

N° 86

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

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 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Alain LAMBERT,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 22

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME :

IV - MER : MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. René RÉGNAULT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Jean Cluzel, Henri Collard, Roland du Luart, Jean-Pierre Masseret, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Philippe Marini, *vice-présidents* ; Emmanuel Hamel, René Régnauld, Alain Richard, François Trucy, *secrétaires* ; Alain Lambert, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Guy Cabanel, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Yvon Collin, Jacques Delong, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Marc Massion, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Maurice Schumann, Michei Sergent, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A. 590.

Sénat : 85 (1996-1997).

Lois de finances.

SOMMAIRE

PRINCIPALES OBSERVATIONS.....	5
I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS.....	9
A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1997.....	9
B. LES PRINCIPAUX AGRÉGATS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1997.....	10
1. <i>Administration générale et recherche.....</i>	10
2. <i>Gens de mer.....</i>	11
3. <i>Etablissement national des Invalides de la Marine.....</i>	12
4. <i>Signalisation et surveillance maritimes.....</i>	12
5. <i>Protection et aménagement du littoral.....</i>	13
6. <i>Flotte de commerce.....</i>	14
C. MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.....	14
II. L'ADMINISTRATION DE LA MER.....	15
A. L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.....	15
1. <i>La rationalisation de l'imputation budgétaire des moyens des services.....</i>	15
2. <i>La refonte des administrations centrales.....</i>	15
3. <i>Le renforcement des services déconcentrés.....</i>	16
B. L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE.....	17
1. <i>La modification du statut de l'ENIM.....</i>	17
2. <i>Les prévisions financières pour 1997.....</i>	20
3. <i>Un financement budgétaire prépondérant.....</i>	22

III. LA FLOTTE DE COMMERCE	25
A. UNE ÉVOLUTION RÉCENTE ENCOURAGEANTE	25
1. <i>Un renouvellement important</i>	25
2. <i>Une contribution croissante du pavillon-bis des Kerguélen</i>	27
B. LA PROLONGATION DU PLAN DE SOUTIEN	29
1. <i>L'aide à l'investissement</i>	29
2. <i>L'aide à la consolidation et à la modernisation</i>	30
3. <i>Le remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle</i>	30
4. <i>L'allègement des cotisations patronales de l'ENIM</i>	30
5. <i>La fiscalité des quirats</i>	31
C. LA PRIVATISATION DE LA CGM	31
1. <i>Un redressement financier bientôt achevé</i>	31
2. <i>Une recapitalisation massive</i>	33
3. <i>Une privatisation de gré à gré</i>	33
IV. L'EMPLOI ET LA FORMATION MARITIMES	35
A. LA SITUATION PRÉOCCUPANTE DE L'EMPLOI MARITIME	35
1. <i>Un mouvement de baisse continu</i>	35
2. <i>Un chômage important en dépit des mesures d'accompagnement</i>	37
B. LA FORMATION PROFESSIONNELLE MARITIME	38
1. <i>L'adaptation du dispositif d'enseignement maritime</i>	38
2. <i>La progression des effectifs scolaires</i>	39
3. <i>Des concours budgétaires en légère hausse</i>	41
EXAMEN EN COMMISSION	43

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. La réorganisation de l'administration de la Mer

Le rattachement des services généraux de la Mer aux services communs du ministère de l'Équipement s'accompagne de la rationalisation des administrations demeurant rattachées au budget de la Marine marchande.

Cette réorganisation de l'administration centrale de la Mer s'inspire des propositions faites par M. Alain CHABROL, Conseiller maître à la Cour des comptes, dans son rapport remis au mois de février 1996 au Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme.

Aux quatre directions actuellement existantes (direction des gens de mer et de l'administration générale, direction de la flotte de commerce, direction des ports et de la navigation maritimes, direction de l'établissement national des invalides de la marine), seront substituées deux directions d'administration centrale :

- une direction centrale des affaires maritimes chargée des missions régaliennes de l'État en matière maritime : édicton de normes sociales ; contrôle, surveillance et sécurité en mer ; formation et enseignement;

- une direction du transport maritime à orientation économique, chargée des ports maritimes et de la flotte de commerce.

Cette réforme devrait permettre de générer des économies de fonctionnement et de recentrer l'administration de la Mer sur ses missions prioritaires. Elle s'accompagne de transferts de crédits vers le budget des Services communs de l'Équipement, le budget de l'Agriculture et de la pêche et le budget des services du Premier ministre, pour un montant total de 86,2 millions de francs. Votre rapporteur relève toutefois qu'elle n'apporte pas de remède à la dispersion regrettable des administrations en charge des questions maritimes.

2. Un effort bienvenu en faveur de la formation maritime

L'an dernier, votre rapporteur s'était inquiété de la diminution de -4,2 % des crédits consacrés à l'apprentissage, qui lui paraissait contradictoire avec la priorité affichée par le ministère de la Mer en faveur de la formation professionnelle maritime. **Il faut donc se réjouir de l'augmentation de 5,7 % de ces mêmes crédits pour 1997, qui seront ainsi portés à 74,2 millions de francs.**

Au total, l'ensemble des crédits de paiement consacrés à la formation maritime passe de 106,9 millions de francs en 1996 à 110,3 millions de francs en 1997, soit une **progression de 3,2 %.**

Il importe de **préserver l'outil de formation maritime de la France**, dont la qualité internationalement reconnue permet d'assurer des débouchés à tous les jeunes qui en sont issus. Pour 1997, 760 élèves officiers sont attendus dans les 4 écoles nationales de la marine marchande, et 1542 élèves dans les 12 écoles maritimes et aquacoles.

En dépit de la diminution continue des emplois maritimes, il importe également de **préparer l'avenir en anticipant la compensation des nombreux départs à la retraite** qui interviendront ces prochaines années, concernant 20 % des effectifs de la pêche et du commerce d'ici à l'an 2000. A défaut, il serait nécessaire de recourir à des marins et des officiers formés à l'étranger, au risque de perdre un savoir-faire précieux.

3. La privatisation difficile de la CGM

Le principe de la privatisation de la Compagnie générale maritime est acquis depuis le vote de la loi du 19 juillet 1993, qui l'a rangée parmi les entreprises publiques privatisables. Le décret n° 95-841 du 17 juillet 1995 a ouvert la procédure de privatisation proprement dite.

Le redressement financier de la CGM, préalable nécessaire à sa privatisation, a été difficile. **Son résultat en fin d'exercice 1995 a été encore négatif de -497,6 millions de francs.** Ce déficit est moitié moindre de celui enregistré en 1994, qui était de -1 milliard de francs, mais plus que double de celui prévu, qui aurait dû être de seulement -200 millions de francs. **Toutefois, l'exercice 1996 devrait se clore sur un déficit limité à - 30 millions de francs.**

Ce redressement financier, bien qu'inachevé, a été rendu possible par une **politique de recentrage** de la Compagnie sur son métier principal de transport de marchandises conteneurisées au long cours sur lignes régulières et de **cession systématique des actifs non stratégiques**.

Il a été acquis également au prix d'un plan social qui a réduit les effectifs de la CGM de 3.117 personnes en 1994 à 2.738 en 1995.

Enfin, **l'Etat a recapitalisé massivement la Compagnie**, par le canal de la CGMF, en quatre tranches successives :

- 150 millions de francs en juillet 1993 ;
- 800 millions de francs en juin 1994 ;
- 750 millions de francs en octobre 1994 ;
- 250 millions de francs en juin 1996.

Une dernière tranche de 875 millions de francs devant encore être versée d'ici à la fin de 1996, **ce seront au total 2,825 milliards de francs qui auront été injectés dans la CGM préalablement à sa privatisation**. Les 1,125 milliards de francs versés en 1996 sont affectés à la réduction de sa dette, qui était de 2,555 milliards de francs au 31 décembre 1995.

Pour la cession des actions de la CGM, le Gouvernement a choisi la procédure **de gré à gré** sur la base d'un cahier des charges approuvé le 18 juillet 1996 par la commission de la privatisation.

Le cahier des charges de l'opération indique que les offres seront évaluées en fonction de l'aptitude du repreneur à assurer la pérennité de l'entreprise. Il précise notamment que les conditions d'armement des navires, les aspects sociaux et les exigences de desserte des départements et territoires d'Outre-mer seront tout particulièrement examinés.

Le repreneur finalement retenu le 21 octobre 1996 par le ministre de l'Economie et des finances, sur avis conforme de la commission de privatisation, est la Compagnie maritime d'affrètement. Le rachat de la CGM par la CMA donnera naissance au quatrième armement maritime européen et au quatorzième mondial.

Votre rapporteur relève que le prix de 20 millions de francs proposé par la CMA paraît bien modeste au regard de l'effort de recapitalisation consenti par l'Etat, même s'il peut s'expliquer par l'importance de l'endettement de la CGM. **En tout état de cause, il estime que la façon dont la CMA s'acquittera des engagements formalisés dans le cahier des charges conditionne le jugement définitif qu'il conviendra de porter sur la privatisation de la CGM.**

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1997

Le budget de la marine marchande correspond au fascicule IV. - Mer du budget de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, abstraction faite des crédits consacrés aux ports maritimes.

Ainsi définis, les crédits inscrits au budget de la Marine marchande pour 1997 s'élèvent à 5,629 milliards de francs, en diminution de -0,9 % par rapport au budget voté de 1996 (5.681 milliards de francs).

(en millions de francs)

Nature des crédits	LFI 1996	PLF 1997	Evolution en %
Titre III Moyens des services	546,6	478,3	-12,5
Titre IV Interventions publiques	4819,7	4860,2	0,8
Total des dépenses ordinaires	5366,3	5338,5	-0,5
Titre V Investissements exécutés par l'Etat			
AP	78,1	74,8	-4,2
CP	89,9	77,8	-13,5
Titre VI Subventions d'investissement accordées par l'Etat			
AP	245,4	210,6	-14,2
CP	224,8	212,4	-5,5
Total des dépenses en capital			
AP	323,5	285,4	-11,8
CP	314,7	290,2	-7,8
TOTAL GENERAL (DO+CP)	5681	5628,7	-0,9

Cette légère diminution du budget de la marine marchande s'explique par les transferts de crédits intervenant au sein du budget de l'Équipement entre les services de la Mer et les services généraux du ministère.

A structure constante, le budget de la Marine marchande est en reconduction par rapport à 1996, enregistrant même une légère hausse de 0,5 %.

B. LES PRINCIPAUX AGRÉGATS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1997

(en millions de francs)

Agrégat	Loi de finances initiale 1996	Projet de loi de finances 1997	Variation 1996-1997 en %
01 Administration générale et recherche			
AP	12,4	4,8	-61,3
CP	502,6	425,0	-15,4
02 Gens de mer			
AP	6,0	6,0	0,0
CP	180,0	156,5	-13,1
03 Etablissement national des invalides de la marine			
CP	4.527,9	4.599,2	1,6
04 Signalisation et surveillance maritimes			
AP	66,1	66,1	0,0
CP	127,2	123,1	-3,2
05 Protection et aménagement du littoral			
AP	10,7	10,6	-0,9
CP	11,9	10,6	-10,9
06 Flotte de commerce			
AP	228,2	198,0	-13,2
CP	331,4	314,3	-5,2
Total			
AP	323,4	285,5	-11,7
CP	5.681,0	5.628,7	-0,9

1. Administration générale et recherche

Les crédits affectés à l'administration générale et à la recherche représentent 7,6 % du budget de la Marine marchande, en diminution de 15,4 % par rapport à 1996.

Cette diminution sensible résulte principalement de la fusion des services généraux de la Mer avec ceux de ses deux ministères d'accueil, celui de l'Équipement et celui de l'Agriculture. Cette fusion entraîne les transferts budgétaires suivants :

- transfert de 62 millions de francs de crédits de rémunération (53 millions de francs au budget des services communs du ministère de l'Équipement et 9 millions de francs au ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation ;

- **transfert de 20,3 millions de francs de moyens informatiques et de fonctionnement** (13,8 millions de francs aux services communs de l'Équipement ; 4,8 millions de francs à l'Agriculture, pour la direction des Pêches ; 1,7 million de francs aux services du Premier ministre, pour le Secrétariat général à la Mer) ;

- **transfert de crédits d'équipement et d'investissement dans la recherche** aux services communs de l'Équipement, à hauteur de 5,6 millions de francs en autorisations de programme et de 3,4 millions de francs en crédits de paiement.

En termes d'emplois budgétaires, cette fusion administrative se traduit par le **transfert de 271 emplois aux services communs de l'Équipement et de 43 emplois au ministère de l'Agriculture.**

Par ailleurs, 179 emplois sont transférés à l'ENIM, érigé en établissement public administratif, et l'effort de réduction des effectifs budgétaires se traduit pour la Mer par la **suppression de 30 emplois**, qui entraîne une économie de 2,9 millions de francs.

Au total, les emplois relevant du budget de la Marine marchande diminuent de 2.954 en 1996 à 2.433 en 1997, les transferts expliquant une réduction apparente de 521 emplois bien plus importante que les suppressions effectives.

2. Gens de mer

Les crédits consacrés aux gens de mer représentent **2,8 % du budget de la Marine marchande**, en diminution de -13,1 % par rapport au budget voté de 1996. Ils atteignent 156,5 millions de francs en crédits de paiement et 6 millions de francs en autorisations de programme.

a) Formation professionnelle maritime

Dans le domaine de la formation professionnelle maritime, **la plupart des dotations ou subventions de fonctionnement sont reconduites à leur niveau de 1996** : 6 millions de francs pour les écoles nationales de la marine marchande ; 4,3 millions de francs pour l'enseignement privé agréé ; 15,7 millions de francs pour la formation continue ; 4 millions de francs pour les bourses.

Seuls les crédits consacrés à l'apprentissage, via l'AGEMA, progressent de **5,7 % pour atteindre 74,2 millions de francs.**

Les dépenses d'équipement (chapitre 56-37) diminuent de -13,1 % en crédits de paiement, pour s'établir à 6,1 millions de francs, mais sont reconduites en autorisations de programme au niveau de 6 millions de francs.

b) Action sociale

Les **dépenses d'allocations compensatrices** (chapitre 46-37), qui assurent un revenu de remplacement aux marins âgés de plus de 50 ans licenciés pour raison économique, sont réduites de 72 millions de francs en 1996 à 45 millions de francs pour 1997, **soit une baisse de -60 %**.

Cette forte diminution s'explique par la prise en compte pour la détermination de la dotation demandée pour 1997 de reports de crédits de l'exercice 1996, à hauteur de 50 millions de francs. Ce sont donc 95 millions de francs qui seront disponibles en 1997.

3. Etablissement national des Invalides de la Marine

D'un montant de **4,599 milliards de francs pour 1997**, la subvention d'équilibre de l'Etat à l'ENIM (chapitre 47-37) représente à elle seule **81,7 % du budget de la Marine marchande**. Elle s'inscrit en hausse de 1,5 % par rapport au budget voté de 1996. Après la diminution de -1 % enregistrée l'an dernier, la contribution de l'Etat à l'ENIM reprend donc sa progression.

En 1997, le budget de l'ENIM devrait augmenter de 1,25 %, en dépenses comme en recettes, pour atteindre 9,284 milliards de francs. **La subvention d'équilibre de l'Etat représente donc 49,5 % de ses ressources, contre 48,7 % en 1996.**

4. Signalisation et surveillance maritimes

Les crédits consacrés à la signalisation et la surveillance maritime représentent **2,2 % du budget de la Marine marchande**, en diminution de -3,2 % par rapport au budget voté de 1996. Ils atteignent 123,1 millions de francs en crédits de paiement et 66,1 millions de francs en autorisations de programme.

Cette diminution globale des crédits recouvre un double mouvement :

- **une augmentation de 6,9 % des crédits d'entretien et d'exploitation** des services de police et de signalisation maritimes (chapitre 35-52), qui s'élèvent à 43,3 millions de francs, contre 40,3 millions de francs en 1996 ;

- une diminution de -5,7 % des crédits d'équipement (chapitre 53-32), qui s'établissent en crédits de paiement à 58,8 millions de francs, contre 65,8 millions de francs en 1996. Ils restent toutefois stables en autorisations de programme, au niveau de 56,5 millions de francs.

Le programme de modernisation des systèmes radio et radar des Centre Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) pourra ainsi se poursuivre à un rythme satisfaisant.

Le programme de renouvellement de la flottille de surveillance se poursuit également rapidement. Une opération exceptionnelle bénéficiant d'un financement européen à hauteur de 50 % a été réalisée en 1996, avec l'achat d'occasion d'un patrouilleur de construction récente. Ce navire aura vocation à intervenir sur l'ensemble du golfe de Gascogne, zone rendue sensible par l'entrée en vigueur des nouvelles règles de contrôle des pêches. En 1997, trois vedettes côtières seront mises en service à Saint-Brieuc, Arcachon et Ajaccio.

Il convient par ailleurs de remarquer que la subvention à la Société nationale de secours en mer (SNSM) intègre pour 1997 les crédits supplémentaires qui lui ont été alloués en 1996 par le Parlement. Elle est ainsi portée à 4 millions de francs en fonctionnement et 9,6 millions de francs en équipement. La SNSM pourra ainsi mettre en service quatre canots tout temps et deux vedettes plus légères.

5. Protection et aménagement du littoral

Les crédits consacrés à la protection et à l'aménagement du littoral représentent seulement 0,2 % du budget de la Marine marchande.

Les moyens affectés à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer progressent de 1,5 % en fonctionnement, pour s'établir à 1,8 million de francs (chapitre 35-33), et diminuent de -13,6 % en équipement, pour s'établir à 4,4 millions de francs (chapitre 53-30, article 90).

Les moyens affectés aux schémas de mise en valeur de la mer (chapitre 53-30, article 60) sont reconduits en autorisations de programme, au niveau de 2 millions de francs, mais diminuent également de -13,6 % en crédits de paiement, pour s'établir à 2,2 millions de francs.

6. Flotte de commerce

Les crédits consacrés à la flotte de commerce représentent **5,6 % du budget de la Marine marchande**. Pour 1997, ils diminuent de -5,2 % en crédits de paiement, pour s'établir à 314,3 millions de francs, et de -13,2 % en autorisations de programme, pour s'établir à 198 millions de francs.

La **contribution de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie générale maritime** (chapitre 45-35) est réduite pour 1997 de 8 millions de francs et s'établit à 113 millions de francs, en baisse de -7,1 % par rapport à 1996. Cette subvention budgétaire, **qui demeure en dépit de la privatisation de la CGM**, est destinée à financer le surcoût du régime de retraite propre à la Compagnie par rapport au régime général.

Il convient de rappeler que, traditionnellement, le chapitre 45-35 accueille en loi de finances rectificative les crédits consacrés au **remboursement par l'Etat de la part maritime de la taxe professionnelle** acquittée par les armateurs. Une dotation de 85,8 millions de francs a été inscrite à ce titre en loi de finances rectificative pour 1995 et une autre dotation de 91,3 millions de francs est demandée par le projet de loi de finances rectificative pour 1996.

Les **subventions à la flotte de commerce** (chapitre 63-35) diminuent de -4,5 % en crédits de paiement, pour s'établir à 201,3 millions de francs, et de -15,2 % en autorisations de programme, pour s'établir à 198 millions de francs. Afin de permettre une gestion plus souple de l'aide à l'investissement et de l'aide à la consolidation et à la modernisation, **les crédits afférents à ces deux types de subventions ont été regroupés au sein d'un seul article budgétaire**.

L'érosion des subventions directes devrait être plus que compensée par les effets de la loi n°96-607 du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce.

C. MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

L'Assemblée nationale a abondé, à titre non reconductible et conformément au souhait exprimé par sa commission des finances, de 55.000 francs l'article 10 "Subventions à divers organismes" du chapitre 41-10 "Actions de promotion dans le domaine maritime", et de 50.000 francs l'article 20 du chapitre 46-32 "Participation aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer".

II. L'ADMINISTRATION DE LA MER

A. L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

1. La rationalisation de l'imputation budgétaire des moyens des services

Après la création d'un Secrétariat général de la Mer, il convenait de tirer les conséquences du rattachement, en 1993, des services de la Mer au sein d'un grand ministère de l'Équipement renforcé, et de la direction des pêches au sein du ministère de l'Agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

C'est pourquoi il est prévu de fusionner en 1997 les services généraux de l'ancienne entité ministérielle Mer, avec ceux des deux ministères d'accueil. Ce regroupement permettra une meilleure coordination entre les services et un fonctionnement plus efficace par la clarification des procédures.

Dorénavant, tous les moyens d'administration centrale des services relevant du ministère de l'Équipement seront inscrits au budget Urbanisme et services communs du ministère, les moyens de la direction des pêches maritimes et des cultures marines seront inscrits au budget du ministère de l'Agriculture, de la pêche et de l'alimentation et les moyens du Secrétariat général à la Mer seront inscrits au budget des services du Premier ministre.

Les transferts au budget des services communs du ministère de l'Équipement s'élèvent globalement à 70,5 millions de francs, ceux au profit du budget du ministère de l'Agriculture, de la pêche et de l'alimentation à 14 millions de francs, le budget des services du Premier ministre recevant pour sa part 1,7 million de francs au titre du secrétariat général à la Mer.

Ces regroupements permettront à l'administration de la Mer de s'alléger des tâches d'administration générale, pour mieux se consacrer aux affaires maritimes.

2. La refonte des administrations centrales

La rationalisation budgétaire s'accompagnera d'une refonte des administrations centrales de la Mer, conformément aux propositions

formulées en février 1996 par M. Alain Chabrol, conseiller maître à la Cour des Comptes, en conclusion de sa mission d'étude sur l'organisation et les missions de l'administration centrale de la mer et de ses services déconcentrés.

Actuellement, quatre directions sont spécialisées dans les affaires maritimes. Un regroupement opérationnel sera opéré pour aboutir à la constitution de deux directions d'administration centrale, la gestion de la couverture sociale des marins étant confiée à l'Etablissement national des invalides de la marine érigé en établissement public de plein exercice :

- la **direction du transport maritime, des ports et du littoral**, à vocation économique (flotte de commerce y compris le secteur fluviométrie, ports, activités littorales et nautiques) ;

- la **direction centrale des affaires maritimes**, à vocation administrative (gens de mer, sécurité maritime, services déconcentrés littoraux).

Toutes les missions de sécurité seront réunies sous une autorité unique au sein d'une structure autonome, qu'elles soient relatives aux navires et aux équipages, à la navigation et à la signalisation maritimes. Il s'agit de renforcer la cohérence et l'efficacité de l'action de l'Etat en matière de sécurité maritime. Cette structure autonome disposera d'une totale indépendance dans la définition des normes de sûreté.

Enfin, cette réforme de l'administration de la mer sera complétée par la **création d'un bureau d'enquêtes administratives sur les accidents en mer**, indépendant des administrations chargées de la conception et de la gestion de la sécurité maritime, placé au sein de l'inspection générale des services des affaires maritimes, à l'image du bureau d'enquêtes sur les accidents aériens. Ce bureau participera directement à la lutte contre la pollution de la mer.

3. Le renforcement des services déconcentrés

Les fonctions administratives des services des affaires maritimes seront recentrées autour du département et les fonctions économiques autour de la région, tandis que les services spécialisés, centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et centres de sécurité des navires, sont confirmés dans leurs structures actuelles.

Ces services locaux couvrent l'ensemble des aspects de la vie maritime. Leurs attributions sont d'ordre administratif, économique, technique, social, juridictionnel, militaire et de défense. Ils interviennent pour

contrôler l'exploitation des ressources (pêches et aquaculture), pour gérer administrativement les flottes de pêche, de commerce et de plaisance (immatriculation, instruction des dossiers d'aide à l'armement, plan de réquisition), pour veiller à l'application des règles de sécurité des navires et de la circulation maritime et à la sauvegarde en mer des personnes et des biens.

Ils ont également en charge tout ce qui concerne la vie du marin : identification en début de carrière, qualification, services, protection sociale, application du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Les services des affaires maritimes constituent ainsi une véritable administration de proximité à compétence globale. Hérités d'un passé ancien, ils apparaissent aujourd'hui en avance sur les orientations les plus récentes de la réforme de l'Etat.

Ils seront prioritairement bénéficiaires en 1997 de l'augmentation des moyens de fonctionnement, qui sont accrus de 2,2 % à structure constante par rapport à 1996.

Ainsi, la réforme entreprise depuis plusieurs années pour améliorer la carrière des agents de catégorie C embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes pourra s'achever dès 1997. Cette réforme est essentielle pour le bon fonctionnement des unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui rassemblent dans une structure départementale unifiée à vocation terrestre et maritime les moyens de police auparavant répartis entre les vedettes côtières, les quartiers et les stations des affaires maritimes.

De même, les effectifs des capitaineries de port seront renforcés par la création de cinq emplois supplémentaires d'officiers de port, obtenue par transformation d'emplois budgétaires.

B. L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

1. La modification du statut de l'ENIM

Le rapport de M. Alain Chabrol retrace l'évolution qui justifie aujourd'hui le changement de statut de l'ENIM :

"Jusqu'en 1960, les quartiers des affaires maritimes constituaient autant de centres de gestion locaux assurant pour le compte de l'établissement le traitement des prestations sociales ainsi que la liquidation et l'encaissement des recettes. D'une manière générale, les paiements étaient effectués "au guichet".

A partir de 1960, les quartiers ont été progressivement déchargés des opérations de caractère financier tout en conservant une fonction d'accueil, d'information et de traitement des réclamations. Il s'est opéré un mouvement continu de centralisation des traitements de masse, notamment en ce qui concerne toutes les tâches liées à la liquidation des prestations maladie, des prestations vieillesse et une partie importante du recouvrement des contributions et cotisations sociales. Il ne s'agit plus d'une véritable gestion de proximité, mais elle ne remet pas pour autant clairement en cause le rôle des quartiers et le maintien en place de certains effectifs locaux de l'ENIM. La mise en facteur commun des attributions et des moyens ne paraît donc plus parfaitement justifiée.

On peut penser que la prise en charge complète de tous les ressortissants par des centres spécialisés, comme cela se pratique d'une manière beaucoup plus centralisée dans d'autres régimes spéciaux à population pourtant très dispersée (caisse nationale militaire de sécurité sociale, caisse de prévoyance de la SNCF, etc), est aujourd'hui dans la bonne voie avec l'aboutissement de la politique de modernisation des procédures mise en oeuvre en début des années 1990.

Une organisation plus transparente, tant sur le plan juridique que financier, passe par la mise en cohérence du statut de l'établissement avec son rôle originel de gestionnaire d'un régime spécial de prestations sociales et par un exercice indépendant des responsabilités de la tutelle, même si l'établissement a jusqu'à maintenant trouvé avantage à ce que la gestion administrative de ses personnels soit assurée par la direction des gens de mer. La confusion qui règne actuellement en matière de répartition des effectifs communs à la Mer et à l'ENIM rend plus souhaitable encore une séparation claire des activités."

L'ENIM, qui est aujourd'hui une direction d'administration centrale gérant un établissement public, deviendra donc un établissement public administratif de plein exercice, tout en conservant son pouvoir de proposition de réforme et d'élaboration des textes. Cette restructuration permettra de distinguer nettement le budget de la protection sociale maritime du budget de l'action maritime de l'Etat.

Cette nouvelle organisation associera plus largement les marins, les armateurs et les pensionnés à la gestion de l'institution et à l'évolution du régime tout en garantissant la pérennité de ce dernier. La souplesse offerte par le statut d'établissement public ne pourra qu'ajouter à l'efficacité de l'institution, l'ENIM continuant de s'appuyer sur les structures locales des affaires maritimes.

Selon les prévisions, l'ENIM devrait servir en 1997 des prestations à 257.000 personnes, ayants-droit compris, parmi lesquelles on dénombre 43.250 actifs cotisants et 124.350 pensionnés.

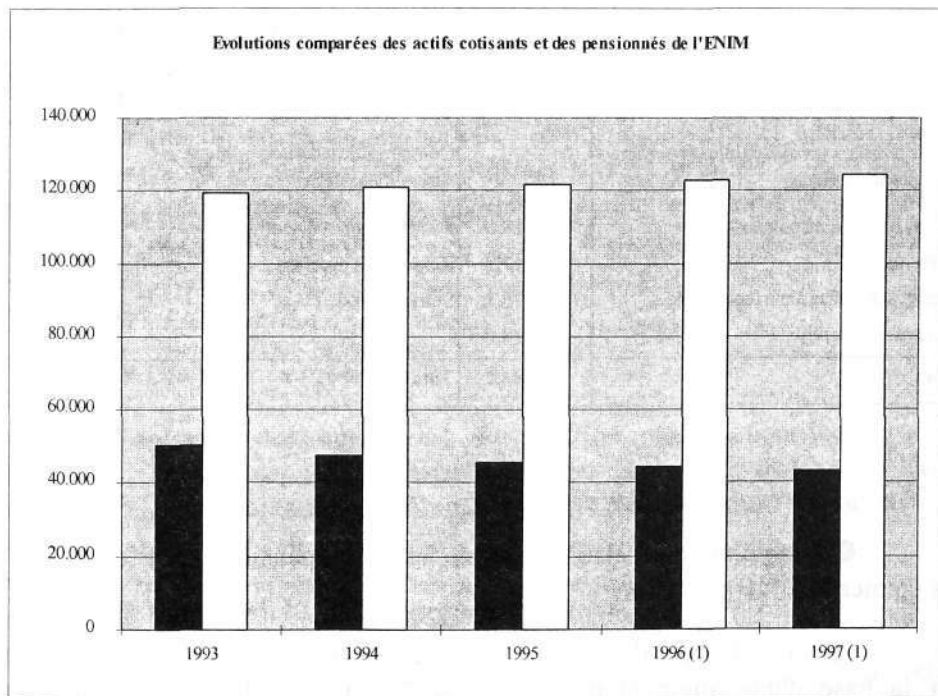
Evolution des effectifs couverts par l'ENIM

Année	Actifs		Pensionnés		Ressortissants (2)	
	Effectifs	Evolution	Effectifs	Evolution	Effectifs	Evolution
1993	50.279	-3,2	119.358	-0,7	290.262	-3,3
1994	47.552	-5,4	120.775	1,2	279.276	-3,8
1995	45.541	-4,2	121.524	0,6	269.083	-3,6
1996 (1)	44.300	-2,7	123.000	1,2	263.000	-2,3
1997 (1)	43.250	-2,4	124.350	1,1	257.700	-2,0

(1) Estimations

(2) Ayants-droit compris

La dégradation du ratio démographique de l'ENIM se poursuit donc, passant de 0,42 % en 1993 à 0,35 % en 1997.



2. Les prévisions financières pour 1997

Le budget prévisionnel de l'Etablissement national des invalides de la marine pour 1997 s'appuie sur les dernières hypothèses économiques et sociales fixées par le Gouvernement, appliquées aux crédits inscrits au budget primitif pour l'exercice 1996. Toutefois, ces hypothèses sont encore susceptibles de variations jusqu'à l'arrêt du document budgétaire définitif soumis à l'avis du conseil supérieur de l'établissement.

Au total, le volume budgétaire augmenterait en 1997 de + 1,25 % par rapport au budget primitif 1996, en dépenses comme en recettes, pour atteindre 9,284 milliards de francs.

Budget prévisionnel de l'ENIM pour 1997

(en millions de francs)

Charges		Ressources	
Pensions Caisse de retraite des marins	6 359,3	Contributions des armateurs et cotisations des marins	1 551,0
Pensions Caisse générale de prévoyance	448,3	Cotisations des pensionnés	108,1
Prestations Caisse générale de prévoyance	2 129,0	Cotisations des chômeurs	5,5
Action sanitaire et sociale	47,0	Contribution assurance auto	17,5
Contribution à divers régimes spécifiques d'assurance maladie	31,9	Compensation démographique et surcompensation	2 943,0
Fonds national de solidarité	28,0	Fonds national de solidarité	28,0
Personnel	147,2	Ressources diverses	47,5
Charges diverses amortissements	75,3	Subvention de l'Etat	4 583,7
Dépenses exceptionnelles	18,0		
Total	9 284,0	Total	9 284,3

a) L'évaluation des dépenses

❶ Les prévisions relatives aux dépenses de pensions sont fondées sur les éléments suivants :

- pour la Caisse de retraite des marins, les charges ont été évaluées sur la base d'une augmentation de + 3,4 %, taux résultant notamment de l'évolution des salaires forfaitaires estimée à + 1,2 %, de la croissance du nombre des pensionnés (+ 1,7 %), conjuguée avec le glissement vieillesse technicité ou GVT (+ 0,5 %) ;

- pour la Caisse générale de prévoyance, l'incidence de l'évolution des salaires forfaitaires et du nombre de prestataires conduisent à une évolution des dépenses de pensions maladie/invalidité de + 0,7 %.

② Pour les prestations servies par la CGP, les tendances générales observées et prévues en matière d'assurance maladie ainsi que les paramètres propres au régime ont conduit à une évaluation des dépenses en hausse de 2,3 %.

③ Les dépenses d'intervention sociale ont été reconduites à hauteur des crédits inscrits pour 1996 au titre de participation du régime spécial à l'effort d'économie.

④ Les prévisions relatives aux frais d'exploitation sont fondées sur les éléments suivants :

- pour les frais de personnel, les crédits ont également été reconduits à hauteur des crédits 1996, abondés cependant de 0,4 million de francs devant permettre la réalisation de la dernière tranche du protocole Durafour ;

- les crédits de fonctionnement informatique sont stabilisés à 14,5 millions de francs correspondant à la poursuite de mise en oeuvre du schéma directeur de l'informatique de l'ENIM approuvé au début de l'année 1991 et révisé courant 1994.

⑤ Les dépenses exceptionnelles (remises de dette et admissions en non-valeur) sont en baisse par rapport au budget primitif pour 1996, les dossiers en cours permettant de prévoir des remises d'intérêts moratoires moins importantes que l'an passé.

b) L'évaluation des recettes

① Les recettes propres

S'agissant des cotisations des marins et des contributions des armateurs, l'ensemble des paramètres pris en compte pour leur évolution conduit à une augmentation en volume de 4,7 % par rapport au budget primitif 1996.

② Les transferts de compensation

En 1997, si les modalités de calcul sont les mêmes que celles retenues en 1996, l'ENIM devrait recevoir 2.943 millions de francs au titre de la compensation entre régimes, régularisations sur exercices antérieurs comprises, dont 568 millions de francs de compensation bilatérale avec la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés.

③ La subvention d'équilibre

Compte tenu de produits atteignant 4,7 milliards de francs et de charges s'élevant à 9,284 milliards de francs, la subvention de l'Etat destinée à équilibrer le budget primitif pour 1997 s'établit à 4.583 milliards de francs, soit une augmentation de + 1,2 % par rapport à celle de 1996.

3. Un financement budgétaire prépondérant

L'évolution des différentes catégories de ressources de l'ENIM depuis 1992 fait apparaître :

- la lente dégradation des recettes propres de l'ENIM, qui suit la baisse du nombre des actifs cotisants ainsi que la politique de réduction de taux de contributions patronales décidée par le Gouvernement dans le but de relancer l'activité et l'emploi maritimes ;

- la stabilisation depuis 1994, après une forte progression en 1992 puis 1993, des compensations inter-régimes, qui tiennent compte des facteurs démographiques et des capacités contributives (masses salariales) des régimes. Certaines évolutions d'une année sur l'autre, résultent de régularisations d'exercices antérieurs. De plus, il est à noter que depuis l'exercice 1993, de nouvelles modalités de calcul de la surcompensation entre régimes spéciaux ont entraîné une forte augmentation des acomptes au titre de ce type de compensation ;

- la hausse régulière de la subvention de l'Etat jusqu'en 1994 et une stabilisation depuis lors, à hauteur de 50 % des ressources, en conséquence des deux évolutions précédentes.

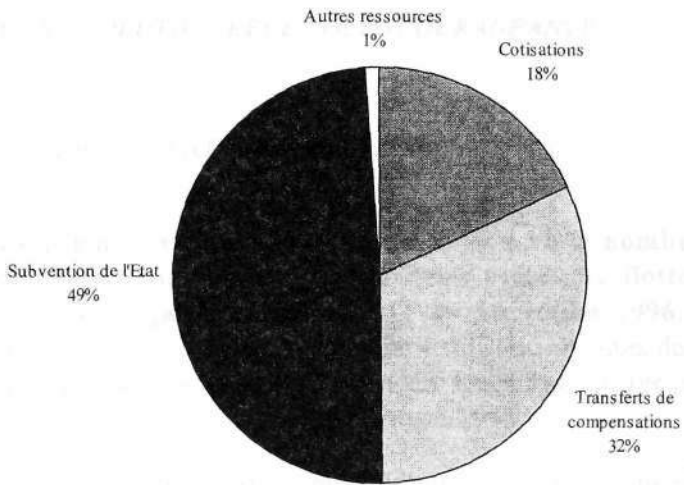
Evolution des ressources de l'ENIM 1993-1997

(en millions de francs)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Cotisations	2.070	1.959	1.631	1.623	1.587	1.666
Transferts de compensations	1.881	2.416	2.407	2.598	2.958	2.943
Subvention de l'Etat	3.955	3.834	4.242	4.464	4.528	4.583
Autres ressources	90	100	105	88	97	92
Total des ressources	7.996	8.309	8.385	8.773	9.170	9.284

La répartition proportionnelle des ressources fait bien apparaître le caractère résiduel des cotisations et le caractère prépondérant de la subvention de l'Etat.

Répartition des ressources de l'ENIM en 1997





III. LA FLOTTE DE COMMERCE

A. UNE ÉVOLUTION RÉCENTE ENCOURAGEANTE

1. Un renouvellement important

Le premier semestre de l'année 1996 a vu le nombre des navires sous pavillon national augmenter de deux unités, la flotte comprenant 209 navires au 1er janvier 1996 et 211 au 1er juillet 1996. De même, la capacité de transport, représentant plus de 4 millions d'unités de jauge brute et plus de 6,5 millions de tonnes de port en lourd est au 1er juillet 1996 en augmentation par rapport au début de l'année 1996.

Sur cette période, seize mouvements de navires ont été enregistrés, répartis en sept sorties et neuf entrées dont quatre de navires neufs. Trois de ces nouvelles acquisitions concernent la flotte à passagers, qui connaît un net accroissement de sa capacité de transport avec les entrées de trois transbordeurs : un transbordeur à grande capacité, le Napoléon-Bonaparte, pouvant transporter 2.460 passagers et 710 voitures, et deux transbordeurs rapides, le NGV Asco, prévu pour transporter, à 37 noeuds, plus de 500 passagers et 150 voitures, et le Solidor 3, pouvant transporter 450 passagers et 52 voitures. La quatrième entrée du premier semestre 1996 est celle d'un vraquier neuf venu remplacer un navire construit en 1982.

Flotte de commerce sous pavillon français au 1er juillet 1996

Navires de charge de + de 100 TB

			Modification par rapport au 1.01.96			
Catégories	Nombre	JB	TPL	Nombre	JB	TPL
Navires à passagers						
Paquebots	3	25.100	6.666	-1	-227	-115
Transbordeurs	29	366.231	101.293	3	56.180	11.628
Aéroglosses/Vedettes à passagers	7	2.034	155	0	0	0
Total navires à passagers	39	393.365	108.114	2	55.953	11.513
Cargos						
Cargos	19	42.642	55.220	0	1.405	0
Porte-conteneurs	25	675.672	759.088	1	16.252	22.420
Bananiers, polythermes	5	10.202	17.684	0	0	0
Transporteurs de vrac sec	12	544.334	956.238	1	164.350	289.933
Citernes à vin et huile	3	8.881	15.802	0	0	0
Transporteurs de soufre et de produits chimiques	4	15.329	22.471	1	3.446	5.453
Caboteurs de <500 tonnes brutes	6	1.715	2.625	0	0	0
Navires secs stationnaires	42	31.141	38.447	0	-3.898	-6.637
Total cargos	116	1.329.916	1.867.575	3	181.555	311.169
Pétroliers						
Pétroliers LC	15					
Caboteurs pétroliers	25	280.022	465.062	-2	-21.446	-33.541
GNL/GPL	6	151.264	134.990	0	0	0
Pétroliers & GPL stationnaires	10	105.295	170.683	-1	-1.135	-1.507
Total pétroliers	56	536.581	770.735	-3	-22.581	-35.048
Total général	211	2.259.862	2.746.424	2	214.927	287.634

Le début de l'année 1996 vient ainsi confirmer l'important mouvement de renouvellement de la flotte observé en 1995 : 27 navires nouveaux, dont 12 neufs, ont été placés sous pavillon français l'an dernier.

Toutefois, l'ampleur de ce mouvement n'a pas été suffisante pour stopper le vieillissement des navires dont l'âge moyen est passé en un an de 14,3 à 15,2 ans.

Âges moyens des différentes catégories de navires pondérés par les jauges brutes

Catégorie	1er janvier 1995	1er janvier 1996
Navires à passagers	9,6	10,1
Cargos	10,2	12,5
Navires pétroliers	17,2	17,2
Toutes catégories	14,3	15,2

L'âge moyen des navires à passagers, qui reste la catégorie dont l'âge moyen est le plus bas, passe de 9,6 à 10,1 ans tandis que celui de la flotte pétrolière, qui était au 1er janvier 1995 de 17,2 ans, se maintient au même niveau grâce aux entrées d'un pétrolier long cours et de quatre caboteurs pétroliers neufs.

L'âge moyen de l'ensemble de la flotte française peut être rapproché de celui de la flotte mondiale, qui était de 15 ans et demi au 1er juillet 1995.

2. Une contribution croissante du pavillon-bis des Kerguelén

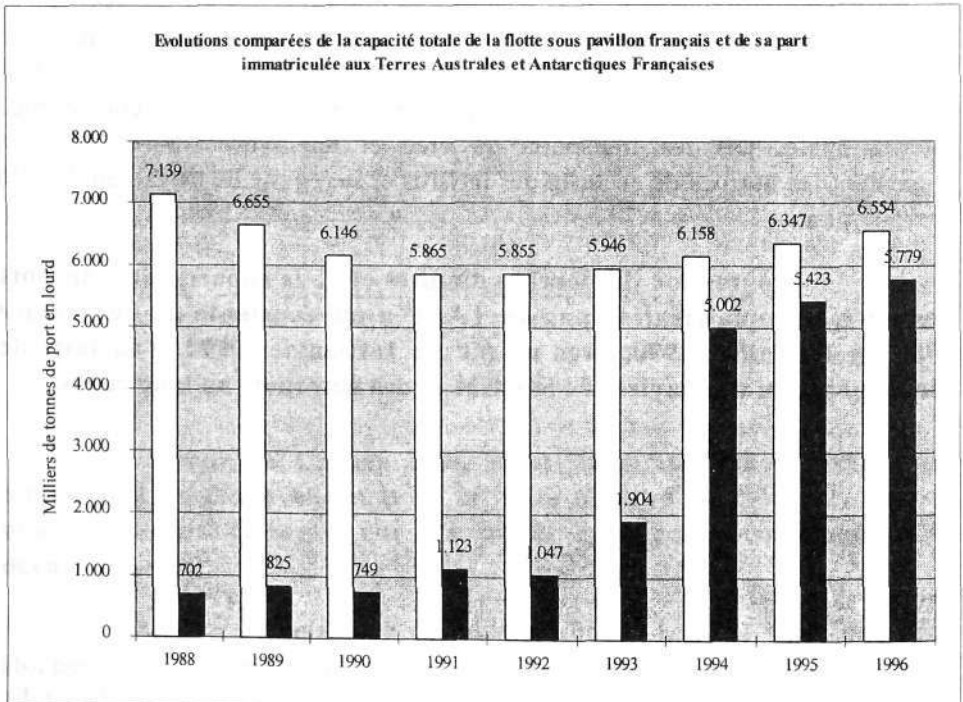
L'immatriculation des navires au territoire des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), dans la mesure où elle permet de réduire les coûts d'exploitation, offre aux armements qui optent pour ce registre la possibilité d'être plus compétitifs sur le marché du transport maritime international. Ainsi, plusieurs armements nationaux ont pu maintenir leur présence sur des secteurs particulièrement exposés à la concurrence internationale, tels les transports de vrac et les hydrocarbures, tout en respectant les normes de sécurité des navires et le régime de travail applicable aux navigants.

La progression du nombre d'unités et de la capacité de transport des navires immatriculés dans les TAAF a été constante du 1er janvier 1988 au 1er juillet 1996, avec un pic au 1er janvier 1994, à la suite de l'incorporation des navires de la CGM et des pétroliers au long cours.

Bilan du registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Flotte de commerce sous pavillon national									
unités	261	241	223	220	216	221	215	207	211
capacité (milliers de TPL)	7 139	6 655	6 146	5 865	5 855	5 946	6 158	6 347	6 554
Dont immatriculation TAAF									
unités	25	31	30	47	49	52	87	83	91
capacité (milliers de TPL)	702	825	749	1 123	1 047	1 904	5 002	5 423	5 779
Part de la flotte sous immatriculation TAAF en %									
unités	10	13	13	21	23	24	40	40	43
capacité (milliers de TPL)	10	12	12	19	18	32	81	85	88
Postes de navigants sous immatriculation TAAF									
français	85	111	142	257	289	318	815	777	827
étrangers	134	220	275	492	626	549	828	711	745
total	219	331	417	749	915	867	1 643	1 488	1 572

L'ouverture du registre TAAF aux pétroliers à partir de 1994 explique l'écart entre la proportion des unités sous pavillon Kerguelén, soit 43 %, et la part de la capacité totale de la flotte française que celles-ci représentent.



En termes d'emploi, l'extension progressive du régime d'immatriculation TAAF à de nouvelles catégories de navires, d'une part, et l'augmentation de 35 % à 70 % de la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre de l'allègement des charges sociales patronales, d'autre part, ont eu des conséquences contrastées :

- diminution des effectifs totaux de navigants français, ayant pour effet de réduire le différentiel de compétitivité avec les concurrents étrangers tout en limitant les sorties de la flotte française ;

- maintien à bord, à l'initiative des armateurs, d'une proportion de navigants français très supérieure au minimum obligatoire de 35 % ;

- effet positif à l'embauche de navigants du fait de la prise en compte de 70 % de l'équipage, sur l'ensemble des navires déjà immatriculés TAAF antérieurement à 1993.

B. LA PROLONGATION DU PLAN DE SOUTIEN

Le Gouvernement a décidé de reconduire de 1995 à 1997 le plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce, au titre duquel près de 1,7 milliard de francs ont été engagés entre 1990 et 1994.

1. L'aide à l'investissement

Le plafond des aides susceptibles d'être versées lors de l'acquisition d'une première immatriculation sous pavillon français de navires neufs est porté de 40 à 50 millions de francs, améliorant sensiblement les possibilités d'aide publique pour les unités neuves les plus importants.

En outre, l'âge maximum auquel un navire d'occasion peut être subventionné a été porté de dix à quinze ans. En corollaire, le taux maximum de subvention a été porté de 10 à 15 % pour un navire d'un coût inférieur à 80 millions de francs et à 12,5 % pour un navire d'un coût compris entre 80 et 120 millions de francs.

En 1995, compte tenu des délais nécessaires à la mise au point de ces modifications, il n'a été ouvert que deux autorisations de programme pour des navires livrés avant le 31 décembre 1994, soit un total de 49 millions de francs.

En 1996, il est prévu de consacrer 82 millions de francs à cette action et 103 millions de francs en 1997.

2. L'aide à la consolidation et à la modernisation

Son attribution est élargie à toutes les entreprises de transport maritime exposées à la concurrence internationale. Ses critères de répartition sont diversifiés pour prendre en compte, à côté des investissements non maritimes, le niveau des emplois maritimes et sédentaires, notamment celui des officiers affectés à un emploi de lieutenant. Cette adaptation permet de renforcer la contribution de l'ACOMO à la sauvegarde du savoir-faire maritime français, en permettant l'emploi des jeunes gens justifiant de cette formation comme navigants.

En 1995, 102 millions de francs ont été consacrés à cette action, montant qui sera reconduit en 1996. Il est prévu de doter ce type d'opérations de 90 millions de francs en 1997.

En outre, pour permettre une gestion plus souple de l'aide à l'investissement et de l'ACOMO, leurs crédits respectifs sont réunis depuis 1996 au sein d'un même article budgétaire.

3. Le remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle

Cette mesure est reconduite également jusqu'en 1997, où sera remboursée la taxe professionnelle de 1996. Les crédits inscrits en loi de finances rectificative pour 1995 et reportés en 1996, soit 85,8 millions de francs, permettront de verser le reliquat de subvention dû au titre de la taxe professionnelle 1994 puis de procéder au remboursement d'une première tranche de la TP 1995, le solde devant être versé en 1997.

4. L'allégement des cotisations patronales de l'ENIM

Cette mesure a dorénavant un effet annuel intégral. Son coût budgétaire ne connaîtra pas, dans l'hypothèse du maintien de la réglementation en l'état, de modification significative. Il devrait atteindre en 1996 comme en 1997, 58 millions de francs pour les navires immatriculés aux TAAF et 80 millions de francs pour les navires immatriculés en métropole qui effectuent des liaisons internationales.

5. La fiscalité des quirats

La loi du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce vise à attirer l'épargne vers l'investissement dans la flotte maritime française. Ce dispositif transitoire doit s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2000.

Le dispositif permet aux personnes physiques de déduire de leur impôt sur le revenu les sommes investies dans la limite annuelle de 500.000 francs pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés et de 1 million de francs pour un couple marié.

Pour les sociétés, l'intégralité des sommes investies sont déductibles du bénéfice imposable de l'exercice de versement.

Cette mesure d'incitation fiscale devrait attirer vers l'investissement maritime environ la moitié des sommes nécessaires au renouvellement annuel de la flotte, soit 1 milliard de francs par an. Au total, ce sont huit à dix navires par an qui pourraient passer sous pavillon français dans le cadre de ces dispositions.

C. LA PRIVATISATION DE LA CGM

1. Un redressement financier bientôt achevé

La Compagnie générale maritime (CGM), propriété à 99,9 % de la Compagnie générale maritime et financière (CGMF), elle-même propriété de l'Etat, a pour vocation principale le transport de marchandises conteneurisées au long cours en lignes régulières. Elle est aujourd'hui recentrée sur un nombre limité de lignes en position forte, et exploite une flotte de 31 navires, dont 16 lui appartenant en propre, ainsi qu'un parc de 50.000 conteneurs.

Au 31 décembre 1995, le chiffre d'affaires consolidé a atteint 3,848 milliards de francs et le déficit a été réduit à - 497,6 millions de francs. L'endettement global était de 2,555 milliards de francs (981 millions au bilan et 1,574 milliard hors bilan). Les effectifs du personnel s'élève à 2.738 personnes, dont 719 navigants et 2.019 sédentaires. Les capitaux propres s'établissent à 46,3 millions de francs.

Pour comparaison, ces valeurs étaient les suivantes au 31 décembre 1994 :

- chiffre d'affaires 4,794 milliards de francs
- résultat..... - 1,006 milliard de francs
- endettement global..... 3,326 milliards de francs, dont 1,219 au bilan et 2,107 hors bilan
- capitaux propres..... 540,6 millions de francs
- effectifs du personnel... 3.117, dont 783 navigants et 2.334 sédentaires.

Le redressement de la CGM, encore incomplet, a donc été acquis au prix d'une diminution sensible de son chiffre d'affaires et de son personnel. En 1995, la poursuite du plan d'assainissement a consisté à :

- assainir le bilan par la constitution de provisions et la constatation de charges exceptionnelles afin de ne pas pénaliser le résultat d'exploitation par des charges anciennes ;

- restructurer le réseau des agences européennes ;

- poursuivre la mise en oeuvre du plan social décidé à l'automne 1994 : 315 personnes ont quitté l'entreprise, dont 108 ont bénéficié de mesures d'âge, 66 d'incitations au départ volontaire et 141 de conventions du fonds national pour l'emploi ;

- poursuivre la politique de cession systématique des actifs non stratégiques ;

- transférer, pour le franc symbolique, le contrat de crédit-bail de l'immeuble de Suresnes, siège de l'entreprise, à une filiale à 100 % de la CGMF et affecter simultanément à la nouvelle société 148 millions de francs destinés à couvrir l'écart entre le montant du crédit restant à payer et la valeur estimée de l'immeuble. Cette opération a pris effet le 1er janvier 1996.

Au cours du premier semestre de l'année 1996, la CGM a engagé la cession de son secteur de manutention portuaire en France métropolitaine. La filiale marseillaise Manutention générale méditerranéenne (MGM) a été cédée au mois d'avril 1996 à un actionariat solide constitué d'industriels expérimentés de la place. De même, un protocole d'accord a été conclu en vue de la cession de la participation majoritaire que la CGM détient dans la Générale de manutention portuaire (GMP) du Havre.

A la fin de 1996, le flux naturel des départs volontaires et des départs en retraite, ajouté aux effets de la vente des filiales de manutention

(800 salariés), devrait placer l'effectif moyen à environ 2.000 personnes, y compris les navigants.

Le résultat prévisionnel de la CGM pour 1996 reste légèrement négatif, à hauteur de - 30 millions de francs.

2. Une recapitalisation massive

Le redressement financier de la Compagnie a reposé aussi et surtout sur une recapitalisation importante de la part de son actionnaire public.

Depuis le 1er janvier 1993, la CGM a reçu de l'Etat les dotations en capital suivantes :

- juillet 1993 150 millions de francs pour la mise en oeuvre du plan de filialisation ;
- juin 1994 800 millions de francs liés à des cessions d'actifs et à la restructuration des agences européennes ;
- octobre 1994 750 millions de francs liés à l'arrêt du trafic vers l'Extrême-Orient et à un plan de réduction des effectifs ;
- juin 1996 250 millions de francs affectés au service de la dette ;
- second semestre 1996 875 millions de francs affectés au service de la dette.

Le total des dotations s'élève donc à 2,825 millions de francs.

La Commission de l'Union européenne a autorisé ces recapitalisations, y compris celle accordée en 1996 à hauteur de 1,125 milliard de francs à condition qu'elle soit la dernière et en vue de permettre la privatisation de la compagnie avant la fin de l'année 1996.

3. Une privatisation de gré à gré

La privatisation du groupe CGM a été décidée dans son principe par la loi n° 93-923 du 19 juillet 1993 et par le décret n° 95-841 du 17 juillet 1995 pris pour son application.

Afin de permettre une cession dans les meilleures conditions de sécurité juridique, l'Etat a différé l'engagement de la procédure jusqu'à l'obtention de l'autorisation de recapitaliser l'entreprise, accordée par la Commission le 17 juillet 1996.

La vente des actions de la CGM, détenues par l'Etat via la CGMF, aura lieu de gré à gré sur la base d'un cahier des charges approuvé le 18 juillet 1996 par la commission de la privatisation.

Le cahier des charges précise que les offres seront évaluées en fonction des références du repreneur dans le domaine du transport maritime ou de l'armement naval, de son aptitude à doter la CGM d'un actionariat cohérent et stable, et plus généralement à assurer la pérennité de l'entreprise au travers d'un projet industriel ambitieux et compétitif. **Les conditions d'armement des navires, l'appréhension des aspects sociaux et des exigences de la desserte des départements et territoires d'outre-mer seront tout particulièrement examinés.**

Neuf candidats à la reprise ont confirmé leur intérêt auprès du ministre de l'économie et des finances par la remise d'une lettre d'intention avant le 8 août 1996. **Le Gouvernement a fait connaître le 21 octobre 1996 sa décision, prise sur avis conforme de la commission de privatisation, de céder la CGM à la Compagnie maritime d'affrètement (CMA) pour un prix de 20 millions de francs.** Ce prix essentiellement symbolique s'explique par l'importance du passif de la CGM, même après recapitalisation.

La CMA dispose d'une flotte de 35 navires, dont 5 lui appartenant en propre, et d'un parc de 115.000 conteneurs, dont 25 % lui appartenant en propre. Principalement active sur les lignes Est-Ouest à destination notamment de la Chine, de l'Asie du Sud et du Moyen-Orient, elle emploie un millier de personnes et a dégagé en 1995 un résultat net de 55 millions de francs pour un chiffre d'affaires de 3,5 milliards de francs.

La reprise de la Compagnie générale maritime par la Compagnie maritime d'affrètement donnera naissance à un armement maritime de dimension internationale et placera le nouveau groupe au quatrième rang européen et au quatorzième rang mondial.

En matière de relations sociales, la CMA s'est engagée à adhérer au projet de protocole d'accord signé avant la privatisation par une majorité des syndicats de l'entreprise. Elle s'est également engagée à maintenir la desserte des départements et territoires d'outre-mer et à franciser progressivement sa propre flotte, dont un seul navire est actuellement sous pavillon français.

IV. L'EMPLOI ET LA FORMATION MARITIMES

A. LA SITUATION PRÉOCCUPANTE DE L'EMPLOI MARITIME

1. Un mouvement de baisse continu

En 1995, les effectifs des trente principales entreprises d'armement maritime au commerce ont diminué de - 4,3 % par rapport à l'année précédente.

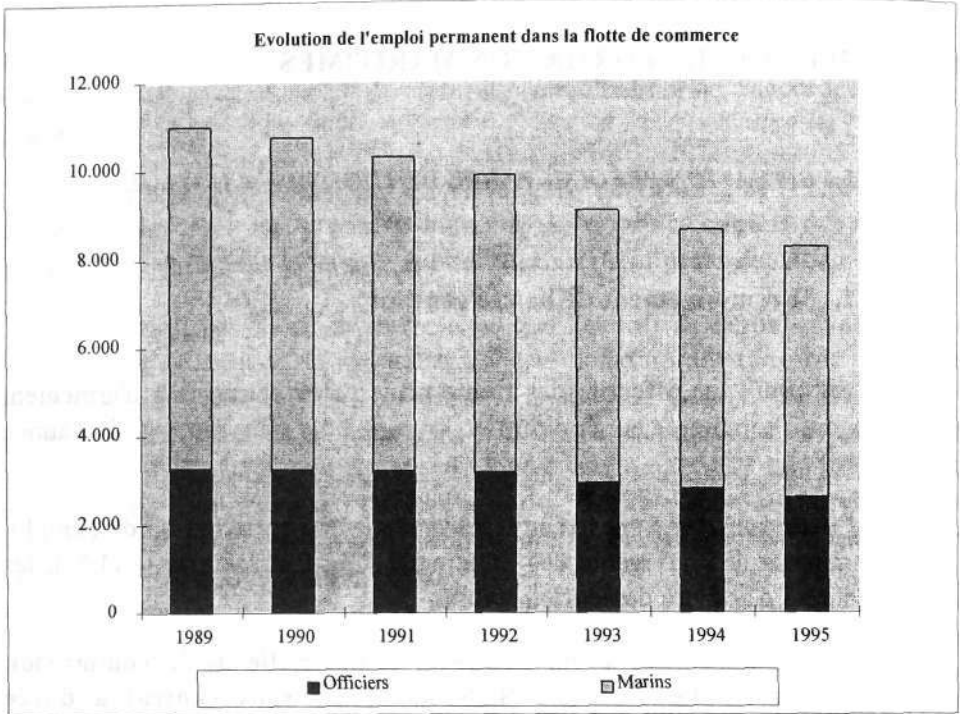
Le secteur des lignes régulières connaît une forte baisse de l'emploi due aux départs des navigants des armements CGM et Delmas (- 11 %), les autres secteurs d'activité demeurant stables.

Au 31 décembre 1995, l'enquête semestrielle de la commission nationale de l'emploi recensait 8.260 navigants sous contrat à durée indéterminée, dont 2.609 officiers et 5.651 marins.

Cette évolution s'inscrit dans le prolongement d'un mouvement de baisse continue des emplois permanents dans la flotte de commerce française : entre 1989 et 1995, ces emplois ont diminué d'un quart.

Evolution de l'emploi permanent dans la flotte de commerce 1989-1995

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Officiers	3.261	3.242	3.214	3.181	2.909	2.787	2.609
Marins	7.743	7.502	7.084	6.706	6.167	5.840	5.651
Total	11.004	10.744	10.298	9.887	9.076	8.627	8.260
Evolution en %		-2,4	-4,2	-4,0	-8,2	-4,9	-4,3



Au total, l'emploi maritime en France, à l'exclusion des navigateurs français sous pavillon étranger, représentait 11.201 marins et officiers en 1995.

Effectifs des marins au commerce au 31 décembre 1995

Type de navigation	Marins embarqués sur navires français	Marins actifs non embarqués	Total général
LNC	354		
Navigation côtière	1.383		
Cabotage national	365		
Cabotage internation	2.177		
Long cours	1.316		
Pilotage	561		
Total général	6.156	5.045	11.201

2. Un chômage important en dépit des mesures d'accompagnement

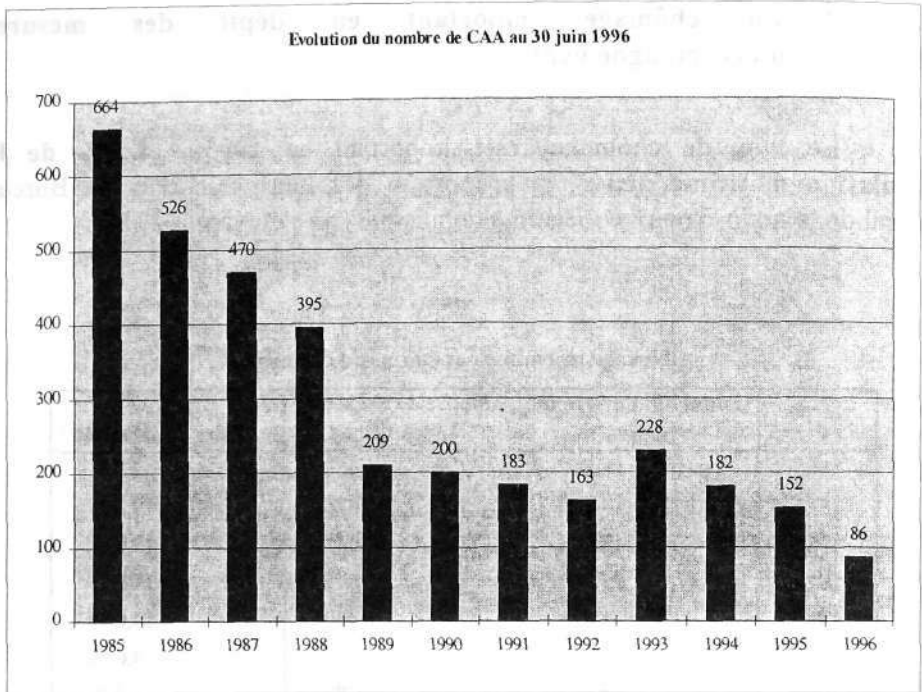
Le taux de chômage reste important en 1995 : **14,5 % de la population maritime active**, la proportion des marins inscrits au Bureau central de la main-d'oeuvre maritime depuis plus an s'élevant à 27 %.

Chômage indemnisé des marins du commerce

	Population maritime active	Nombre de chômeurs indemnisés	Taux d'inemploi
1985	18.840	1.458	7,7 %
1986	14.530	1.576	10,8 %
1987	13.205	2.042	15,4 %
1988	13.916	1.575	11,9 %
1989	11.623	1.400	12,0 %
1990	10.932	950	8,6 %
1991	10.567	787	7,4 %
1992	10.053	587	5,8 %
1993	9.076	1.120	12,3 %
1994	8.627	1.119	12,9 %
1995	8.267	1.198	14,5 %

Le dispositif de **cessation anticipée d'activité (CAA)** mis en place dans le cadre du plan de soutien à la flotte de commerce permet d'atténuer les conséquences sociales des licenciements économiques : 25 % des pertes d'emplois dans le secteur de la marine marchande s'effectuent par le biais de ce dispositif.

Institué en 1985, le régime de cessation anticipée d'activité permet aux marins licenciés pour raison économique, âgés de plus de cinquante ans et réunissant au moins trente annuités de services, de recevoir un revenu de remplacement jusqu'à l'âge de cinquante-cinq ans, âge à partir duquel ils peuvent être admis à bénéficier d'une pension de retraite. **Depuis sa création, 3.458 marins en ont bénéficié.**



En 1996, le nombre de nouvelles demandes de cessation anticipée d'activité pour les marins du commerce devrait avoisiner 200, compte tenu des difficultés que connaissent actuellement les principaux armements maritimes français.

Les crédits budgétaires consacrés à cette mesure se sont élevés à 72 millions de francs en 1995 comme en 1996. Pour 1997, la dotation correspondante n'est plus que de 45 millions de francs, en raison de reports de crédits des exercices antérieurs à hauteur de 50 millions de francs. Les prévisions de dépenses effectives sont de 84 millions de francs.

B. LA FORMATION PROFESSIONNELLE MARITIME

1. L'adaptation du dispositif d'enseignement maritime

Le dispositif de l'enseignement maritime comprend quatre écoles nationales de la marine marchande (Le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille) qui forment les officiers, un collège d'enseignement technique maritime annexé à l'ENMM de Marseille et douze écoles de formation maritime et aquacole dotées du statut d'établissement public local

d'enseignement depuis le 1^{er} janvier 1992. S'y ajoutent des établissements agréés relevant des ministères de l'Education nationale et de l'Agriculture, des chambres de commerce et d'industrie et d'associations privées.

Les évolutions technologiques et économiques dans les différents secteurs maritimes sont permanentes. C'est pourquoi trois groupes de travail, composés paritairément de représentants des professionnels, des enseignants et de l'administration, ont été constitués au printemps 1995 pour réfléchir aux adaptations souhaitables dans l'enseignement maritime secondaire. Les certificats d'aptitude professionnelle pêche, commerce et cultures marines seront organisés selon les normes de l'éducation nationale (CAP en deux ans après une classe de troisième, au lieu de trois ans après une classe de cinquième) et le CAP de marin du commerce sera transformé en un BEP.

Dans l'enseignement maritime supérieur, le nombre d'officiers formés dans les écoles nationales de la marine marchande sera accru pour répondre aux besoins nouveaux de la flotte de commerce consécutifs à la mise en place du dispositif d'encouragement fiscal à l'acquisition de parts de navires. Cet effort commence dès la rentrée scolaire de 1996, et sera poursuivi dans le cadre d'un programme de développement sur cinq ans.

Le développement de la formation des officiers s'accompagnera dès la rentrée 1998 d'une refonte des brevets d'officiers des flottes de commerce et de pêche afin de les mettre aux normes de l'Organisation maritime internationale relatives à la formation des gens de mer, à la délivrance des brevets et à la veille (convention STCW).

2. La progression des effectifs scolaires

Dans les écoles nationales de la marine marchande (ENMM), le contingent d'entrée dans la filière de capitaine de deuxième classe de la navigation maritime qui avait été réduit en 1993 en prévision de la réforme en cours à l'époque, a été relevé en 1994 et 1995. En 1996, le nombre de places offertes est de 55 pour 45 reçus.

En 1996, le contingent d'entrée en première année dans la filière de capitaine de première classe de la navigation maritime a été élevé au niveau de 125 places offertes (125 reçus). Quant aux places offertes pour l'accès direct en deuxième année aux candidats de niveau BAC+2, il a été réduit de 25 à 15 (15 reçus).

Dans les écoles maritimes et aquacoles (EMA), l'effectif, a été de 1.423 élèves à la rentrée 1995-96, alors qu'il était de l'ordre de 1.200 antérieurement. Toutefois, les besoins importants exprimés par la profession

conjugés avec les contraintes budgétaires de l'Etat conduisent à une rationalisation du dispositif de formation et à la recherche d'un meilleur coefficient de remplissage des sections.

C'est pourquoi d'un effectif moyen de onze élèves par classe, ces écoles sont passées en 1995-96 à seize élèves par classe. A la rentrée de 1996-97, cet effectif moyen devrait encore croître pour approcher vingt élèves par classe à Boulogne, Fécamp et Nantes, le remplissage restant difficile dans les autres écoles.

Effectifs de l'enseignement maritime

FORMATION	ANNEE SCOLAIRE			
	1993-1194	1994-1995	1995-1996	1996-1997 Prévisions
Formation d'officier au commerce				
CINM	479	461	431	440
C2NM	171	147	149	130
Autres filières	95	94	52	90
Formation d'officier à la pêche	62	63	104	100
<i>Total officiers (étrangers compris)</i>	807	765	736	760
Formation CAP et BEP marin du commerce	98	70	27	25
Total des ENMM	905	835	763	785
Commerce (CAP)	75	47	72	79
Pêches maritimes	717	613	765	757
<i>dont CAP</i>	568	452	517	535
<i>dont BEP</i>	149	161	248	222
Commerce/pêches maritimes				
BEP machines	204	222	284	356
Cultures marines	256	254	292	332
<i>dont CAP</i>	69	67	80	82
<i>dont BEP</i>	114	118	137	159
<i>dont BAC professionnel</i>	73	69	75	91
Poissonnier (CAP puis BEP à compter de 1996-97)	9	10	10	18
Total des EMA	1 261	1 146	1 423	1 542

3. Des concours budgétaires en légère hausse

a) Les écoles nationales de la marine marchande

La subvention de fonctionnement aux écoles nationales de la marine marchande est de 5,5 millions de francs en 1996, après régulation, et sera reconduite à 6 millions de francs au titre de l'année 1997. Cette dotation ne couvre que le tiers du budget de fonctionnement de ces écoles, qui doivent donc compenser par un effort important de maîtrise des dépenses et par un développement de leurs ressources propres en proposant des actions de formation organisées au profit des secteurs maritimes et connexes.

La subvention d'équipement affectée aux ENMM en 1997 s'élève à 2,1 millions de francs en crédits de paiement comme en autorisations de programme.

Elle permettra, d'une part, de poursuivre les travaux de rénovation et de mise aux normes de sécurité des bâtiments et d'autre part, de compléter les équipements pédagogiques en fonction de l'entrée en vigueur du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), qui impose la délivrance de nouveaux certificats. La poursuite de l'opération prévue au contrat de plan Etat/région Haute Normandie relative à l'acquisition d'un simulateur machines pour l'ENMM du Havre est également programmée.

b) Les écoles maritimes et aquacoles

Dans le cadre des lois de décentralisation, la subvention de fonctionnement aux écoles maritimes et aquacoles incombe aux régions. Mais les salaires des personnels restent à la charge de l'Etat, qui s'acquitte de ses obligations en versant une subvention annuelle de l'Agema, association ayant la gérance de ces personnels. Cette subvention couvre les salaires des personnels d'enseignement et de structure des écoles (directeurs, intendants, secrétaires et agents de service), ainsi que les frais de personnel et de fonctionnement.

En 1996, la subvention versée à l'Agema s'est élevée à 70 millions de francs, un crédit de 2,5 millions de francs dégagé par transfert interne étant venu abonder cette subvention et permettre de faire face aux impératifs de la rentrée scolaire. Au titre de l'année 1997, la subvention sera de 74,23 millions de francs.

Seul le premier équipement pédagogique des EMA est à la charge de l'Etat. Il est financé dans le cadre des contrats de plan Etat-régions pour la période 1994-1998. La dotation en crédits d'investissement affectée à la réalisation des contrats de plan s'est élevée à 1,9 million de francs en

autorisations de programme et 2,65 millions de francs en crédits de paiement en 1995. En 1996, cette dotation est de 3 millions de francs en AP et 3,5 millions de francs en CP. En 1997, cette dotation sera portée à 3,9 millions de francs en autorisations de programme et 3,9 millions de francs en crédits de paiement.

c) L'enseignement privé agréé et la formation professionnelle

Les écoles privées dispensant des formations maritimes peuvent bénéficier de subventions conséquentes lorsque ces écoles se substituent au service public, ce qui est le cas notamment dans les départements et territoires d'outre-mer. L'ensemble des subventions s'est élevée à 4,3 millions de francs en 1995 comme en 1996 et sera reconduite à ce niveau en 1997.

Par ailleurs, le ministère participe à la rémunération des stagiaires de la formation professionnelle maritime, attribue des bourses aux élèves des ENMM et des EMA et soutient les organismes chargés d'actions de formation ou à caractère social au profit des élèves. Il est prévu au budget de 1997 une dotation de 13 millions de francs pour la rémunération des stagiaires, 4 millions de francs pour les bourses, et 1,6 million de francs pour les organismes chargés d'actions de formation à caractère social.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 15 octobre 1996, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'**Equipement, du logement, des transports et du tourisme - IV. Mer : Marine marchande**, sur le rapport de **M. René Régnauld, rapporteur spécial**.

Le rapporteur spécial a exposé les grandes lignes du budget de la Marine marchande puis a formulé ses observations. Un débat s'est ensuite instauré.

En réponse à **Mme Marie-Claude Beaudeau**, le rapporteur spécial a indiqué que la réforme des administrations de la mer se traduisait par d'importants transferts d'emplois, mais que les suppressions effectives d'emplois n'étaient qu'au nombre de 30.

En réponse à **M. Michel Sergent**, il a indiqué que le projet de pavillon européen EUROS avait été abandonné par la commission européenne, faute d'accord entre les Etats membres de l'Union.

En réponse à **M. François Trucy**, le rapporteur spécial a indiqué que les subventions apportées à la SNSM par les collectivités locales s'étaient élevées en 1996 à 5,2 millions de francs en fonctionnement et 8,2 millions de francs en investissement.

En réponse à **M. Philippe Marini**, il a indiqué que le décret attendu pour l'application de la loi du 5 juillet 1996 concernait les fonds de placement quirataires et que le niveau de la contribution de l'Etat au financement de l'ENIM était appelé à s'accroître, compte tenu de la diminution du nombre de marins actifs.

En réponse à **MM. Emmanuel Hamel et Maurice Schumann**, il s'est déclaré comme eux en faveur de la constitution d'un grand ministère de la mer rassemblant l'ensemble des administrations compétentes en matière maritime.

La commission a ensuite décidé de réserver son vote sur les crédits de l'**équipement, du logement, des transports et du tourisme - IV. Mer : Marine marchande**, jusqu'après l'audition du ministre de l'Equipement, du logement, des transports et du tourisme, prévue le jeudi 24 octobre 1996.

Réunie le mardi 12 novembre 1996, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, III - Logement, ainsi que l'article 92 rattaché.

La commission a pris acte des modifications adoptées par l'Assemblée nationale dans sa séance du jeudi 20 novembre 1996, et confirmé son vote.

Le Sénat sur internet : <http://www.senat.fr>
minitel : 3615 - code SENATEL
L'Espace Librairie du Sénat : tél. 01 42 34 21 21

Imprimé pour le Sénat par l'Imprimerie de Montligeon - 61400 La Chapelle Montligeon

ISBN 2-11-100682-3



9 782111 006829

ISSN 1240-8425
Prix de vente au public : 9,10F