

N° 85

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1990.

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 1991 CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 20

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORT ET MER

V. - Mer : marine marchande

Rapporteur special : M. René REGNAULT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, *vice-présidents* ; Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; Roger Chinaud, *rapporteur general* ; Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Berge-Lavigne, MM. Raymond Bourguine, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Goetschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Massezet, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 1593, 1627, 1635 (annexe n°19), 1640 (tome V) et T.A. 389.

Sénat : 84 (1990-1991).

Lois de finances. - Marine marchande - Mer.

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	5
EXAMEN EN COMMISSION	7
CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	9
CHAPITRE II : LES GENS DE MER	17
I - LA PROTECTION SOCIALE DU MARIN	17
II - LA CESSATION ANTICIPEE D'ACTIVITE DES MARINS .	22
III - L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL MARITIME	22
A. LES FORMATIONS DU NIVEAU SECONDAIRE : LES ECOLES MARITIMES ET AQUACOLES	23
1. Les structures d'enseignement	23
2. Le bilan statistique de la politique de formation	25
3 l'effort budgétaire	26

B. LES FORMATIONS DU NIVEAU SUPÉRIEUR : LES ECOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE	26
1. Les structures d'enseignement	26
2. Le bilan statistique de la politique de formation	27
3. L'effort budgétaire	28
C. UN EXEMPLE DE FORMATION TECHNIQUE PERFORMANTE : L'INSTITUT NATIONAL DES TECHNIQUES DE LA MER	28
CHAPITRE III : PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES	31
I - LES PRODUITS DE LA MER : UN CERTAIN MANQUE DE DYNAMISME	32
A. PRODUCTION DES PÊCHES MARITIMES : UNE RÉGRESSION EN TONNAGE	32
1. Les produits frais	32
2. Les produits congelés et transformés	33
B. LES CULTURES MARINES : UN SECTEUR D'AVENIR	33
1. La conchyliculture : un avantage comparatif indéniable	34
2. Poissons marins et crustacés d'élevage	34
C. UN SYMPTÔME RÉVÉLATEUR : LE DÉFICIT DE LA BALANCE COMMERCIALE	35
II - UN OUTIL DE PRODUCTION SOUS LA CONTRAINTE EUROPÉENNE	36
A. LA FLOTTE DE PÊCHE : UNE CROISSANCE RÉGULIÈRE	36
B. LES MARINS PÊCHEURS : LA STABILISATION APRÈS LA RÉGRESSION	37
C. EUROPE : LA CONTRAINTE DU PLAN D'ORIENTATION PLURIANNUEL	37
III - LE RÔLE D'INTERVENTION ET DE SOUTIEN DU BUDGET DE LA MER	38
A. L'INSTRUMENT D'INTERVENTION : LE FIOF	38
B. LE SOUTIEN DES STRUCTURES : L'AIDE À L'INVESTISSEMENT	40

CHAPITRE IV : LA FLOTTE DE COMMERCE	43
I - LA SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE ET DE L'ARMEMENT FRANCAIS AU SEIN DU TRAFIC INTERNATIONAL	43
A. LE TRAFIC INTERNATIONAL EN 1989	43
B. LES NAVIRES ET LES EFFECTIFS DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE	44
C. L'ARMEMENT FRANCAIS : UN REDRESSEMENT A CONFIRMER	46
II - LE PLAN PLURIANNUEL DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE	49
A. LES MESURES BUDGETAIRES	49
B. LES MESURES FISCALES	50
CHAPITRE V : POLICE ET SIGNALISATION MARITIMES	53
I - LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE	53
A. LES MOYENS DES C.R.O.S.S.	53
B. LE RENOUELEMENT DE LA FLOTTE DE SURVEILLANCE	55
C. LA SOCIETE NATIONALE DE SECOURS EN MER ..	56
CHAPITRE VI : LA PROTECTION DU LITTORAL ..	57
A. L'AMELIORATION DE LA CONNAISSANCE ET DE L'UTILISATION DE L'ESPACE	58
B. L'AMELIORATION DE L'ACCES DES PIETONS LELONG DU LITTORAL	59
C. LA POURSUITE DES ACTIONS DE PROTECTION DU LITTORAL	60

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. Votre rapporteur se félicite de la forte progression des crédits et des autorisations de programme enregistrée au titre de 1991 dans le secteur de la flotte de commerce qui traduit la mise en place d'une nouvelle politique de la marine marchande indispensable à la restauration de la compétitivité du pavillon national et à l'emploi dans ce secteur. A cet égard, il convient de se féliciter d'une telle initiative qui complète le précédent plan 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, mais avait conduit à un bilan plus mitigé en ce qui concerne le nouveau mécanisme d'aide à l'investissement.

Le même sentiment prévaut pour les mesures arrêtées au profit du "Pavillon des Kerguelen".

Au 1er juillet 1989, la flotte sous pavillon français comprenait 216 navires de plus de 100 tonneaux.

Au cours de l'année 1988, la flotte sous pavillon français a diminué de 20 navires, avec 46 sorties de flotte pour 26 entrées.

Au sein de cette évolution, l'immatriculation des navires français sous pavillon "Kerguelen" concerne actuellement 48 navires dont 7 sont affectés à des tâches de servitude ou de recherche.

Tel qu'il était conçu, ce régime n'a pas permis, à ce jour, d'enrayer le phénomène de fuite devant le pavillon français..

2. Votre rapporteur regrette un léger relâchement de l'effort entrepris en direction des actions de **protection et d'aménagement du littoral**. Pour la même raison, la régression des crédits destinés au secteur des **pêches maritimes et des cultures marines** mérite d'être soulignée. L'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer (- 8,07 milliards en 1987, - 8,87 milliards en 1988, - 9,01 milliards en 1989) exigerait une action plus dynamique dans un domaine où notre pays dispose d'atouts incontestables.

Il conviendrait, à cet égard, de maintenir plus particulièrement un soutien durable en direction des entreprises aquacoles et d'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.

3. 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) auxquelles votre rapporteur apporte son entier soutien, parvient à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat dans le secteur maritime, il reste qu'en égard aux capacités que recèle notre pays, la politique maritime française mériterait, à coup sûr, d'être portée par une plus grande ambition encore.

Sur ce point, les efforts déployés par le présent budget, notamment au bénéfice de notre flotte de commerce, doivent être amplifiés par une restructuration plus complète de notre puissance commerciale maritime, la promotion de notre système d'enseignement qui est un maillon essentiel de la reconquête de notre suprématie européenne et le soutien à notre industrie de la pêche.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le vendredi 16 novembre 1990, sous la présidence de M. Emmanuel HAMEL, Secrétaire, votre Commission des Finances a procédé à l'examen du projet de budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (V.-Mer. Marine marchande) pour 1991, sur le rapport de M. René Régnauld, rapporteur spécial.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a tout d'abord présenté les crédits de la marine marchande qui s'élèvent à 5.605,9 millions de francs en progression de 5,4 % par rapport à 1990.

Le budget est toujours caractérisé par le poids de l'effort de solidarité en faveur du régime de retraite des marins par le biais de l'établissement national des invalides de la marine qui donne lieu au versement d'une subvention de 4,3 milliards de francs.

Le budget demeure marqué par l'effort substantiel en faveur de la flotte de commerce dont les crédits de paiement se maintiennent au niveau élevé de 330 millions de francs en hausse de 16 % sur l'année dernière. Les autorisations de programme sont accrues de 30 %. Cette évolution marque la poursuite du plan pluriannuel de soutien à la marine marchande, décidé en 1990, dont la durée prévue est de cinq ans.

En revanche, certaines dotations diminuent légèrement. c'est le cas de l'action protection et aménagement du littoral (20,21 millions de francs), ainsi que des crédits destinés aux pêches et aux cultures marines (146 millions de francs).

M. René Régnauld, rapporteur spécial, s'est félicité de l'effort consenti en faveur de la flotte de commerce en vue de restaurer la compétitivité de notre pavillon national et de soutenir le niveau de l'emploi dans ce secteur.

En revanche, il a observé, pour la regretter, la baisse de près de 7 % des moyens alloués à la protection et à l'aménagement du littoral s'agissant en particulier des moyens consacrés aux équipements de lutte contre l'érosion marine.

Il a noté également une régression de 3,3 % des crédits consacrés au secteur des pêches maritimes et des cultures marines alors même que l'accroissement du déficit de la balance commerciale des produits de la mer de l'ordre de 10 milliards de francs nécessiterait d'appuyer certaines mesures d'incitation spécifiques notamment en ce qui concerne les établissements d'enseignement professionnel.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, a constaté que la marine marchande avait permis d'enrayer la régression de la flotte de commerce française. Il s'est inquiété, comme le rapporteur spécial, du niveau des crédits de la formation professionnelle et de la relative faiblesse du secteur de la pêche et des cultures marines en France.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a souligné l'intérêt de la valorisation des cultures marines dans les eaux littorales par l'intermédiaire des zones artisanales aquacoles.

M. Claude Belot a considéré que l'intervention complémentaire des collectivités locales sur les actions du budget de la mer était encore trop importante.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis, a souligné que le développement de la pêche et des cultures marines était parfois entravé par les décisions prises au niveau européen et par l'action des associations de protection de l'environnement.

La commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter le budget de la mer (marine marchande) pour 1991.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Le budget de la Marine marchande (hors ports maritimes) s'élève en 1991 à 5.605,9 millions de francs (DO + CP) contre 5.444,73 millions de francs en 1990, progressant ainsi de 5,4 %.

Cette année encore, l'évolution du budget est conditionnée par la croissance des dépenses de solidarité. La situation démographique défavorable du régime de retraite des marins oblige l'Etat à allouer à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) une dotation supplémentaire de 81 millions de francs, de sorte que la subvention d'équilibre passe de 4.282 millions de francs en 1990 à 4.363 millions de francs en 1991, soit une évolution de + 1,89 % en ralentissement par rapport à l'année précédente (+ 4,9 %).

Mais le budget de la Marine marchande pour 1991 est également caractérisé par un effort soutenu en faveur de la flotte de commerce dont les autorisations de programme se situent au niveau jamais atteint de 300 millions de francs en 1991 contre 230 millions de francs en 1990.

I. EVOLUTION D'ENSEMBLE

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

(en millions de francs)

	1989	1990	1991	Evolution 1991/1990 (en %)	Evolution 1989/1990 (en %)
Dépenses ordinaires					
-Titre III	448,42	456,75	479,94	+ 5,08	+ 1,8
-Titre IV	4.412,87	4.625,19	4.701,51	+ 1,65	+ 4,8
Total 1	4.861,29	5.081,94	5.181,45	+ 1,96	+ 4,5
Dépenses en capital					
- Titre V	97,95	91,41	107,85	+ 17,98	- 6,6
- Titre VI	204,20	271,38	315,79	+ 16,36	+ 32,8
Total 2	302,15	362,79	423,64	+ 16,77	+ 20
Total général (1 + 2)	5.163,44	5.444,73	5.605,09	+ 2,95	+ 5,4
Autorisations de programme	318,96	486,51	563,28	+ 15,78	+ 52,5

II. REPARTITION FONCTIONNELLE DES CREDITS

Le tableau suivant permet d'apprécier l'évolution des moyens consacrés en 1991 à chaque action menée par le ministère chargé de la Mer.

(en millions de francs)

Actions	Crédits de paiement		Autorisations de programme	
	1990	1991	1990	1990
Administration générale	300,64 (+ 3 %)	330,67 (+ 9,99 %)	12,01 (+ 37,8 %)	11,85 (- 1,33 %)
Polices maritimes et signalisation maritime	163,81 (- 1,6 %)	185,03 (+ 12,95 %)	72,50 (- 11,1 %)	78,85 (+ 8,76 %)
Protection et aménagement du littoral	21,71 (+ 2,8 %)	20,21 (- 6,91 %)	18,40 (+ 4,2 %)	9,2 (- 50 %)
Flotte de commerce	285 (+ 60,9 %)	330,40 (+ 15,93 %)	230 (+ 360 %)	300 (+ 30,43 %)
Pêches maritimes et cultures marines	151 (- 19,8 %)	145,97 (- 3,33 %)	135 (-)	135 (-)
Gens de mer	4.512,80 (+ 4,7 %)	4.580,70 (+ 1,53 %)	8 (- 50 %)	7,82 (- 2,25 %)
Recherche scientifique et technique	10,6 (- 7 %)	12,10 (+ 13,8 %)	10 (-)	12,1 (+ 21 %)

III - ANALYSE DES CREDITS

1) Les crédits consacrés aux moyens généraux de l'administration progressent sensiblement de près de 10 % en 1991 par rapport à 1990.

Cette évolution tient simultanément compte, au titre des mesures acquises, de l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations des personnels et des ajustements de cotisations sociales et prestations diverses à la charge de l'Etat. Au total, les dépenses de personnels résultant des mesures acquises progressent de 7 millions de francs.

Les mesures nouvelles (+ 6,8 millions de francs en 1991) traduisent les mesures liées à une modification de l'activité ou à l'organisation des services et l'adaptation des effectifs aux besoins des services (soit la suppression de 25 emplois au total dont 6 sur le budget de l'ENIM).

Elles intègrent également l'intensification de l'effort de renouveau du service public et l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique (1,67 million de dépenses supplémentaires).

Par ailleurs, l'effort de rénovation des locaux se maintient : les autorisations de programme destinées à l'équipement immobilier des services se stabilisent à 11,85 millions de francs contre 12,01 millions en 1990.

2) Les crédits (DO + CP) alloués à l'action en faveur des gens de mer augmentent de 1,5 % par rapport aux dotations inscrites au titre de 1990. Les dépenses de personnels et de fonctionnement de l'ENIM se réduiront (- 3,6 %) en raison de réductions d'emplois (6 emplois supprimés) consécutives à la réorganisation du service et des mesures d'économies prises dans le cadre des orientations budgétaires.

La contribution de l'Etat à l'équilibre de l'Etablissement national des invalides de la marine (chapitre 47-37-50) progresse de 1,9 %. Le montant de la contribution de l'Etat, eu égard aux transferts financiers extérieurs, passe néanmoins de 4.282 millions de francs en 1990 à 4.363 millions de francs pour 1991.

La dépendance du régime social des marins par rapport aux décisions extérieures (participation de la Caisse nationale d'assurance maladie, compensation démographique et surcompensation) demeure néanmoins élevée.

Pour 1991, les estimations concernant ces ressources externes s'établissent respectivement à 984 millions de francs au titre de la compensation générale et de la surcompensation entre régimes spéciaux et à 477 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'ENIM (armateurs, marins, pensionnés) qui représentaient 27,77 % des ressources du régime en 1988 se réduisent à 25,5 % pour 1991.

Au titre des dépenses de solidarité, le régime de cessation anticipée d'activité des personnels navigants est reconduit pendant l'application du nouveau plan marine marchande. Cette décision se traduit budgétairement par contribution qui résulte d'une convention entre l'Etat et l'UNEDIC. Celle-ci passe ainsi de 96 millions de francs en 1990 à 89 millions de francs pour 1991 afin de tenir compte du ralentissement du rythme des entrées en cessation anticipée d'activité (740 en 1985, 384 en 1988 et 209 en 1989).

Les dépenses consacrées à la formation professionnelle maritime sont quasiment maintenues (63,4 millions de francs pour 1991 contre 63,8 millions de francs en 1990) après la transformation des établissements maritimes et aquacoles en établissements publics locaux d'enseignement en 1990. Les dépenses d'équipement scolaire diminuent respectivement de 23,7 % en crédits de paiement (11,4 millions de francs en 1990 à 8,7 millions de francs en 1991) et de 2,25 % en autorisations de programme (8 millions de francs en 1990 à 7,8 millions de francs en 1991).

3) Les dotations consacrées au fonctionnement de la police maritime et à la signalisation maritime augmentent sensiblement, (près de 13 %), en raison des efforts d'investissement engagés pour assurer l'entretien de notre système de balisage et la modernisation des 5 centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance maritime. Les crédits de fonctionnement progressent très légèrement (94 MF en 1990, 94,4 MF pour 1991) et traduisent les ajustements en année pleine des revalorisations salariales et indemnitaires des personnels ainsi que les changements de nomenclature budgétaire.

Les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance sont reconduits à 70 millions de francs en autorisations de programme mais sont fortement accrus en crédits de paiement (79,1 MF en 1991 contre 64,4 MF en 1990).

La subvention de fonctionnement et d'investissement à la Société nationale de sauvetage en mer (titre VI) est reconduite en niveau (3,08 millions de francs pour 1991).

4) Les moyens alloués à la protection et à l'aménagement du littoral diminuent globalement de 6,91 % (CP + CP) après la faible progression de 1990 (+ 2,8 %) qui enregistre encore les effets des dépenses engendrées par les réparations des dégâts des tempêtes en Bretagne en 1987.

Les crédits relatifs au sentier des douaniers, diminuent en autorisations de programme (1 million de francs pour 1991 contre 1,1 million de francs en 1990) ainsi qu'en crédits de paiement (1,4 million de francs en 1990 à 1,1 million de francs en 1991).

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 maintenue en autorisations de programme à 2,7 millions de francs et en crédits de paiement à 2,3 millions de francs. Ces

dépenses permettent de subvenir au financement des schémas actuels et aux mesures nouvelles résultant de la croissance des demandes d'engagement de la part des collectivités locales.

Les moyens consacrés aux actions de protection du littoral contre l'érosion marine (ouvrages dont l'Etat assure la maîtrise) et aux effets des tempêtes et de lutte contre les pollutions accidentelles sont très légèrement diminués en autorisations de programme et en crédits de paiement. De même, les subventions d'équipement consacrées aux opérations de protection du littoral des régions Bretagne, Basse-Normandie, Pays de Loire, Aquitaine et Languedoc-Roussillon passent de 9 millions de francs en 1990 à 8,85 millions de francs en 1991.

5) Les crédits destinés aux pêches maritimes et aux cultures marines sont globalement en voie de diminution (- 3,33 %). Les autorisations de programme sont reconduites en francs courants (135 millions de francs).

Au sein de cette évolution d'ensemble, on constate que :

- les dépenses liées aux moyens matériels informatiques et de fonctionnement du secteur des pêches maritimes augmentent de + 4,23 %.

- Les aides à l'exploitation des entreprises de pêche et de cultures marines (chapitre 44-36-20) sont reconduites en francs constants à 8,9 MF mais les subventions d'équipement destinées à soutenir l'effort de modernisation et de développement des entreprises de pêches artisanales et industrielles diminuent en crédits de paiement (de 75 MF en 1990 à 74,5 MF en 1991) et en autorisations de programme (de 121 MF en 1990 à 118 MF en 1991). Cette réduction est la contrepartie de l'application du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.) cosigné avec la Commission des Communautés européennes en vue de la réduction dans un délai de cinq ans d'ici à 1992 des capacités de pêche artisanale et industrielle.

- Par contre, les crédits d'intervention (titre IV) destinés à l'organisation et au soutien des marchés de produits de la mer qui relèvent depuis 1983 du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.) sont stables à 50 MF.

- Les aides du F.I.O.M. (titre VI) 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 4,5 MF en 1990 à 5,2 MF en 1991 en

crédits de paiement et de 14 MF en 1990 à 17 MF en autorisations de programme.

6) Les crédits (DO + CP) destinés à la flotte de commerce affichent une progression de 16 % environ et passent de 285 millions de francs en 1990 à 330,4 millions de francs pour 1991. Les dotations en autorisations de programme s'accroissent de 30,43 %, en passant de 230 millions de francs en 1990 à 300 millions de francs pour 1991. Cette évolution traduit la poursuite du nouveau plan pluriannuel de soutien à la marine marchande dont la durée prévue est de cinq ans.

Ce plan, arrêté à la suite d'une mission de réflexion et de propositions confiée à M. Le Drian, député, s'articule autour des actions suivantes :

- une priorité accordée aux transports maritimes de lignes régulières qui constituent la partie la plus riche et la plus sensible de notre commerce extérieur maritime. Cette action se traduit par un dispositif pluriannuel d'aide à la consolidation et à la modernisation des armements de lignes régulières ;

- une aide à l'investissement en navires, ouverte aux divers secteurs de la marine marchande, destinée à moderniser l'outil de production ;

- un réaménagement du régime juridique de l'immatriculation et de l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen"). Le nouveau régime permettant une immatriculation ouverte aux navires de commerce exploités au transport à la demande, l'augmentation de la proportion des navigants français sur les navires T.A.A.F. (25 à 35 % dont au moins 4 officiers) et la prise en charge par l'Etat des surcoûts sociaux (89 millions de francs pour 1990) ;

- la poursuite des mesures de cessation anticipée d'activité et la modernisation des formations au commerce. En termes budgétaires, ces mesures se traduisent en 1991 par une augmentation des crédits alloués au chapitre 63-35-20 "aide à l'investissement" (200 millions de francs en autorisations de programme et 108 millions de francs en crédits de paiement) et au chapitre 63-35-30 "aide à la consolidation et à la modernisation" (100 millions de francs en autorisations de programme et 100 millions de francs en crédits de paiement).

7) Les crédits (DO + CP) consacrés à la recherche scientifique et technique, au sein du budget de la Mer, progressent globalement de 13,8 % en 1991.

Cette augmentation provient essentiellement des subventions aux organismes de recherche financées par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (FARI) du ministère chargé de la Mer dont le montant des crédits de paiement passe de 9,1 millions de francs en 1990 à 10,6 millions de francs pour 1991. Par contre, les autorisations de programme, dont les dotations avaient été multipliées par cinq en 1988 et reconduites en niveau en 1989, progressent encore de 14,15 % pour 1990 (12,1 millions de francs pour 1990 contre 10,6 millions de francs en 1989).

Ces subventions sont destinées à soutenir les travaux d'étude et de recherche en matière de sécurité en mer (sécurité à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance) et à honorer les engagements de l'Etat dans le cadre des contrats de plan Etat-régions (subventions aux centres culturels, scientifiques et techniques à vocation maritime).

Mais l'essentiel des moyens de financement 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).

CHAPITRE II

LES GENS DE MER

La dotation destinée à l'action en faveur des gens de mer croît de 1,53 % en moyens de paiement, en passant de 4.513 millions de francs en 1990 à 4.581 millions de francs pour 1991. Le montant de la contribution de l'Etat passe de 3.610 millions de francs en 1988 à 4.081 millions de francs pour 1989 puis 4.282 millions de francs pour 1990 et enfin 4.363 millions de francs en 1991.

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 1990, la dotation que l'Etat verse au régime de cessation anticipée d'activité des marins de la Marine marchande, qui s'allège (+ 2,1 %) dans le projet de budget pour 1991.

Enfin, l'effort en faveur de la formation professionnelle maritime se maintient aux alentours de 64 millions de francs.

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

I. 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, alors que l'exécution budgétaire de 1988 s'était soldée par un déficit de fonctionnement de 195 millions de francs, celle du budget de 1989 laisse apparaître, à l'issue de la période

complémentaire, un excédent de 263 millions de francs, le budget primitif de l'Etablissement ayant été établi avec un solde négatif à hauteur de 119.808.000 francs. Cette prévision qui atteignait à peine 2 % de la masse budgétaire du régime a donc été dépassée pour s'élever à près de 3 %.

En matière de dépenses, l'exécution budgétaire s'est située en-deçà de la prévision : 7.097 millions de francs au lieu de 7.294 millions de francs, le coefficient d'exécution dépassant cependant 99 %. Par rapport à 1987, l'évolution a atteint 2,72 %. Cette progression, inférieure à celle constatée l'année précédente (5,3 %) a révélé une modération des dépenses de prestations payées par la caisse générale de prévoyance. Celle-ci résulte naturellement des dépenses de protection sociale, qui constituent l'essentiel des charges (97,18 %) : le montant total des pensions servies au titre de la Caisse de retraite des marins (4.788,3 millions de francs) a en effet augmenté moins vite en 1989 (+ 3,68 %) qu'en 1988 (+ 5,33 %), tandis que l'ensemble des prestations et pensions payées par la Caisse de prévoyance (1.638 millions de francs) stagnait pratiquement, ne croissant que de + 1,40 % contre + 5,84 % en 1988. Ce phénomène est en partie lié à la diminution du nombre des actifs et de leurs ayants-droit, ainsi que du nombre d'ayants-droit de pensionnés.

En fait, les charges de fonctionnement tiennent une part traditionnellement très modeste et n'évoluent guère que sous l'effet de mesures de techniques comptables qui font obligation aux établissements publics à caractère administratif d'imputer dans leurs charges les annulations d'ordres de recettes ainsi que les remises gracieuses et les surséances relatives aux exercices antérieurs. Elles ont atteint 2,17 % des dépenses totales de l'Etablissement en 1989 contre 2,21 % en 1988.

Enfin, les dépenses d'action sanitaire et sociale se maintiennent à un niveau relatif, tout à fait comparable aux années précédentes (0,44 % des dépenses contre 0,47 % en 1988 et 0,44 % en 1987).

Les ressources ont dépassé de 1,34 % les prévisions initiales et s'élèvent à 7.360,1 millions de francs.

Cette évolution provient principalement de deux éléments :

- les recettes propres en cotisations et contributions des marins et des armateurs, où une amélioration des flux financiers résultant de nouvelles procédures automatisées de déclaration des services des marins par leurs employeurs a contribué à faire passer ce poste de 27,53 % des recettes totales, en 1988, à 27,81 % en 1989 ;

- les transferts résultant des compensations inter-régimes et dont les produits ont été supérieurs de 6,58 % aux prévisions ; cependant, il est à noter que pour une partie, celle ayant trait notamment à la compensation bilatérale avec la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés, il s'agit là d'acomptes susceptibles de régularisations financières les années suivantes.

Au total, l'exécution 1989, selon les prévisions actuelles, s'achève avec un excédent de 263 millions de francs.

La préparation actuellement en cours du budget de l'Etablissement national des invalides de la marine pour 1990 applique les dernières hypothèses économiques et sociales fixées par le Gouvernement aux crédits inscrits au budget primitif de l'Etablissement pour l'exercice 1990, ainsi que les perspectives démographiques du régime des marins.

Les dépenses de pensions évolueraient à partir des données suivantes :

- en ce qui concerne la Caisse de retraite des marins, les charges augmenteront au total de 5,57 %, résultant de l'évolution des salaires forfaitaires, évalués à + 2,5 % (y compris le report des mesures de relèvement prises en 1990), de l'augmentation du nombre des pensionnés (+ 2,19 %) conjuguée avec le glissement vieillesse technicité (+ 0,5 %) ;

- en ce qui concerne la Caisse générale de prévoyance, l'incidence de l'évolution des salaires forfaitaires et la baisse du nombre des prestataires et la prise en compte du glissement vieillesse technicité des actifs aboutiraient à une évolution des dépenses de - 0,86 % due à la diminution du nombre des pensionnés évaluée à

En matière de prestations servies par la Caisse générale de prévoyance, les tendances générales observées et prévues pour l'assurance maladie ainsi que l'évolution propre du régime devraient induire une hausse de + 6 % des dépenses.

S'agissant des dépenses d'action sanitaire et sociale, une hausse de + 2,5 % a été retenue qui devrait permettre de poursuivre dans de bonnes conditions les actions engagées, en tenant compte du vieillissement progressif de la population protégée.

Au sein des frais de fonctionnement, les frais de matériel hors informatique n'augmentent que très faiblement tandis que ceux relatifs à l'informatique sont abondés de 4,36 %, de manière à permettre la poursuite de la modernisation d'un secteur où résident

les gains de productivité de l'Etablissement qui devrait être doté d'un schéma directeur.

Les dépenses de personnel pour 1990 sont calculées sur la base des crédits de 1989 affectés du taux de hausse prévu pour les prix (+ 2,5 %).

Enfin, un abondement de 3,3 % des dépenses exceptionnelles permettra, dans le cadre de la réglementation applicable, de prendre en compte les difficultés de paiement des entreprises de pêche maritime dans plusieurs secteurs touchés en 1990 par des problèmes climatiques ou structurels.

L'évolution prévisionnelle des recettes de l'ENIM tiendra compte de deux éléments :

Les recettes propres fondées sur les cotisations des marins et les contributions des armateurs.

Celles-ci, au total, (cotisations des marins et contributions des armateurs aux caisses de retraites et de maladie) augmenteraient de 1,62 %, compte tenu de l'évolution des salaires forfaitaires (+ 2,2 % y compris l'effet "report" des mesures prises en 1989), du glissement technicité des navigants (+ 0,99 %) et de la diminution du nombre des actifs cotisants (- 1,83 % de l'effectif).

Ainsi, la contribution des "cotisants" à l'ENIM qui constituait 29,3 % des ressources du régime en 1987, 27,53 % de celles-ci en 1989, représenteraient seulement 25,49 % des ressources en 1991.

En outre, arrivant à un stade où la régularisation des exercices antérieurs intervient désormais à un rythme régulier, la compensation spécifique entre régimes spéciaux devrait, avec la compensation généralisée, apporter à l'établissement une recette de 760.000.000 francs sur la base des estimations actuelles encore susceptibles de révision.

Les crédits ainsi évalués sont diminués du montant qui correspond aux exonérations dont peuvent bénéficier les armateurs immatriculant des navires au territoire des Terres australes et antarctiques françaises dans les conditions définies par la loi.

La compensation bilatérale avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), qui ne concerne que les marins salariés ressortissants du régime, devrait produire 477 millions de francs en 1991 (hors régularisations éventuelles d'exercice antérieurs non connues à ce jour).

En conséquence, la subvention d'équilibre global versée par l'Etat s'établit à 4.363 millions de francs (hors compensation de la modulation des cotisations armatoriales dont le coût pour l'Etat est évalué à 26 MF).

L'évolution des effectifs de l'E.N.I.M. reste marquée par la poursuite de la baisse des marins actifs cotisants (0,83 % en 1991, après - 1,7 % en 1990, et - 2,5 % en 1989) et l'accroissement corrélatif du nombre de pensionnés qui croît 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 1988, 1989, 1990
Perspectives 1991**

Années	Actifs	Pensions		Population totale
		Vieillesse	Invalidité Accident	
1988	62.350	96.433	16.513	344.580
1989	61.652	98.393	15.952	338.974
1990*	60.500	100.200	15.600	334.500
1991*	60.000	101.600	15.300	330.000

* *Estimations.*

II. LA CESSATION ANTICIPEE 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 du 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 à éviter 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 2.750 marins, jusqu'au 31 décembre 1989. Au titre du cinquième contingent, (mis en place par un avenant du 25 mai 1990 à la convention du 25 avril 1985 passée entre l'Etat, l'association pour la gestion du système C.A.A. et l'UNEDIC), 2395 marins sont déjà entrés en CAA au 30 juillet 1990, après 740 en 1985, 472 en 1986, 463 en 1987 et 384 en 1988 et 209 en 1989).

Les traductions budgétaires de ce dispositif de cessation anticipée d'activité ont été l'ouverture d'une dotation de : 94 millions de francs en 1989 et 96 millions de francs en 1990.

Afin de tenir compte du ralentissement du rythme d'entrée en CAA qui s'est confirmé au cours du premier semestre 1990, la dotation demandée pour 1991 est de 89 millions de francs.

III. L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL MARITIME

Le réseau de formation initiale, placé sous la tutelle du ministère chargé de la Mer, intervient à deux niveaux : secondaire (BEP, CAP) et supérieur (jusqu'au niveau I.2 des formations professionnelles). Ce réseau assure, par ailleurs, d'importantes actions de formation continue.

A. LES FORMATIONS DU NIVEAU SECONDAIRE : LES ECOLES MARITIMES ET AGRICOLES

L'Association pour la Gérance des Ecoles Maritimes et Aquacoles (AGEMA), placée sous la tutelle de l'Etat, assure le fonctionnement administratif et financier d'un ensemble de quinze établissements publics (Ecoles maritimes et aquacoles - EMA), répartis sur le littoral.

L'enseignement dispensé dans ces Ecoles concerne le commerce, la pêche et la conchyliculture. Il est sanctionné par la délivrance d'un certificat d'aptitude professionnelle maritime (CAP de marin du commerce, CAP de marin pêcheur ou CAP de conchyliculteur) en trois ans ou d'un brevet d'études professionnelles maritimes (BEP de conchyliculteur) en deux ans.

Deux Collèges d'enseignement technique maritime (CETM), préparant au CAP marin du commerce, sont annexés aux Ecoles nationales de la marine marchande de Saint-Malo et de Marseille.

1. Les structures d'enseignement

Les lois de décentralisation du 22 juillet 1983 et du 25 janvier 1985, qui ont transféré aux régions la gestion des établissements de l'enseignement technique et agricole, ont laissé un droit d'option à ces collectivités, en ce qui concerne les établissements d'enseignement maritime (Ecoles maritimes et aquacoles).

En fait, seule la région de Languedoc-Roussillon a opté pour la transformation de l'EMA de Sète en Etablissement public local d'enseignement (EPL).

Cette situation, non satisfaisante, a contribué à marginaliser les EMA qui ne bénéficient apparemment pas de toute l'attention des régions.

Par lettre du 4 janvier 1990, il a été proposé aux présidents des régions à façade maritime concernées, de transformer, à compter du 1er janvier 1991, les EMA (*) en EPL, établissement public local d'enseignement.

Les rôles respectifs de l'Etat et des régions seront alors grandement clarifiés, selon les critères de répartition établis par les lois précitées.

Ainsi, la construction, la reconstruction, l'extension, les grosses réparations, l'équipement et le fonctionnement des EMA incomberaient aux régions alors que l'Etat conserverait la charge des personnels de formation initiale, des investissements de premier équipement en matériel pédagogique, ainsi que la part des dépenses de restauration et d'internat non couverte par les familles.

Le statut d'EPLÉ conférerait aux EMA la personnalité morale et financière, alors qu'actuellement leur gestion est centralisée au niveau de l'AGEMA à Paris, et leur permettrait de percevoir directement le produit des sommes versées par les entreprises en déduction de la taxe d'apprentissage.

Le rôle de l'AGEMA serait alors profondément modifié, puisqu'elle n'aurait plus à assurer la gestion matérielle des établissements. Le Ministère chargé de la Mer a dès à présent engagé une réflexion sur le devenir de cette Association, en ce qui concerne la gestion des personnels concourant à la formation initiale (environ 400 agents actuellement gérés en droit privé) et les fonctions de soutien pédagogique aux établissements assurant des formations initiales.

Il est clair toutefois qu'une telle réforme devrait s'accompagner d'une contribution budgétaire de l'Etat substantielle par l'intermédiaire de la dotation générale de décentralisation, afin de tenir compte des dépenses de fonctionnement des EMA, qui ne devraient pas être couvertes seulement par les sommes perçues au titre de la taxe d'apprentissage.

2. Le bilan statistique de la politique de formation

Le tableau ci-après permet de retracer l'évolution des effectifs scolarisés, par filières, depuis 1985.

Les effectifs scolarisés (Plans de scolarité)

Filières		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	Nombre d'élèves	480	84	24	-	60	42	27	76	40	266	96	72	-	-	-
1986																
1986	Nombre d'élèves	384	192	84	12	48	42	39	76	53	96	72	60	48	-	-
1987																
1987	Nombre d'élèves	372	192	180	60	48	48	36	84	48	24	48	60	72	48	-
1988																
1988	Nombre d'élèves	324	240	192	108	84	48	24	74	56	-	24	36	60	60	24
1989																
1989	Nombre d'élèves	270	225	199	93	57	37	30	54	47	-	13	14	71	43	36
1990																
1990/1991 Prévisions	Nombre d'élèves	210	420	246	120	60	48	30	90	80			20	90	72	20

La rentrée scolaire de septembre 1990 sera marquée par la mise en place d'une filière rénovée du CAP de marin-pêcheur en trois ans, qui deviendra le premier niveau de la formation initiale dans ce secteur et doit donc s'accompagner de la mise en extinction rapide de la filière de Certificat d'apprentissage maritime (CAM) en un an.

Le nouveau CAP pêche donne une plus large place à l'alternance entre enseignements théoriques et stages embarqués : la 3^{ème} année du cursus compte, notamment, près de trois mois de stage.

Par ailleurs, le ministère chargé de la Mer a entrepris, en concertation avec les professions concernées, une réflexion en vue de la rénovation du CAP de marin de commerce et de la création d'un brevet d'études professionnelles à la pêche et d'un baccalauréat professionnel en conchyliculture.

Il est déjà possible de tirer quelques indications des résultats scolaires. Les promotions qui sont sorties des EMA en juin

1990 après avoir réussi leur CAP de marin pêcheur ont pu dans leur grande majorité trouver aussitôt un embarquement professionnel.

Par contre, les élèves ayant obtenu leur CAP de marin du commerce ont rencontré plus de difficultés pour embarquer, notamment en Méditerranée.

Les filières en conchyliculture restent globalement stables, mais le besoin d'une élévation du niveau de la qualification se fait jour dans la profession.

3. L'effort budgétaire

En ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, la subvention attribuée à l'Association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA) a été portée de 50 064 235 francs en 1989 à 53 064 235 francs en 1990. La reconduction à ce dernier niveau a été demandée pour 1991 en raison de la stabilité des effectifs. Cette mesure ne va pas dans le sens d'une amélioration du transfert aux régions.

S'agissant des dépenses d'investissement, par ailleurs, la participation de l'Etat au premier équipement pédagogique (4.000.000 de francs en AP en 1991) trouve sa traduction dans les contrats de plan Etat/Régions pour la période 1989/1993, au titre desquels ont notamment été programmés deux simulateurs de pêche respectivement à Boulogne-sur-Mer et à Cherbourg, deux simulateurs de propulsion respectivement à La Rochelle et à Sète, ainsi que des équipements en automatisme et en électronique respectivement à Boulogne-sur-Mer et au Centre d'instruction à la sécurité de Concarneau.

B. LES FORMATIONS DU NIVEAU SUPERIEUR : LES ECOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE

1. Les structures d'enseignement

Les écoles nationales de la marine marchande qui assurent les formations supérieures sont au nombre de quatre (Le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille).

Elles forment les officiers de la Marine marchande (capitaines de 1ère et 2ème classe de la navigation maritime).

Ces établissements qui dispensent un enseignement voisin de celui des grandes écoles sont dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière. La tutelle administrative et financière est exercée directement sur leurs actes par l'administration centrale.

Depuis 1980, le seul changement intervenu dans le réseau des Ecoles nationales de la marine marchande qui n'a pas été affecté par la décentralisation, est à la fermeture de l'Ecole de Paimpol, et du CETM annexé, à la fin de l'année scolaire 1987-1988.

2. Le bilan statistique de la politique de formation

Les effectifs des élèves en formation dans les ENMM restent stables (820 élèves en 191/1990 contre 799 en 1990/1989), à l'exception de la filière des capitaines de 1ère classe de la navigation maritime, en augmentation à la rentrée 1990.

En effet, les armateurs sont confrontés depuis quelques mois à de sérieuses difficultés pour le recrutement de jeunes officiers polyvalents ; ce phénomène affecte d'ailleurs les flottes de tous les pays industrialisés.

Pour tenir compte de cette situation, le nombre de places offertes à l'entrée de cette filière a été porté à 100 pour 1990 contre 70 en 1989 et 1988.

La rénovation complète de la filière de capitaine de 1ère classe a été achevée en moins d'une année.

Cette réforme a porté principalement sur les points suivants :

- modification des épreuves du concours d'entrée afin d'élargir le recrutement et ouverture d'un accès direct en 2ème année, pour les candidats de niveau bac + 2 ;

- aménagement des programmes des quatre années d'études, afin notamment de tenir compte de l'évolution des technologies, de la nécessité de développer l'enseignement et la pratique de la langue anglaise et d'introduire un enseignement de l'économie et de la gestion des ressources humaines ;

- introduction de la rédaction d'un mémoire au cours de l'année terminale, afin de développer le travail personnel de recherche appliquée.

Pour achever la réforme, il reste à réduire les temps de navigation exigés pour l'obtention des diplômes et brevets, en prenant notamment en compte les stages de formation sur simulateurs de passerelle et de machine. Ce sera réalisé avant la fin de l'année.

Un aménagement identique des temps de navigation sera apporté à la filière de capitaine de 2ème classe.

Le très net redressement du nombre des candidats aux concours d'entrée montre l'intérêt que suscite à nouveau, parmi les jeunes Français, la formation aux carrières d'officier de la marine marchande.

3. L'effort budgétaire

En fonctionnement, la subvention aux quatre ENMM, qui était en 1990 de 5.817 millions de francs devrait être portée à 7.365 millions de francs en 1991, compte tenu du regroupement sur ce chapitre de divers crédits de fonctionnement. Ce niveau constitue une reconduction, justifiée par la stabilité des effectifs des écoles.

En investissements, les 3.420 millions de francs d'autorisations de programme en 1991 permettront, d'une part, de financer des travaux de grosses réparations de bâtiments et, d'autre part, de rénover et compléter les équipements pédagogiques et de simulation de ces établissements.

La baisse du montant des crédits de paiement s'explique par l'achèvement de la très lourde opération de construction du simulateur de navigation de Saint-Malo (20 millions de francs).

4. UN EXEMPLE DE FORMATION TECHNIQUE PERFORMANTE : L'INSTITUT NATIONAL DES TECHNIQUES DE LA MER

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 permet 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.).

Par ailleurs, l'école de formation maritime et aquacole de Cherbourg apporte son soutien technique à l'Institut national des techniques de la mer pour des formations en rapport avec le programme du cycle universitaire de maîtrise de l'environnement.

Jusqu'en 1984, le recrutement des étudiants entrant à l'I.N.T.M. s'effectuait principalement à l'échelon régional (grand ouest). Depuis 1988, il est devenu totalement national et touche pratiquement tous les départements métropolitains ainsi que les DOM-TOM.

Les effectifs des promotions (36 élèves) sont stables depuis la création de l'Institut et resteront identiques en 1990.

Un bilan de l'activité des élèves diplômés des trois premières promotions a été dressé en février 1988. Il en résulte que 65 % environ des élèves ont trouvé un emploi dans un secteur correspondant à la formation reçue. 25 % ont poursuivi leurs études en 2ème cycle, environ 10 % s'emploient dans d'autres secteurs.

Le bilan par secteur d'activité montre que plus de 40 % des élèves sont employés dans le domaine de l'aquaculture, 5 % dans le domaine des pêches, 9 % en recherche appliquée dans les grands organismes publics et 6 % dans l'offshore.

La dotation budgétaire allouée à l'I.N.T.M. se maintiendra en 1991 au niveau de 1990 (200.000 F).

CHAPITRE III

PECHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

Les crédits destinés aux **pêches maritimes et aux cultures marines**, sont globalement en voie de diminution (3,33 %). Les autorisations de programme sont reconduites en francs courants (135 millions de francs).

Au sein de cette évolution d'ensemble, on constate que :

- Les dépenses liées aux moyens matériels informatiques et de fonctionnement du secteur des pêches maritimes augmentent de + 4,23 %.

- Les aides à l'exploitation des entreprises de pêche et de cultures marines (chapitre 44-36-20) sont reconduites en francs constants à 8,9 MF mais les subventions d'équipement destinées à soutenir l'effort de modernisation et de développement des entreprises de pêches artisanales et industrielles diminuent en crédits de paiement (de 75 MF en 1990 à 74,5 MF en 1991) et en autorisations de programme (de 121 MF en 1990 à 118 MF en 1991). Cette réduction est la contrepartie de l'application du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.) cosigné avec la Commission des Communautés européennes en vue de la réduction dans un délai de cinq ans d'ici à 1992 des capacités de pêche artisanale et industrielle.

- Par contre, les crédits d'intervention (titre IV) destinés à l'organisation et au soutien des marchés de produits de la mer qui relèvent depuis 1983 du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.) sont stables à 50 MF.

- Les aides du F.I.O.M. (titre VI) 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 4,5 MF en 1990 à 5,2 MF en 1991 en crédits de paiement et de 14 MF EN 1990 à 17 MF en autorisations de programme.

Le manque de dynamisme de la France sur le créneau des produits de la mer et le poids des contraintes qui pèsent sur l'outil de production justifie le maintien d'un dispositif d'intervention et de soutien au niveau étatique de l'Etat.

I. LES PRODUITS DE LA MER : UN CERTAIN MANQUE DE DYNAMISME

A. PRODUCTION DES PECHEES MARITIMES : UNE REGRESSION EN TONNAGE

La production totale des produits de la mer s'est élevée à 692.336 tonnes en 1988 pour une valeur de 7,57 milliards de francs et à 476.361 tonnes en 1989 pour une valeur de 5,68 milliards de francs soit une régression en tonnage et une stagnation en valeur.

1. Les produits frais

• La production de poisson frais se caractérise par une relative stabilité des quantités pêchées.

Le tonnage de 1989 reste inférieur à celui de 1985 en raison de la raréfaction de la ressource.

	Volume (tonnes)	Valeur (MF)	Prix moyen/ Kg
1985	371.360	3.744	10,13
1986	360.600	4.042	11,21
1987	376.652	4.086	11,11
1988	360.825	4.235	11,70
1989	326.168	4.367	13,38

• La production de crustacés frais qui était de 24.977 tonnes en 1985, 24.269 tonnes en 1986, 21.661 tonnes en 1987, 21.856 tonnes en 1988, passe à 20.676 tonnes en 1989. La

principale espèce commercialisée est la langoustine (9.287 tonnes en 1988, contre 8.572 tonnes en 1987), 8.624 tonnes en 1989 contre 9.827 tonnes en 1988).

- **La production de mollusques et de coquillages** (235.000 tonnes en 1989) progresse chaque année grâce à une politique de valorisation des technologies aquacoles entreprise depuis une dizaine d'années.

2. Les produits congelés et transformés

- **La production de poissons congelés à bord des navires** atteint 135.000 tonnes en 1989. L'essentiel de la production provient de la capture de thon tropical - 122.100 tonnes en 1989 - pêché par la flotte française dans l'Océan Indien et sur le plateau continental ouest africain.

- **La fabrication de produits transformés** concerne tout d'abord le marché des produits de la mer surgelés et congelés, lequel 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 235.000 tonnes en 1989 (contre 196.000 tonnes en 1988).

Le secteur du salage ou du fumage représente des marchés globalement en expansion. Il représente environ 24.000 tonnes par an obtenues à partir de matière première entièrement importée.

Le secteur des conserves et semi-conserves portait sur 104.000 tonnes environ de boîtes de conserves de sardines, de thon et de maquereau

B. LES CULTURES MARINES : UN SECTEUR D'AVENIR

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

1. La conchyliculture : un avantage comparatif indéniable

Avec 200.000 tonnes de production, dont 145.000 tonnes d'huîtres et 55.000 tonnes de moules, pour un chiffre d'affaires à l'expédition supérieur à 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 du littoral.

Dans des régions souvent marquées par le déséquilibre saisonnier des activités touristiques, la conchyliculture constitue un facteur structurant important sur les plans économique et social.

Un certain nombre de fragilités peuvent cependant être relevées :

- La dépendance étroite 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 de l'élevage.

- Le morcellement des parcelles exploitées sur le domaine public maritime qui freine la modernisation d'exploitations de faibles dimensions.

- Une certaine saturation de la consommation, pour ce qui concerne le marché national de l'ostréiculture.

2. Poissons marins et crustacés d'élevage

Un important effort public de recherche est maintenu depuis plusieurs années pour ce qui concerne l'élevage de poissons marins et de certains crustacés.

Les productions de poissons marins et crustacés restent encore limitées. De belles perspectives semblent toutefois se dessiner pour certaines espèces actuellement à haute valeur marchande : bars, turbots, daurades et saumons notamment.

Pour ces dernières espèces, les contraintes de développement ne semblent plus liées à des problèmes de maîtrise

biologique mais, d'une part au caractère très concurrentiel du contexte international (pays nordiques et pays méditerranéens) d'autre part à la difficulté pour les nouvelles exploitations aquacoles de s'insérer dans un milieu naturel déjà très occupé.

C. UN SYMPTOME REVELATEUR : LE DEFICIT DE LA BALANCE COMMERCIALE

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer qui était de 6,3 milliards en 1986, de 8,07 milliards en 1987, 8,87 milliards de francs en 1988 passe en 1989 à 9,01 milliards de francs..

Le creusement du déficit se ralentit avec une évolution de + 1,1 % par rapport à 1988 (contre + 9,9 % en 1988) avec un taux de couverture de 36 % seulement.

Globalement, le taux de croissance des exportations (+ 13,5 % par rapport à 1988) est cependant supérieur à celui des importations (+ 5,2 %), ce qui explique le ralentissement constaté dans la progression du déficit.

Le solde négatif est imputable à 56 % aux importations de trois produits, à savoir, le saumon, les crevettes et le thon.

Pour ce qui concerne les fournisseurs de la France en produits de la mer en 1989, quatre pays - la Grande-Bretagne, la Norvège, le Danemark et le Sénégal - assurent plus du tiers des importations françaises.

S'agissant des exportations françaises, les principaux produits exportés restent le thon, les crevettes et le merlu. Les ventes en Italie, en Espagne et en R.F.A. représentent plus de 60 % de la valeur totale de nos exportations en 1989.

II. UN OUTIL DE PRODUCTION SOUS LA CONTRAINTE EUROPEENNE

A. LA FLOTTE DE PECHE : UNE CROISSANCE REGULIERE

L'évolution de la flotte de pêche depuis 1987 se caractérise par la décroissance régulière du nombre de navires de pêche en activité : 11.355 navires en 1987, 11.244 en 1988, 10.361 en 1989, pour atteindre à la fin du premier semestre 1990, 9.520 navires.

Cette réduction de la flotte est particulièrement sensible dans la tranche des navires de moins de 12 mètres et d'une façon générale pour la pêche artisanale.

Cette réduction doit cependant être relativisée. En effet, en raison de la modernisation accélérée de cette flottille, la puissance globale exprimée en kilowatt a sensiblement augmenté jusqu'en 1989.

	Tranches de longueur H.T.	Caractéristique	1988 (31/12)	1989 (31/12)
Pêche artisanale	L < 12 M	Nombre	9.571	8.156
		P (Kw)	468.705	454.702
		T. Jb	38.301	36.061
	12 M < L 16 M	Nombre	930	929
		P (Kw)	158.764	163.183
		T. Jb	21.643	22.147
Pêche semi-industrielle	16 M < L 25 M	Nombre	1.012	1.043
		P (kw)	315.874	334.367
		T. Jb	54.624	58.259
Pêche industrielle	25 M < L 38 M	Nombre	130	131
		P (kw)	67.567	69.495
		T. Jb	23.101	23.265
TOTAL	38 M < L	Nombre	101	102
		P (Kw)	173.883	174.613
		T. Jb	74.597	73.570
		Nombre	11.244	10.361
		P (Kw)	1.184.793	1.196.360
		T. Jb	212.266	213.302

P (Kw) : puissance en kilowatts/heure

T. Jb : tonneaux de jauge brute

M : mètre L : longueur

B. LES MARINS PECHEURS : LA STABILISATION APRES LA REGRESSION

Le nombre de marins-pêcheurs diminue de 26.404 au 1er janvier 1975 à 22.307 à la même période de 1980, puis à 20.337 au 1er janvier 1983. Depuis cette date les effectifs se sont progressivement stabilisés autour de 18.000 et devrait se fixer à 18.444 au 1er janvier 1990.

Si l'on examine la répartition des pêcheurs entre les différentes catégories administratives de pêche, il apparaît un transfert relativement significatif de la petite pêche vers la pêche côtière et la conchyliculture, qui peut sans doute s'expliquer par la raréfaction de la ressource proche qui contraint les pêcheurs soit à s'éloigner des côtes, soit à rechercher une activité plus lucrative.

	1986	1987	1988	1989
Grand pêche	420	557	523	534
Pêche au large	3.275	3.269	3.301	3.330
Pêche côtière	2.038	1.947	2.340	2.685
Petite pêche et conchyliculture	12.219	11.806	12.315	11.995
TOTAL	17.952	17.579	18.479	18.444

C. EUROPE : LA CONTRAINTE DU PLAN D'ORIENTATION PLURIANNUEL

Le nouveau plan d'orientation pluriannuel approuvé le 11 décembre 1987 et modifié le 23 décembre 1988 et le 26 avril 1990 par décisions de la Commission des Communautés Européennes prévoit la modernisation et la réduction progressive de notre flotte de pêche sur une période de cinq ans (janvier 1987 - décembre 1991). Il est fondé sur la nécessité de contenir l'évolution de la capacité de pêche dans les limites compatibles avec les possibilités réelles de captures.

L'objectif de réduction de la capacité de pêche était initialement réparti de la façon suivante : 10 % de l'objectif final à atteindre au 31 décembre 1988, 30 % au 31 décembre 1989 et 80 % au 31 décembre 1990. Cependant, ce calendrier est apparu rapidement comme trop rigoureux, compte tenu des délais de mise en place d'une politique nationale de régulation des flottilles. La France appuyée par plusieurs autres Etats a ainsi obtenu fin 1988, de la Commission, divers assouplissements et notamment le report à 1989 de la première échéance de réalisation du POP (10 %) et la réduction à 60 % de l'échéance prévue fin 1990. Cette mesure permet d'alléger le dispositif communautaire pesant sur notre flotte de pêche.

Le régime d'autorisation préalable (permis de mise en exploitation) à toute entrée en flotte d'un navire neuf ou inactif depuis plus de neuf mois a constitué la principale mesure prise au niveau national en 1990 en concertation avec la profession. Des régimes d'aide au retrait de flotte des navires ont été mis en place par certaines collectivités locales, en particulier les régions.

III. LE ROLE D'INTERVENTION ET DE SOUTIEN DU BUDGET DE LA MER

A. L'INSTRUMENT D'INTERVENTION : LE FIOM

Créé en 1975, le Fonds d'Intervention et d'Organisation des Marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (FIOM) s'est vu confier par le décret n° 83-1031 du 1er décembre 1983 relatif à sa réorganisation, la mission de contribuer à la modernisation, à l'orientation et la régulation de la production, de la commercialisation et de la transformation des produits de la pêche maritime et des cultures marines.

Pour répondre aux objectifs qui lui ont été assignés, le FIOM a bénéficié en 1989 d'une dotation de 116,3 millions de francs et en 1990 de 113,65 millions de francs.

Les activités du FIOM s'articulent autour de cinq axes principaux d'action.

- Tout d'abord, le FIOM, en sa qualité de relais financier intermédiaire du Fonds Européen d'Orientation et de Garantie

Agricole (FEOGA), gère le financement des mesures de soutien du marché qu'il s'agisse des retraits ou des indemnités compensatoires.

• S'agissant du **développement de la consommation des produits de la mer**, l'action du FIOM se présente sous deux aspects :

- la **promotion nationale et régionale** qui couvre tant des actions de publicité collective assurée par des messages radiophoniques et télévisés, que la participation à des foires et salons,

- la **promotion à l'exportation** qui se traduit par la participation d'entreprises françaises à des salons internationaux, sur le stand du FIOM. 40,3 millions de francs ont été dépensés à ce titre en 1990.

• Au titre des actions d'orientation de la production, le FIOM s'engage pour le soutien des campagnes de pêche dans de nouvelles zones géographiques (5,3 millions de francs en 1990), aide les opérations d'investissement à terre (4,6 millions de francs en 1990) et les cultures marines notamment des huîtres (0,5 million de francs en 1990).

• En outre, afin 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 (4 millions de francs en 1990).

• Enfin, la section sociale du FIOM apporte une aide au démarrage et au fonctionnement des caisses de chômage intempéries gérées par les comités locaux de pêches maritimes en prévision des arrêts d'exploitation des navires provoqués par le mauvais temps. (13 millions de francs en 1990).

En 1991, le FIOM devrait poursuivre ses actions traditionnelles en faveur de l'orientation de la production et de sa valorisation et engager un effort pour la formation des professionnels, à partir de séminaires de formation ou de la conception de matériels pédagogiques.

En juin 1990, le Ministre délégué chargé de la Mer a confié à M. Christian BROSSIER, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées et ancien Directeur des Pêches, la réalisation d'un audit portant sur l'évaluation des actions menées par le FIOM depuis sa création ainsi que sur l'opportunité d'élargir les missions de ce fonds à d'autres types d'interventions.

B. LE SOUTIEN DES STRUCTURES : L'AIDE A L'INVESTISSEMENT

Les lois de décentralisation en matière d'aide au renouvellement de la flotte ont précisé le rôle de l'Etat et des régions.

L'Etat intervient pour le financement des navires de pêche artisanale au large (navires de plus de 16 m ⁽¹⁾) ainsi que 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 ⁽¹⁾. Les crédits de l'Etat consacrés à cet objet ont été transférés aux régions sous forme de dotation générale de décentralisation.

Les aides de l'Etat à l'investissement sont définies par la circulaire du 14 janvier 1983 modifiée. Ce texte, pour sa partie relative à la pêche artisanale a été récemment révisé par la circulaire du 2 octobre 1989 à l'occasion des aménagements techniques liés à la suppression de l'enveloppe de prêts bonifiés au taux de 8,75 %.

Les principales orientations que traduit ce nouveau régime consistent à accorder une attention toute particulière à la modernisation des flottilles, ainsi qu'à l'installation de jeunes patrons.

C'est ainsi que peuvent désormais bénéficier d'une subvention de l'Etat, les transformations substantielles de navires existants de plus de 16 m, que cette opération soit ou non liée à l'acquisition du navire.

Sont concernées par ce dispositif toutes les transformations structurelles ayant pour effet d'améliorer les conditions de travail et de sécurité et la qualité nautique des navires, de moderniser le système de pêche, ou d'améliorer les conditions de conservation ou de transformation des produits à bord.

Il s'agit donc, à travers ce soutien financier, de maintenir au plus haut niveau la productivité des navires qui, tout en n'étant pas désuets, présentent un certain retard technologique par rapport à des navires neufs de la même catégorie.

1. 18 mètres en Méditerranée et 12 mètres dans les DOM.

Sont pour cette même raison exclus du régime d'aide à la modernisation, les navires âgés de plus de 15 ans, ainsi que certaines opérations qui pourraient contribuer à maintenir en flotte des navires techniquement obsolètes et notamment la plastification de coques en bois ou la transformation de chalutiers de pêche latérale en pêche arrière.

Les taux de subventions appliqués aux opérations de modernisation sont identiques à ceux concernant la construction de navires neufs.

En matière de prêts bonifiés, le niveau antérieur des aides est maintenu en faveur de la construction neuve.

Il est renforcé sensiblement pour les opérations de première installation sur navire d'occasion, les promoteurs pouvant désormais bénéficier d'un financement bonifié cohérent intégrant l'acquisition et la modernisation de leur navire.

Enfin, et pour compléter les aides en capital instaurées en faveur de la modernisation des navires, des prêts bonifiés peuvent être accordés pour l'ensemble des transformations substantielles évoquées ci-avant, à un niveau comparable à celui qui était antérieurement réservé aux seules transformations prioritaires.

En 1991, les crédits demandés : 75 millions de francs pour la pêche industrielle et 41 millions de francs pour la pêche artisanale permettront :

- de maintenir un accompagnement minimum des projets de constructions de la flotte de pêche industrielle. La pêche industrielle bénéficie de prêts bonifiés au taux de 8 % dans la limite de 58 % du coût de l'investissement,

- de poursuivre le renouvellement de la flotte de pêche artisanale.

Pour l'année 1990, le Ministre des Finances et le Ministre de la Mer ont fixé conjointement le montant de l'enveloppe de prêts bonifiés au taux de 5 % à 410 millions de francs, dont deux enveloppes spécifiques : l'une d'un montant de 15 millions de francs destinée à la reconstruction de la flotte de pêche artisanale guadeloupéenne touchée par le cyclone Hugo en 1989 et l'autre, également d'un montant de 15 millions de francs, destinée à la reconstitution des matériels mobiles de pêche perdus ou détruits durant les tempêtes de l'hiver 1989-1990. Cette dernière opération a fait l'objet d'un régime exceptionnel précisé par la circulaire du 12 avril 1990.

CHAPITRE IV

LA FLOTTE DE COMMERCE

Les crédits (DO + CP) destinés à la **flotte de commerce** affichent une forte progression de + 16 % et passent de 285 millions de francs en 1990 à 330,4 millions de francs pour 1991. Les dotations en autorisations de programme s'accroissent de 30,43 %, en passant de 230 millions de francs en 1990 à 300 millions de francs en 1991. Cette évolution marque l'avènement du nouveau **plan pluriannuel en faveur de la marine marchande**. Ce plan, arrêté à la suite d'une mission de réflexion et de propositions confiée à M. Le Drian, propose un ensemble de mesures étalées sur cinq ans afin de permettre à la flotte de commerce de ne pas être absente de la scène du transport maritime international.

I. LA SITUATION DE LA FLOTTE DE COMMERCE ET DE L'ARMEMENT FRANÇAIS AU SEIN DU TRAFIC INTERNATIONAL

A. LE TRAFIC INTERNATIONAL EN 1989

Les transports maritimes internationaux ont connu, après la "pointe" historique de 1979, cinq années de dépression. A partir de 1986, l'assainissement du marché du transport maritime international a permis l'achèvement de la rétraction de l'offre (capacités mondiales de transport) en même temps que la poussée de la demande.

La crise de l'offre dans le secteur des transports internationaux frappe aussi bien le secteur du vrac que celui des lignes régulières. Elle s'est traduite par l'apparition d'une surcapacité importante en tonnage, que les armateurs ont tenté de

réduire par des programmes de démolition et par un ralentissement considérable d'achat de navires neufs. La flotte pétrolière a subi une contraction de capacité dès 1978.

La demande de transport maritime a connu cependant une légère reprise en 1986 qui s'est confirmée en 1987 (+ 2 % en novembre) et amplifiée en 1988 (+ 6 %). Cette reprise a profité de l'assainissement de l'économie mondiale, mais elle a aussi été favorisée par la relative stabilité constatée sur les marchés des changes.

L'année 1989 s'est terminée avec un bilan positif : une croissance économique forte dans les pays de l'O.C.D.E. (+ 3,6 % en 1989) s'est traduite par la fermeté des échanges internationaux en général et de la demande de transport en particulier. La croissance des échanges s'établit à + 5,5 % en tonnage.

Ce sont les échanges de pétrole brut (+ 9 % en volume) et de marchandises diverses en conteneurs (430 millions tonnes environ) qui ont été particulièrement soutenus. Conséquence de ce contexte économique favorable, les transports de passagers et les activités de croisière ont connu en 1989 une réelle expansion.

Les trafics de grands vrac, minerai de fer et charbon ont également atteint des tonnages importants : 350 millions de tonnes pour le minerai de fer et 315 millions pour le charbon.

Cette reprise de la croissance qui s'accompagne cependant d'incertitudes monétaires et financières est soutenue par un mouvement de croissance parallèle de la flotte mondiale qui a vu, en 1989, sa capacité s'accroître de 1,5 %, ce qui la porte, fin 1989, à quelque 610 millions de T.P.L.

Les livraisons de navires neufs ont repris en 1989, surtout pour les pétroliers et les vracquiers.

Selon certains experts il est prévu un accroissement de la flotte mondiale supérieur à 2 % par an jusqu'en 1993.

B. LES NAVIRES ET LES EFFECTIFS DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE

1. Les navires : stabilité depuis 1989

La flotte de commerce française sous pavillon national représente, au 1er juillet 1990, 216 navires, soit 3.577.946 tjb tonneaux de jauge brute. Ces 216 navires se

décomposent en 29 navires à passagers, 132 cargos et 55 pétroliers. Sur ces 216 navires, 41 sont immatriculés aux Kerguelen.

La flotte de commerce sous contrôle français regroupe quant à elle des navires battant pavillon tiers mais appartenant au moins pour moitié à des personnes physiques ou morales françaises. En raison de l'absence d'obligation de déclaration de tels navires aux autorités françaises, il n'est pas possible de dresser une statistique exhaustive. Par divers moyens d'investigation, une évaluation a cependant pu être faite.

Il en résulte que la flotte sous contrôle représente une centaine de navires dont 20 navires vracquiers, 18 rouliers et 17 pétroliers. Le volume et la composition de cette flotte peuvent être considérés comme assez stables depuis 1989. On notera que plusieurs de ces navires comprennent dans leurs équipages des officiers de nationalité française.

2. Les effectifs : le ralentissement de la diminution des emplois

A la fin de 1989, une étude du Directeur des Gens de Mer réalisée par interrogation directe des groupes et entreprises de la Marine marchande dénombrait 11.004 marins, dont 3.261 officiers et 7.743 personnels d'exécution.

Une actualisation de cette étude en juin 1990 fait apparaître que le nombre de marins est, à cette date, de 10.932, dont 3.306 officiers et 7.626 personnels d'exécution.

Ainsi, la diminution des effectifs salariés de la flotte de commerce n'a-t-elle été au cours du 1er semestre 1990, que de 72 unités représentant le solde de 45 créations d'emplois d'officiers et 117 suppressions d'emplois de personnels d'exécution.

Si cette tendance devait se confirmer, la diminution des emplois, qui a été d'environ 1.000 par an en moyenne au cours des 10 années précédentes, serait ramenée à environ 200 par an.

Les premières mesures prises dans le cadre du plan de soutien à la flotte de commerce ont, sans nul doute, produit des effets non négligeables sur le niveau de l'emploi.

C. L'ARMEMENT FRANCAIS : UN REDRESSEMENT A CONFIRMER

La situation économique et financière de l'armement français est marquée depuis 1988 par une sensible amélioration conjoncturelle. Toutefois, si le redressement du marché du vrac, sec et liquide, paraît sérieux dans le secteur des lignes régulières, les difficultés des grands armateurs occidentaux membres des conférences et des consortiums demeurent, 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 amélioration du résultat brut d'exploitation liée notamment à la remontée du taux de fret. La situation financière des compagnies de navigation, fruit de la politique de désendettement et de réduction des charges financières menées 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 de l'âge de la flotte.

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

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

1. La société Delmas

Afin de clarifier l'image du groupe, la Société Navale et Commerciale Delmas-Vieljeux a adopté une nouvelle dénomination : la Société Delmas.

La politique de renforcement international annoncée en 1986, développée en 1987 et 1988, a été poursuivie en 1989 ; elle a concerné les deux métiers stratégiques de l'entreprise : le transport maritime par lignes régulières, les services auxiliaires du transport logistique. Delmas privilégie les marchés d'importance moyenne où l'entreprise peut devenir un acteur essentiel des échanges internationaux.

L'évolution du chiffre d'affaires consolidé reflète cette croissance externe : il atteint 5,537 millions de francs contre 3.862 MF

(+4,3 %). La contribution des activités maritimes à l'E.B.E. consolidé s'est élevée à 263 MF.

Le groupe emploie 5.700 personnes (5.294 en 1988) dont environ les deux tiers exercent une activité de service auxiliaire et logistique, et dont 25 % assurent le fonctionnement des lignes régulières. La flotte comprend 52 navires.

2. La Compagnie nationale de navigation

Afin de constituer un ensemble de taille économique concurrentielle à l'échelle internationale, la C.N.N. a poursuivi les efforts de restructuration accomplis depuis 1986 : elle a absorbé l'une de ses filiales, la société FERONIA INTERNATION SHIPPING (FISH), ainsi que la "WORMS COMPAGNIE MARITIME ET CHARBONNIERE", détenue antérieurement à plus de 40 % par le groupe WORMS.

Les secteurs du pétrole et de vrac constituent la priorité de la politique industrielle de la C.N.N.

Le chiffre d'affaires consolidé s'élève à 1,317 millions de francs en 1989 contre 1.046 MF en 1988. La capacité d'autofinancement atteint 256 MF, compte tenu d'une plus-value exceptionnelle sur la cession d'un contrat de construction d'un pétrolier, le résultat net s'établissant à 152,7 MF.

Le Groupe emploie 926 personnes compte tenu des effectifs des filiales contrôlées à plus de 50 %.

La flotte est composée de 75 navires dont 26 navires d'assistance ou de recherche. La gestion technique et l'armement des navires sont confiés à un G.I.E. spécialisé, FRANSHIP, avec pour ambition le développement, déjà en cours, de contrats extérieurs.

3. La Compagnie Générale Maritime

Durant toute la décennie qui se termine, les efforts conjoints de la C.G.M. et de ses tutelles ont porté sur la réduction des charges insupportables qui pesaient sur l'entreprise.

Le personnel et la flotte ont été réduits, l'activité recentrée sur le transport par lignes régulières et la gestion technique, financière et commerciale améliorée.

Au terme des plans d'assainissement (1984 - 1986 et 1986 - 1989) la C.G.M. a retrouvé une situation plus saine même si des inquiétudes subsistent, notamment à l'égard de son endettement

qui demeure beaucoup trop élevé si on le compare à celui de ses concurrents.

Encouragée par ce redressement et poussée par la nécessité de s'adapter à l'évolution du contexte maritime international qui voit tous les grands armements moderniser leur flotte et diversifier leur activité commerciale, la C.G.M. a élaboré un nouveau plan d'entreprise pour la période 1989/1993, qui définit ses perspectives de développement.

Ce plan a été approuvé par les autorités de tutelle.

A la différence des plans précédents qui visaient uniquement au redressement de la compagnie, le plan pour 1989/1993 inclut divers objectifs.

Les investissements prévus s'élèvent à près de 5 milliards de francs (engagements sur la période considérée).

Ainsi, les résultats de 1989 ont été en net retrait par rapport aux prévisions du plan, avec un résultat d'exploitation négatif, inférieur de 92 MF au budget, dû, pour partie, à des éléments accidentels (cyclone "Hugo" à la Guadeloupe et avaries sur des navires).

Le premier semestre de l'année 1990 semble également préoccupant, avec une nette détérioration des taux de fret, ramenés à leur niveau de 1980.

Si cette situation ne s'améliore pas dans les prochaines années, la C.G.M. court le risque de ne pouvoir faire face aux investissements prévus lors de la seconde phase de son plan en 1992/1993.

L'effectif des navigants est de 1.292 au 31 décembre 1989 contre 1.390 au 31 décembre 1988, soit une baisse de 7 %.

L'effectif du personnel à terre est de 2.120 au 31 décembre 1989 contre 2.179 au 31 décembre 1988, soit une baisse de 2,7 %.

Rappelons qu'au 31 décembre 1984, l'effectif des navigants était de 2.729 et que celui des personnes non embarquées était de 2.419, soit une réduction en 5 ans, de 52,6 % et de 12,3 % respectivement pour ces deux catégories de personnels.

Dans le nouveau plan d'entreprise de la C.G.M. pour la période 1990/1993, approuvé par les autorités de tutelle (cf. infra), il

est prévu de nouvelles réductions d'effectifs consécutives à la restructuration de la flotte.

Cette réduction porte sur un maximum de 380 navigants (80 officiers et 300 marins).

Les représentants du personnel de la C.G.M. ont récemment donné leur accord à ce nouveau plan social.

II. LE PLAN PLURIANNELE DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE

Le plan marine marchande de 1987 à 1988 avait 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.

Le Ministre délégué chargé de la mer avait alors demandé à un parlementaire (M. Le Drian) de lui faire des propositions dès 1989, afin de financer, d'ici à 1993, une nouvelle politique en faveur de la marine marchande destinée à éviter que celle-ci ne disparaisse ("option zéro").

A la suite de ce rapport, le gouvernement a arrêté un dispositif global d'aides pluriannuelles à la marine marchande destiné à empêcher que "la France ne soit absente de la scène du transport maritime international".

Le plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce élaboré par le Ministre chargé de la Mer prévoit un ensemble de mesures cohérentes et durables afin de permettre l'adaptation en profondeur du secteur du transport maritime aux conditions de son environnement international.

Il ne s'agit pas cette fois d'apporter une réponse ponctuelle à la crise conjoncturelle du transport maritime. Les mesures prises s'inscrivent dans une stratégie économique à moyen terme (5 ans).

Les dispositions annoncées en octobre 1989 sont mises en oeuvre depuis le début de l'année 1990.

A. LES MESURES BUDGÉTAIRES

• Le nouveau régime mis en place par l'arrêté du 29 décembre 1989 a élargi le champ d'application de l'aide à l'investissement, destinée à encourager l'important effort de renouvellement de la flotte entrepris par les armements

Sur l'exercice 1990, 125 millions de Francs en autorisations de programme. ont, au 1er août, déjà été engagés, représentant 62,5 % des disponibilités ; le solde sera engagé d'ici la fin de l'année. Sur l'exercice 1991, l'Etat accentuera son effort en programmant une dotation de 200 millions de francs en autorisations de programme.

- La priorité accordée aux transports maritimes de lignes régulières sous pavillon français s'était traduite dans le budget de 1990 par une dotation de 100 millions de francs au titre de l'aide à la consolidation et à la modernisation. Cette aide permettra de soutenir l'effort de modernisation et d'adaptation des armements de ligne régulière confrontés à la concurrence internationale et de favoriser la mise à niveau de leurs coûts. Elle a un caractère contractuel et forfaitaire.

Les contrats signés entre l'Etat et les entreprises, servant de base au versement des subventions, sont en cours d'élaboration.

La dotation de 100 millions de Francs proposée pour 1991 permettra de poursuivre l'effort de soutien aux actions engagées par les armements au long cours et les armements opérant sur la liaison Transmanche, forts pourvoyeurs d'emplois.

- Dans le domaine social, un nouveau contingent de 350 possibilités de départ en C.A.A. a été offert au titre de 1990 pour un montant de 13 millions de francs, l'amélioration constatée dans la situation de l'emploi conduisant à éliminer la dotation à 89 millions de francs pour 1991.

B. LES MESURES FISCALES

- La taxe professionnelle maritime, assise sur les navires et les personnels navigants, versée par les armateurs cette année, sera remboursée intégralement en 1991.

La taxe professionnelle maritime était, depuis 1988, remboursée à hauteur de 66 %. Le passage à un taux de remboursement à 100 % proposé par le rapport LE DRIAN et mis en oeuvre dans le cadre du plan Marine Marchande met fin à une situation discriminante pour le pavillon français par rapport aux autres pavillons de la C.E.E.

Le coût de cette mesure est estimé à 60 millions de francs.

- En ce qui concerne la fiscalité des quirats, un projet visant à créer une incitation fiscale pour les personnes physiques

faisant l'acquisition de quirats de navires frétés coque nue, est inscrit dans le projet de loi de finances pour 1991 (article 76).

• En matière de conditions d'emploi des équipages sur les navires immatriculés en terres australes et antarctiques françaises (Pavillon dit "Kerguelen"), les arrêtés du 28 décembre 1989 et du 10 avril 1990 ont porté le taux minimal de Français à bord de 25 à 33 %, dont quatre officiers.

La loi du 23 janvier 1990 et les décrets d'application du 10 avril 1990 ont prévu les modalités de compensation par l'Etat du coût de cette mesure par un allègement correspondant des cotisations sociales payées par les armateurs.

Le coût pour l'Etat a été évalué à environ 26 millions de francs.

Si une période de six mois paraît trop brève pour juger des effets d'une politique, deux indicateurs sont toutefois révélateurs :

Tout d'abord on a assisté à une nette reprise de l'investissement maritime, y compris sous pavillon français. Ainsi, les intentions de commandes de navires neufs ou d'acquisitions de navires d'occasion affectés au pavillon national, telles qu'elles sont connues à ce mois, totaliseraient pour l'exercice en cours et les trois prochains mois un montant d'investissement de près de 6 milliards de francs.

S'agissant de l'emploi, la diminution du rythme des suppressions d'emplois et l'augmentation des embauches d'officiers semblent traduire un nouveau besoin des armateurs en main-d'oeuvre qualifiée.

CHAPITRE V

POLICE ET SIGNALISATION MARITIMES

Les dotations consacrées au fonctionnement de la **police maritime et à la signalisation maritime** augmentent sensiblement, (près de 13 %), en raison des efforts d'investissement engagés pour assurer l'entretien de notre système de balisage et la modernisation des 5 centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance maritime. Les crédits de fonctionnement progressent très légèrement (94 MF en 1990, 94,4 MF pour 1991) et traduisent les ajustements en année pleine des revalorisations salariales et indemnités des personnels ainsi que les changements de nomenclature budgétaire.

Les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance sont reconduits à 70 millions de francs en autorisation de programme mais sont fortement accrus en crédits de paiement (79,1 MF en 1991 contre 64,4 MF en 1990).

La subvention de fonctionnement et d'investissement à la Société nationale de sauvetage en mer (titre VI) est reconduite en niveau (3,08 millions de francs pour 1991).

I. LES CENTRES RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE

A. LES MOYENS DES C.R.O.S.S.

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 ont 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.

Les C.R.O.S.S. ont traité 4.816 opérations en 1989 dont 2.246 interventions pour des navires de plaisance et 406 sorties pour des planches à voiles.

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 1991 :

Années	Affaires maritimes		Marine nationale	Total
	Officiers (AAM et OCTAAM)	Personnel civil	Aspirants Equipages de la flotte et marins des ports (Officiers-mariniers, Quartiers-maitres et matelots)	
1986	27	11	195	233
1987	27	11	192	230
1988	28	11	192	230
1989	29	10	192	231
1990	29	10	192	231
1991	31	10	192	233

Les opérations d'investissement suivantes devraient être engagées au cours des deux années à venir :

- installation d'un radiogonimètre et d'une station VHF à Sein,
- amélioration du réseau radiotéléphonique VHF sur tout le littoral,

- installation d'une station VHF à Corsen,
- Mise en place du réseau Navtex,
- élaboration d'un logiciel de définition des zones de recherche et de sauvetage en mer.

Ces travaux constitueront la première étape de la mise en place du système mondial de détresse et de sécurité maritime.

B. LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE SURVEILLANCE

Un effort important a été accompli, au cours des dernières années pour remplacer des unités d'assistance et de surveillance par des vedettes mieux adaptées à l'accomplissement de leurs missions, tant au niveau de leur capacité d'intervention que de leur qualité d'habitabilité et de confort. Le rythme de renouvellement de ces unités s'est accéléré au cours des dernières années en raison du vieillissement du parc.

De nouvelles unités ont été mises en service au cours de l'année 1990 :

- une vedette de surveillance rapprochée de 17 mètres au quartier des affaires maritimes de Dieppe,
- une vedette de surveillance littorale de 11 mètres au quartier des affaires maritimes de Nice,
- une vedette de surveillance littorale de 8 mètres au quartier des affaires maritimes de Douarnenez.

Pour l'exercice 1990, il est prévu la construction d'une vedette régionale de 28 mètres pour Boulogne-sur-Mer.

En 1991, les vedettes seront destinées à l'acquisition d'unités littorales (11 mètres), et d'unités légères de surveillance (5 à 7 mètres) ainsi qu'à la modernisation d'une vedette de 30 mètres basée à Lorient.

Ces actions permettront notamment :

- d'étendre les zones surveillées, grâce au remplacement d'unités anciennes, par de nouvelles vedettes plus puissantes, plus longues, et d'un tonnage plus élevé,
- de permettre la réalisation de missions de surveillance et de sauvetage dans des conditions météorologiques que n'auraient pu affronter les anciennes unités,
- de renforcer par l'implantation de nouvelles vedettes rapides la surveillance de secteurs sensibles, notamment sur le littoral méditerranéen.

C. 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 1991 (soit respectivement 3,09 et 8,5 millions de francs).

Le montant de ces crédits est le même depuis 1988 en valeur absolue ; l'effort financier des collectivités territoriales intervient en complément des crédits d'État à hauteur de 3,8 millions en fonctionnement et de 9,96 millions de francs en investissement pour 1990.

Il n'existe pas de "contribution" obligatoire des usagers aux activités de la S.N.S.M. Le sauvetage de la vie humaine est gratuit. Par contre, la S.N.S.M. peut être défrayée de ses interventions d'assistance aux biens par l'application de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer qui prévoit une rémunération équitable pour les faits d'assistance à des navires qui ont eu un résultat utile.

La S.N.S.M. a mis en place des procédures et un suivi du recouvrement de ses créances plus rigoureux. Par ailleurs, les services extérieurs du Ministère chargé de la Mer lui apportent leur soutien dans ses actions.

CHAPITRE VI

LA PROTECTION DU LITTORAL

Les moyens alloués à la **protection et à l'aménagement du littoral** diminuent globalement en 1991 de 6,91 % (DO + CP) après la faible progression de 1990 (+ 2,8 %) qui enregistrait encore les effets des dépenses engendrées par les réparations des dégâts des tempêtes en Bretagne en 1987.

Les crédits relatifs au **sentier des douaniers**, diminuent en autorisations de programme (1 million de francs pour 1991 contre 1,1 million de francs en 1990), aussi bien qu'en crédits de paiement (1,4 million de francs en 1990 à 1,1 million de francs en 1991).

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 maintenue en autorisations de programme à 2,7 millions de francs et en crédits de paiement à 2,3 millions de francs. Ces dépenses permettent de subvenir au financement des schémas actuels et aux mesures nouvelles résultant de la croissance des demandes d'engagement de la part des collectivités locales.

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 :

- Protection contre les eaux de la mer :

• chapitre 53-30/80	600 MF
• chapitre 63-30/30	9.000 MF
Ensemble de la mesure :	9.600 MF

- Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures

• chapitre 35-33/20	1.443 MF
• chapitre 53-30/90	5.000 MF
Ensemble :	6.443 MF

- Aménagement du rivage marin - sentier du douanier :

• chapitre 53-30/20	1.100 MF
• chapitre 53-30/60	2.700 MF

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.

A. 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.

Six schémas de mise en valeur de la mer ont été lancés à ce jour. Leur lancement a été subordonné à la prise en charge par les collectivités locales concernées d'un tiers du coût unitaire.

Les prévisions pour 1991 du chapitre 53-30, article 60 (2,7 MF en AP et 2,3 MF en CP) devraient permettre de maintenir le rythme de un à deux nouveaux schémas de mise en valeur de la mer par an.

Sont à l'étude, les schémas suivants :

- dans les Bouches-du-Rhône : Camargue et Etang de Berre ;

- sur la côte nord du Finistère ;
- pour la baie du Mont Saint-Michel ou tout au moins sa partie ouest (baie de Cancale).

B. 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.

1. 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'élargissement 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.

2. 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.

Actuellement, près de 900 km de sentier ont été aménagés et ouverts au public en plus du linéaire de côte de 3.337 km déjà ouverts au public. Cette politique très appréciée a suscité d'innombrables témoignages de satisfaction du public.

La mise en chantier de sentiers nouveaux doit être poursuivie. A cet effet, il est proposé une dotation de 1 MF en autorisations de programme et de 1 MF en crédits de paiement.

C. LA POURSUITE DES ACTIONS DE PROTECTION DU LITTORAL CONTRE LES PHÉNOMÈNES NATURELS OU ACCIDENTELS

1. 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....

En 1990 un abondement exceptionnel de 20 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement décidé par le Comité Interministériel du 5 juillet 1990 sur proposition du Ministère de la Mer, complète la dotation initiale. Cette dotation a permis de subventionner dans les régions touchées par les tempêtes de l'hiver 1989-1990, les travaux de renforcement des ouvrages. Les enveloppes correspondantes ont été immédiatement déléguées en juillet aux Préfets de Région, pour permettre au plus tôt les réparations les plus urgentes.

Pour 1991, il est proposé une quasi-reconduction du montant de la dotation initiale de 1990, soit 8,85 MF en autorisations de programme et 8,95 MF en crédits de paiement pour permettre la

poursuite de la politique d'aide de l'Etat aux travaux de défense contre l'action de la mer.

2. 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.

Après plusieurs années d'investissements importants en matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, la politique de Ministère délégué chargé de la mer repose désormais sur les priorités suivantes :

- l'amélioration des conditions de mise en oeuvre et de stockage des matériels acquis les années précédentes ;

- la poursuite de la formation du personnel susceptible d'intervenir en cas de pollutions marines accidentelles au moyen notamment d'exercices ;

- enfin, l'amélioration de l'information par la diffusion aux responsables concernés des études réalisées, notamment par le CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux).

Parallèlement, des contrats pour l'étude et la mise à jour des plans POLMAR départementaux continuent à être passés avec cet organisme, ainsi que des contrats de recherche pour compléter les connaissances existantes en matière de lutte contre la pollution marine, qu'elles soient dues à des hydrocarbures ou à des produits chimiques, domaine moins étudié à ce jour.

Afin de poursuivre la politique engagée, il est proposé en 1991 de reconduire la dotation initiale du chapitre 53-30, article 90 (5 MF en AP comme en CP) et de porter celle du chapitre 35-33, article 20 à 2,456 MF, soit 67,9 % d'augmentation.

Au cours de sa séance du vendredi 19 novembre 1990, la Commission des Finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (marine marchande) pour 1991.