

N° 93

SENAT

PREMIERE SESSIÓN ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987

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 1988, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 29

MER : MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. René REGNAULT.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 941 et annexes, 990 (annexe n° 32), 962 (tome XI) 965 (tome XIV) et T.A. 175.

Sénat : 92 (1987-1988)

Lois de Finances - Gens de mer - Marine marchande - Mer et littoral - Pêche maritime - Flotte de commerce - Transports.

SOMMAIRE

	Pages
Principales observations de la Commission	3
<i>Examen en Commission</i>	5
<i>Avant-propos</i>	6
 CHAPITRE PREMIER : UN BUDGET RECONDUIT	 8
 CHAPITRE II : LES GENS DE MER	 14
1. La protection sociale des marins	14
2. La formation professionnelle maritime	16
 CHAPITRE III : PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES	 22
1. Un impératif : le redressement de notre balance commerciale	22
2. Les aides à la pêche et aux cultures marines	30
 CHAPITRE IV : LA FLOTTE DE COMMERCE	 38
1. L'évolution du trafic mondial	38
2. Plan Marine marchande : le bilan	43
3. Le plan de redressement de la C.G.M.	46
 CHAPITRE V : POLICE MARITIME ET SIGNALISATION MARITIME	 49
1. Les conséquences de l'abandon de l'aide majeure à la navigation	49
2. Les C.R.O.S.S.	51
3. Le S.T.P.B.	54
4. La S.N.S.M.	55
 CHAPITRE VI : LA PROTECTION DU LITTORAL	 57
 CHAPITRE/VII : L'ADMINISTRATION GENERALE	 60
 CHAPITRE/VIII : RECHERCHE	 63

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. Le budget de la Mer (Marine marchande) est en diminution de 3,3 %. Toutefois, cette évolution s'explique, en partie, par l'impact du mécanisme de la surcompensation entre régimes spéciaux, sur la dotation allouée à l'E.N.I.M.

-- Pour être significative, la stagnation des dotations affectées à la Marine marchande doit être simultanément rapprochée :

- de l'évolution du budget de l'Etat qui croît dans le même temps de 1,9 %.

- de l'effort consenti en direction des « Ports maritimes », seconde composante du budget de la Mer, dont les dotations ne sont pas prises en compte ici.

2. L'évolution des crédits destinés au soutien à la **flotte de commerce** enregistre les effets du plan Marine marchande et votre Commission ne peut que s'en réjouir.

3. En revanche, elle ne peut que déplorer l'affaiblissement des moyens consacrés aux **missions de police et de sécurité** en mer dont les dotations baissent tant en C.P. qu'en A.P. Il ne semble pas, en particulier, que les économies résultant de l'abandon de la balise géante d'Ouessant, aient été suffisamment redéployées vers les autres moyens de surveillance.

4. La forte diminution des crédits de paiement affectés à la **protection et à l'aménagement du littoral**, justifiée par de simples considérations techniques, laisse mal augurer de la poursuite du soutien par l'Etat, des programmes de protection du littoral habité contre les érosions et les tempêtes dont l'urgence et l'importance pour les collectivités territoriales concernées, n'est pourtant plus à démontrer.

5. En matière de pêches maritimes et de cultures marines, l'effort consacré à ce secteur, en autorisations de programme (+ 8,3 %), doit être souligné. Toutefois, le soutien à l'investissement dans cette activité soumise aux risques et aux aléas mériterait d'être plus ferme, si l'on considère l'importance du déficit de notre balance commerciale en produits de la Mer (6,2 milliards en 1986). A cet égard, votre Commission se doit d'attirer l'attention sur l'importance des dommages causés à la flotille de pêche par les récentes tempêtes survenues dans l'Ouest de la France. Il serait nécessaire que la solidarité nationale à l'égard des marins pêcheurs durement éprouvés par les dégradations subies par leur outil de travail, puisse s'exprimer au travers de ce projet de budget.

6. de manière générale, le projet de budget pour 1988, s'il maintient en niveau l'effort déployé en direction de la Marine marchande, ne parvient pas à faire la démonstration de sa volonté de surmonter l'enjeu considérable que représente, pour l'ensemble du monde maritime français, l'échéance du marché unique de 1992. Il y manque une plus grande détermination dans le soutien à la recherche scientifique et technique ainsi qu'au développement et à la promotion d'une formation de haut niveau.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 28 octobre 1987, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président**, votre Commission des Finances a procédé à l'examen du projet de budget de la Mer (Marine marchande) pour 1988, sur le rapport de **M. René Régnauld, rapporteur spécial**.

Le rapporteur spécial a indiqué que la diminution des crédits de 3,3 % s'explique en grande partie par le réajustement en baisse, de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'établissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) sous l'effet du mécanisme de la surcompensation entre régimes spéciaux instituée en 1986.

Il s'est réjoui de la réévaluation importante des dépenses consacrées à la formation professionnelle maritime et du maintien de la subvention d'équipement à la société nationale de sauvetage en mer. Il a regretté que les économies résultant de l'abandon du projet de balise d'Ouessant n'aient pas été suffisamment redéployées vers les autres moyens de surveillance, ni même vers les moyens consacrés à la protection et à l'aménagement du littoral marqués par une forte régression (- 41,9 %), ce qui laisse mal augurer de la poursuite du soutien de l'Etat aux actions programmées dans ce domaine (protection du littoral habité contre l'érosion et les tempêtes notamment). Il s'est inquiété de la diminution des crédits de paiement destinés aux pêches maritimes eu égard à l'importance du déficit de la balance commerciale en produits de la mer et a indiqué à la commission qu'il demanderait un effort supplémentaire au Gouvernement pour réparer les dommages causés à la flotille de pêche par les récentes tempêtes survenues dans l'Ouest de la France. Il a noté enfin la progression importante (+ 14,3 %) des crédits destinés à la flotte de commerce.

La commission a ensuite décidé, à la majorité, de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la section marine marchande du budget de la mer pour 1988.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la Mer, Marine marchande, est en recul par rapport à celui de 1987. Certes, l'impact du mécanisme de la surcompensation, compte tenu de l'importance des sommes en jeu (la dotation de l'Etat aux dépenses de l'E.N.I.M. représente plus de 75% du budget de la Marine marchande pour 1988) explique en partie cette évolution.

Il reste que, sur la base d'une évolution à niveau constant, par rapport à 1987, de la dotation à l'E.N.I.M., le projet de budget de la Marine marchande est simplement reconduit en niveau pour 1988.

Dès lors, la comparaison avec le budget général de l'Etat qui, dans le même temps, croît de 1,9%, conduit à constater que le projet de budget de la Marine marchande pour 1988 supporte durement les conséquences de la rigueur budgétaire et financière.

Certaines dotations sont en forte régression, en particulier celles destinées à la protection et à l'aménagement du littoral qui baissent de 41,9% en crédits de paiement, ou encore celles consacrées aux pêches maritimes et aux cultures marines qui chutent de - 20,3%.

Les crédits consacrés à la recherche scientifique, s'ils sont fortement réévalués en autorisations de programme, diminuent de 8,5% en crédits de paiement pour 1988 après avoir déjà été réduits de près de 3% en 1987.

Seul motif de satisfaction, l'effort consenti en direction de la Flotte de commerce, encore faut-il observer qu'il ne constitue que la traduction des engagements souscrits dans le cadre du plan « Marine marchande ».

Mais la véritable source de préoccupation tient à la politique de formation initiale aux professions maritimes.

En effet, ces formations avec la recherche scientifique et technique conditionnent, en grande part, l'avenir. Certes, les crédits sont en forte augmentation pour 1988, mais outre que cette évolution porte sur des montants, somme toute, modestes (12 millions de francs en A.P., 8 millions en C.P.), l'essentiel de cet effort est consacré à l'achat d'un simulateur de passerelle de navigation pour l'Ecole nationale de Saint-Malo.

Or, la vocation naturelle de puissance maritime de la France, que lui offre son importante façade maritime, implique qu'elle se dote des moyens nécessaires à son ambition. La recherche scientifique et technique dans le domaine des cultures marines, le développement et la promotion d'une formation de haut niveau sont les principaux leviers de cette exigence.

A ne pas saisir sa chance dans une période où l'investissement intellectuel est le meilleur gage du développement et de la compétitivité économique, notre pays se condamne à manquer la principale échéance que constitue le marché unique de 1992.

Enfin, votre Rapporteur tient solennellement, au nom de la Commission des finances, à attirer l'attention du Gouvernement sur les importantes dégradations subies par la flottille de pêche lors de la forte tempête qui a ravagé l'Ouest de la France.

Il souhaiterait vivement qu'une dotation exceptionnelle soit inscrite au budget de la Marine marchande pour 1988 afin que la solidarité nationale puisse s'exprimer à l'égard d'une profession durement éprouvée par la dégradation de son outil de travail.

CHAPITRE PREMIER

UN BUDGET RECONDUIT

Le budget de la Marine marchande (hors ports maritimes) s'élèvera en 1988 à 4.749,02 millions de francs (DO + CP) contre 4.911,10 millions de francs en 1987, marquant ainsi une diminution de 3,3 %.

En réalité, cette évolution négative s'explique en grande partie par le réajustement, en baisse, de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) sous l'effet du mécanisme de la surcompensation entre régimes spéciaux instituée en 1985 (- 165,9 millions de francs).

Dès lors, hors « effet surcompensation », le budget de la Marine marchande est simplement reconduit en niveau en 1988.

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

(en millions de francs)

	1987	1988	Variation %
Dépenses ordinaires			
- Titre III	421,59	433,24	+ 2,7
- Titre IV	4.113,20	3.910,39	- 4,9
Total 1	4.534,79	4.343,63	- 4,2
Dépenses en capital			
- Titre V	88,30	83,15	- 5,8
- Titre VI	288,00	322,27	+ 11,9
Total 2	376,30	405,42	+ 7,7
Total général (1+2)	4.911,09	4.749,05	- 3,3
Autorisations de programme	386,35	402,28	+ 4,1

1. Les crédits consacrés aux **moyens de fonctionnement** et au personnel du secrétariat d'Etat marquent une augmentation globale de 3,7 % par rapport à 1987. L'essentiel de cette évolution est dû à l'abondement à hauteur de 10 millions de francs du chapitre 34-93 « remboursement à diverses administrations », représentant une mise à niveau de la dotation aux dépenses téléphoniques et d'impressions.

Les effets de l'administration centrale sont à nouveau soumis aux économies de 1,5 % décidées dans le cadre des orientations générales du budget (soit la suppression de 31 emplois, dont 10 sur le budget de l'E.N.I.M.).

Les autorisations de programme augmentent de 0,9 % sous l'effet d'une légère croissance des dépenses d'équipement administratif des services.

3. Les crédits consacrés à l'action en faveur des **gens de mer** affichent une baisse de 3,7 %. En réalité, cette évolution résulte de l'ajustement de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'E.N.I.M., sous l'effet du mécanisme de surcompensation entre régimes spéciaux. La dotation de l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine (chapitre 47-37) s'élevant à 3.747 millions de francs en 1987 est ramenée à 3.581,5 millions de francs en 1988, soit une baisse de 4,4 %.

Les dépenses consacrées à la **formation professionnelle maritime** (chapitre 56-37) sont fortement réévaluées tant en crédits de paiement (+ 131 %) qu'en autorisations de programme (+ 95,1 %). Cet effort financier est destiné à renforcer les moyens en matériels pédagogiques, notamment par l'implantation à l'Ecole nationale de Saint-Malo d'un simulateur de passerelle de navigation.

3. La diminution des moyens de fonctionnement destinés à la **police et à la signalisation maritimes** (- 3,5 %) traduit l'importance des reports de crédits dus à l'abandon du projet d'aide majeure à la navigation (balise d'Ouessant).

Les moyens alloués aux **centres régionaux de sauvetage en mer** sont reconduits tant en crédits de paiement qu'en autorisations de programme, au niveau atteint en 1987. Ainsi, il est mis fin à la pratique, maintes fois

dénoncée, qui consistait à minorer dans le projet de loi de finances initiale les dotations à la S.N.S.M. pour mieux les rétablir à l'issue de la discussion de la loi de finances.

4. Les moyens consacrés à la **protection et à l'aménagement du littoral** marquent une nette régression (- 41,9 %) en passant de 29,94 millions de francs en 1987 à 17,383 millions de francs en 1988. Cette baisse sensible des dotations s'expliquerait par la nécessité de rééquilibrer les crédits de paiement et les autorisations de programme, les dotations en crédits de paiement ayant été nettement plus élevées que les dotations en autorisations de programme en 1986 et 1987.

De manière générale, les dotations affectées à l'aménagement du sentier du douanier, à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer, à la protection du littoral contre les érosions, les tempêtes ou les pollutions accidentelles par les hydrocarbures sont reconduites pour 1988 en autorisations de programme afin de permettre la poursuite des programmes d'aménagement. En revanche, les crédits de paiement respectifs subissent des réductions allant de 12,5 % à 20 %.

Les investissements en matériels de lutte contre la pollution régressent dès lors que les travaux d'entretien prennent progressivement le pas sur les dépenses d'équipement effectuées au cours des dernières années.

5. Les crédits de paiement destinés aux **pêches maritimes et aux cultures marines** diminuent de 20,3 % (177 millions de francs en 1988 contre 222,3 millions en 1987). Les raisons de cette régression s'expliquent, comme en 1987, par l'impact de la baisse du prix du carburant ainsi que par les mesures de rationalisation des interventions publiques dans le domaine des pêches maritimes. Ainsi, les subventions aux pêches et aux cultures marines, inscrites au chapitre 44-36 (« Subventions et purement F.E.O.G.A. ») chutent de 43,6 % en passant de 106,5 millions de francs en 1987 à 60 millions de francs en 1988.

Les subventions d'équipement affectées à la modernisation et au développement des entreprises de pêches et de cultures marines (chapitre 64-36-20) progressent en crédits de paiement de 2,5 % et en autorisations de programme de 8,8 %. Les crédits destinés à l'organisation des marchés de produits de la mer sont reconduits en niveau en autorisations de programme mais régressent en crédits de paiement (- 7,4 %). Cette dernière évolution résulte du nécessaire mouvement de rééquilibrage des crédits consécutifs à la prise en charge par la Communauté européenne de certaines actions antérieurement financées par le budget national.

6. Les crédits (D.O. + C.P.) destinés à la **flotte de commerce** enregistrent une progression notable : + 13,4 %, les autorisations de programme restant à leur niveau de 1987.

Au sein de cette composante, les dépenses ordinaires baissent de 3,54 % sous l'effet du mouvement de transfert affectant les dépenses consacrées aux subventions à la flotte de commerce. En effet, les crédits affectés à la desserte maritime de Saint-Pierre et Miquelon (soit 6,5 millions de francs en 1987) sont transférés, à compter de 1988, au budget des départements et territoires d'outre-mer. Hors transfert, les crédits du chapitre 45-35 affichent une augmentation de 1,2 % correspondant à l'ajustement de la contribution de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie générale maritime, soit 1,34 million de francs.

L'augmentation de 29,3 % des subventions d'investissements à la **flotte de commerce** trouve sa source dans l'application du plan marine marchande (aide à l'investissement et aide à la restructuration).

Les crédits inscrits à ce titre pour 1988 au chapitre 63-35 s'élèvent à 150 millions de francs en autorisations de programme, soit une simple reconduction en niveau, et à 194 millions de francs en crédits de paiement, soit une hausse de 29,3 %.

L'on observera, à cet égard, que le budget de la marine marchande ne retrace que partiellement l'effort public consenti en direction de la flotte de commerce. Ainsi, le budget des charges communes prend en compte les charges de bonification des emprunts finançant les investissements des années précédentes, ainsi que la dotation en capital versée par l'Etat à la Compagnie générale maritime, dans le cadre de la mise en oeuvre du plan quinquennal d'assainissement financier 1986-1990 (soit 350 millions de francs en 1987 et 200 millions de francs en 1988).

7. Le budget de la marine marchande rétablit partiellement les crédits de la **recherche scientifique et technique** qui avaient subi une réduction spectaculaire en 1987 (- 85 % en A.P.). Pour 1988, les autorisations de programme passent de 2 à 10 millions de francs, soit un quintuplement. Les crédits de paiement affichent en revanche une diminution de près de 8 %.

Il convient toutefois de faire observer que les principales dotations consacrées à la recherche en matière maritime ne relèvent pas du budget de la Mer, mais de celui de la Recherche auquel est rattaché l'I.F.R.E.M.E.R.

Le tableau suivant permet d'apprécier l'évolution des moyens consacrés, en 1988, à chacune des actions menées par le secrétariat d'Etat chargé de la mer.

Actions	Crédits de paiement		Autorisations de programme	
	1987	1988	1987	1988
Administration générale	269.348.897 (- 1,9 %)	279.389.920 (+ 3,7 %)	8.507.000 (+ 2 %)	8.588.000 (+ 0,9 %)
Polices maritimes et signalisation maritime	257.902.075 (- 40,7 %)	155.673.248 (- 3,25 %)	79.920.000 (- 41,2 %)	73.920.000 (- 9,7 %)
Protection et aménagement du littoral	29.948.581 (+ 6,2 %)	17.383.067 (- 41,9 %)	17.650.000 (- 9,2 %)	17.650.000
Flotte de commerce	289.904.023 (+ 1,4 %)	328.945.463 (+ 13,4 %)	150.000.000 (+ 44,2 %)	150.000.000
Pêches maritimes et cultures marines	222.277.921 (- 24 %)	176.980.962 (- 20,3 %)	120.000.000 (+ 9 %)	130.000.000 (+ 8,3 %)
Gens de mer	3.927.334.738 (+ 8,5 %)	3.780.281.774 (- 3,7 %)	6.272.000 (+ 101,6 %)	12.122.000 (+ 93,3 %)
Recherche scientifique et technique	11.377.660 (- 2,9 %)	10.408.656 (- 8,5 %)	2.000.000 (- 85 %)	10.000.000 (+ 400 %)

Le secrétariat d'Etat à la mer est investi d'attributions très larges puisqu'il est responsable de la préparation et de la mise en oeuvre de la politique relative aux activités maritimes. Pour autant, l'appréciation exhaustive de la politique maritime globale de l'Etat suppose néanmoins de prendre en compte les interventions, en ce domaine, des autres départements ministériels. Ainsi :

– les missions de police maritime (équipements en moyens navals et aériens de surveillance) sont partiellement pris en charge par l'**Administration des douanes** (budget des services financiers).

– La « mission de service public » en mer (veille des dispositifs de séparation du trafic en Manche, couverture de la zone économique exclusive Z.E.E.) incombe au **ministère de la Défense**.

– La mission de protection et d'aménagement du littoral reçoit les concours du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres qui relève du **budget de l'Environnement**.

– En matière de pêches et cultures marines, le **budget de l'Agriculture** concourt aux dépenses d'équipement, de transformation et de commercialisation de la mer, tandis que le **budget des Charges communes** prend en compte les bonifications des intérêts des emprunts du secteur de la pêche artisanale et industrielle ainsi qu'une dotation en capital destinée à consolider la situation financière de la C.G.M.

Enfin, en matière de recherche scientifique et technique, comme il a déjà été indiqué, une grande part des actions relève du **budget de la Recherche** auquel est rattaché l'IFREMER.

Le tableau qui suit recense les différentes actions menées par les divers départements ministériels dans le domaine maritime, pour les années 1987–1988.

Autres dépenses de l'Etat dans le domaine maritime

BUDGETS	1987			1988		
	AP	CREDITS		AP	CREDITS	
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Agriculture : Transformation et commercialisation des produits de la mer	3,0	-	1,5	3,0	-	1,450
Défense : Mission de service public en mer	47,0	16,0	10,0	10,0	74,353	24,0
Economie : – Charges communes : Bonification d'intérêt..... Dotation en capital, CGM.....	- 406,0	565,0 -	- 406,0	- 200,0	467,0 -	- 200
– Douanes : moyens navals et aériens de surveillance.....	25,0	-	n.d.	21,0	-	n.d.
Environnement : Conservatoire de l'espace littoral. Réseau national d'observation du milieu marin.....	76,5 -	8,647 3,860	76,0 -	76,5 -	8,647 3,860	77,0 -
Industrie : Recherche en construction navale	18,5	-	24,869	20,0	-	20,416
Recherche et enseignement supérieur : IFREMER	458,0	318,8	506,0	470,0	325,0	470,0

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

CHAPITRE II

LES GENS DE MER

La dotation destinée à l'action en faveur des gens de mer baisse de 3,7% en moyens de paiement, en passant de 3.947 millions de francs en 1987 à 3.780 millions de francs en 1988. Cette évolution résulte du mécanisme de surcompensation entre régimes spéciaux. La subvention de l'Etat à l'E.N.I.M. baisse en effet de 165 millions de francs par rapport au niveau fixé en 1987 compte tenu d'une prise en charge plus importante des crédits au titre de la solidarité entre régimes.

1. La protection sociale du marin

Le « budget » de l'E.N.I.M. tend, au fil des années à dépendre de manière croissante de décisions externes, qu'il s'agisse d'augmentations du taux des cotisations sociales liées aux divers plans de financement du régime de sécurité sociale ou des variations des contributions et compensations externes qui s'appliquant sur des masses relativement modestes, modifient parfois sensiblement les prévisions initiales.

Ainsi, pour l'année 1986, de manière globale, les participations et compensations diverses reçues de l'extérieur, hors subvention de l'Etat, ont été inférieures aux prévisions : 935.480.000 F contre 943.365.000 F. C'est pour tenir compte de la baisse de la surcompensation instaurée entre les régimes spéciaux que la subvention de l'Etat primitivement fixée à 3.427.507.000 F a été abondée de 124.000.000 F par la loi de finances rectificative du 11 juillet 1986.

Le budget primitif pour 1987 a été adopté avec un léger excédent (+ 324.000 F). Toutefois, les prévisions d'exécution de l'exercice laissent apparaître que dépenses et recettes devraient être inférieures aux prévisions du budget initial. En fait, si l'évolution constatée durant le premier semestre se confirme ultérieurement, les recettes devraient dépasser en réalité le montant des dépenses d'environ 51.000.000 F.

L'excédent prévisible serait en réalité essentiellement dû, en matière de recettes, aux compensations inter-régimes qui, compte tenu des régularisations intervenues sur les exercices précédents et de la révision corrélative des acomptes versés à l'E.N.I.M. devraient excéder de près de 146 millions de francs le montant inscrit au budget initial.

Pour 1988, le projet de budget de l'E.N.I.M. a été établi sur la base des évolutions suivantes :

En matière de dépenses :

- une augmentation globale de 3,23% des pensions servies par la Caisse de retraite des marins (C.G.M.) et la Caisse générale de prévoyance (C.G.P.);

- une augmentation de 6% des prestations servies par la C.G.P. et une hausse de 2,9% des dépenses d'action sanitaire et sociale;

- une reconduction, en francs courants, des crédits de fonctionnement et des dépenses de personnel conformément aux directives gouvernementales.

En matière de recettes :

- une quasi-stagnation des contributions et cotisations versées par les armateurs et le personnel navigant (+ 0,14%), compte tenu de l'évolution des salaires forfaitaires, du glissement de technicité, mais également de la diminution du nombre des actifs cotisants (- 35%). Il convient toutefois d'y inclure le produit des augmentations de cotisations salariales résultant du plan de rééquilibrage de la sécurité sociale dont la date d'achèvement a été fixée au 30 juin 1988. Pour l'exercice 1988, ce produit est estimé à 18,5 millions de francs;

- une augmentation attendue de près de 44% au total (1.344.469.000 F au lieu des 934.038.000 F inscrits au budget primitif pour 1987).

Etablissement national des invalides de la marine

Projet de budget 1988

(en milliers de francs)

D E P E N S E S		R E C E T T E S	
Pensions C.R.M.	4 49 405	Contributions & cotisations des armateurs et des marins à la C.R.M. et à la C.G.P.	1 960 424
Pensions C.G.P.	426 681	Cotisations P.A.S.	85 653
Prestations C.G.P.	1 877 427	C.N.A.M.	510 469
Action sanitaire et Sociale	33 603	Compensation démographique	834 000
Frais de personnel	92 170	F.N.S.	38 000
Frais de matériel et charges de gestion courante	50 360	Divers	53 000
Fonds spécial	18 100	Ressources affectées	10 310
F.N.S.	38 000	Subvention de l'Etat	3 581 565
Dépenses sur ressources affectées	10 310		
Divers	30 665		
	7 073 421		7 073 421

Parallèlement, au cours de la même période (1985-1988), le nombre des pensionnés devrait s'accroître d'environ 0,75%.

2. La formation professionnelle maritime.

L'enseignement maritime se situe à deux niveaux : secondaire et supérieur.

Pour ce qui concerne le secondaire, l'Association pour la Gérance des Ecoles Maritimes et Aquacoles (A.G.E.M.A.) prend en charge le fonctionnement administratif et financier d'un réseau scolaire comportant 15 établissements répartis sur le littoral qui assurent des formations initiales.

L'Etat exerce sa tutelle sur cette Association dont les ressources sont constituées en majeure partie par des subventions des collectivités publiques (Etat, Régions, Départements, Communes, etc...).

L'enseignement de base dispensé dans ces Ecoles est d'un niveau de formation secondaire axé sur le commerce, la pêche et la Conchyliculture. Cet enseignement est sanctionné par la délivrance d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP Commerce, Pêche ou Conchyliculture) obtenu en 3 ans ou d'un brevet d'études professionnelles, (BEP Conchylicole) obtenu seulement en 2 ans d'études.

Une politique d'extinction progressive des anciennes filières des Certificats d'Apprentissage Maritime (CAM) commerce et pêche est menée au fur et à mesure de la mise en place du nouveau régime des certificats d'aptitude professionnelle (Pêche et Commerce).

Les formations supérieures sont assurées par quatre écoles nationales de la marine marchande (Le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille).

A ce titre, elles forment des officiers de la marine marchande (capitaines de 1ère et de 2ème classes de la navigation maritime) et à la pêche (capitaines côtiers, lieutenants de pêches, capitaines de pêches).

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.

Les objectifs de la politique de formation professionnelle, maritime se caractérisent par une rénovation des moyens pédagogiques visant à développer la qualification technique du personnel embarqué.

Au plan réglementaire, cette orientation s'est traduite par la parution des décrets du 3 mars 1987 relatifs à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime, d'une part, et aux conditions d'exercice du commandement et des fonctions d'officier à bord des navires de commerce et de pêche d'autre part. Le premier d'entre eux notamment met en place une nouvelle filière de capitaine de 2ème classe de la navigation maritime, qui, contrairement à l'ancienne, est polyvalente dès l'origine. Le cycle d'études comporte trois années scolaires, les deux premières pouvant s'effectuer à la suite, sans condition préalable de navigation.

Cette réforme se prolongera, au plan pédagogique, par la réalisation, à titre expérimental, d'un module de formation sur l'économie des transports maritimes à l'E.N.M.M. de Marseille dès la rentrée 1987.

La même orientation générale vers une meilleure qualification est retenue en ce qui concerne le personnel d'exécution. Elle suppose un relèvement du niveau de formation qui a été engagé avec l'institution de cycles de formation initiale en trois ans conduisant à la délivrance de C.A.P. de marin à la pêche ou de marin au commerce, destinés à se substituer progressivement en tout ou partie, suivant les besoins, aux formations traditionnelles courtes, en un an, aboutissant au « certificat d'apprentissage maritime ». La création du CAP de marin du commerce par un arrêté du 26 janvier 1987 a ainsi rendu effective la généralisation de formations de type CAP et BEP.

Parallèlement à l'effort de rénovation pédagogique est mené un effort de restructuration du réseau scolaire, qui vise à une meilleure adaptation à la fois aux besoins pédagogiques et à l'évolution économique. Il conduira au niveau des ENMM à la fermeture de l'école de Paimpol à la fin de 1987. Compte tenu de cette fermeture, la subvention de fonctionnement aux écoles nationales de la marine marchande d'un montant de 5.970.784 F en 1987 devrait atteindre en 1988 5.470.784 F. Dans le même temps, un important programme d'investissement vise à doter les autres écoles nationales de moyens modernes de formation. C'est ainsi qu'un simulateur de passerelle équipera à l'avenir l'école de Saint Malo. Ce programme s'est traduit budgétairement en 1987 par une autorisation de programme de 6.150.000 F. Au titre de 1988, une autorisation de programme de 12.000.000 F est prévue.

Le tableau qui suit retrace les différentes dotations budgétaires consacrées à la formation professionnelle en 1986 et 1987 et les prévisions inscrites au budget pour 1988.

	1 9 8 6		1 9 8 7		1 9 8 8	
	AP	CP ou DO	AP	CP ou DO	AP	CP ou DO
E.N.M.M.						
fonctionnement		5.990.803		5.970.784		5.470.784
équipement	2.990.000	4.490.000	6.150.000	3.460.000	12.000.000	8.000.000
A.G.E.M.A.		46.005.793		46.005.793		46.005.793

En ce qui concerne le réseau des écoles de formation maritime et aquacole, l'application de la loi de décentralisation a transféré aux régions la charge de ces établissements. L'Etat, pour sa part, définissant les orientations pédagogiques et assurant le financement de la formation initiale. A ce dernier titre, les crédits accordés à l'Association pour la gestion des Ecoles de Formation Maritime et Aquacole, qui continue d'être chargée de la gestion du personnel employé à la formation initiale des jeunes marins, ont été de 46.005.793 F en 1987 et seront du même montant en 1988.

Outre ces crédits, des concours financiers sont attribués par le Secrétariat d'Etat à la Mer, à d'autres réseaux de formation, pour l'essentiel des écoles privées implantées dans les D.O.M., T.O.M. Ces crédits se sont élevés respectivement à 5,02 millions de francs en 1986 et 1987 et devraient être du même ordre pour 1988.

Le Secrétariat d'Etat à la Mer dispose également de crédits transférés du Fonds de la Formation Professionnelle et de la Promotion sociale en vue du développement d'actions de formation complémentaire à l'intention des gens de mer.

Ces crédits se sont élevés en 1986 à 2.500.000 F pour le fonctionnement, somme à laquelle s'est ajoutée une dotation de 900.000 F pour des opérations d'investissement.

Les crédits alloués en 1987 au titre des dépenses de fonctionnement ont été maintenus à leur niveau antérieur, soit 2.500.000 F.

L'évolution des formations s'accompagne d'une adaptation des flux d'élèves aux besoins des secteurs concernés.

Les gains de productivité considérables réalisés dans le domaine du transport maritime, et la crise internationale que connaît ce secteur, ont entraîné une réduction sensible du nombre des marins embarqués. Dans le secteur de la pêche, en revanche, les effectifs sont sensiblement plus constants.

Ces évolutions ont entraîné une adaptation correspondante du nombre des élèves recrutés et du nombre des élèves en formation dans les écoles, ainsi que le montre le tableau qui suit.

Evolution des recrutements dans les filières d'officiers des E.N.M.M.							

<u>1976</u>	<u>1979</u>	<u>1981</u>	<u>1983</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	
500	340	300	300	130	74	115	
Nombre d'élèves en formation d'officiers dans les E.N.M.M.							

<u>1976</u>	<u>1979</u>	<u>1981</u>	<u>1983</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	
1614	1433	1344	1509	1070	1110		
Evolution des recrutements en formation initiale dans les écoles gérées par l'AGEMA							

	<u>1976</u>	<u>1979</u>	<u>1981</u>	<u>1983</u>	<u>1985</u>	<u>1987</u>	
						(prévisions)	
<u>TOTAL</u>	1056	870	1020	1018	952	780	
dont commerce	493	356	349	322	216	96	
Nombre d'élèves en formation initiale dans les écoles gérées par l'AGEMA							

	<u>1976</u>	<u>1979</u>	<u>1981</u>	<u>1983</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>
							(prévisions)
<u>TOTAL</u>	1225	1043	1273	1276	1253	1206	1308
dont commerce	662	529	508	497	384	276	240

S'agissant de la généralisation des formations de base de type C.A.P. ou B.E.P. mises en palce au cours de ces dernières années, l'analyse de l'évolution des effectifs fait apparaître un recul du certificat d'apprentissage maritime (C.A.M.) remplacé progressivement par le certificat d'aptitude professionnelle.

Cette évolution est plus rapide au commerce qu'à la pêche. En conchyliculture, on voit également s'opérer un rééquilibrage entre C.A.P. et B.E.P. au profit de cette dernière formation.

Il apparaît, toutefois, prématuré de tirer des indications des résultats scolaires dès lors que les premières formations numériquement significatives ne sortiront des écoles qu'en juin 1988 pour les C.A.P. de marin pêcheur et juin 1989 pour les C.A.P. de marin de commerce.

Le tableau qui suit retrace l'évolution des effectifs d'élèves inscrits dans les formations de base depuis 1984.

**Les effectifs scolarisés
(Plan de scolarité)**

Filières		Pêche			Conchyliculture				Commerce										
années scolaires	niveaux nombre d'élèves	CAM	CAPHMP			CAPMC			BEPMC		CAP anc.mod			CAPMMC					
			1	2	3	1	2	3	1	2	CAM	2	3		1	2			
1984	Nombre																		
	d'élèves	540	24	--	--	72	44	--	55	11	276	120	80	--	--				
1985	Nombre																		
	d'élèves	480	84	24	--	60	42	27	76	40	264	96	72	--	--				
1986	Nombre																		
	d'élèves	384	192	84	12	48	42	39	76	53	96	72	60	48	--				
1987	Nombre																		
	d'élèves																		
1987/1988	Nombre																		
	d'élèves	372	192	180	60	48	48	36	84	48	24	36	60	72	48				
Prévisions																			

Il reste que, de manière générale, la formation professionnelle maritime justifierait un effort plus soutenu de la part de l'ensemble des partenaires intéressés (Etat, collectivités locales), afin de maintenir une capacité de formation importante et de qualité. La perspective du marché unique européen impose, à cet égard, que la France se dote d'ici 1992 d'un système de formation, particulièrement de formation supérieure, capable de rivaliser avec les systèmes des autres pays européens, sous peine de voir sa vocation naturelle de première puissance de l'Europe maritime compromise.

CHAPITRE III

PECHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

Les dotations consacrées aux pêches maritimes et aux cultures marines enregistrent, pour la seconde année consécutive, quoiqu'à un moindre degré, une baisse globale en crédits (D.O. + C.P.) qui passent de 222,2 millions de francs en 1987 à 176,9 millions de francs en 1988 (soit - 20,3 %).

Les raisons de cette régression s'expliquent, comme en 1987, par l'impact de la baisse du prix du carburant ainsi que par les mesures de rationalisation des interventions publiques dans le domaine des pêches maritimes. Ainsi, les subventions aux pêches et aux cultures marines, inscrites au chapitre 44-36 (« Subventions et apurement F.E.O.G.A. ») chutent de 43,6 % en passant de 106,5 millions de francs en 1987 à 60 millions de francs en 1988.

Les autorisations de programme progressent en revanche de + 8,3 % en passant de 120 millions de francs en 1987 à 130 millions de francs en 1988.

1. Un impératif : le redressement de notre balance commerciale

Le déficit qui était de 5,7 milliards en 1984 passe de 5,9 milliards en 1985 à 6,2 milliards en 1986, partiellement compensé toutefois par une augmentation sensible du taux de couverture des importations par les exportations qui est passé de 28 % en valeur en 1984 à 32 % en 1986.

Les échanges commerciaux ont progressé globalement de la façon suivante :

	<u>Total des importations</u>		<u>Total des exportations</u>	
	Quantité (tonne)	Valeur (milliards FF)	Quantité (tonne)	Valeur (milliards FF)
1984	519.185	8,159.536	150.368	2,353.744
1985	551.513	8,893.580	168.136	2,992.028
1986	551.234	9,303.048	204.858	3,044.000

D'une manière générale, il apparaît que les importations de produits de la mer n'ont augmenté que de 6 % en quantité entre 1984 et 1986 alors que les exportations ont progressé de 36 % en quantité durant la même période.

Comme les années antérieures, le déficit est élevé en raison des importations d'une dizaine de produits spécifiques dont certains à très forte valeur ajoutée.

Les besoins en **poisson frais** sont couverts par la production nationale avec un taux de couverture annuel de près de 60 % en valeur. En 1986, l'autosuffisance de la France s'améliore avec un taux de couverture de 73 % imputable à une baisse des importations de poissons frais.

La production de poisson frais se caractérise par une stabilité des quantités pêchées compensée par des prix élevés.

	Quantité	Valeur (Milliards de FF)	Pm/FF/Kg
1984	352.521	3,091.031	8,77
1985	371.360	3,744.124	10,13
1986	360.600	4,042.659	11,21

En revanche, le marché des **produits congelés et transformés** est traditionnellement déficitaire (1,7 milliard de francs en 1984 à 1,5 milliard de francs en 1986). Un mouvement de stabilisation de cette tendance est toutefois observable, sous l'effet d'une forte progression des exportations (+ 33 % en 1986 en moyenne par rapport à 1985).

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

Au stade de la production, le marché de ce secteur peut être évalué à 82.000 tonnes par an représentant une valeur de plus de 630 millions de francs.

Les secteurs du **salage ou du fumage** sont, pour leur part, globalement en expansion. C'est ainsi que la production de saumon fumé représente environ 15.000 tonnes par an à partir de matière première entièrement importée.

Le **taux de couverture du secteur des préparations et conserves** est très faible : 10,9 %. La majorité des conserves importées proviennent, pour le thon, du Sénégal et de la Côte d'Ivoire.

Les principales productions pour 1984, 1985 et 1986 s'élevaient, en tonnes, à :

	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>
Conserves de sardines	27.850	27.240	24.800
Conserves de thons	36.500	38.300	48.500
Conserves de maquereaux	27.600	25.900	26.900



Le secteur des crustacés et mollusques s'améliore. Entre 1984 et 1986, le taux de couverture passe de 26 % à 28,8 % en raison de l'augmentation sensible de la production de mollusques d'élevage (huître) dont une partie non négligeable est exportée.

La production de crustacés frais passe de 23.071 tonnes en 1984 à 24.977 en 1985 et 24.269 tonnes en 1986. La principale espèce commercialisée est le tourteau dont la valeur totale, indépendamment d'une légère baisse de la production, a augmenté de près de 23 % entre 1984 et 1986.

La production de mollusques progresse chaque année, la principale production étant les huîtres creuses dont le tonnage est passé de 77.360 tonnes en 1985 à 106.159 tonnes en 1986.

De manière générale, la production totale, tous produits de la mer confondus à l'exception des conserves, semi-conserves et de certains produits transformés, s'est élevée respectivement à 678.272 tonnes pour une valeur de 5,7 milliards en 1984, 721.809 tonnes pour une valeur de 6,9 milliards en 1985 et 766.929 tonnes pour une valeur de 7,7 milliards en 1986, soit une augmentation en valeur de 35 % entre 1984 et 1986.

Au total, en 1986, de la même façon qu'en 1984 et 1985, le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est largement imputable aux importations de quelques produits à forte valeur marchande pour lesquels il existe une importante demande à laquelle la production française ne peut répondre, notamment pour des raisons climatiques. Les importations de saumon, de cabillaud, constituent plus de 20 % du déficit total. Quant aux crustacés et mollusques, les importations de coquilles Saint-Jacques, de crevettes, de moules et de crabe dépassent 41 % du déficit total.

L'appréciation de la situation globale des produits de la mer, tant en termes de production que d'exportation, exige que des mesures vigoureuses de redressement soient envisagées. A cet effet, l'effort doit porter sur l'ensemble des leviers du secteur par le biais :

- d'actions spécifiques de soutien au niveau de chaque marché (poisson frais, produits transformés, crustacés) tant au plan de la production que de la commercialisation sur le marché intérieur et international;

- de la poursuite et du renforcement de la politique de modernisation du potentiel de pêche dans le cadre des programmes prioritaires du IXème Plan.

a) L'organisation des marchés.

Créé en 1975, le Fonds interministériel pour l'organisation des marchés (F.I.O.M.) a précisément pour 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.

Doté d'un budget de 115,8 millions de francs en 1987, l'action du F.I.O.M. visant au **développement de la consommation des produits de la mer** s'exerce simultanément sur les marchés intérieurs et extérieurs.

Sur le plan national, les actions de publicité collective sur ce marché se traduisent en 1986 comme les années précédentes par des messages radiophoniques et télévisés, destinés à encourager la vente de certains produits.

Les actions spécifiques à un produit sont destinées à permettre la meilleure adéquation possible entre l'offre et la demande en encourageant la consommation de certains produits qui connaissent des difficultés d'écoulement, en particulier au moment où leurs apports sont les plus importants.

S'agissant des actions de promotion à l'exportation, le F.I.O.M. a consacré 5 millions de francs en 1986 à sa participation aux manifestations et salons internationaux ainsi qu'au développement d'actions publi-promotionnelles réalisées au cours de ces salons. Par ailleurs, le F.I.O.M. s'est doté en 1986 d'un outil très performant, à savoir un fichier informatisé recensant tant les sociétés françaises susceptibles d'être intéressées par les actions du F.I.O.M. à l'étranger que les importateurs étrangers et autres professionnels à inviter dans les salons. Le F.I.O.M. qui est en liaison avec les postes d'expansion économique français à l'étranger, informe également les sociétés concernées des incidents pouvant perturber les opérations d'exportation, tels que les grèves des services douaniers ou vétérinaires, ou les modifications dans les contrôles vétérinaires de frontière.

Toutes actions de développement de la consommation confondues, le budget du F.I.O.M. sur ce poste s'élève à 31,20 millions de francs en 1986 et 34,65 millions de francs en 1987.

Les actions d'intervention du F.I.O.M. visent, par ailleurs à orienter et soutenir la production par la mise en oeuvre de mécanismes de soutien des campagnes de pêche, d'aide aux investissements à terre ainsi qu'aux cultures marines, auxquels s'ajoutent des études spécifiques destinées à améliorer la connaissance du marché et une procédure sociale d'indemnisation du chômage liée aux intempéries.

Ainsi, le soutien des campagnes de pêche expérimentale vise à encourager le redéploiement de certaines flotilles vers de nouvelles zones de pêche et de nouvelles espèces afin de contribuer à terme à un meilleur approvisionnement du marché.

En 1986, le F.I.O.M. a apporté sa garantie de 50 % des déficits éventuels et dans la limite de 0,36 million de francs à des marées expérimentales dans les eaux du Venezuela en vue d'un redéploiement de la flotte artisanale antillaise et dans les mêmes conditions dans la limite de 0,20 million de francs à une marée de redéploiement pour les cordiers de Cherbourg réalisée à l'initiative de l'O.P. Copeport (organisation de producteurs).

Pour 1988, trois réformes sont actuellement en cours en vue d'élargir le Conseil d'administration du F.I.O.M. à quatre nouveaux membres des organisations de marins, d'armateurs et du commerce, d'asseoir juridiquement les activités de contrôle des interventions exercées par le F.I.O.M. Enfin, un nouvel arrêté portant règlement comptable et financier qui comporte notamment une nouvelle section relative au fonds de garantie est en cours de préparation.

Par ailleurs, conformément à la mission qui lui a été confiée par le décret du 1er décembre 1983, le F.I.O.M. poursuivra ses actions dans les domaines qui ont été décrits ci-dessus.

D'une part, les interventions futures doivent être appréciées dans la perspective d'un maintien des objectifs définis et rappelés à l'occasion de la présentation du bilan des activités du F.I.O.M. en 1986 et 1987.

D'autre part, s'agissant plus particulièrement des mécanismes communautaires, il convient de souligner que les nouvelles dispositions adoptées en 1986 lors de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne contribueront sans doute globalement à augmenter les interventions du F.I.O.M. en tant qu'autorité intermédiaire du F.E.O.G.A. dans les actions de soutien de marché.

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

Le tableau qui suit retrace l'évolution comparée pour les années 1983 et 1986, de la flotte de pêche française.

Le critère retenu, la longueur du navire, non conforme à la distinction juridiquement applicable entre la pêche industrielle et la pêche artisanale (fondée sur les critères d'embarquement du propriétaire du navire), offre l'avantage d'être plus significatif au plan économique.

	1983		1986	
	Nombre	Puissance (KW)	Nombre	Puissance (KW)
Flotte artisanale moins de 24 m	13 526	813 715	12 737	840 609
Flotte industrielle plus de 24 m	391	331 657	352	288 263
Total	13 917	1 125 372	13 089	1 128 872

L'évolution enregistrée permet de vérifier le respect des engagements pris par la France dans le cadre du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.). En effet, dans ce programme établi en concertation avec les professionnels et approuvé par la Commission des communautés européennes en 1984, la France s'est engagée à stabiliser la capacité de capture de sa flotte de pêche. L'année de référence est l'année 1983 et la puissance totale des navires exprimée en kilo-watts est considéré comme représentative de la capacité de capture.

Un nouveau programme d'orientation pluriannuel est en cours d'élaboration visant à une stabilisation globale de la puissance de la flotte française ainsi que l'indique le tableau qui suit :

**Programme d'orientation pluriannuel de la flotte de pêche
1987 - 1991**
Tableau global entrées - sorties

		Navires immatriculés en 1986 (données provisoires)	Entrées en flotte 1987-1991	Sorties en flotte 1987-1991	Navires immatriculés au 31.12.1991	Observations	
- Moins de 12 m	P (kw)	408.362	91.880	98.444	401.798		
	N	10.705	2.300	2.775	10.230		
	T	40.797	8.765	10.575	38.987		
- de 12 m à 16 m	P (kw)	144.718	36.830	42.120	139.428		
	N	987	231	304	914		
	T	22.379	5.238	6.892	20.725		
- de 16 m à 38 m	P (kw)	398.748	118.479 (1)	106.080	411.147		(1) dont 98.259 pour la pêche artisanale et 28.220 pour la pêche semi-industrielle
	N	1.292	304 (2)	349	1.247		
	T	86.026	20.241	23.237	83.030		
- plus de 38 m	P (kw)	177.044	55.730	54.950	177.824		(2) dont 259 pour la pêche artisanale et 45 pour la pêche semi-industrielle
	N	105	29	29	105		
	T	75.337	20.807	20.807	75.337		
	P (kw)	1.128.872	302.919	301.594	1.130.197		
	N	13.089	2.964	3.457	12.496		
	T	224.539	55.051	61.511	218.079		

Au plan des effectifs, le mouvement de décroissance se poursuit ainsi que le traduit le tableau suivant :

Évolution du nombre de marins embarqués à la pêche entre 1983 et 1986.

	1983	1986
Grande Pêche	487	420
Pêche au large	3 371	3 275
Pêche côtière	2 363	2 038
Petite pêche et conchyliculture	13 322	12 509
Total	19 543	17 952

Source : Secrétariat d'Etat à la Mer

-- statistiques Gens de Mer -- Marins français embarqués à la pêche au 31 décembre.

Cette évolution est constante depuis 1983. Au plan global, la baisse atteint plus de 8 % en trois ans. Ce mouvement de réduction des effectifs est particulièrement marqué en ce qui concerne la grande pêche et la pêche côtière qui enregistrent respectivement une baisse de 14 % et 13,7 % tandis qu'il est relativement moins sensible dans le domaine de la pêche au large (- 2,8 %) et la petite pêche et conchyliculture (- 6 %).

2. Les aides à la pêche et aux cultures marines

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

a) Les aides à l'exploitation.

Les aides à l'exploitation des navires, décrites au chapitre 44-36, article 20 sont en forte régression pour 1988. Les crédits chutent en effet de 39,5 millions de francs en 1987 à 11 millions de francs en 1988, soit - 72 %.

Cette évolution enregistrée pour la seconde année consécutive, résulte de la suppression de l'aide au caburant à la suite de l'arrêt de la Cour de Justice européenne de mars 1985, mais également de la nouvelle orientation de la politique de soutien à la pêche visant à privilégier l'aide à l'investissement plutôt que l'aide à l'exploitation.

s'agissant précisément de l'aide au maintien en flotte, l'amélioration de la situation financière des armements et la reprise de l'investissement industriel grâce notamment aux aides accordées depuis 1987 par la C.E.E. pour la construction des navires de plus de 33 mètres ont permis d'avoir une approche nouvelle de cette aide à l'exploitation : il s'agit de moins en moins d'améliorer l'exploitation individuelle des armements mais de créer des outils financiers collectifs permettant d'accompagner la reprise de l'investissement.

Ainsi, en 1986 et 1987, l'Etat a participé à la mise en place d'une structure de financement pour la filière de la pêche qui garantit une partie des emprunts souscrits pour la réalisation d'investissements.

b) Les aides à l'investissement.

Les subventions d'équipement affectées à la modernisation et au développement des entreprises de pêches et de cultures marines (chapitre 64-36-20) progressent en crédits de paiement de 2,5 % et en autorisations de programme de 8,8 %. Les crédits destinés à l'organisation des marchés de produits de la mer sont reconduits en niveau en autorisations de programme mais régressent en crédits de paiements (- 7,4 %). Cette dernière évolution résulte du nécessaire mouvement de rééquilibrage des crédits consécutifs à la prise en charge par la Communauté européenne de certaines actions antérieurement financées par le budget national.

Au cours de l'examen, en seconde délibération, des crédits du budget de la Mer, Marine Marchande, l'Assemblée nationale a adopté, sur proposition du Gouvernement, un amendement comportant une majoration de 4 millions de francs des aides à l'investissement pour la construction et la modernisation des navires de pêche (chapitres 64-36). Cette mesure porte respectivement de 123 millions de francs en A.P. à 127 millions de francs (soit + 3,2 %) et de 99,5 millions de francs à 103,5 millions de francs en crédits de paiement (soit + 4 %) les dotations consacrées aux subventions d'équipement des pêches maritimes et cultures marines pour 1988.

L'adoption le 18 décembre 1986, par le Conseil des communautés européennes d'un nouveau règlement structurel (n° 4028/86) a conduit à modifier par circulaire du 28 avril 1987, le régime de l'aide nationale aux investissements des pêches maritimes.

Cette circulaire a pour objectif :

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

- de tenir compte dans le régime national de la notion de zone sensible (1) du règlement 4028/86.

Les taux de subvention de l'Etat aux investissements de pêche artisanale, semi-industrielle et industrielle ont donc été modulés pour répondre à ces objectifs. Les tableaux suivants font apparaître les plans de financement définitifs des promoteurs dans les différents cas prévus par la circulaire.

I. PÊCHE ARTISANALE

Jeunes patrons

PLAN DE FINANCEMENT (EN %)	AIDE CEE		SANS AIDE CEE	
	Zones sensibles	Zones non sensibles	Zones sensibles	Zones non sensibles
Subvention de l'Etat.....	5	10	22	22
Aide de la CEE.....	40	25	0	0

Autres

PLAN DE FINANCEMENT (EN %)	AIDE CEE		SANS AIDE CEE	
	Zones sensibles	Zones non sensibles	Zones sensibles	Zones non sensibles
Subvention de l'Etat.....	5	10	22	22
Aide de la CEE.....	35	20	0	0

Les zones sensibles ont des taux de subvention communautaire plus élevés. Pour la France, il s'agit des arrondissements de Quimper et Lorient et des départements d'outre-mer.

II. PÊCHE SEMI-INDUSTRIELLE

PLAN DE FINANCEMENT	AVEC AIDE CEE		SANS AIDE CEE	
	Zones sensibles	Zones non sensibles	Zones sensibles	Zones non sensibles
Aide de l'état	15	20	22	22
Aide de la CEE.....	35	20	0	0
Total aides.....	50	40	22	22
Autofinancement ...	20	20	20	20
Quotité de prêt	30	40	58	58

Les aides à l'investissement (constructions et transformations substantielles de navires de plus de 16 mètres) s'inscrivent dans le cadre du plan pluriannuel de renouvellement de la flotte de pêche.

L'objectif physique du plan était de favoriser la mise en chantier sur la période 1983-1987 de 470 à 510 navires de pêche artisanale, 7 navires de pêche industrielle, 52 à 57 navires de pêche semi-industrielle, 12 à 16 thoniers océaniques senners-congélateurs et de 4 navires de grande pêche, soit 75 à 84 navires de pêche semi-industrielle et industrielle.

III. PÊCHE INDUSTRIELLE

PLAN DE FINANCEMENT	AVEC AIDE CEE		SANS AIDE CEE	
	Zones sensibles	Zones non sensibles	Zones sensibles	Zones non sensibles
Aide de l'état	10 à 15	20 à 25	22 à 30	22 à 30
Aide de la CEE.....	25	10	0	0
Total aides.....	35 à 40	30 à 25	22 à 30	22 à 30
Autofinancement ...	20	20	20	20
Quotité de prêt	45 à 40	50 à 45	58 à 50	58 à 50

De 1983 à 1986, 187 constructions et 12 modernisations de navires de pêche artisanale de plus de 16 mètres ont été financées par l'Etat pour un montant total de subvention de 153 millions de francs.

A ce bilan s'ajoute le financement des navires de moins de 16 mètres, de la compétence des régions depuis 1984.

Dans le secteur de la pêche semi-industrielle et industrielle, de la compétence de l'Etat, 43 navires ont été construits et 60 navires modernisés de 1983 à 1986 pour un total de 182,41 millions de francs.

Au cours du premier semestre 1987, 56 constructions de navires de pêche artisanale de plus de 16 mètres ont déjà été subventionnées pour un montant de 40 millions de francs. Pour la pêche semi-industrielle et industrielle, 8 navires et 16 transformations ont été aidés pour un montant de 65,3 millions de francs.

Par ailleurs, la circulaire du 14 janvier 1983 relative aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes modifiée par une circulaire du 12 septembre 1985 prévoit une aide du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre pour soutenir des opérations d'équipement à caractère mobilier ou immobilier amortissables en moins de 5 ans.

Cette aide, accordée sous forme de subvention, dont le montant ne peut excéder 30 % du montant de l'investissement a bénéficié d'une enveloppe de 5 millions de francs en 1986 et de 7 millions de francs en 1987, dont 2 millions de francs au profit des investissements informatiques. Ces derniers ont été réalisés par les halles à marée, permettant ainsi de renforcer le réseau national intercrées d'informations statistiques.

c) Le développement des cultures marines.

Conformément à l'article 11 de la loi du 22 juillet 1983 sur la répartition des compétences, les aides aux entreprises de cultures marines sont depuis le 1er janvier 1984 financées et attribuées par les régions tandis que les aides aux travaux d'aménagement sont financées et attribuées par les départements.

Le secrétariat d'Etat à la mer demeure compétent pour l'attribution des aides publiques en faveur des opérations expérimentales ou innovantes ainsi que pour les investissements dans les territoires d'outre-mer.

Conformément à ses engagements, l'Etat a financé en 1986 et 1987 la part des opérations de cultures marines qui lui revenait au titre des contrats de plan. A un an de l'échéance du IXème Plan, la quasi totalité des investissements expérimentaux ou des programmes de recherche qui y étaient inscrits a déjà été financée.

L'exercice 1988 permettra de solder la participation de l'Etat aux investissements de cultures marines (domaine de Certes en Aquitaine, conchyliculture en Languedoc-Roussillon, éclosion de chevrettes en Martinique).

Ainsi, alors que 7,248 millions de francs représentent la participation du secrétariat d'Etat à la mer pour le financement des investissements de cultures marines inscrits dans les contrats de Plan,

- 2,108 millions de francs ont été accordés en 1984,
- 2,901 millions de francs ont été accordés en 1985,
- 1,230 million de francs a été accordé en 1986,
- 0,41 million de francs a été accordé en 1987,
- 0,5 million de francs environ devrait être engagé en 1988

soit 7,149 millions de francs au total.

Sur la somme de 8,39 millions de francs destinée par ailleurs à assurer le financement des opérations des cultures marines (fonctionnement) inscrites dans les contrats de Plan,

- 1,194 million de francs a été accordé en 1984,
- 1,732 million de francs a été accordé en 1985,
- 1,792 million de francs a été accordé en 1986,
- 1,634 million de francs a été accordé en 1987,
- 1,75 million de francs devrait être engagé en 1988

soit 8,102 millions de francs au total.

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

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

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

Le nouveau règlement 4028/86 du 18 décembre 1986 détermine les conditions du concours financier de la Communauté en faveur de l'aquaculture jusqu'au 31 décembre 1996. La France a adressé à la Commission un programme d'orientation pluriannuel « cultures marines » dont le montant est évalué pour les années 1987 à 1991 à 1.104 millions de francs. Les aides demandées en 1987 à la C.E.E. s'élèvent à 13,26 millions de francs.

Afin de favoriser l'étalement des ventes d'huîtres, des campagnes promotionnelles ont été financées par le Fonds d'intervention et d'organisation des marchés de la pêche et des cultures marines à hauteur de 5 millions de francs en 1986 et 7 millions de francs en 1987.

Outre la promotion des huîtres, les interventions du F.I.O.M. dans ce secteur comprennent la réalisation d'un plan pluriannuel de développement des pectinidés ainsi que des actions de commercialisation des huîtres.

2,5 millions de francs ont été prévus au budget de 1986. Pour l'essentiel, le F.I.O.M. dans le cadre de la relance de l'huître plate a financé les opérations d'élevage de cette huître à Cancale.

Enfin, les prêts bonifiés en aquaculture représentent une part importante des aides publiques en faveur de ce secteur : sur un total de 125 millions de francs de prêts accordés en 1985, 70 millions de francs représentaient des prêts bonifiés.

Une nouvelle circulaire interministérielle sur les aides financières publiques aux cultures marines est en cours de préparation : elle tiendra compte des importantes modifications intervenues au cours de ces dernières années et notamment le transfert des compétences en matière d'aide aux entreprises de cultures marines et aux travaux d'aménagement, la création d'une action spécifique « aquaculture » dans le régime d'intervention de la C.E.E., la réforme complète du régime des prêts pour la modernisation des exploitations agricoles dont s'inspirait largement la précédente circulaire.

Mais l'année 1987 est surtout marquée par la réalisation d'une très importante réforme du régime juridique qui régit les exploitations aquacoles implantées sur le domaine public maritime et qui résultait jusqu'à présent de l'application du décret du 22 mars 1983.

Cette réforme procède d'une conception nouvelle de la gestion du domaine public maritime, basée sur le renforcement du rôle économique des entreprises de cultures marines grâce à l'institution de la faculté de substitution de concessionnaire dans le transfert des concessions de cultures marines, faculté assortie du droit à une juste indemnisation pour le concessionnaire cédant.

En facilitant ainsi l'accès à la profession de jeunes ostréiculteurs et en assouplissant les conditions d'accès des sociétés aux concessions domaniales, cet ensemble de mesures devrait permettre de dynamiser ce secteur de l'économie maritime en favorisant un nouveau développement tant des exploitations conchylicoles que des entreprises d'aquaculture nouvelle et en renforçant leur compétitivité dans la perspective du marché européen unique.

L'impact, en terme d'emplois, devrait conduire à une stabilisation des emplois dans le **domaine conchylicole**, soit actuellement 12.000 détenteurs de concessions représentant 10.000 emplois permanents et environ 20.000 aides familiales.

En revanche, le nouveau dispositif devrait induire un accroissement de productivité au double plan de la production et de la commercialisation.

Au plan économique, la conchyliculture en France regroupe environ 7.000 entreprises qui exploitent 16.000 hectares et 1.400 kilomètres de bouchot sur le domaine public maritime. La production d'huîtres dépasse régulièrement 100.000 tonnes (106.159 tonnes en 1986) et celles des moules avoisine les 50.000 tonnes, pour un chiffre d'affaires total proche de 1 milliard 800 millions de francs.

Dans le cadre de l'**aquaculture**, le nombre des emplois existant peut être estimé à 700 et pour l'instant, seules quelques espèces font actuellement l'objet d'un développement significatif : salmonidés (700 T/an), bar, turbot (150 T/an) la chevrette aux Antilles-Guyane (180 T/an) et, plus récemment, la palourde (500 T en 1986). La poursuite des efforts déjà entrepris sur ces filières d'élevage devrait confirmer une nouvelle progression de la production et entraîner la création de nouveaux emplois.

CHAPITRE IV

LA FLOTTE DE COMMERCE

Les crédits (D.O. + C.P.) consacrés à la flotte de commerce en passant de 289,9 millions de francs en 1987 à 328,9 millions de francs en 1988, marquent une progression sensible (+ 13,4 % contre + 1,4 % en 1987). Cette évolution traduit la mise en oeuvre du plan marine marchande avec une progression de 29,3 % des subventions d'investissement.

Les autorisations de programme en forte hausse en 1987 (+ 44,2 %) sont reconduites à ce niveau pour 1988.

1. L'évolution du trafic mondial

L'environnement économique dans lequel se situe le transport maritime français en 1986 est marqué par la forte baisse du prix du pétrole et du dollar et le mouvement de fuite en avant des pavillons nationaux.

Le trafic maritime mondial reste stable sur le long terme. Le tonnage observé en 1986 est en effet équivalent à celui de 1974, alors que les tonnages des années intermédiaires varient peu. 1986 a pourtant été une année de croissance pour les secteurs du pétrole, du charbon et des marchandises diverses. La progression du trafic mondial a ainsi pu être de 2 % malgré une évolution très défavorable du marché du grain.

Comme le montrent les tableaux suivants, l'analyse en tonnes-milles permet d'observer une augmentation de distance moyenne des approvisionnements pétroliers.

TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

(en millions de tonnes)

	Pétrole brut	Produits pétroliers	Minerai de fer	Charbon	Grains	Autres marchandises	Total
1980	1 320	276	314	188	198	1 310	3 606
1981	1 170	267	303	210	206	1 305	3 461
1982	993	285	273	208	200	1 240	3 199
1983	930	282	257	197	199	1 225	3 090
1984	950	278	299	220	203	1 315	3 265
1985	910	288	305	248	181	1 350	3 289
1986	940	310	304	268	160	1 380	3 362

Source : Fearnley & S.

(en milliards de tonnes-milles)

	Pétrole brut	Produits pétroliers	Minerai de fer	Charbon	Grains	Autres marchandises	Total
1980	8 219	1 020	1 613	952	1 087	3 720	16 611
1981	7 193	1 000	1 580	1 120	1 130	3 710	15 662
1982	5 212	1 070	1 443	1 094	1 120	3 560	13 499
1983	4 478	1 080	1 320	1 057	1 135	3 510	13 580
1984	4 450	1 050	1 510	1 200	1 150	3 700	13 060
1985	4 320	1 120	1 610	1 320	1 040	3 750	13 160
1986	4 730	1 270	1 620	1 460	875	3 810	13 765

Sur cette même période, la flotte mondiale est passée de 419.911 millions de tonnes-jauges brutes en 1980 à 404.910 millions de t.j.b. en 1986, soit une réduction de capacité de 3,5 % en six ans.

La confrontation de l'offre et de la demande de transport maritime permet de déterminer une surcapacité mondiale en régression de 11 à 8 % de la flotte et un taux de navires désarmés qui passe de 8 à 5 %.

L'augmentation du taux d'utilisation de la flotte a pourtant conduit à une baisse des prix de transport maritime comme le montre l'évolution suivante :

INDICE DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

	1983	1984	1985	1986
Lignes régulières 10 = 1980	119	148	156	133,7
Sec Affrètement à temps 100 = 1971	191,2	180,5	178,0	151,0
Affrètement au voyage 100 = 1966	170,3	172,5	166,9	156,8
Pétrole - Point Worldscale -* Petit tonnage	123	126	116	138,2
Gros tonnage	53	57	57	64,3

* le barème worldscale est révisé deux fois par an.

1983 : - 1 % et 0 %

1984 : + 1 % et + 4 %

1985 : + 2 % et - 1 %

Si l'on tient compte du fait que les prix sont la plupart du temps exprimés en dollars, on comprend alors que la situation financière des armements s'est encore dégradée et que la fuite des pays européens devant le pavillon national devenait inévitable.

La France n'a pas échappé à cet environnement.

La flotte française sous pavillon français est passée du 11ème au 19ème rang avec respectivement 333 et 306 navires de commerce tandis que la flotte française sous pavillon étranger progressait pour atteindre 92 navires au 1er janvier 1987.

Les tableaux ci-joints établissent l'évolution de notre commerce extérieur par voie de mer.

COMMERCE MARITIME PASSANT PAR LES PORTS FRANÇAIS

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	1 000 T	MILLION F.	1 000 T.	MILLIONS F.
1982	162 278	320 247	44 860	222 902
1983	149 572	316 521	48 619	264 719
1984	152 057	354 034	48 737	295 153
1985	153 231	239 986	52 776	304 555

PART DU PAVILLON FRANÇAIS

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	1 000 T	MILLIONS F.	1 000 T.	MILLIONS F.
1982	42 090	94 004	9 514	99 017
1983	36 163	85 010	10 051	114 010
1984	31 973	87 410	10 557	125 750
1985	24 400	81 240	11 045	-136 231

Au 1er janvier 1987 la flotte française comprenait 271 navires sous pavillon français. A la même date, la France contrôlait par ailleurs 92 navires battant pavillon étranger.

Depuis le 1er janvier 1985, l'évolution de la flotte française sous pavillon français s'établit ainsi :

CATEGORIE	1er janvier 1985		1er juillet 1985		1er janvier 1986		1er juillet 1986		1er janvier 1987		1er juillet 1987	
	Nombre	JB										
NAVIRES A PASSAGERS												
- Paquebots	2	17 358	2	17 358	2	17 358	2	17 358	2	17 358	2	17 358
- Transbordeurs	21	146 937	21	149 079	22	158 434	23	161 601	22	155 214	23	162 340
- Aérogilisseurs marins	3	1 851	3	1 851	3	1 851	3	1 851	2	242	2	242
TOTAL	26	166 146	26	168 289	27	177 643	28	180 810	26	172 814	27	169 582
CARGOS												
- Cargos de ligne	72	349 505	66	326 307	63	310 081	58	293 322	43	251 127	45	214 649
- Cargos porte-conteneurs	56	1 091 445	55	1 086 256	51	1 043 856	49	1 010 702	44	920 519	40	859 875
- Bananiers, polythermes	11	46 724	11	46 724	11	45 180	10	45 180	8	32 113	8	26 499
- Transporteurs de vrac sec	38	971 762	37	953 020	33	830 361	33	76 869	30	746 537	30	746 537
- Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole)	4	387 423	4	387 423	3	318 718	1	130 930	1	130 930	-	-
- Citernes à vin et à huile	6	9 449	6	9 449	6	9 449	6	9 449	5	7 849	5	7 849
- Transporteurs soufre liquide et produits chimiques	9	57 264	9	57 264	9	57 264	7	26 349	6	24 750	5	19 226
- Caboteurs < 500 Tn	10	3 534	10	3 534	9	3 035	10	3 534	10	3 534	10	3 534
- Navires secs stationnaires	37	75 642	38	76 642	37	66 687	39	69 919	38	57 469	36	49 459
TOTAL	243	2 992 748	236	2 946 619	221	2 684 634	213	2 386 254	191	2 174 928	179	1 928 370
PETROLIERS												
- Pétroliers L.C.	36	4 391 369	30	3 515 239	23	2 537 571	25	2 548 336	22	2 140 238	22	2 140 238
- Caboteurs pétroliers	30	180 989	27	164 391	27	164 391	27	167 449	29	186 584	28	168 769
- G.P.L. - G.M.L.	8	259 190	8	259 190	7	257 922	7	257 922	7	257 922	7	257 922
- Pétroliers et G.P.L. stationnaires	6	7 636	8	7 636	6	7 636	5	7 636	8	29 233	8	29 233
TOTAL	80	4 839 093	71	3 946 456	63	2 967 520	65	2 981 343	66	2 613 977	65	2 616 162
TOTAL GENERAL	349	7 997 987	333	7 061 363	311	5 829 797	306	5 548 407	283	4 561 619	271	4 714 114

Au plan des effectifs de l'armement français au commerce, 8.815 postes de travail sur les navires français de commerce étaient recensés au 31 décembre 1985, c'est-à-dire compte tenu des absences comptabilisées environ 15.800. Au 31 décembre 1986, le nombre de postes de travail s'élevait à 6.634, soit environ 12.000 emplois se répartissant comme suit :

	Officiers	Personnel d'exécution	Total
Pont	1 342	1 687	3 029
Machine	909	1 212	2 121
Radio	162	1	163
Polyvalents	78	157	235
Agents du service général	8	1 078	1 086
T O T A L	2 499	4 135	6 634

2. Plan Marine marchande : le bilan

Le 1er juillet 1987, la flotte de commerce sous pavillon français comprenait 269 navires de commerce de plus de 100 TJB affectés au transport de passagers ou de marchandises de long cours ou de cabotage.

En deux ans (1er janvier 1985-1er janvier 1987), elle perd 66 navires correspondant à 88 sorties de flotte et 22 entrées, rétrogradant, ainsi qu'il a été indiqué, du 11ème au 19ème rang mondial.

Cette situation préoccupante a justifié la mise en oeuvre d'un plan de relance de la Marine marchande afin d'interrompre cette dégradation du pavillon national.

L'ensemble du dispositif mis en place en octobre 1986 s'articule autour de mesures destinées à créer un environnement économique plus favorable, à assouplir les contraintes administratives et financières, à adapter le cadre social aux exigences de la compétitivité.

L'objectif d'amélioration de l'environnement économique s'est traduit par la mise en oeuvre de mesures financières et légales : une aide structurelle, globale et négociée, comportant une enveloppe de soutien de 200 millions de francs en deux ans (1987-1988) a été mise en place en contrepartie d'un plan à moyen terme et d'objectifs précis de développement de la part des armements. Une dotation de même montant est affectée sur la même période à un régime d'aide à l'investissement. Au plan légal, l'obligation de solidarité entre les quirkataires d'un navire, qui entravait le développement de cette forme de propriété a été levée.

L'assouplissement des contraintes administratives et financières est recherché à travers la prise en compte de la situation spécifique de l'activité maritime au regard de la taxe professionnelle, à l'allègement des tâches administratives incombant aux compagnies au titre de leurs obligations sociales et la généralisation de la polyvalence à bord des navires.

L'adaptation du régime social des marins aux exigences de la compétitivité se caractérise par l'institution d'un régime d'assurance volontaire au profit des marins français employés par des entreprises d'armement étrangères et au profit des marins étrangers navigant sous pavillon français, tandis que les pensions servies par l'Etablissement national des invalides de la marine sont définitivement mensualisées.

En outre, le décret n° 87-42 du 28 janvier 1987 a modifié l'article 79 du code du travail maritime afin d'alléger les charges supportées par les armateurs en cas de maladie des marins en cours de navigation ou d'accident du travail.

Enfin, pour prendre en compte l'urgence de la situation de crise des transports maritimes mondiaux, l'Etat a décidé de prendre à sa charge un contingent de 1.000 cessations anticipées d'activité à compter du 1er juin 1986 et met en pace des mesures de consolidation de certains trafics traditionnels de l'armement français (territoires d'outre-mer, aide alimentaire).

Enfin, un registre d'immatriculation plus communément appelé « Pavillon des Kerguelen » a été ouvert dans les Terres australes et antarctiques françaises pour permettre aux navires les plus fortement concurrencés par les flottes étrangères d'alléger leurs dépenses d'exploitation.

Le projet de budget pour 1988 traduit cette nouvelle orientation de la politique du transport maritime en prévoyant une dotation de 80 millions de francs en autorisations de programme et 114 millions de francs en crédits de paiement au titre de l'aide à l'investissement ainsi qu'un montant de 70 millions de francs en autorisations de programme et 80 millions de francs en crédits de paiement au titre de l'aide structurelle.

Le délai écoulé depuis la mise en oeuvre des différents volets de ce plan de relance de la flotte de commerce ne permet pas encore de tirer un véritable bilan de cette réforme.

Mais d'ores et déjà, certains éléments laissent augurer un renversement de la tendance à la dégradation du pavillon national qui prévalait jusqu'alors.

Ainsi, depuis le 26 juin 1986, 25 navires de vrac sec ou liquide et 3 navires affectés à l'exploitation pétrolière ont bénéficié de l'immatriculation « Kerguelen », soit 28 unités au total. Au 1er juillet 1987, le nombre des unités bénéficiaires s'élève à 23 navires de vrac sec ou liquide et 3 affectés à l'exploitation pétrolière.

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

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

Nombre : 21

Vente à l'étranger : 2

Solde : 19

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

Nombre : 4

Le bilan des immatriculations « Kerguelen » se traduit donc par un solde positif de quatre navires vraquiers.

3. Le plan de redressement de la Compagnie générale maritime

Le plan d'entreprise quinquennal de la Compagnie générale maritime pour la période 1986-1990 a pour objectif principal le retour à l'équilibre de l'exploitation dès 1988 au moyen essentiellement de mesures d'économies, de réorganisation du fonds de commerce, de réductions de la flotte et des effectifs.

Les données connues de l'exercice 1986 permettent de dresser un premier constat de l'exécution de ce plan.

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

Pour faire face à la dégradation de la conjoncture et diminuer ses coûts, le rythme de réduction de la flotte propre de la C.G.M. a été notablement accéléré. Au 31 décembre 1986, la flotte C.G.M. n'atteignait que 40 navires, soit une réduction de 6 unités en un an et au 31 décembre 1987, elle ne dépassera pas 30 unités, soit 6 de moins que le chiffre prévu au plan. La réduction du nombre de navires sous pavillon propre de la C.G.M. contribue d'une manière déterminante à l'amélioration des résultats financiers.

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

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

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

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

Au plan statutaire, la plupart des mesures d'adaptation des statuts en vue de les rapprocher des règles de travail de la convention collective de l'armement au commerce ont été effectivement négociées entre partenaires sociaux.

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

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

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

Les résultats financiers attestent de l'amorce d'un redressement de la situation de la C.G.M., en dépit de la dégradation de la conjoncture maritime.

Le coût du plan social (230 millions de francs) ayant été intégralement imputé à l'exercice 1986, le compte de résultat fait apparaître une perte nette de 451 millions de francs contre une perte de 276 millions de francs prévue dans le plan.

Si on corrige l'objectif du plan des effets de la modification du calendrier d'exécution du plan social et des conséquences comptables d'une modification de l'imputation de l'aide de l'Etat, le retard n'est plus que de 26 millions de francs. Ce résultat intermédiaire ne rend pas inaccessible, sous réserve de mesures d'adaptation complémentaires, les objectifs de redressement du plan.

Les résultats financiers n'accusent qu'un retard faible par rapport aux objectifs du plan grâce à l'accélération des mesures de réduction de la flotte et des effectifs et à une action volontariste en matière de réduction des coûts d'exploitation, en particulier 3 navires ont été transférés sous immatriculation Kerguelen.

Dans ces conditions, la réalisation des objectifs de redressement du plan d'entreprise reste un objectif raisonnable.

CHAPITRE V

POLICES ET SIGNALISATION MARITIMES

Les crédits inscrits au projet de budget du secrétariat d'Etat à la Mer pour les actions de police et de signalisation maritimes subissent une baisse importante par rapport à 1987.

En moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement), les crédits passent de 160,9 à 156,6 millions de francs, soit une baisse de 3,25%. Les autorisations de programme connaissent une diminution sensible de 9,7% (de 81,9 millions de francs pour 1987 à 73,9 millions de francs pour 1988).

La diminution des moyens de fonctionnement destinés à la **police et à la signalisation maritimes** (- 3,5%) traduit l'importance des reports de crédits dûs à l'abandon du projet d'aide majeure à la navigation (balise d'Ouessant).

Toutefois, l'examen détaillé des différentes composantes de l'action du ministère dans ce domaine fait apparaître des évolutions plus contrastées.

1. Les conséquences de l'abandon

de l'aide majeure à la navigation

Le 14 mai 1986, le secrétariat d'Etat à la mer décidait l'abandon de la construction de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Cette décision se fondait sur un ensemble d'arguments d'ordre technique et financier conduisant à la remise en cause de la structure fixe dont l'édification préconisée par l'Organisation maritime internationale visait à faciliter la mise en place de l'éloignement vers le large du dispositif de séparation du trafic maritime dans la Manche.

Au nombre des justifications de la mesure, il convient de relever :

– les mesures de sécurité déjà prises depuis 1979 aux approches d'Ouessant et qui, depuis lors, ont prouvé leur efficacité (mise en place de la bouée phare d'Ouessant, présence permanente d'un dispositif de veille, construction de la four radar d'Ouessant et du CROSS CORSEN, renforcement des moyens de veille radiotéléphonique);

– une plus grande vigilance des équipages des navires désormais mieux familiarisés avec les usages du dispositif de séparation des trafics et dotés de moyens de navigation performants;

– l'efficacité éprouvée des moyens de sauvetage prévus pour faire face aux échouements de navires;

– et enfin le coût financier résultant de la poursuite des travaux de construction que les difficultés rencontrées lors de leur exécution auraient rendus excessives eu égard aux intérêts en jeu.

Dès lors, la question s'est posée de l'utilisation des économies résultant de la décision d'arrêt des engagements financiers pris sur ce dossier.

Le montant de ces économies budgétaires, selon les indications communiquées à votre rapporteur peut être évalué comme suit :

- Montant estimé de l'opération au moment de la résiliation en y comprenant l'ensemble des dépenses consacrées aux études préliminaires ainsi qu'aux travaux préalables de reconnaissance bathymétrique et géophysique : 500 MF

– Montant estimé de l'opération après indemnisation des entreprises dont les contrats ont été résiliés : 166 MF

Différence : 334 MF

Lors des débats relatifs au budget de la Marine marchande pour 1987, il avait été précisé que l'abandon des travaux serait compensé par un renforcement des moyens de sécurité.

Il ne semble pas, au vu de l'évolution des crédits consacrés aux moyens de sécurité dans le projet de budget pour 1988, que les économies résultant de l'abandon de l'aide majeure à la navigation aient été suffisamment redéployées vers les autres moyens de surveillance.

2. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

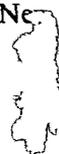
Les cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ont maintenu, en 1986 et pour le début de l'année 1987, une activité soutenue :

– En matière d'opérations de recherche et d'assistance des personnes en détresse en mer (SECMAR), le bilan 1986 s'établit ainsi :

	GRIS-NEZ	JOBOURG	CORSEN	ETEL	LAGARDE	TOTAL
Opérations	162	473	524	1174	1798	4131
dont						
Plaisance	72	290	305	337	1376	2780

Le nombre d'opérations SECMAR est en augmentation par rapport à l'année 1985 (4.131 opérations contre 3.737 en 1985). Elles ont impliqué 8.030 personnes. Il faut malheureusement enregistrer 265 personnes blessées et 250 personnes décédées ou disparues.

– En matière de surveillance de la navigation maritime, le bilan pour l'année 1986 est le suivant pour les trois C.R.O.S.S. de Gris-Nez, Jobourg et Corsen :



	Contrevenants détectés	Contrevenants identifiés
GRIS-NEZ	1237	497
JOBOURG	201	101
CORSEN	207	110
TOTAL.	1645	708

– Les infractions relevées sont des contraventions aux règles de navigation dans les dispositifs de séparation de trafic du Pas-de-Calais, des Casquets et d'Ouessant. Elles sont souvent le fait de navires de pêche (ils représentent plus de 50% des contrevenants identifiés).

– Les sanctions prononcées sont variables en fonction de l'Etat du pavillon du navire contrevenant. Elles sont d'ordre administratif ou d'ordre judiciaire.

Au plan budgétaire, les moyens alloués aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) sont reconduits en niveau, tant en crédits de paiement qu'en autorisations de programme.

L'évolution des moyens en matériels et équipements pour 1987 a consisté en :

– l'achèvement de la mise en place du radar de surveillance de Saint-Frieux,

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

– le début de la mise en place d'un réseau de communication reliant les C.R.O.S.S. entre eux, au Centre administratif des affaires maritimes et à diverses banques de données,

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

Ces deux dernières opérations seront poursuivies en 1988. En outre, débutera l'amélioration des équipements des centres en moyens de radio-téléphonie à moyenne portée et leur automatisation afin de faire face aux nouvelles missions (diffusion des informations météorologiques notamment).

Au plan des effectifs affectés aux C.R.O.S.S., aucune modification d'importance n'est à signaler. Le tableau qui suit retrace l'évolution des effectifs des C.R.O.S.S. pour les années 1983 à 1987.

**Evolution des effectifs des C.R.O.S.S.
pour les années 1983 à 1987**

ANNEES	AFFAIRES MARITIMES		MARINE NATIONALE - Aspirants - Equipages de la Flotte et Marins des Ports (Officiers Mariniers Quartiers Maîtres et Matelots)	TOTAL
	Officiers (AAM et OCTAAM)	Personnel civil		
1983	23	11	29 + 166 = 195 Création de 10 postes équipages par rapport à 1982	229
1984	Affectation de 4 officiers sans créations d'emplois 27	11	Situation inchangée par rapport à 1983	233
1985	27	11	Situation inchangée par rapport à 1984	233
1986	27	11	29 + 163 = 192	230
1987	27	10	192	229

3. Le service technique des phares et balises

Le Service technique des phares et balises est un service extérieur du secrétariat d'Etat à la mer chargé de la conception, de la spécification et de l'acquisition des matériels spéciaux de la signalisation maritime.

Le fonctionnement du service technique des phares et balises fait l'objet d'un chapitre budgétaire « chapitre 37-32; signalisation maritime-service technique des phares et balises ».

Le tableau ci-après retrace le montant des crédits inscrits en loi de finances initiale en 1987 et qui sont prévus en 1988 au titre des chapitres et articles signalisation maritime du budget.

Articles		L.F.I. 1987	Budget 1988
Chapitre 34-95 art.20	(1)	1 993 600	1 993 600
Chapitre 35-32 art.70		15 195 049	15 195 049
Chapitre 35-32 art.80		2 859 295	2 859 295
Chapitre 37-32 art.20		9 898 053	10 147 034
Chapitre 37-32 art.70		786 346	794 209
Chapitre 53-32 art.70	A.P.	47 300 000	41 220 000
	C.P.	38 015 000	28 920 000
Chapitre 53-32 art.80	A.P.	6 500 000	6 500 000
	C.P.	5 200 000	4 700 000

article 20 pour partie

La première tranche d'une opération de modernisation des moyens nautiques de surveillance et balisage a pu être entreprise.

Elle comprend :

- la construction d'un nouveau baliseur destiné à remplacer le navire actuellement basé à Marseille et qui assurait le service du balisage en Méditerranée,

- une première tranche d'équipement de 250 bouées lumineuses actuellement alimentées au propane, par des générateurs photovoltaïques,

- la réalisation d'un prototype instrumenté d'une nouvelle génération de bouées moins volumineuses et moins lourdes que les bouées actuelles.

On procède donc surtout à une extension de la couverture au large, des aides radioélectriques : extension des réseaux TORAN et RANA en Manche.

Les crédits prévus pour 1988 permettront d'autre part :

- de remplacer par une bouée phare le bateau-feu Sandettié,

- de remplacer par une nouvelle unité le bateau basé à Ajaccio et chargé des opérations de balisage fixe et flottant de la Corse ainsi que de poursuivre le programme de transformation du balisage flottant.

Par ailleurs, les études relatives aux moyens les mieux adaptés à l'amélioration du balisage de l'actuel dispositif de séparation de trafic d'Ouessant se poursuivent.

4. La Société nationale de secours en mer

La subvention d'équipement à la **Société nationale de sauvetage en mer** est reconduite tant en crédits de paiement qu'en autorisations de programme, au niveau atteint en 1987. Ainsi, il est mis fin à la pratique, maintes fois dénoncée, qui consistait à minorer dans le projet de loi de finances initiale les dotations affectées à la S.N.S.M. pour mieux les rétablir à l'issue de la discussion de la loi de finances.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du montant des subventions de fonctionnement et d'investissement accordées en 1987 et prévues pour 1988 au titre du secrétariat d'Etat à la mer.

Titre et article	1 9 8 7 (budget voté)	1 9 8 8 (projet de budget)
Titre IV Chap. 46-32 art. 20	3.096.144,00	3.096.144,00
Titre VI Chap. 66-32 art. 20	8.500.000,00	8.500.000,00

Les subventions d'équipement et d'investissement ont été augmentées en 1987 par rapport à l'année précédente pour permettre à la S.N.S.M. d'assurer le renouvellement et la modernisation de sa flotte ainsi que son entretien. Pour l'année 1988, la reconduction de ces subventions au même niveau est proposée.

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

L'intérêt porté par le public à la société s'est manifesté notamment par une augmentation significative des dons tant des particuliers que des clubs. C'est ainsi que la S.N.S.M. a pu présenter en 1986 et prévoir en 1987 un bilan en équilibre.

La diversification souhaitable des moyens de financement de la S.N.S.M. conduit une nouvelle fois à poser le problème des remboursements des dépenses engagées pour le sauvetage et le remorquage des biens, étant précisé qu'en tout état de cause, le sauvetage des personnes relève de l'assistance humanitaire.

Il semble qu'une solution à ce lancinant problème ait été trouvée sous la forme d'une circulaire, en date du 10 juillet 1987 du secrétaire d'Etat à la mer, invitant les autorités habilitées à cet effet à percevoir une somme forfaitaire de 500 francs afin de couvrir les frais de récupération des navires ou matériels nautiques accidentés.

CHAPITRE VI

LA PROTECTION DU LITTORAL

Les principales orientations de la politique de protection du littoral sont contenues dans la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Il s'agit d'une loi fixant des règles d'urbanisme spécifiques sur le littoral, imposant des normes de qualité des eaux en application des directives européennes, améliorant et précisant les règles de gestion du domaine public maritime, la réglementation des plages et les dispositions relatives à la servitude de passage des piétons le long du littoral.

La traduction budgétaire de ces dispositions essentiellement normatives et réglementaires se limite aux dotations prévues au chapitre 53-30 :

– article 20 pour la poursuite de l'action de l'État en matière de sentiers littoraux et d'aménagement du littoral,

– article 60 pour la mise en place progressive de schémas de mise en valeur de la mer.

Par ailleurs, le secrétariat d'Etat à la mer, au titre de la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures, conduit un ensemble d'actions complémentaires d'équipement en matériels, de formation, des services maritimes pour intervenir plus efficacement en cas de pollution, et d'études destinées à améliorer les matériels, moyens et conditions de lutte contre les pollutions accidentelles.

Les moyens nouveaux prévus par le projet de budget pour 1988 en matière de protection et d'aménagement du littoral sont les suivants (dépenses ordinaires et autorisations de programme en milliers de francs) :

Protection contre les eaux de la mer :

– chapitre 53–30/80 :	600
– chapitre 53–30/30 :	9.000
Ensemble :	9.600

Lutte contre les pollutions accidentelles des mers et du littoral par les hydrocarbures :

– chapitre 35–33/20 :	1.463
– chapitre 53–30/90 :	6.500
Ensemble :	7.963

Aménagement du rivage marin (sentier du douanier et schémas de mise en valeur de la mer) :

– chapitre 53–30/20 :	850
– chapitre 53–30/60 :	700
Ensemble :	1.550

Les moyens consacrés à la **protection et à l'aménagement du littoral** marquent une nette régression (– 41,9%) en passant de 29,94 millions de francs en 1987 à 17,383 millions de francs en 1988. Cette baisse sensible des crédits de paiement s'expliquerait par la nécessité de rééquilibrer les crédits de paiement et les autorisations de programme, les dotations en crédits de paiement ayant été nettement plus élevées que les dotations en autorisations de programme en 1986 et 1987.

Il reste que cette forte diminution des moyens de paiement affectés à la protection et à l'aménagement du littoral, justifiée par de simples considérations techniques, laisse mal augurer de la poursuite du soutien par l'Etat, des programmes de protection du littoral habité contre les érosions et les tempêtes dont l'urgence et l'importance pour les collectivités territoriales concernées, n'est pourtant plus à démontrer.

De manière générale, les dotations affectées à l'aménagement du sentier du douanier, à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer, à la protection du littoral contre les érosions, les tempêtes ou les pollutions accidentelles par les hydrocarbures sont reconduites pour 1988 en autorisations de programme afin de permettre la poursuite des programmes d'aménagement. En revanche, les crédits de paiement respectifs subissent des réductions allant de 12,5% à 20%.

Les investissements en matériels de lutte contre la pollution régressent dès lors que les travaux d'entretien prennent progressivement le pas sur les dépenses d'équipement effectuées au cours des dernières années.

Le décret du 5 décembre 1986 qui précise le contenu et les modalités d'élaboration des schémas de mises en valeur de la mer (S.M.V.M.) a fait l'objet, comme l'on pouvait s'y attendre, de nombreuses demandes de la part des collectivités territoriales concernées.

Il a été demandé aux préfets de région de fournir à l'administration centrale des éléments pour établir des priorités. D'autre part, 2 contrats de plan Etat/Région signés en 1984, concernant le Languedoc-Roussillon et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, prévoient l'établissement d'un S.M.V.M. dans chacune de ces régions. □

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

CHAPITRE/VII

L'ADMINISTRATION GENERALE

Les crédits consacrés aux **moyens de fonctionnement** et au personnel du secrétariat d'Etat marquent une augmentation globale de 3,7% par rapport à 1987. L'essentiel de cette évolution est due à l'abondement à hauteur de 10 millions de francs du chapitre 34-93 « remboursement à diverses administrations », représentant une mise à niveau de la dotation aux dépenses téléphoniques et d'impressions.

Les effectifs de l'administration centrale sont à nouveau soumis aux économies de 1,5% décidées dans le cadre des orientations générales du budget (soit la suppression de 31 emplois, dont 10 sur le budget de l'E.N.I.M.), qui s'ajoutent aux 40 emplois supprimés dans le cadre du budget pour 1987.

Les autorisations du programme augmentent de 0,9% sous l'effet d'une légère croissance des dépenses d'équipement administratif des services.

A cet égard, l'année 1987 a été caractérisée par la mise en place auprès du directeur des gens de mer et de l'administration générale d'une mission informatique et organisation (effectif : 3 agents de catégorie A) chargée de promouvoir l'implantation des nouvelles technologies de l'information dans les services.

En 1987, les actions majeures conduites ont été :

Pour l'administration centrale :

– la généralisation de la diffusion du traitement de texte introduit en 1986 et la rénovation de l'installation télex et télécopie,

– l'acquisition de micro-ordinateurs pour assurer, sur la base de logiciels développés en interne la prise en charge de la gestion des frais de déplacement, de la paye de certains personnels (90 personnes), du courrier parlementaire,

– l'adoption de mesures de réorganisation a permis de compenser les diminutions d'effectifs (ex. : suppression de pools dactylos au profit de la création de secrétariats particuliers avec des personnels polyvalents).

Pour les services extérieurs :

– le développement du télétraitement à l'aide des moyens supplémentaires affectés au centre informatique de Saint-Malo (le télétraitement se traduit notamment par une efficacité accrue des services dans leurs réponses aux administrés). Le centre a renforcé ses équipements de sécurité physique (onduleurs, extincteurs incendie...) ce qui lui a permis d'étendre ses plages horaires de fonctionnement,

– la prise en charge de la comptabilité des ordinateurs secondaires (directions régionales) sur la base du programme sur micro-ordinateur « CASSIOPEE » acquis au MELATT,

– l'automatisation de la paye des agents des services extérieurs à l'aide d'un logiciel développé en interne et diffusé à l'échelon national,

– le renouvellement des matériels de génération ancienne (micros sous CPM) aux coûts de maintenance prohibitifs par des micro-ordinateurs standards (compatibles PCXT) (exemple : réduction des deux tiers de la facture de maintenance des micros des CRTS).

Pour 1988, les grandes lignes du programme fixé par la mission informatique se caractérisent par :

– la poursuite de l'équipement en traitement de textes au profit des services extérieurs,

– la rénovation du parc télex avec l'étude de dispositifs moins coûteux (ex. : accès au réseau télex par minitel ou installation de machines télétext),

– la renégociation de l'ensemble des contrats locaux de maintenance des micro-ordinateurs au profit de la souscription d'un contrat de parc unique (50% de réduction de la facture globale),

- la rationalisation de la gestion statutaire des personnels avec la mise en place du progiciel GESPER 3 (sur micro) développé avec le MELATT,

- la diminution des coûts de préimprimés par la refonte de certaines procédures et le recours -avantageux- au télétraitement en mode vidéotex (minitels).

Enfin, la sensibilisation des chefs des services à la nécessité de contrôler l'évolution des dépenses se manifestera notamment par l'établissement de tableaux de bord périodiques envoyés à l'administration centrale en sous produit de la comptabilité sur micro.

CHAPITRE VIII

RECHERCHE

Par arrêté conjoint Recherche/Mer du 4 mai 1987, les anciennes attributions de la Mission de la recherche du secrétariat d'Etat à la mer sont désormais exercées par la Mission interministérielle de la mer. Un chargé de la recherche y est désigné pour remplir ces attributions. Ce regroupement des deux missions a permis de procéder à des allègements en personnel et de privilégier les aspects interministériels des actions de recherche dans le domaine de la mer.

Les orientations générales en matière de recherches pour les années 1987 et suivantes visent à accroître dans un futur proche la compétitivité du système de transport maritime pris dans son ensemble (navires et ports). Celles ayant trait à l'augmentation de la sécurité en mer ou à l'amélioration des outils de conception des ouvrages portuaires et côtiers sont poursuivies.

Le tableau joint montre l'évolution des dotations budgétaires du chapitre 67-17 « recherche ».

en M.F	1985 *	1986	1987	1988
A.P.	31	13,4	2	10
C.P.	15	10	10	9

Y compris budget du service de l'équipement naval

Le budget de la marine marchande pour 1988 rétablit partiellement les crédits de la **recherche scientifique et technique** qui avaient subi une réduction spectaculaire en 1987 (- 85% en A.P.). Pour 1988, les autorisations de programme passent de 2 à 10 millions de francs, soit un quintuplement. Les crédits de paiement affichent en revanche une diminution de près de 8%.

Dans le domaine des ressources vivantes marines, le programme de recherches 1987 et celui prévu pour 1988 sont principalement orientés vers la valorisation des produits de la mer que ce soit pour la conservation de la qualité des produits et la fabrication de nouveaux produits comme le surimi.

La part du chapitre 67-17 annuellement consacrée aux recherches dans le domaine des ressources vivantes marines varie de 1 à 3 M.F.

Ainsi qu'il a été indiqué dans l'analyse générale des crédits, retracée au chapitre I du présent rapport, les principales dotations consacrées à la recherche en matière maritime ne relèvent pas du budget de la Mer, mais de celui de la Recherche auquel est rattaché l'IFREMER.

Ses crédits de paiement seront en 1988 en régression par rapport à 1987 (de 506 à 470 millions de francs). En outre, les effectifs budgétaires seront réduits de 1.082 à 1.070 emplois.

Dès lors, votre rapporteur ne peut, encore une nouvelle fois, qu'attirer l'attention de la Haute Assemblée sur l'insuffisance des crédits affectés à la recherche scientifique et technique dans le domaine de la mer et dont le niveau n'est pas digne d'un pays dont la vocation naturelle est de développer les potentialités énormes que sa façade maritime lui offre.

Au cours de sa séance du 8 octobre 1987, la Commission des finances a procédé, sur le rapport de M. René Régnauld, rapporteur spécial, à l'examen du budget de la Mer (Marine marchande).

La Commission a approuvé les conclusions présentées par le rapporteur spécial et décidé d'adopter les crédits du budget de la Mer (Marine marchande) pour 1988.