas d'aides à l'Etat (République fédérale d'Allemagne, Pays-Bas);
- les pays où le sauvetage est assuré par des moyens de l'Etat et par des associations privées (France, Grande-Bretagne, Irlande, Espagne);
- les pays où l'Etat assure seul le sauvetage et où il n'existe pas d'association privée (Italie, Grèce, Portugal).

Le tableau qui suit recense les caractéristiques des systèmes d'organisation du sauvetage maritime dans les principaux pays de la C.E.E. :

Pays	Ministre responsable	Autorité responsable de la coordination	Moyens	Association privée
République Fédérale d'Allemagne	Transport	D.G.z.R.S.V. (Association privée)	Nautiques et aériens de la D.G.z.R.S.V.	Financement entièrement privé : cotisations, dons, legs personnel bénévole et salarié.
Danemark	Travaux publics	Défense	Armées + Ass. privée	Lifeboat Institution : financement privé par cotisation.
Pays-Bas	Transport	Transport et K.N.Z.H.R.M.	Nautiques de la K.N.Z.H.R.M.	Financement entièrement privé : cotisation des 55 000 membres et des armements.
Grande Bretagne	Transport	Coast Guard	Coast Guard Armées R.N.L.I.	R.N.L.I. Financement privé, personnel bénévole et salarié.
Espagne	Défense Transport	Défense (Marine + Air) Croix Rouge	Armées + Croix Rouge	"Croix Rouge de la Mer" : cotisation + subvention d'Etat - Personnel : bénévoles + militaires.
Portugal	Défense	Marine	Militaires	
Italie	Défense	Marine	Militaires + Administrations civiles	
Grèce	Marine marchande	Service des Gardes-Côtes (Marine marchande)	Gardes-Côtes + Armées	

## CHAPITRE VI

### LA PROTECTION DU LITTORAL

Les moyens consacrés à la **protection et à l'aménagement du littoral** progressent globalement de + 21,4 % (D.O. + C.P.) après la nette régression des crédits observée en 1988 (- 41,9 %). Les autorisations de programme sont reconduites en niveau pour 1989 (17,6 millions de francs).

Au sein de cette composante, les évolutions des moyens consacrés à chaque domaine d'intervention sont plus contractées ainsi que l'indiquent les données suivantes :

<b>- Protection contre les eaux de la mer :</b>	<b>MF</b>
● chapitre 53-30/80 .....	600
● chapitre 63-30/30 .....	9.000
<b>- Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures :</b>	
● chapitre 35-33/20 .....	1.443
● chapitre 53-30/90 .....	5.000
Ensemble : .....	6.463
<b>- Aménagement du rivage marin - sentier du douanier :</b>	
● chapitre 53-30/20 .....	1.050
● chapitre 53-30/60 .....	2.000

Les principales orientations du ministère en matière d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral portent sur trois thèmes : l'amélioration de la connaissance et de l'utilisation de l'espace, l'amélioration de l'accès des piétons et la poursuite des actions de protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels.

### **1. L'amélioration de la connaissance et de l'utilisation de l'espace**

Elle se fera par la mise en oeuvre de **schémas de mise en valeur de la mer (S.M.V.M.)** institués par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 (article complété par l'article 18 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 dite loi « littoral »). Ces S.M.V.M. élaborés par l'Etat avec la participation des collectivités locales doivent définir les grandes orientations de zones littorales présentant une unité géographique et maritime au sein desquelles il convient d'organiser dans l'espace une pluralité d'activités concurrentes ou complémentaires.

Des études préliminaires à la réalisation de S.M.V.M. portant sur la connaissance du milieu marin et littoral ont déjà été engagées dans certains secteurs.

Le coût unitaire moyen d'un S.M.V.M. peut être évalué à 2 millions de francs.

Deux S.M.V.M. ont été pris en considération au début de l'année 1988. Leur lancement a été subordonné à la prise en charge par les collectivités locales concernées d'un tiers du coût unitaire total, soit 0,7 million de francs.

La contribution de l'Etat à la mise en oeuvre des schémas de mise en valeur de la mer (S.M.V.M.) dans les zones côtières voit sa dotation en autorisations de programme portée de 0,7 million de francs en 1988 à 2 millions de francs pour 1989, les crédits de paiement passant dans le même temps de 0,8 million de francs en 1988 à 2 millions de francs pour 1989.

Les dotations inscrites au titre de 1989 sont destinées à faire face aux dépenses nouvelles résultant des demandes croissantes de schémas qui émanent des collectivités locales.

Le bilan des schémas conclus, prévus ou faisant l'objet de demande s'établit à :

**- Schémas conclus : 2**

- Département du Finistère : Baie d'Audierne,
- Département de Vendée et de Loire Atlantique : Baie de Bourgneuf.

– Schémas prévus au titre de l'année 1989 : 2 (dossiers non encore déterminés, en cours d'instruction)

Demandes de schémas de mise en valeur de la mer :

- Languedoc Roussillon
- Ile-et-Vilaine (Baie du Mont Saint-Michel)
- Côtes-du-Nord
- Charente Maritime (Perthuis Charentais).

## 2. L'amélioration de l'accès des piétons le long du littoral

La servitude de passage des piétons le long du littoral, sur les propriétés privées riveraines du domaine public maritime a été instituée en métropole par la loi n° 76-1285 du 31 décembre 1976 pour permettre la réalisation d'un sentier sur l'ensemble du littoral français.

La mise en oeuvre de cette servitude, effectuée par les services extérieurs de l'Etat (directions départementales de l'équipement ou services maritimes), en concertation avec les élus locaux et les propriétaires concernés, comprend deux étapes : la définition du tracé de la servitude et l'aménagement du sentier.

### - la définition du tracé de la servitude

Le tracé de droit consiste en une bande de trois mètres de largeur en limite du domaine public maritime. Ce tracé peut être modifié et exceptionnellement suspendu, afin de tenir compte des obstacles naturels et bâtis ainsi que des chemins existants; il fait alors l'objet d'une enquête publique et est approuvé par arrêté préfectoral.

L'administration a recours également à cette procédure en l'absence de tout obstacle lorsque des travaux d'aménagement du cheminement sont envisagés. Dans de nombreux secteurs, la limite du domaine n'est pas fixée. En tout état de cause, la délimitation, quand elle existe, n'est que déclarative, en sorte qu'elle est immédiatement périmée si un mouvement des eaux se produit.

Pour prévenir le risque de voir un sentier aménagé se trouver en dehors de la position de droit qui lui est assignée par la loi, l'administration gèle en quelque sorte la position par le moyen de la procédure de modification.

La rapidité de cette première étape est subordonnée à la prise de conscience de l'intérêt du sentier du littoral par les collectivités locales et à la qualité des négociations menées avec les agriculteurs et les propriétaires d'habitation dont les terrains sont grevés par la servitude. On observe des différences de rythme d'avancement des dossiers extrêmement importants suivant les départements.

#### **- L'aménagement du sentier**

La fréquentation par le public du sentier du littoral nécessite des aménagements plus ou moins importants, dont la réalisation est fonction, d'une part, de difficultés techniques rencontrées sur le terrain (côtes rocheuses...), d'autre part des financements octroyés.

Au financement de l'Etat, déconcentré au niveau de la Région et réparti entre le ministère chargé de l'urbanisme (crédits d'étude d'urbanisme) et le ministère chargé de la mer (aménagement et protection du littoral) s'ajoute maintenant, de plus en plus, celui des collectivités locales qui, outre l'entretien, le balisage et la signalisation cofinancent les travaux d'aménagement du sentier afin d'accélérer sa mise en place.

Au plan budgétaire, les crédits affectés à l'aménagement du sentier du douanier affichent une nette progression tant en autorisations de programme (1,05 million de francs pour 1989 contre 0,85 en 1987) qu'en crédits de paiement (les crédits passent de 1 million de francs pour 1988 à 1,35 million de francs pour 1989). **L'année 1988 a été consacrée à la remise en état du sentier dans les régions Bretagne et Basse-Normandie à la suite des dégâts causés par la tempête des 15 et 16 octobre 1987** (remise en état estimée à 1,780 million de francs). L'année 1989 devrait marquer la poursuite du programme normal d'établissement de la servitude de passage le long du littoral.

### **III. La poursuite des actions de protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels**

#### **- les travaux de défense contre les eaux de la mer**

Le ministère chargé de la mer qui est compétent pour les travaux de défense des lieux habités procède essentiellement par voie de subventions sur le titre VI aux collectivités locales et aux associations syndicales de propriétaires des terrains protégés.

La loi du 16 septembre 1807 prévoit, en effet, que les dépenses relatives aux travaux de défense contre la mer sont « supportées par les propriétés protégées dans la proportion de leur intérêt aux travaux ». La loi du 10 juillet 1973 a « autorisé » les collectivités locales à exécuter et à prendre en charge de tels travaux. Il s'agit donc, dans la plupart des cas, d'un financement conjoint.

La participation financière de l'Etat est réglée dans le cadre des dispositions générales concernant les subventions (décret du 10 mars 1972, les travaux de défense contre la mer figurant sur la liste des opérations subventionnables, pour un taux variant de 10 à 30 %).

Aux termes du décret précité, le ministère chargé de la mer est compétent pour subventionner les travaux de défense des lieux habités, le ministère de l'agriculture se consacrant aux zones agricoles.

Les travaux engagés dans ce but entrent dans la catégorie des travaux déconcentrés d'intérêt régional.

Le ministère chargé de la mer met donc chaque année sur le titre VI (chapitre 63-30, article 30), une dotation globale à la disposition des préfets de région, dotation qui permet à ces derniers d'attribuer les subventions sollicitées par les associations syndicales de propriétaires, ou par les collectivités locales, pour compléter le financement des opérations qu'elles envisagent en tant que maître d'ouvrage.

En fonction des demandes présentées par les régions, le ministère chargé de la mer répartit les crédits dont il dispose sur le chapitre 63-30, article 30, compte tenu des risques encourus mais tient compte également des événements exceptionnels (tempêtes).

Au niveau régional, s'effectue une répartition de ces aides sur la base des priorités constatées sur le terrain : urgence des réparations, gravités de l'érosion et/ou des dégâts causés par les tempêtes, importance des intérêts économiques en jeu, etc...

Les moyens consacrés aux actions de protection du littoral contre l'érosion marine (ouvrages, en nombre très limité, dont l'Etat assure la maîtrise) et les effets des tempêtes et de lutte contre les pollutions accidentelles sont globalement en baisse tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement. En revanche, les subventions d'investissement consacrées à la poursuite des actions de protection du littoral contre l'érosion marine et les effets des tempêtes, essentiellement dans les régions côtières de Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine et

Languedoc-Roussillon sont en forte croissance. Les crédits de paiement passent de 4,7 millions de francs en 1988 à 8,7 millions de francs en 1989, tandis que les autorisations de programme sont reconduites en niveau (9 millions de francs).

#### **- La lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer**

En raison de l'importance du trafic maritime et particulièrement du trafic pétrolier aux abords des côtes françaises, les risques de pollution marine accidentelle sont permanents.

Pour lutter contre ces risques, il est nécessaire d'une part, d'assurer la sécurité de la navigation maritime, d'autre part, de prendre les dispositions utiles pour limiter l'impact d'une éventuelle pollution.

Dans ce dernier cadre, le ministère chargé de la mer a pour mission de se doter de divers moyens destinés à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures sur le littoral, puis de les maintenir en bon état d'intervention.

A ce titre, des efforts importants ont été consentis au cours des années précédentes à l'acquisition de matériels tels que barrages flottants, pompes et autres engins de récupération. Cette action devra être poursuivie dans les années à venir, notamment pour pallier le vieillissement du matériel utilisé lors de précédents accidents pétroliers, tels ceux de l'Amoco cadiz, du Tanio et de l'Amazzone, et pour accroître l'efficacité du matériel, compte tenu des progrès réalisés à la suite des recherches qui ont été effectuées.

Parallèlement, la formation d'un personnel d'intervention qualifié doit être poursuivie, ainsi que la réalisation, dans le cadre de programmes à moyen terme concernant la défense rapprochée des côtes et la lutte à terre, des études nécessaires en vue d'améliorer les matériels et les techniques à mettre en oeuvre.

Au plan budgétaire, les moyens de fonctionnement alloués au dispositif de lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer (renouvellement et entretien du matériel, formation d'un personnel d'intervention qualifié, réalisation d'études techniques) sont reconduits en niveau (1,4 million de francs pour 1989).

L'évolution depuis 1979 de la dotation budgétaire affectée annuellement à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures (chapitre 53-39, article 90) est indiquée ci-après :

1979 : .....	20 millions de francs
1980 : .....	32,8 millions de francs
1984 : .....	22 millions de francs
1985 : .....	12,3 millions de francs
1986 : .....	6,5 millions de francs
1988 : .....	6,5 millions de francs
1989 (projet) : .....	5 millions de francs

Entre 1985 et 1988, la répartition de la dotation entre les différents postes de dépenses s'est effectuée de la manière suivante :

POSTES DE DEPENSES	1985	1986 et 1987	1988
Acquisition de matériels	60	70	27
Etudes	20	15	22
Aménagement des centres de stockage	8	8	25
Exercices de formation de personnels	10	5	22
Documentation	2	2	4
	100	100	100

Les choix d'investissements opérés avant 1988 traduisaient la priorité accordée, à l'époque, à l'acquisition de matériels. Le parc de matériels, réparti entre les centres aménagés de Dunkerque, Rouen, Brest, Saint-Nazaire, le Verdon, Sète, Marseille et Ajaccio, comprend actuellement :

- 30 km de barrages flottants,
- 7 récupérateurs de 4 modèles différents,
- 15 bacs de stockage et de décantation,
- 12 catamarans poseurs de barrages,
- corps-morts, chaînes de mouillage, coffres.

Les centres de Brest et de Marseille sont en outre équipés de matériels de nettoyage du littoral.

En 1988, il est apparu nécessaire de marquer une pause dans l'accroissement du parc de matériels pour donner la priorité aux études d'emploi opérationnel des matériels, à la formation des personnels, à la diffusion des connaissances existantes et à la qualité de la gestion administrative.

Ces priorités devraient être maintenues en 1989.

De manière générale, les études concernant les manifestations, conséquences et moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures et produits chimiques sont traitées par le CEDRE (Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelle des eaux). Les moyens de lutte, tant en mer qu'à terre (dispersants, barrages et écrémeurs, etc...) ont été répartis sur le littoral. Quant à la pollution de la mer d'origine tellurique, dont les efflorescences d'algues sont une conséquence, seule la prévention est en mesure de l'éviter, qu'il s'agisse de réduire les rejets industriels et urbains ou de diminuer les conséquences de l'agriculture et de l'élevage, y compris l'arrivée en mer de nutriments qui résulte du lessivage par la pluie des engrais. Des recherches sur les effets de cette pollution d'origine tellurique sur le développement des algues sont actuellement en cours.

## CHAPITRE VI

### L'ADMINISTRATION GENERALE

Les crédits consacrés aux **moyens généraux de l'administration** progressent globalement de 4,4 % en 1989 par rapport à 1988.

Cette évolution prend simultanément en compte, **au titre des mesures acquises**, l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations des personnels et des ajustements de cotisations et prestations sociales à la charge de l'Etat (crédits évaluatifs et provisionnels). Au total, les dépenses de personnel, résultant de mesures acquises, progressent de 4,8 millions de francs. **Les mesures nouvelles** (+ 5,8 millions de francs) traduisent à la fois l'adaptation des effectifs aux besoins des services suivant les orientations générales du budget (soit la suppression de 43 emplois au total dont 19 sur le budget de l'E.N.I.M.) et un effort de modernisation du service public de la mer, notamment en matériels d'équipements et moyens de fonctionnement (matériels informatiques, aménagement et grosses réparations des immeubles). Les dotations en capital consacrées à l'administration générale s'accroissent à ce titre de près de 30 % en crédits de paiement et de 1,4 % en autorisations de programme.

Le budget du ministère chargé de la mer s'inscrit ainsi dans le cadre général des mesures concernant l'ensemble du budget de l'Etat et touchant toutes les catégories de dépenses.

L'effort est particulièrement consacré à la recherche de productivité. A cet égard, les moyens qui ont été mis en oeuvre au titre de 1988 sont :

**- pour l'informatique :**

● la mise en service progressive du système déclaratif. Les principaux armateurs, tout comme dans le régime général, paieront les taxes de cotisation sociale d'après leurs propres renseignements fournis sur support magnétique.

Cette procédure va diminuer la charge de saisie de l'administration. Environ 10 % du personnel navigant de la marine marchande entre actuellement dans ce cadre.

- L'extension du télétraitement, notamment par minitels (environ 200 minitels sont en service dans les affaires maritimes), ce qui a imposé d'accroître les capacités de gestion du réseau du centre administratif des affaires maritimes (accroissement de la mémoire centrale, achat d'un disque supplémentaire, augmentation des capacités du datanet).

#### **- Pour la bureautique :**

- une expérience pilote a été menée sur 5 sites pour évaluer la possibilité d'introduire dans les services extérieurs le traitement de texte directement sur micro-ordinateur et non sur machine dédiée. Les résultats conduisent à équiper dès 1988, 25 % des quartiers en micros dans les secrétariats et les sections affaires économiques (en moyenne deux micros par quartier).

Cette action suppose un très gros effort de formation mené en interne avec les moyens dont dispose le département (écoles de la marine marchande, école des affaires maritimes de Bordeaux). 40 personnes, affectées dans les quartiers équipés en 1988, vont bénéficier de formations bureautiques en 1988.

- Le parc de photocopieurs de l'administration centrale a été renouvelé.

- Dans les services extérieurs, les télex les plus anciens à ruban perforé sont en cours de remplacement par des modèles à disquettes, dotés de capacités élémentaires de traitement de texte.

- Pour la maintenance du parc micro en service actuellement sur les sites « sensibles », un contrat de groupe a été passé avec un seul prestataire de service.

Malgré le doublement du parc micro en 1988, en année pleine les frais de maintenance devraient rester à niveau constant.

- Pour la gestion statutaire des personnels, le progiciel Gesper III, conçu par les services de l'équipement est en cours d'évaluation tant dans les services extérieurs qu'à l'administration centrale.

Les perspectives pour 1989 visent à :

– étudier dans le détail les conditions du renouvellement du matériel informatique du C.A.A.M. ;

– poursuivre en l'accélérant l'équipement des quartiers en micro-ordinateurs pour que tous en soient dotés au plus tard en 1990.

– établir un système informatique de liaisons inter-cross (échanges de messages) pour accroître la sécurité de la navigation ;

– la mise à l'étude d'un système centralisé unique de statistiques de pêches pour satisfaire à nos obligations communautaires.

Au total, le service public de la mer voit ses moyens progresser très sensiblement : la formation des personnels a ses crédits qui augmentent de 70 %, ceux de l'informatique de 9,17 %, ceux des moyens de déplacement des services extérieurs de 36 % et les moyens nautiques d'assistance, de surveillance et de signalisation de 12,2 %. Les moyens de notre présence au sein de la C.E.E. seront renforcés dans le cadre de la présidence française.

Enfin, contrairement aux années précédentes, les effectifs de personnels exerçant des actions de sécurité et de police – rattachés aux centres régionaux opérationnels de la surveillance et du sauvetage (C.R.O.S.S.) –, gendarmes maritimes, personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ne subiront aucune réduction d'emploi, afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle de ces services.

Le tableau qui suit décrit l'évolution depuis 1986 des effectifs rattachés au budget de la mer :

**Evolution des emplois budgétaires  
et des postes effectivement occupés**

ANNÉES	EMPLOIS BUDGÉTAIRES	POSTES EFFECTIVEMENT OCCUPÉS
1986 L.F.I. ....	592	582
1986 L.F.R. ....	584	578
1987 .....	568	546
1988 .....	559	529

## CHAPITRE VIII

### RECHERCHE

Dans le domaine maritime, la recherche est financée par des crédits publics auxquels s'ajoutent des crédits industriels. Ces crédits sont : soit des crédits incitatifs affectés à des structures ministérielles et servant au financement d'actions ponctuelles de recherche ou d'innovation, soit directement délégués aux organismes scientifiques responsables des programmes.

L'organisation structurelle fait simultanément intervenir des **financeurs** et des **opérateurs**.

Au nombre de financeurs, il convient de citer :

- le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation du ministère chargé de la mer (FARI);
- le Fonds de la recherche et de la technologie (FRT) du ministère de la recherche;
- l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME);
- le Comité d'études pétrolières marines (CEPM), rassemblant les industriels des secteurs pétroliers et parapétroliers, qui gère ses crédits du Fonds de soutien des hydrocarbures (FSH) et intervient au niveau des développements technologiques.

Les principaux opérateurs sont :

- l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers (IFREMER), créé en 1984 par fusion du Centre national pour l'exploitation des océans (CNEXO) et de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (ISTPM), avec une vocation d'animation de programme de recherches finalisées dans le domaine de l'exploitation des ressources des océans;

– les laboratoires du CNRS et des universités groupés depuis 1985 au sein de l'Institut national des sciences de l'univers (INSU);

– l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM), qui conduit des programmes d'océanographie physique et halieutique dans les départements et territoires d'outre-mer et qui, en association avec l'IFREMER, constituera des pôles de recherche dans le Pacifique et les Caraïbes;

– les Terres Australes et Antarctiques (TAAF) qui financent quelques recherches dans les territoires dont elles ont la tutelle;

– le Commissariat à l'énergie atomique (CEA), qui collabore avec l'IFREMER dans le programme de ramassage des nodules polymétalliques, ainsi qu'avec le S.E. chargé de la mer dans des études de sédimentologie;

– le Centre national d'études spatiales (CNES) qui suit des programmes liés aux projets de satellites d'observation de l'Océan;

– l'Etablissement d'études et de recherches météorologiques (EERM) qui développe des programmes d'observation du milieu marin;

– le Centre du machinisme agricole, du génie rural et des eaux et forêts (CEMAGREF), qui se consacre aux problèmes d'aquaculture;

– le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), qui participe aux études de géologie-géophysique des fonds marins.

La multiplicité des opérateurs et des financeurs rend nécessaire la coordination des travaux de recherche et de développement dans le domaine de l'exploitation des océans. C'est la mission du Comité de coordination des programmes de recherche et de technologie marines (CCPRTM) qui délibère sur les grandes orientations et objectifs des recherches effectuées dans ce domaine, ainsi que des moyens mis en oeuvre.

S'agissant des actions menées par le ministère chargé de la mer, dont le financement transite par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation, les orientations définies depuis 1987 privilégient celles qui permettent d'accroître dans un futur proche la compétitivité du système de transport maritime pris dans son ensemble (navires et ports). Celles ayant trait à l'augmentation de la sécurité en mer ou à l'amélioration des outils de conception des ouvrages portuaires et côtiers sont poursuivies.

Le tableau joint montre l'évolution des dotations budgétaires du chapitre 67-17 du ministère chargé de la mer (FARI) :

EN M.F.	1986	1987	1988	1989
A.P.	13,4	2	10	10
C.P.	10	10	9	10

Les dotations du FARI pour 1989 (10 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement) ont pour objet :

– pour un montant de 1,8 million de francs, le financement du solde des engagements de l'Etat au titre des contrats de plan Etat-Région 1984-1988;

– l'amélioration de la sécurité en mer à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance, et notamment :

- l'analyse des modifications à apporter aux navires car-ferry pour augmenter leur stabilité. Cette recherche représentera l'apport national au sein des discussions conduites à l'OMI qui font suite au grave accident du Herald of Free Enterprise;

- le comportement au feu de nouveaux matériaux et de certaines dispositions architecturales appliqués aux navires. Cette recherche permettra de fixer au mieux les règles à appliquer dans le cadre de la réglementation incendie, en évitant le frein à la compétitivité des chantiers que sont toutes règles de sécurité injustifiées ou mal explicitées;

- la poursuite de la recherche sur le comportement dynamique des navires de pêche, sur houle;

- l'analyse des causes liées aux accidents du travail à la mer, afin de déterminer les mesures techniques, ergonomiques ou organisationnelles qu'il faudrait adopter pour les limiter.

- le développement d'une balise portable permettant de localiser les hommes tombés à la mer, d'un navire de plaisance ou de pêche.

– le développement de logiciels de conception des ouvrages en mer ou portuaires, qui seront ultérieurement utilisés par les services de la direction des ports et de la navigation maritime;

– l'amélioration des manoeuvres d'accostage, d'amarrage et de chenalage des navires et des aides à la navigation, dans le but de diminuer le coût de ces opérations et d'en augmenter la sécurité;

– l'augmentation de la compétitivité des navires marchands que ce soit en améliorant la maintenance des installations des navires ou en étudiant les possibilités de réduire le nombre des navigants, tout en garantissant la sécurité de l'homme et de l'environnement. Les recherches concernant l'informatisation de la gestion de la maintenance des navires seront la contribution nationale à l'action européenne de concertation COST 308;

– des recherches destinées à améliorer l'exploitation et la gestion des ressources vivantes marines. Ces recherches seront menées par des organismes de recherche ou des centres techniques.

L'on observera toutefois, que l'essentiel des moyens de financements budgétaires consacrés à la recherche scientifique dans le domaine maritime relève de la compétence du ministère de la recherche, au travers de l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers (IFREMER). Une dotation de 489,2 millions de francs (titres V et VI) est inscrite à ce titre au projet de budget pour 1989, soit une hausse de 43 % par rapport à 1988.

Au cours de sa séance du 3 novembre 1988, la Commission des finances a procédé, sur le rapport de **M. René Régnauld, rapporteur spécial**, à l'examen du budget des Transports et de la mer - IV. MER (Marine marchande).

La Commission a approuvé les conclusions présentées par le rapporteur spécial et décidé **d'adopter** les crédits du **budget de la Mer (Marine marchande)** pour 1989.