

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

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

A V I S

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1989, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XX

MARINE MARCHANDE

Par M. Yves LE COZANNET,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucpurnet, Philippe François, vice-présidents ; Serge Mathieu, René Trégoût, Francisque Collomb, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Jean Arthuis, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chevvy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Jean Faure, Roland Grimaldi, Georges Gruillot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de la Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, François Mathieu, Louis Mercier, Louis Moïnard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Robert Pagès Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Michel Rigou, Jean-Jacques Robert, Jean Roger, Josselin de Rohan, Roger Roudier, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.*

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 35), 296 (tome X), 299 (tome XIV) et T.A. 24.

Sénat : 87 et 88 (annexe n° 35) (1988-1989).

Lois de finances. - *Marine marchande - Pêches maritimes.*

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	6
I. LA FLOTTE DE COMMERCE	8
A. LA CONJONCTURE MONDIALE	8
1. Le commerce maritime	8
<i>a) Le commerce maritime en 1987</i>	8
<i>b) Les perspectives</i>	10
2. Un redressement du niveau des frêts	10
3. Le taux de couverture par l'armement français	11
B. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1987	12
1. La situation générale	12
<i>a) Une flotte vieillie dont le nombre d'unités se réduit</i>	12
<i>b) Des effectifs navigants en diminution constante</i>	13
<i>c) Une stabilisation de la situation financière</i>	14
<i>d) Une réduction inquiétante des dotations budgétaires</i>	15
2. Les différents armements	16
<i>a) La compagnie générale maritime (C.G.M.)</i>	16
<i>b) La société navale et commerciale Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.)</i>	19
<i>c) La compagnie nationale de navigation (C.N.N.)</i>	20
<i>d) La S.A. Louis Dreyfus (SALD)</i>	21
3. Les regroupements intervenus	22
II. LES PECHES ET PRODUITS MARITIMES	25

	Pages
A. L'AQUACULTURE	25
1. Les productions	25
a) <i>La conchyliculture</i>	25
b) <i>Les poissons et crustacés</i>	26
2. L'action entreprise	27
a) <i>La modernisation des cultures maritimes traditionnelles : ostréiculture et mytiliculture</i>	27
b) <i>Le développement des formes nouvelles d'aquaculture</i>	28
3. Les aides publiques	28
a) <i>Les aides des collectivités locales</i>	28
b) <i>Les aides de l'Etat</i>	29
c) <i>Les aides communautaires</i>	29
B. LES PECHEES	30
1. La flotte de pêche	30
a) <i>Le nombre d'unités</i>	30
b) <i>Les effectifs embarqués</i>	32
2. La production	32
3. Les aides publiques	34
a) <i>Les subventions de l'Etat et des régions</i>	34
b) <i>Les subventions de la Communauté</i>	37
c) <i>Les prêts bonifiés</i>	38
4. Les orientations retenues pour 1989	39
C. LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER	41
1. Un déficit croissant	41
2. L'action de redressement engagée	42
D. L'ACTIVITE DU FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHES	44
1. L'aide aux organisations de producteurs	44

	Pages
	..
2. Le développement de la consommation des produits de la mer	45
3. L'orientation de la production	46
<i>a) Le soutien des campagnes de pêche</i>	46
<i>b) L'aide aux investissements à terre</i>	46
III. L'ACTION SOCIALE ET LA FORMATION	48
A. LA SITUATION FINANCIERE DE L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE	48
1. La situation financière	48
2. Les évolutions	49
<i>a) L'exercice 1987</i>	49
<i>b) Les tendances de 1988</i>	50
<i>c) Les perspectives pour 1989</i>	51
3. La poursuite de la dégradation du rapport entre effectifs couverts et effectifs cotisants	51
B. LES MESURES INTERVENUES EN 1988	52
C. LA FORMATION	53
1. Les subventions allouées	53
<i>a) Les Ecoles Nationales de la Marine Marchande (ENMM)</i>	53
<i>b) L'Association pour la gestion des Ecoles de formation Maritime et Aquacole (AGEMA)</i>	54
<i>c) Les autres dotations</i>	55
2. Les effectifs	55
<i>a) La formation au commerce</i>	55
<i>b) La formation à la pêche</i>	56
3. Les principales orientations	58

	Pages
	..
IV. LA SECURITE	59
1. La surveillance de la navigation	59
2. La société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.)	61
CONCLUSION	61

Mesdames, Messieurs,

Le budget du ministère de la mer augmente cette année de plus de 9 % par rapport à l'an dernier, passant de 5,46 milliards de francs à 5,91 milliards de francs.

Une analyse plus fine de la répartition de ces crédits met en évidence une forte progression des crédits d'action sociale. La subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) passe de 3,58 milliards de francs à 4,08 milliards de francs, soit une hausse de près de 14 % et la contribution de l'Etat au régime de la cessation anticipée d'activité augmente de plus de 21 millions de francs (soit 29 %) pour s'établir à 94 millions de francs.

Ces dépenses représentent au total les deux tiers du budget pour 1989.

Les dépenses de formation augmentent quant à elles de près de 7 % (117,7 millions de francs).

S'agissant des actions économiques en faveur de la modernisation et du développement des entreprises de pêche et de cultures marines, les crédits en autorisations de programme sont reconduits (135 millions de francs) alors que les crédits de paiement augmentent de près de 4 % (110 millions de francs contre 105 millions de francs en 1988).

En revanche, les subventions à la flotte de commerce au titre des aides à l'investissement et à la restructuration diminuent en autorisations de programme de 100 millions de francs (150 millions de francs en 1988, 50 millions de francs en 1989) et de 134 millions de francs pour les crédits de paiement (60 millions de francs en 1989, contre 194 millions de francs en 1988). Les aides structurelles (80 millions de francs en crédits de paiement en 1988) ne sont pas reconduites en 1989, en raison de l'arrivée à échéance du plan marine marchande.

Votre commission s'est attachée à présenter la situation de la flotte de commerce (chapitre I), des pêches et des cultures marines (chapitre II) avant d'examiner l'action sociale et de formation (chapitre III) et la sécurité (chapitre IV).

I. - LA FLOTTE DE COMMERCE

A. LA CONJONCTURE MONDIALE

L'évolution globale du transport maritime international a été caractérisée depuis le second choc pétrolier par l'affaiblissement, puis la régression, de la demande de transport, à l'exception du charbon et du gaz et, dans une moindre mesure, des marchandises générales et des produits pétroliers.

Durant la décennie 1976-1986, le commerce maritime a stagné en tonnage (3,4 milliards de tonnes) et régressé en tonnes-milles (13,7 milliards de tonnes-milles en 1986 contre 17,5 milliards en 1979).

1. Le commerce maritime

a) Le commerce maritime en 1987

En 1987, une évolution moins défavorable du trafic maritime international est perceptible, variable selon les secteurs.

Le transport pétrolier a donné, en 1987, en dépit de la destabilisation du marché, des signes encourageants de reprise. Les taux de frêt ont augmenté de 10 à 25 % et un gonflement du volume des affrètements pour les transports de brut a pu être relevé. Quelques réarmements de navires ont été entraînés par ce regain d'activité. Le transport des hydrocarbures a ainsi

augmenté de 2,4 % pour le brut, mais régressé de 2,6 % pour les produits pétroliers.

Le secteur du vrac sec a été touché par une hausse des affrètements et des taux de fret. La progression des céréales, en tonnages transportés, a été la plus forte avec une augmentation de 13,7 % par rapport à 1986. Les transport des autres marchandises s'est stabilisé au niveau atteint en 1986. Globalement, le tonnage mondial a augmenté de 1,6 %.

En revanche, dans le secteur des lignes régulières, les difficultés des armateurs occidentaux, membres de conférences, ont persisté du fait de la présence de nouveaux intervenants en provenance des nouveaux pays industrialisés.

ÉVOLUTION DU COMMERCE MARITIME MONDIAL EN TONNAGE

(En millions de tonnes.)

	1977	1985	1986	1987
Pétrole brut	1 452	910	940	963
Produits pétroliers	273	288	310	302
Minerai de fer	276	305	304	309
Charbon	132	248	268	272
Grains	147	181	160	182
Autres marchandises	1 120	1 350	1 380	1 390
Total	3 399	3 299	3 362	3 419

ÉVOLUTION DU COMMERCE MARITIME MONDIAL EN TONNAGE PONDÉRÉ PAR LA DISTANCE PARCOURUE

(En milliards de tonnes-milles.)

	1977	1985	1986	1987
Pétrole brut	10 408	4 320	4 730	4 610
Produits pétroliers	995	1 120	1 270	1 295
Minerai de fer	1 389	1 610	1 620	1 650
Charbon	643	1 320	1 460	1 567
Grains	810	1 040	875	1 002
Autres marchandises	3 220	3 750	3 810	3 840
Total	17 453	13 160	13 765	13 964

b) Les perspectives

En 1989, le niveau de la demande de transport maritime ne devrait pas connaître de changements substantiels par rapport à l'année en cours. Une légère croissance en volume de l'ordre de 2 à 3 % peut être prévue. S'agissant de l'offre de transport, la diminution de la capacité excédentaire se ralentit et, de ce fait, l'amélioration générale des taux de fret sera vraisemblablement moins forte que ce qui pourrait être constaté en 1988.

A cet égard, le retournement de conjoncture ne semble pas aussi net qu'il a pu paraître au vu des performances de certains segments du marché.

2. Un redressement du niveau des frets

L'évolution plus favorable de la conjoncture maritime internationale s'est traduite par une remontée sensible du niveau des frets.

INDICE DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

	1985	1986	1987
Lignes régulières 100 = 1980	156	133,7	121,4
Sec Affrètement à temps 100 = 1971	178,0	152,0	219
Affrètement au voyage 100 = 1966	166,9	157	191
Pétrole - Point Worldscale			
Petit tonnage	116	138,2	148
Gros tonnage	57	64,3	75

3. Le taux de couverture par l'armement français

En tonnage, le commerce extérieur français continue à s'effectuer majoritairement par voie maritime. En 1987, 65 % des importations (150 millions de tonnes) et 38,5 % des exportations (53 millions de tonnes) ont été acheminées par la mer.

La part du pavillon français sur les trafics passant par les ports français atteint, en 1986, 13,5 % pour les importations et 19,2 % pour les exportations. Plus de 84 % de nos échanges s'effectuent donc sous pavillon étranger.

Si l'on considère la totalité des activités de l'armement français (trafics tiers, trafics détournés et activité des navires affrétés), on constate une dégradation à l'importation et une amélioration à l'exportation et sur les trafics tiers.

Comparé à la dépense nationale de transports maritimes (D.N.T.M.) qui comprend le coût d'acheminement du commerce extérieur passant par les ports français et le coût engendré par le commerce extérieur passant par les ports étrangers, la part de l'armement français s'établit comme suit (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
D.N.T.M.	35,7	37,9	39,4	37,2	36,4

B. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1987

1. La situation générale

a) Une flotte vieillie dont le nombre d'unités se réduit

Depuis une décennie, l'évolution de la flotte française est caractérisée par une diminution du nombre de bâtiments et du tonnage.

Jusqu'en 1978, on relève un double mouvement en apparence contradictoire. On note, en effet, une réduction très sensible du nombre des navires accompagnée d'une croissance rapide du tonnage total.

On passe ainsi de près de 700 navires totalisant 4,18 millions de tonneaux de jauge brute (T.J.B.) en 1964 à un peu plus de 400 navires totalisant 11,6 millions de T.J.B. en 1979. Cette première phase est caractérisée par un important effort de rajeunissement de la flotte. Les unités anciennes d'un faible tonnage sont remplacées par des bâtiments modernes de plus grande capacité.

A partir de la fin des années soixante-dix, on assiste, au contraire, à une diminution qui porte à la fois sur le nombre de navires et sur le tonnage. Dès 1977, le tonnage de la flotte française plafonne, avant de commencer à décroître.

Au 1er janvier 1988, la flotte de commerce française (sous pavillon national, immatriculée au Kerguelen et sous pavillon étranger mais sous contrôle français) se répartit de la façon suivante :

	PAVILLON FRANCAIS		DONT IMMATRICULATION KERGUELEN		PAVILLON ETRANGER SOUS CONTROLE FRANCAIS		TOTAL	
	NBRE	T.J.B.	NBRE	T.J.B.	NBRE	T.J.B.	NBRE	T.J.B.
1er juillet 1987	269	4651096	23	416386	91	2319996	360	6971092
1er juillet 1988	261	4388571	29	617129	88	1936554	349	6325125

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

En tonnage, la flotte française se place ainsi au 19e ou 20e rang mondial. En 1987, 67 % du tonnage de la flotte française avait plus de 10 ans d'âge. Après avoir été l'une des plus jeunes du monde, la flotte française a donc considérablement vieilli : en 1986, son âge moyen était de 10,4 ans contre une moyenne de 7,6 ans pour la flotte des pays de l'O.C.D.E. Au 1er janvier 1988, l'âge moyen de la flotte française atteignait 12 ans.

La constitution d'une flotte sous pavillon étranger mais sous contrôle français représente l'une des formes de l'internationalisation du secteur du transport maritime. La délocalisation de l'outil de production s'effectue dans ce secteur selon des modalités propres : transferts de pavillon, affrètement coque nue, affrètement à temps avec option d'achat. Pour le secteur du vrac sec et liquide, ce sont les deux tiers des navires et 90 % du tonnage qui se sont ainsi placés hors pavillon national mais sous contrôle français.

C'est au total, près du tiers de la flotte que contrôle l'armement français qui opère dans ces conditions.

En matière de chiffres d'affaires, la même sous-évaluation peut être relevée.

En 1987, sur la trentaine de milliards générés par l'activité de l'armement français dans le monde, près de dix milliards sont réalisés par des implantations à l'étranger et l'exploitation de navires contrôlés.

2. Des effectifs navigants en diminution constante

Le mouvement à la baisse des emplois disponibles paraît s'être accéléré. Pour les années 1984 et 1985, la diminution

annuelle est de 10 %. En 1986 et 1987, on enregistre une diminution des effectifs de l'ordre de 14 %.

Le tableau ci-dessous permet de mesurer cette réduction accélérée des effectifs :

Personnel navigant	
1er janvier 1985	18.680
1er janvier 1986	16.810
1er janvier 1987	14.380
1er janvier 1988	12.420

L'analyse de l'évolution selon les différentes catégories fait ressortir une tendance générale à la contraction dans toutes les catégories.

	OFFICIERS	NON OFFICIERS	TOTAL GENERAL
30.12.1980	4.460	8.363	12.843
30.12.1986	3.116	5.697	8.813
30.12.1986	2.499	4.139	6.634

c) Une stabilisation de la situation financière

La remontée du taux des frets a permis une stabilisation du résultat brut d'exploitation, tandis que les résultats nets s'améliorent en raison de la politique de désendettement et de réduction des charges financières menées par les armements.

Pour le schipping français, l'amélioration récente sur les lignes régulières relève autant du raffermissement du dollar que de l'amélioration des taux de fret, voire de l'utilisation accrue de navires d'un coût d'exploitation comparable à la concurrence. Pour les marchandises en vrac, la situation reste extrêmement variable, les redressements brutaux voisinant avec les dépressions momentanées en fonction de données conjoncturelles difficiles à prévoir. Au total, la situation économique du secteur est vraisemblablement meilleure qu'en 1987 mais il n'est pas du

tout certain que 1989 marque une amélioration réellement significative.

Tout redressement durable et structurel de la flotte française nécessite que soit poursuivi l'effort de réduction des coûts d'exploitation du pavillon français et de redressement de l'outil de production.

d) Une réduction inquiétante des dotations budgétaires

Les crédits accordés à la flotte de commerce passent de 329 millions de francs en 1988 à 177 millions de francs en 1989. Cette baisse résulte de la réduction des crédits à l'investissement : 80 millions de francs en autorisations de programme et 114 millions de francs en crédits de paiement en 1988, contre 50 millions de francs en autorisations de programme et 60 millions de francs en crédits de paiement en 1989 et de la suppression de l'aide à la restructuration, mise en place par le plan Guellec : 70 millions de francs en autorisations de programme et 80 millions de francs en crédits de paiement en 1988.

Au total, les crédits de paiement passent de 194 à 60 millions de francs et les autorisations de programme de 100 à 50 millions de francs.

Le report de 50 millions de francs non consommés en 1988 devrait permettre de disposer au total de 100 millions de francs pour l'aide à l'investissement de la flotte de commerce.

Au titre du plan marine marchande, l'aide structurelle avait pour objet d'aider les entreprises à effectuer les investissements nécessaires au maintien et au développement de leur activité et de l'emploi maritime tout en accentuant leurs efforts en terme de productivité et de compétitivité. Un contrat était passé entre l'Etat et l'entreprise consignant leurs engagements respectifs.

A ce titre, 24 contrats d'aide structurelle ont été signés pour un montant global d'aide de 233,4 millions de francs. Tous prévoient le maintien du centre de décision en France, un effort d'investissement industriel et financier, des garanties de flotte et d'emplois. De plus, 4 conventions concernant des créations

d'entreprises maritimes, souvent le fait d'anciens navigants et revêtant des formes sociales innovantes, ont été conclues.

L'arrivée à échéance, fin 1988, du plan marine marchande rend nécessaire la mise en place d'une série de mesures destinées à prendre le relais de cette action conjoncturelle.

Compte tenu du vieillissement de la flotte, de l'arrêt de l'investissement constaté depuis plusieurs années et des signes de reprise de la conjoncture mondiale, on estime aujourd'hui à une quarantaine le nombre d'unités nouvelles nécessaires au renouvellement de la flotte, soit un montant d'investissement de l'ordre de 2,48 milliards de francs. Sur la base d'un taux d'aide de 10 %, le montant des primes nécessaires serait pour 1989 de 250 millions de francs.

Les dotations inscrites sont donc, à cet égard, parfaitement insuffisantes. Le moment pour la flotte française de renouveler une part importante de son tonnage approche : il convient de lui fournir les moyens budgétaires de saisir les opportunités qui pourront se présenter.

A cet égard, la réduction du montant total des interventions publiques en capital (aide à l'investissement, aide structurelle, bonifications d'intérêt) est inquiétante. Ce montant sera de 532 millions de francs en 1988. Il était de 1.129 millions de francs constants 1988 en 1984 et de 1.148 millions de francs constants 1988 en 1980. Cette décélération va se poursuivre mécaniquement en raison de la contraction de l'encours de la dette bonifiée (8 milliards de francs en 1987 ; 2,8 milliards en 1992).

Votre rapporteur estime qu'il est indispensable de maintenir aujourd'hui un niveau d'aide suffisant pour couvrir les besoins d'investissements des années à venir.

2. Les différents armements

a) La Compagnie Générale Maritime (C.G.M.)

● Les résultats financiers

Le résultat net de la C.G.M. s'élève, en 1987, à 2,2 millions de francs, contre 2,6 millions de francs en 1986. Ce résultat tient

compte des abandons de créance et d'une subvention d'équilibre consentie par la maison mère, la C.G.M.F., en faveur de sa filiale, pour un montant total de 258,8 millions de francs.

En réalité, hors plan social et abandon de créances, le résultat de la C.G.M. fait apparaître un déficit de 181,5 millions de francs, qui reflète plus exactement la situation financière réelle de la principale filiale d'exploitation maritime du groupe dans le secteur concurrentiel (- 170 millions de francs en 1986 sur les mêmes bases).

Une analyse du compte de résultat fait apparaître une légère dégradation du résultat courant en 1987 (- 19,3 millions de francs) consécutive essentiellement à une baisse du résultat d'exploitation de 94,6 millions de francs, insuffisamment compensée par une amélioration du résultat financier et du résultat exceptionnel affectés par des mouvements de provisions et le change.

Le chiffre d'affaires maritime a régressé de 2,7 % (après une baisse de 16 % en 1986) en dépit d'un accroissement en volume de plus de 6 %. Les charges ont régressé de 0,3 %, d'une manière néanmoins insuffisante pour compenser la baisse du chiffre d'affaires.

Les difficultés rencontrées par la C.G.M. en 1987 s'expliquent par la baisse du dollar et la faiblesse générale des taux de fret dans le secteur des lignes régulières.

	1986	1987	Variation
Résultat d'exploitation	+ 12,5 MF	- 82,1 MF	NS
Résultat financier	- 234,7 MF	- 159,4 MF	+ 32 %
Résultat courant	- 222,2 MF	- 241,5 MF	- 9 %
Résultat exceptionnel	+ 224,7 MF	+ 243,8 MF	+ 8,5 %
Résultat net	+ 2,6 MF	+ 2,2 MF	NS

● Le plan d'assainissement

Le plan d'entreprise quinquennal de la Compagnie générale maritime pour la période 1986/1990 a pour objectif principal 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.

● La réduction du nombre des unités

Le plan prévoit une diminution de la flotte armée par les équipages de la C.G.M.. La flotte doit passer de 46 unités au 1er janvier 1986 à 36 au 1er janvier 1987 et à 28 au 31 décembre 1988.

Au 31 décembre 1987, la flotte de la C.G.M. ne dépasse pas 30 unités, soit 6 de moins que ne le prévoyait le plan.

● La réduction des effectifs

Entre 1986 et 1987, les effectifs ont diminué de 1.069 personnes (859 navigants et 210 sédentaires) contre 951 prévus au plan.

Les réductions d'effectifs s'établissent comme suit :

	1987	1988	Solde
Officiers	721	530	- 191
Personnel d'exécution	1.333	965	- 368
Sédentaires	2.024	1.879	- 145

La Compagnie a continué à réduire les effectifs à bord de ses navires. 90 postes d'embarquement ont été supprimés, soit 170 emplois.

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

D'autre part, la plupart des mesures d'adaptation des statuts tendant à les rapprocher des règles de travail de la convention collective de l'armement au commerce ont pu être négociées entre partenaires sociaux.

● **Les 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.

Au total, d'importants gains de productivité externe et un allègement sensible des charges d'exploitation de l'entreprise peuvent être relevés.

L'effort de réduction des coûts d'exploitation, afin de redresser la compétitivité interne de l'entreprise, doit être poursuivi. 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 consacré : 2.687 millions de francs de 1982 à 1988, dont 812 millions de francs de 1986 à 1988.

Le redressement de la conjoncture maritime au premier semestre 1988 aura eu des effets 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.

b) 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 a

été maintenu au niveau de l'exercice précédent : 2.915 millions de francs en 1987 contre 2.898 millions de francs en 1986

La valeur ajoutée ressort à 1.231 millions de francs contre 1.426 millions de francs l'année précédente. L'excédent brut d'exploitation régresse de 447 millions de francs à 327 millions de francs fin 1987, traduisant la baisse de la rentabilité des activités maritimes et terrestres sur le secteur africain.

La marge brute d'autofinancement s'élève en 1987 à 646 millions de francs contre 526 millions de francs en 1986.

Avec un accroissement des amortissements et l'importance des provisions, le bénéfice net consolidé s'établit néanmoins à 294 millions de francs contre 113 millions de francs en 1986.

La structure financière de la S.N.C.D.V. s'est renforcée en 1987 : les capitaux propres sont augmentés 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, et représentent 1.015 millions de francs.

L'absorption de la N.C.H.P. (Navale Commerciale Havraise et Péninsulaire) en 1987, puis des Chargeurs réunis en 1988 correspondait à la volonté du groupe d'atteindre la "taille critique" dans le domaine maritime, lui permettant de rivaliser avec les grands groupes européens.

Cette volonté se double d'une stratégie de diversification de son activité à l'ensemble de la filière maritime et des transports, dont le récent rapprochement intervenu avec la Compagnie du midi constitue une étape importante, tant sur les plans financier qu'opérationnel.

c) 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 (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. Quatre navires français sont frétés à temps au groupe Elf ; deux pétroliers sont exploités sur le marché international spot ; trois unités sont utilisées comme stockage flottant. La convention passée avec le groupe Elf en 1986 pour le transport de 50 % du pétrole brut destiné à la France a permis de passer commande d'un navire livrable en 1989.

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 34 % des résultats des lignes régulières gérées par la Navale Commerciale Havraise et Péninsulaire (N.C.H.P.) dont la S.N.C.D.V. a acquis 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 dotation de 139 millions de francs aux amortissements.

d) La S.A. Louis DREYFUS (S.A.L.D.)

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 CETRAGPA.

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, est positif de 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 avec - 15 millions de francs.

3. Les regroupements intervenus.

D'importantes adaptations sont intervenues au cours de l'année 1987 dans les structures des entreprises. La recherche d'une plus grande compétitivité de l'armement français s'est traduite à la fois par un mouvement de fusions et de concentrations aboutissant à la création d'unités à la dimension du marché mondial et par la poursuite de l'internationalisation de la flotte.

Le 23 décembre 1986, l'assemblée générale extraordinaire de la Compagnie Navale Worms a décidé l'absorption fusion de la Société Française de Transports Maritimes (S.F.T.M.) et de la Compagnie Nationale de Navigation (C.N.N.). La nouvelle société a pris la dénomination sociale de Compagnie Nationale de Navigation.

Dans le secteur du vrac, l'armement Louis DREYFUS, après avoir racheté à Chargeurs Réunis leur participation dans CETRAMAR, a pu procéder avec ses partenaires Compagnie Générale Maritime et Total, à la suite du retrait de S.F.T.M. fin 1986, à la restructuration de Cetrappa qui constitue désormais un outil de meilleure dimension sur le marché du transport de vrac sec par navires de grande taille.

Le 1er juillet 1986, la Société Navale et Commerciale Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.) a pris une participation majoritaire de 66 % dans le capital de la société Navale et Commerciale Havraise Péninsulaire (N.C.H.P.), ainsi que dans la propriété de huit navires de la C.N.N. gérés par N.C.H.P.

La S.N.C.D.V. a pris par ailleurs le contrôle de la Compagnie de Navigation Denis-Frères (C.N.D.F.) qui a ensuite fusionné avec la filiale de S.N.C.D.V. Louis Martin S.A.

D'autre part, la S.N.C.D.V. a pris, au cours de 1987, 29 % de participation dans la Société Navale Caennaise et acheté la totalité du capital de la Compagnie des Chargeurs Réunis au 1er trimestre 1988, cette opération d'envergure renforçant la dimension internationale de Delmas-Vieljeux.

La Compagnie Financière Delmas-Vieljeux (C.F.D.V.) a signé, en juillet 1988, un accord avec la Compagnie du Midi, prévoyant la cession à la C.F.D.V. de ses participations dans la

Compagnie Auxiliaire du Midi et la Société Navale et Commerciale Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.), en contre-partie d'un accroissement de son capital au sein de la C.F.D.V. qui passe ainsi de 13 % à 33,4 %.

On rappellera également qu'après l'échec de ses pourparlers avec la Compagnie Générale Maritime en juillet 1986 et depuis la cession en 1986 des lignes Europe/Extrême Orient à l'armement MAERSK, Chargeurs Réunis avait procédé à diverses réorganisations : association avec les compagnies japonaises Mitsui et K Line pour la desserte COA-Extrême Orient ; entrée dans le GIE Sudcargos (50 %).

La Compagnie Française d'Investissement et de Transport (C.F.I.T.) a acquis 90,57 % de la SANARA, société spécialisée dans le transport fluvio-maritime.

La C.F.I.T. avait déjà repris le groupe Progemar-Les Abeilles, et pris une participation dans l'Union des Remorqueurs de l'Océan (U.R.O.). La C.F.I.T. a également acquis les sociétés Emeraude Ferries et Bateaux de la Côte d'Emeraude qu'elle a décidé de fusionner au sein d'Emeraude Lines afin de mieux lutter contre la concurrence britannique sur les îles anglo-normandes.

De son côté, la C.G.M. après son action de diversification dans les transports et entrepôts frigorifiques (STEF) est en négociations pour le rachat du fonds de commerce et des navires de la Compagnie PAD du groupe suédois Transatlantic.

Pour le transport des produits pétroliers, les deux sociétés SOFLUMAR et VAN OMMEREN FRANCE ont fusionné après rachat par VAN OMMEREN FRANCE des parts que détenaient encore dans SOFLUMAR diverses compagnies pétrolières françaises et étrangères. On citera, pour mémoire, la cession au Groupe WORMS, en juillet 1986, des actifs détenus par la société nationale ELF AQUITAINE, en matière de transport de pétrole brut.

On peut également signaler quelques associations d'armateurs français avec des partenaires européens :

- le GIE UNITRAMP, spécialisé dans le transport de vrac de moyen tonnage dont les partenaires sont la C.N.N. et la C.G.M., vient de constituer avec le groupe belge EXMAR UNITRAMP SA, société de gestion chargée d'animer le

consortium constitué de partenaires internationaux multiples (Ramon - Marphocean - Mauritius),

- Louis DREYFUS s'est associé avec SEALS, société de transit belge, pour fonder une "joint venture", L.D.SEALS, qui assure un service régulier au départ de l'Europe du Nord sur l'Extrême Orient avec des navires de 25 à 30 000 tonnes.

- L'Union Industrielle et Maritime, après s'être retirée du transport de vrac solide (Unitramp) est rapprochée d'un armement allemand au sein de l'Union maritime franco-allemande pour, en sus de ses services de ligne, participer au transport de la fusée Ariane.

II. LES PECHES ET PRODUITS MARITIMES

A. L'AQUACULTURE

1. Les productions

L'aquaculture marine en France est caractérisée par la juxtaposition de deux secteurs dont le poids économique et la problématique de développement sont sensiblement différents, la conchyliculture d'une part et les nouvelles productions de poissons et crustacés marins d'autre part.

a) La conchyliculture

Avec 160 000 tonnes dont 110 000 tonnes d'huîtres et 40 à 50 000 tonnes de moules pour un chiffre d'affaires à l'expédition de près de 2 milliards de francs, la conchyliculture place la France parmi les premiers pays aquacoles du monde si l'on ramène la valeur de la production au kilomètre de littoral.

La quasi disparition de l'huître plate (15 000 tonnes en 1970, 1 000 tonnes en 1985) a conduit à concentrer la production ostréicole sur une seule espèce d'huître creuse, désormais exploitée sur l'ensemble du littoral métropolitain : Basse-Normandie (20 à 25 000 tonnes), Bretagne (15 à 20 000 tonnes), Pays de la Loire (5 000 tonnes), Charente (35 à 45 000 tonnes), Aquitaine (10 000 tonnes) et Méditerranée (10 000 tonnes).

On estime que la conchyliculture représente environ 12 000 emplois permanents et probablement autant d'emplois saisonniers répartis dans moins de 10 000 exploitations. La commercialisation des produits est assurée par l'intermédiaire de 3 000 établissements d'expédition agréés.

Dans des régions souvent marquées par le déséquilibre saisonnier des activités touristiques, la conchyliculture constitue un facteur structurant non négligeable dans les domaines économique et social.

b) Les poissons et crustacés

En dépit de l'important effort public de recherche consenti depuis le milieu des années 60, avec notamment la création du CNEXO, puis celle de l'IFREMER par fusion avec l'ISTPM, les productions de poissons et de crustacés restent limitées. Elles atteignent en 1987 les quantités suivantes :

- truites de mer : 650 tonnes,
- saumon : 75 tonnes,
- crevettes pénéides : 120 tonnes (dont 100 tonnes dans les TOM),
- bar et daurade : 80 tonnes,
- turbot : 25 tonnes.

S'agissant exclusivement d'espèces à haute valeur marchande, le chiffre d'affaires correspondant qui atteint actuellement 50 millions de francs est susceptible d'évoluer rapidement.

Le faible niveau actuel des productions ne résulte plus aujourd'hui d'une insuffisante maîtrise biologique du développement des espèces. En revanche, la concurrence très vive des pays nordiques pour la production d'espèces d'eau froide et des pays méditerranéens pour les espèces d'eau chaude, exige de maintenir une avance technologique pour compenser nos handicaps hydroclimatiques. De plus, l'occupation déjà intense

du milieu littoral rend malaisée l'installation de nouvelles exploitations aquacoles.

2. L'action entreprise

a) La modernisation des cultures marines traditionnelles : ostréiculture et mytiliculture

Le décret du 14 septembre 1987, modifiant et complétant le décret du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines, a eu pour objectif de dynamiser la gestion du foncier domanial à travers la mise en oeuvre de "schémas de structures". Il assouplit, en outre, les conditions d'accès au domaine public maritime pour les personnes morales de droit privé -entreprises de forme sociétaire- et permet ainsi de mieux mobiliser les ressources financières disponibles. Enfin il permet au titulaire d'une concession de demander que lui soit substitué un tiers et de percevoir du repreneur une indemnité tenant compte de la valeur des locaux et des aménagements hydrauliques d'une part, de la "valeur culturelle" de la concession d'autre part. Est ainsi favorisée une relance importante des mouvements fonciers, propice à une restructuration des bassins conchylicoles en vue d'une meilleure rentabilité des entreprises.

L'action entreprise en faveur de la salubrité du milieu et de la qualité sanitaire des produits conchylicoles, déjà importante, sera développée.

Enfin, concernant l'exploitation des gisements naturels de coquillages, la Ministère de la Mer poursuit les actions entreprises en vue de restaurer la capacité de production des gisements par ensemencements de juvéniles (coquille Saint Jacques, huître plate) et d'assurer une gestion rationnelle des ressources existantes ou reconstituées.

b) Le développement des formes nouvelles d'aquaculture

En ce domaine, l'objectif est de concentrer les efforts et les moyens sur les filières d'élevage actuellement maîtrisées (truites de mer, palourdes, saumon, bars,) ou celles offrant de réelles perspectives (turbot).

La direction des ressources vivantes de l'IFREMER poursuit son programme à moyen terme (1986-1990) de recherches qui, pour ce qui concerne les élevages de poissons et de crustacés, portent sur l'amélioration des connaissances de base (nutrition, reproduction, génétique, pathologie) propre à assurer le succès de ces filières.

Parallèlement, le Ministère de la Mer soutiendra financièrement la mise en chantier d'études sur de nouvelles technologies, notamment la conduite automatisée des élevages.

3. Les aides publiques

Depuis le 1er janvier 1984, les aides aux entreprises de cultures marines sont financées et attribuées par les régions, tandis que les départements financent et attribuent les aides aux travaux d'aménagement.

a) Les aides des collectivités locales

Les aides aux entreprises maritimes, englobées dans la dotation générale de décentralisation des régions, ont représenté plus de 14 millions de francs en 1988. Quatre régions bénéficient d'un montant au moins égal à 1 million de francs :

	Montant en millions de francs	% du total
Bretagne	4,5	32
Languedoc Roussillon	2	14,2
Poitou Charentes	3,4	24
Pays de Loire	1	7

Concernant les aides aux travaux d'aménagement prévues dans la dotation générale de décentralisation des départements, ce sont 6 millions de francs qui ont ainsi été attribués, dont 800 000 francs pour l'Aude, 1 300 000 francs pour le Morbihan, 1 400 000 francs pour la Charente Maritime, 400 000 francs pour la Vendée.

b) Les aides de l'Etat

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 Territoires d'Outre-Mer.

Il dispose à ce titre de deux lignes budgétaires, d'un montant de 3 millions de francs chacune.

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

c) Les aides communautaires

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 marine (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. 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.

En 1987, les aides accordées par la CEE aux projets présentés par la France se sont élevées à environ 8,9 millions de francs.

Pour 1988, la CEE a accordé 5,27 millions de francs d'aides au titre de la 1ère tranche de l'exercice budgétaire ; quant aux aides demandées par la France au titre de la 2ème tranche, elles s'élèvent à 9,2 millions de francs.

B. LES PECHEES

1. La flotte de pêche

a) Le nombre d'unités

L'évolution de la flotte au cours de l'année 1987 est caractérisée par un accroissement de la capacité globale de capture (+ 26 575 KW) essentiellement dû à une augmentation sensible de la puissance des navires de moins de 12 mètres.

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 - 2,7 % en puissance, le programme d'orientation pluriannuel précédent 1984-1988 n'ayant pas permis de stabiliser la capacité de capture de la flotte au niveau de 1983.

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 mètres.

LA FLOTTE DE PÊCHE EN 1986 ET 1987

	Tranches de longueur H.T.	Caractéristiques	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

b) Les effectifs embarqués

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du nombre de marins embarqués à la pêche entre 1985 et 1987.

	1985	1987
Grande Pêche	521	557
Pêche au large	3 296	3 269
Pêche côtière	2 067	1 947
Petite pêche et conchyli-culture	12 514	11 806
Total	18 398	17 579

Source : Secrétariat d'Etat à la Mer.

2. La production

La production totale, tous produits de la mer confondus à l'exception des conserves, semi-conserves et de certains produits transformés, s'est élevée à 732 000 tonnes, pour une valeur de 7,53 milliards de francs en 1987. Par rapport à 1986, ces chiffres traduisent une régression de - 3 % en tonnage (755 000 tonnes en 1986) et une stagnation en valeur (+ 0,3 % par rapport à 1986 : 7,50 milliards de francs).

La production de poisson frais est caractérisée par une stabilité des quantités pêchées et de la valeur totale de ces produits.

3

	Quantité	Valeur (milliards de FF)	Pm/FF/kg
1985	371 360	3,744 124	10,13
1986	360 600	4,042 659	11,21
1987	367 652	4,086 877	11,11

Les crustacés frais passent de 24 977 tonnes en 1985 à 24 969 tonnes en 1986 et 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 des mollusques progresse chaque année, la principale production étant les huîtres creuses dont le tonnage est passé de 77 360 tonnes en 1985, à 106 159 tonnes en 1986 et à 102 000 tonnes en 1987 pour une production totale de mollusques de 190 000 tonnes en 1987.

La production des produits congelés peut être chiffrée à près de 89 000 tonnes en 1986 et à près de 89 500 tonnes en 1987.

Quant aux secteurs du salage et 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 à partir de matière première entièrement importée.

Enfin, le secteur des conserves et semi-conserves stagne à l'exception des conserves de thon.

En tonnes	1985	1986	1987
Conserves de sardines	24 800	24 800	23 036
Conserves de thons	48 500	48 500	49 333
Conserves de maquereaux	26 900	26 900	26 294

3. Les aides publiques

a) Les subventions de l'Etat et des régions

En matière d'aide au renouvellement de la flotte, la répartition des compétences entre l'Etat et les régions est la suivante :

- L'Etat intervient pour le financement des navires de pêche artisanale au large (navires de plus de 16 mètres, de plus de 18 mètres en Méditerranée, de plus de 12 mètres dans les DOM) ainsi que pour les navires de pêche industrielle.

- Les régions financent le renouvellement de la flotte de pêche côtière, c'est-à-dire les navires de moins de 16 m.

● Les subventions de l'Etat

Concernant la flotte artisanale, la gestion des aides est déconcentrée au niveau des préfets de région.

Ces aides ont concerné, en 1987, 74 unités, pour un montant de 55,26 millions de francs contre 56 unités et 46,17 millions de francs en 1986.

Régions	1987	
	Nbre de navires	Subventions (millions de francs)
Nord Pas de Calais	7	3,80
Picardie	-	-
Haute Normandie	2	1,95
Basse Normandie	6	5
Bretagne	26 + 1*	21,41
Pays de Loire	11	8,67
Poitou Charente	5	4,42
Aquitaine	4 + 1*	3,02
Languedoc Roussillon	1 + 3*	1,09
P.A.C.A.	5	3,44
Corse	-	-
Total Métropole	67 + 5*	52,80
Guyane	2	2,46
Martinique		
Guadeloupe		
Réunion		
Total DOM	2	2,46
Total France	69 + 5*	55,26

* : Modernisation

En autorisations de programme, ces aides portent en 1989 sur un montant identique à celui de 1988, soit environ 50 millions de francs.

Pour la pêche industrielle, la gestion des aides est assurée au niveau central. Ces aides ont représenté, en 1987, 81,70 millions de francs de francs et concerné 17 navires (contre 45 unités en 1986 et 39,75 millions de francs).

	Nbre navires		Montant subvention	
	Construction	Moder-nisation	Construction	Moder-nisation
Nord Pas de Calais	3	1	29	0,8
Haute Normandie	2		18,7	
Bretagne	4	5	13,5	4,1
Aquitaine		1		1,7
DOM	1		13,9	
France	10	7	75,1	6,6
Total général	17		81,7	

Les dotations prévues pour 1989 sont de 113 millions de francs et devraient permettre l'accélération du renouvellement de la flotte nécessitée par son âge et la reprise des constructions de thoniers senneurs congélateurs.

Au total les dotations nationales d'équipement à la flotte de pêche, atteignent en autorisation de programme pour 1989, 162,50 millions de francs, contre 125,50 millions de francs en 1988.

● Les subventions des régions

Le bilan des subventions régionales (hors DOM) à la pêche côtière est le suivant :

	Dotation de décentralisation Aide à la pêche (millions de francs)	Crédits engagés	Nombre de navires construits	Modernisations
1984	2,9	12,23	75	82
1985	8,25	16,70	80	101
1986	9,75	22,98	115	93
1987	10,25	25,70	136	75
1988	10,75			

En intégrant les DOM, ces subventions ont représenté 13,2 millions de francs en 1987 et 13,86 millions de francs en 1988.

b) Les subventions de la communauté

La répartition des subventions de la CEE s'établit comme suit entre pêche artisanale et pêche industrielle :

Pêche artisanale

	Nombre	Subventions	Investissements	Taux moyen
1986				
Métropole	57 + 7 *	36,2	178,8	20,26
DOM	11	2,2	8,9	24,83
Total	68 + 7 *	38,4	187,7	20,48
1987				
Métropole	49 + 5 *	38,2	167,5	22,82
DOM	2	3,6	11,3	31,95
Total	51 + 5 *	41,8	178,8	

* : Modernisation.

Pêche industrielle

	Nombre	Subventions	Investissements	Taux moyen
1986				
Métropole	4 + 6 *	15,6	68,6	22,7
DOM	2	1,8	8,7	21
Total	6 + 6 *	17,4	77,3	22,5
1987				
Métropole	6 + 9 *	36,6	126,6	28,9
DOM	-	-	-	-
Total	6 + 9 *	36,6	126,6	28,9

* : Modernisation.

c) Les prêts bonifiés

● La pêche artisanale

Le Crédit Maritime Mutuel a le monopole de la distribution des prêts bonifiés à la pêche artisanale.

Il s'agit d'une bonification d'intérêt a priori dans le cadre d'une enveloppe fixée chaque année conjointement par le Ministre de l'Economie, des Finances et du Budget et le Ministre chargé de la Mer, et notifiée à la Société Centrale de Crédit Maritime Mutuel.

L'évolution de cette enveloppe a été la suivante au cours des deux dernières années :

Dotation annuelle (en millions de francs)

	Total	Taux 5 %	Taux 8,75 %
1987	465	285	180
1988	510	350	160

● **La pêche industrielle**

Ce secteur peut bénéficier de prêts "OCDE" au taux de 8 %. Aucun établissement bancaire ne bénéficie du monopole de distribution de ces prêts. La bonification est versée a posteriori.

4. Les orientations retenues pour 1989

Les orientations retenues pour 1989 dans le secteur des pêches maritimes concernent essentiellement la poursuite de l'action de modernisation et de renouvellement de la flotte de pêche.

Ce programme mobilise des crédits de l'Etat et des collectivités territoriales ainsi que le fonds "pêche" de la Commission des Communautés Européennes qui intéresse désormais l'ensemble des projets de modernisation ou de construction de navires, y compris les plus de 33 mètres.

La modernisation de l'appareil de production prend toute son importance dans le cadre des nouvelles contraintes communautaires qui résultent de la mise en oeuvre du

Programme d'Orientation Pluriannuel (POP) adopté par la Commission des Communautés Européennes en décembre 1987.

Ce programme, fondé sur la nécessité d'adapter les capacités de captures de la flotte communautaire à l'état des ressources halieutiques exploitées doit se traduire à l'horizon 1991 par une légère réduction de la capacité globale de la flotte française de - 2 % en puissance par rapport à la situation de 1983.

Cet effort de réduction bien que faible par rapport à celui exigé de la part d'autres Etats-membres de la CEE, ne suppose pas moins que soit mis en place un dispositif rigoureux de suivi de l'état de la flotte de pêche et que soient étudiés les moyens de maîtriser son évolution. En effet, le non respect des objectifs du POP entraînerait la disparition de toute possibilité d'aides à l'investissement communautaires mais aussi nationales et régionales et, partant, l'arrêt brutal de la modernisation de la flotte de pêche.

C. LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER

1. Un déficit croissant

Ce secteur est caractérisé par un déficit commercial structurel. Ce déficit passe ainsi de 5,9 milliards de francs en 1985, à 6,3 milliards de francs en 1986 et 8,07 milliards de francs en 1987. Le taux de couverture des importations par les exportations reste cependant stable aux alentours de 33 %.

	Importations		Exportations		Taux de couverture (import/export)
	Quantité (milliers de tonnes)	Valeur (milliards de francs)	Quantité (milliers de tonnes)	Valeur (milliards de francs)	
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 %

A l'exportation, nos échanges avec les pays de la CEE enregistrent une évolution très favorable. Les ventes en Italie, en Espagne et en Allemagne représentent à peu près 58 % de la valeur totale des exportations françaises de produits de la mer en 1987.

A l'importation, quatre pays, la Grande-Bretagne, la Norvège, le Danemark et le Sénégal assurent plus du tiers des importations françaises. Seule la part de marché de la Norvège a sensiblement évolué entre 1986 et 1987 en raison de la progression de 156 millions de francs de ses exportations de saumon. Cependant, le déficit dû aux importations des pays hors CEE s'accroît et représente 84 % du déficit global en 1987, entre 32 % en 1986.

L'analyse par catégorie de produits fait apparaître que ce solde négatif est dû, pour l'essentiel, à une dizaine de produits à

forte valeur ajoutée et en provenance de pays tiers qui, à eux seuls, représentent 70 % du déficit.

Le saumon, dont le solde est déficitaire de 1,75 milliard de francs entre ainsi pour un cinquième dans le déficit total.

Les importations de crevettes et de cabillauds, pour lesquels le déficit est respectivement de 1,5 milliard de francs et de 1 milliard de francs, contribuent pour 18,6 % et 12,23 % au solde déficitaire de la balance commerciale des produits de la mer.

Ces trois produits sont la cause de plus de la moitié de notre déficit dans ce secteur. Il s'agit là d'un déficit à caractère structurel dans la mesure où la demande croissante exprimée par les consommateurs pour ces produits ne peut être satisfaite par la production nationale qui est soit inexistante pour des raisons climatiques (saumon) soit insuffisante (cabillaud).

2. L'action de redressement engagée

La politique de redressement engagée passe par le maintien du potentiel de prise, la modernisation et l'amélioration de la qualité, la valorisation à l'exportation, et, sur le long terme, le développement de la production d'espèces jusqu'ici importées.

● *Le maintien du potentiel de prise*

D'une façon générale, l'augmentation de la production nationale au détriment des importations passe par le maintien du potentiel de pêche à un niveau suffisant.

Cette action suppose, d'autre part, que soient poursuivies les 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). C'est ainsi que la France tente d'obtenir de la CEE qu'aucune diminution de droits de douane pour des produits de la mer originaires des pays tiers ne soit accordée sans, qu'en

contrepartie, les pêcheurs de la Communauté n'aient accès aux eaux des pays concernés.

● *La modernisation et l'objectif qualitatif*

L'action conjointe du Ministère délégué chargé de la Mer et du Ministère de l'Agriculture permet déjà aux entreprises, par les différents mécanismes d'aide à l'investissement (prime d'orientation agricole, aides à l'investissement à terre) de renouveler et de perfectionner leurs équipements avec le concours éventuel de la Communauté Economique Européenne.

L'objectif de qualité, quant à lui, passe en amont 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 tant sur le marché national qu'à l'extérieur. Ce dernier objectif rejoint les préoccupations de la Communauté Economique 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, afin d'instaurer, à l'horizon 1992, un marché unique plus concurrentiel vis-à-vis des pays tiers.

● *La valorisation de la matière première*

L'ensemble des industries de transformation doit être à même de valoriser au mieux la matière première, qu'elle soit d'origine nationale ou étrangère.

S'agissant des actions spécifiques au marché des produits frais alimenté pour l'essentiel par la production française, les efforts conjugués du FIOM 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 Economique Européenne, particulièrement en Espagne et en Italie.

La réduction du déficit passe également par la valorisation des exportations des industries de transformation. C'est d'ailleurs par ce type de solutions plus que par la réduction des

importations et de la consommation que pourra être améliorée la balance commerciale.

● *La substitution de productions nationales aux importations*

Cependant, 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 telles que la crevette, pour laquelle les DOM-TOM offrent des conditions climatiques appropriées. La francisation de la flotte crevettière guyanaise est un élément important de cette reconquête.

D. L'ACTIVITE DU FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHES

Après une diminution sensible en 1987 par rapport en 1986, le budget du FIOM s'établit pour 1988 à 106 millions de francs.

Créé en 1975, ce Fonds répond à trois objectifs : soutenir le marché par son intervention comme intermédiaire du FEOGA auprès des organisations de producteurs ; développer la consommation des produits de la mer ; orienter la production.

1. D'aide aux organisations de producteurs

Les actions de soutien au marché sont dépendantes des fluctuations de prix et du niveau de la production. Sur ce point, la diminution des interventions sur les retraits -déjà observée les années précédentes- s'est poursuivie. En 1987, l'intervention du FIOM a porté sur 5 364 tonnes pour 9,4 millions de francs contre 7 000 tonnes et 11,6 millions de francs en 1987. La diminution des compensations financières du FIOM résulte de la diminution

des apports pour certaines espèces et de l'application de la règle communautaire de dégressivité des compensations en fonction des apports et de leur suppression lorsque les quantités retirées du marché dépassent 20 % de la production. Les mesures d'organisation prises à travers les opérations de promotion et d'amélioration des structures portuaires (conservation des produits, automatisation des opérations de manutention) afin notamment de développer la qualité des produits mis en première vente ont permis une meilleure approche du marché.

2. Le développement de la consommation des produits de la mer

Dans ce domaine, l'action du FIOM se traduit par deux types d'action : la promotion nationale et régionale, la promotion à l'exportation.

Concernant la promotion sur le marché intérieur, les actions publicitaires et d'information entreprises visent à sensibiliser le marché au moment où les apports sont les plus importants. A ce titre, dans le cadre d'une mesure communautaire spécifique, le FIOM a aidé une action de promotion des conserves de sardine qui doit se poursuivre jusqu'en 1989. Ce type d'action a représenté 29,8 millions de francs en 1987 et 31,4 millions de francs en 1988.

Concernant la promotion à l'exportation, l'action du FIOM s'est traduite par la participation d'entreprises françaises à des salons internationaux, sur le stand du FIOM et par la publication de guides destinés à faire connaître les entreprises et les produits français à l'étranger. 6,15 millions de francs ont été consacrés à la promotion à l'exportation en 1988 contre 5 millions de francs en 1987.

3. L'orientation de la production

a) Le soutien des campagnes de pêche

Ce soutien concerne essentiellement l'assistance technique et médicale à 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. En 1988 une campagne expérimentale de pêche du merlan bleu pour la fabrication du surimi a été aidée 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.

b) L'aide aux investissements à terre

Le FIOM peut aider, sous forme de subventions qui ne peuvent excéder 30 % de l'investissement, les opérations d'équipement à caractère mobilier ou immobilier amortissables sur moins de 5 ans. Cette aide s'inscrit dans la politique de modernisation des structures de commercialisation et de leur adéquation aux besoins du marché. A ce titre 7 millions de francs sont prévus en 1988, contre 6,3 millions de francs en 1987. En 1988 une ligne budgétaire a été ouverte à hauteur de 3 millions de francs pour la modernisation des installations de mareyage.

Concernant l'aide aux cultures marines, les opérations de soutien d'actions expérimentales (élevage de pectinidés) et d'aide à la commercialisation ont porté sur un montant de 2 millions de francs.

Enfin, dans l'optique d'améliorer la connaissance des marchés et de la consommation des produits de la mer, le FIOM réalise des études portant notamment sur les marchés et les produits nouveaux, tels que le surimi. Ainsi en 1987, dans le cadre de l'examen de la filière produits de la mer, une étude a été menée sur les grossistes et en 1988 sur le secteur du mareyage. Par ailleurs, un serveur videotex TELEPECHE a été créé pour

permettre de présenter à tous les opérateurs de la filière un panorama quotidien et national de la situation du marché.

Ces actions d'amélioration de la commercialisation ont représenté 5 millions de francs en 1988 (6,1 millions de francs en 1987).

En 1989, le FIOM 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.

L'examen de la filière produits frais devrait se poursuivre par une étude sur le transport. L'accent portera d'autre part sur l'information des détaillants individuels.

Par ailleurs, un audit des organismes de formation va être entrepris pour mesurer, aussi précisément que possible, l'adéquation de l'offre de formation aux besoins.

III. L'ACTION SOCIALE ET LA FORMATION

A. LA SITUATION FINANCIERE DE L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

1. La situation financière

Le tableau ci-dessous retrace l'exécution du budget de l'ENIM en 1987 et présente le budget primitif de 1988 ainsi que les éléments retenus pour l'élaboration du budget de l'établissement pour 1989.

CHARGES ET RESSOURCES DE L'E.N.I.M. EN 1987 ET 1988 -- PERSPECTIVES 1989

(En milliers de francs.)

Charges				Ressources			
Nature	1987 (1)	1988 (2)	1989 (3)	Nature	1987 (1)	1988 (2)	1989 (3)
Pensions C.R.M. (Caisse de retraite des marins)	4 376 144	4 611 520	4 796 903	Contributions « armateurs » .	1 094 780	1 135 209	} 1 927 504
Pensions C.G.P. (Caisse générale de prévoyance)	412 589	430 918	470 683	Cotisations « marins »	758 615	754 237	
Prestations C.G.P.	1 524 383	1 651 055	1 713 180	Cotisations « pensionnés » . .	89 882	97 500	105 327
Assurance personnelle étudiants	2 655	13 000	13 500	Contribution assurance auto .	22 144	24 000	24 599
Action sanitaire et sociale . . .	29 090	35 268	36 149	Participation C.N.A.M.	249 042	309 968	342 369
Personnel	87 568	93 086	95 413	Compensation démographique et surcompensation	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 .	25 762	35 000	33 000
Fonds national de solidarité . .	34 756	35 000	33 000	Subvention de l'Etat	3 697 507	3 610 565	4 081 732
Dépenses sur ressources affectées	8 969	10 519	10 800	Moyens d'équilibre (déficit) :	»	119 808	»
Moyens d'équilibre (excédent)	66 208	»	»				
Totaux	6 627 119	6 959 886	7 218 081		6 627 119	6 959 886	7 218 081

(1) Résultats comptables

(2) Budget primitif.

(3) Projet de budget (indicatif).

2. Les évolutions

a) L'exercice 1987

Le dernier exercice clos fait apparaître un excédent de 66 millions de francs, soit 1 % du volume budgétaire global. Cet excédent confirme la difficulté d'établir des prévisions budgétaires en ce domaine.

L'évolution des charges s'est traduite par une exécution budgétaire en deça du montant prévu : 6,56 milliards de francs au lieu de 6,8 milliards de francs. Les dépenses de pensions de retraite augmentent de 4,2 % tandis que les pensions de maladies diminuent de 1 % essentiellement sous l'effet du plan de rationalisation de l'assurance maladie et de la réduction du nombre de prestataires.

Les ressources sont également en deça des prévisions initiales. Concernant les recettes propres, les cotisations des armateurs et des marins se contractent de 5 % sous l'effet de la baisse des effectifs des actifs cotisants. Les cotisations des pensionnés à la Caisse Générale de Prévoyance progressent de 11,3 %. Concernant les compensations et participations diverses reçues de l'extérieur, hors Etat, le montant de 1987 est semblable à celui de 1986 (921 millions de francs) soit 14 % des moyens de financement. Les versements de la subvention de l'Etat ont été limités à 3,7 milliards de francs pour un montant initial inscrit de 3,75 milliards de francs.

b) Les tendances de 1988

Le budget a pu être adopté en équilibre grâce au prélèvement de 120 millions de francs sur les réserves facultatives de l'exercice 1987.

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, d'environ 50 millions de francs pour les dépenses et de 70 millions de francs pour les recettes.

L'exécution du budget de 1988 est caractérisé, pour les dépenses, par un dépassement d'environ 7 millions de francs par rapport aux prévisions dû à l'accroissement plus rapide que prévu du nombre des pensionnés et l'application du régime de la pension spéciale.

En revanche, les charges de la Caisse Générale de Prévoyance devraient rester en deça des prévisions d'environ 40 millions de francs.

Pour les recettes, les cotisations des marins et les contributions des armateurs 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).

c) Les perspectives pour 1989

Les hypothèses retenues tablent sur une croissance des dépenses de 3,7 %. Les cotisations des marins et des armateurs augmenteraient de 2 %. Les transferts de compensation devraient s'élever à 1 milliard de francs (663 millions de francs au titre de la compensation généralisée et de la "surcompensation" entre régimes spéciaux, 342 millions de francs au titre de la compensation bilatérale avec la CNAM des travailleurs salariés).

La contribution de l'Etat à l'équilibre de l'ENIM augmente de 14 % : 4 milliards de francs en 1989 contre 3,5 milliards de francs en 1988.

Compte tenu des excédents dégagés en 1986 et 1987, l'Etablissement a connu une situation de trésorerie satisfaisante qui devrait se maintenir pour l'exercice 1989.

3. La poursuite de la dégradation du rapport entre effectifs couverts et effectifs cotisants

Ces résultats ne doivent pas masquer le fait que le déséquilibre entre les charges et les ressources propres du régime spécial de sécurité sociale des gens de mer est un phénomène de nature structurelle, tenant notamment à la situation de l'emploi dans le secteur maritime. La sortie de flotte de quelques dizaines d'unité chaque année accroît la constante dégradation du rapport démographique entre les actifs et les pensionnés. La gestion du régime doit être menée avec la plus grande vigilance à cet égard.

Evolution du ratio "effectif couverts/cotisants".

	Actifs	Prestataires (y compris les actifs)	Effectifs couverts/cotisants
1980	75 484	371 273	4,92
1981	72 902	368 112	5,5
1982	71 089	366 801	5,16
1983	69 607	364 531	5,24
1984	68 120	359 948	5,28
1985	66 044	352 527	5,34
1986	64 844	350 133	5,40
1987	63 736	347 580	5,45

B. LES MESURES INTERVENUES EN 1988

Au cours de l'année 1988 les dernières mesures du volet social du Plan "Marine Marchande" annoncé en octobre 1986 ont été prises. Il s'agit notamment de l'assurance volontaire des marins naviguant sous pavillon étranger, rendue possible par la loi n° 87-39 du 27 janvier 1987.

Le décret n° 88 511 du 3 mai 1988 organisant l'assurance volontaire vieillesse des marins français naviguant sous pavillon étranger est entré en application le 1er juillet 1988.

Le régime créé, fondé sur la répartition, offre aux intéressés la possibilité de constituer une retraite, dont ils pourront jouir à partir de l'âge de 60 ans, proportionnellement au nombre de trimestres ayant donné lieu à cotisation dans la limite de 150 trimestres. La retraite est calculée sur la base d'un salaire d'assiette forfaitaire qui sert également au calcul des cotisations. Les assurés sont répartis entre 5 classes de salaires d'assiettes en fonction de leur rémunération annuelle. Chaque trimestre de

cotisation ouvre droit à une part de pension égale à 0,5 % du salaire forfaitaire annuel de la catégorie dans laquelle a été classé le marin au cours de ce trimestre. La pension peut faire l'objet d'une reversion, en cas de décès de l'assuré, au bénéfice du conjoint survivant dans des conditions analogues à celles qui existent dans le régime obligatoire géré par la Caisse de Retraites des Marins. Les cotisations au régime d'assurance volontaire vieillesse sont déductibles de l'assiette de l'impôt sur le revenu payable en France.

Enfin, 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, augmente de 29 %, passant de 72,8 à 94 millions (chapitre 46-37) avec l'ouverture d'un nouveau contingent de 400 CAA.

C. LA FORMATION

1. Les subventions allouées

Globalement, les dépenses de formation passent de 110,1 millions de francs à 117,71 millions de francs en 1989, soit une augmentation de 6,39 %.

Les subventions attribuées par le Ministère chargé de la Mer aux organismes de formation professionnelle en 1987 et 1988 ont eu pour principaux bénéficiaires les Ecoles Nationales de la Marine Marchande, les Ecoles de Formation Maritime et Aquacole gérées par l'A.G.E.M.A., les Ecoles d'apprentissage maritime dans les départements et territoires d'Outre Mer.

a) Les Ecoles Nationales de la Marine Marchande

La subvention aux Ecoles Nationales de la Marine Marchande qui s'est élevée à un montant de 5 470 784 francs en 1988 devrait être portée à 5 820 000 francs (+ 6,4 %) pour permettre aux écoles d'approfondir la formation des élèves à

l'économie des transports maritimes en faisant appel à des praticiens du secteur.

Un programme important d'investissements tendant à doter les écoles nationales de moyens modernes de formation tel qu'il en existe dans des établissements similaires à l'étranger a été mis en place. C'est ainsi qu'un simulateur de machine marine a été installé en 1988 à l'ENMM de Nantes et qu'il y servira à la formation des élèves dès la rentrée 1988-1989. De plus les travaux de mise en place d'un simulateur de passerelle de navigation vont commencer à l'école de Saint Malo.

Ce programme s'est traduit budgétairement en 1988 par une autorisation de programme de 12 000 000 de francs. Au titre de 1989 une autorisation de programme provisionnelle de 12 000 000 de francs a été demandée pour poursuivre le programme actuel d'investissement.

Par ailleurs, l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Paimpol a été fermée à la fin de l'année scolaire 1987-1988.

b) L'Association pour la Gestion des Ecoles de formation Maritime et Aquacole (AGEMA)

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 définit les orientations pédagogiques et assure le financement des dépenses de formation initiale. A ce dernier titre les crédits accordés à l'Association pour la gestion des Ecoles de Formation Maritime et Aquacole, qui continue d'être chargée de la gestion du personnel employé à la formation initiale des jeunes marins, ont été augmentés par redéploiement de 1 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 1ère année de BEP conchylicole à l'EMA de Cherbourg, d'une 1ère année de CAP conchylicole à St Malo et à Etel et d'une 1ère année de CAP à La Rochelle.

En 1987, 46 millions de francs sont inscrits au titre des crédits de fonctionnement et 4 millions de francs en investissement pour le premier équipement pédagogique.

c) Les autres dotations

Les dotations destinées à l'enseignement privé, affectées pour l'essentiel, à des écoles implantées dans les Départements et les Territoires d'Outre Mer se sont élevées à 5 019 510 francs en 1987 et en 1988.

Ces dotations devraient être sensiblement du même ordre en 1989.

Le Ministère chargé de la Mer dispose également de crédits transférés du Fonds de la Formation Professionnelle et de la Promotion Sociale (F.F.P.P.S.) en vue du développement d'actions de formation complémentaire à l'intention des gens de mer.

Ces crédits se sont élevés en 1987 à 2 500 000 francs. au titre des dépenses de fonctionnement, somme à laquelle s'est ajoutée une dotation de 250 000 francs pour des opérations d'investissement (Ecole Maritime et Aquacole de Nantes).

Cette somme correspond à la participation du Fonds au projet d'acquisition par l'Ecole Maritime et Aquacole d'un banc pédagogique " froid " et de matériel d'enseignement hydraulique en vue d'organiser des stages destinés aux ouvriers d'entretien de bord.

Les crédits alloués en 1988 par le F.F.P.P.S. ont été maintenus à leur niveau antérieur, soit 2 500 000 francs.

2. Les effectifs

a) La formation au commerce

La réduction des postes de travail embarqués sur les navires de commerce se traduit par une réduction concomitante, exprimée dans les tableaux suivants, des recrutements et du nombre d'élèves en formation.

*Evolution des postes de travail embarqués
sur navires de commerce*

	1985	1986	1987
Officiers	3 120	2 500	2 272
Personnels d'exécution	5 695	4 135	3 684
TOTAL	8 815	6 635	5 956

*Evolution des recrutements et du nombre d'élèves en formation
dans les filières d'officiers des E.N.M.M.*

	Recrutements	Elèves en formation
1979	340	1 433
1981	300	1 344
1983	300	1 509
1985	130	1 070
1986	74	922
1987	115	867
1988	130	

b) La formation à la pêche

Dans le secteur de la pêche, en revanche, les effectifs sont sensiblement plus stables.

La satisfaction des besoins en personnel d'exécution, notamment pour la pêche et la conchyliculture et en personnel officier pour la pêche, a conduit à maintenir, en le rationalisant et en répondant aux besoins locaux, le réseau des écoles de formation maritime et aquacole. Ce réseau bénéficie

actuellement d'un programme important d'équipement en matériel de formation pédagogique.

Evolution des recrutements et du nombre d'élèves en formation initiale dans les écoles gérées par l'AGEMA (plans d'armement)

Recrutements

	TOTAL	Dont commerce
1976	1 056	493
1979	870	356
1981	1 020	349
1983	1 018	322
1985	952	216
1987	780	96
1988 (prévisions)	784	60

Elèves en formation

	TOTAL	Dont commerce
1976	1 225	662
1979	1 043	529
1981	1 273	508
1983	1 276	497
1985	1 253	384
1987	1 308	240
1988 (prévisions)	1 358	204

3. Les principales orientations

Pour le commerce, 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 87-88. Le brevet de capitaine de 2ème classe est obtenu à l'issue de 3 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'ENMM de Marseille dès la rentrée 1987 qui a connu un vif succès. Elle sera généralisée dans toutes les Ecoles Nationales de la Marine Marchande dès l'année scolaire 1988-89.

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 de 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).

Le relèvement du niveau de formation des personnels d'exécution qui avait été initié avec l'institution de cycles de formation initiale en trois ans conduisant à la délivrance de C.A.P. à la pêche ou au commerce se poursuivra. Cette formation est destinée à se substituer progressivement en tout ou partie, suivant les besoins, aux formations traditionnelles courtes, en un an, aboutissant au "certificat d'apprentissage maritime".

IV. LA SECURITE

Pour la première fois cette année, les effectifs des 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'emplois, ce qui doit permettre d'améliorer sensiblement l'efficacité opérationnelle de ces services.

1. La surveillance de la navigation

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage jouent un rôle essentiel dans les domaines de la sauvegarde des personnes et des biens, de la police de la navigation et des pêches, et de la protection de l'environnement marin.

Pour l'année 1987, les CROSS ont été mis en alerte pour 4 068 affaires dont 203 en zone étrangère. Géographiquement la Méditerranée avec 1 712 opérations et le littoral à forte vocation touristique (Morbihan, Finistère, Charente Maritime) sont les principales zones d'intervention. Par type d'activités, la plaisance et les loisirs nautiques sont à l'origine des 3/4 des interventions.

De 1986 à 1987 on enregistre une augmentation du nombre des personnes impliquées (9 048 en 1987, 8 030 en 1986) mais une réduction du nombre des décès et disparitions (179 en 1987, 250 en 1986).

L'augmentation des infractions constatées à l'occasion des dispositifs de séparation du trafic (CROSS de Corsen, Jobourg et Gris Nez) s'explique en partie par l'amélioration du traitement des informations radar. Au CROSS Corsen où les équipements nouveaux n'ont pas encore été installés, les chiffres restent stables (205 en 1987 contre 207 en 1986). On regrettera que le nombre de navires contrevenants identifiés (708 en 1986, 755 en 1981) reste insuffisant : le taux d'identification continue ainsi à se dégrader (35 % en 1987, 43 % en 1986). Il paraît, à cet égard, nécessaire que la disponibilité des moyens navals et aériens d'identification suive l'amélioration des équipements des CROSS.

Infractions constatées

	Gris Nez	Jobourg	Corsen	Total
Navires contrevenants détectés	1 550	400	205	2 105
Navires contrevenants identifiés	473	155	127	755
Pourcentage d'identification	30,5 %	38,75 %	61,95 %	

Au total, l'action de la Marine, de la Gendarmerie, des Affaires Maritimes et de la Douane aura permis de relever près de 6 000 infractions dans le domaine de la pêche, 30 cas de pollution volontaire et plus de 10 000 infractions diverses : police de la navigation, sécurité, situation administrative des navires.

2. La Société Nationale de Sauvetage en mer (SNSM)

Les crédits accordés à la SNSM sont en reconduction depuis 1987 : 3,1 millions de francs au titre de la subvention d'entretien ; 8,5 millions de francs au titre de la subvention d'équipement.

Dans le cadre d'un plan de quatre ans, la SNSM a entrepris depuis deux ans un effort particulièrement important de renouvellement de sa flotte. Pour l'année 1987 : deux canots tous temps neufs ont été achevés, deux autres mis en chantier et trois vedettes de 2ème classe ont été construites. Pour l'année 1988, deux canots tous temps doivent être achevés et quatre autres mis en chantier. Sept vedettes de deuxième classe doivent être mises en construction.

Au cours de l'année 1987, la SNSM a assisté 1807 bâtiments, 5 638 personnes dont 2 334 veliplanchistes. Le nombre de personnes sauvées d'un danger certain peut être estimé à 665.

Si le sauvetage de la vie humaine en mer est gratuit, la SNSM a été amenée, encouragée par le Ministère chargé de la Mer, à mettre en place des procédures et un suivi du recouvrement des créances qui peuvent résulter de ses interventions d'assistance aux biens. La loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer prévoit en effet une rémunération équitable pour les faits d'assistance à des navires.

Il ne semble pas cependant que les usagers de la mer aient pris une suffisante conscience du devoir de solidarité vis à vis de la SNSM : on compte aujourd'hui plus de 600 000 embarcations et engins divers immatriculés au titre de la navigation de plaisance et seulement 5 000 cotisants à la SNSM.

*
* *

Conformément aux conclusions de son rapporteur, la Commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis défavorable à l'adoption des crédits de la marine marchande pour 1989.