

N° 92

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

Annexe au procès verbal de la séance du 19 novembre 1991.

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 1992 CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 29

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

V. - 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* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, *vice-présidents* ; Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; Roger Chinaud, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chammont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gotschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Roger Romani, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 2240, 2255 (annexe n° 22), 2257 (tome XI), 2260 (tome IX) et

T.A. 533.

Sénat : 91 (1991-1992).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
EXAMEN EN COMMISSION	9
AVANT-PROPOS	13
CHAPITRE PREMIER : UN BUDGET QUI PARVIENT, DANS UN CONTEXTE DIFFICILE, A SAUVERGARDER L'ESSENTIEL DES MISSIONS DE L'ETAT DANS LE SECTEUR MARITIME	15
I - LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1992	15
II - LES PRINCIPALES ACTIONS	17
III - LES MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE	23
CHAPITRE II : LES GENS DE MER	25
I - LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS	25
II - L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DES CESSATIONS D'ACTIVITE	30
III - LA RENOVATION DU SYSTEME D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL	33
IV - L'INSTITUT NATIONAL DES TECHNIQUES DE LA MER	38
CHAPITRE III : PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES	41
I - LA DEGRADATION PREOCCUPANTE DE LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER	41
II - L'INELUCTABLE ADAPTATION DES CAPACITES DE PECHE AUX RESSOURCES HALIEUTIQUES	44

III UN IMPERATIF - LE DEVELOPPEMENT DES CULTURES MARINES	49
IV L'ADAPTATION DU CADRE LEGISLATIF ET DES STRUCTURES D'INTERVENTION	54
CHAPITRE IV : LA FLOTTE DE COMMERCE	61
I - L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL	61
II - L'EXECUTION DU PLAN PLURIANNUEL DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE	63
III - LE DEFI EUROPEEN	67
CHAPITRE V : POLICES ET SIGNALISATION MARITIMES	71
I - LES CROSS	72
II - LA S N S M	74
CHAPITRE VI : LES AUTRES ACTIONS DU BUDGET DE LA MER (marine marchande)	77
I - LA PROTECTION DU LITTORAL	77
II - L'ADMINISTRATION GENERALE ET LA RECHERCHE	81

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. Votre rapporteur constate avec satisfaction que le budget de la Mer (marine marchande) parvient, dans un contexte budgétaire difficile, à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat dans ce domaine.

Ainsi, l'augmentation de 4,82 % en francs courants des crédits de paiement (DO + CP) est supérieure à celle de l'ensemble des dépenses de l'Etat pour 1992, soit + 2,9 %.

Par ailleurs, la contraction des autorisations de programme constatée en 1992 (soit - 27,35 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991) résulte essentiellement de l'application du Plan communautaire en matière de réduction des capacités de pêche. En effet, le retard pris par notre pays dans la réalisation des objectifs désirés en la matière a pour conséquence de suspendre momentanément toute nouvelle aide à l'investissement en faveur de la flotte de pêche.

2. Il convient de noter quelques résultats encourageants de la politique en faveur de la flotte de commerce, qui est indispensable à la restauration de la compétitivité du pavillon national et à l'emploi dans ce secteur.

La flotte de commerce française sous pavillon national représente, au 1er juillet 1991, 213 navires, soit 3.704.666 tonneaux de jauge brute. Ces 213 navires se décomposent en 29 navires à passagers, 129 cargos et 55 pétroliers. Sur ces 213 navires, 47 sont immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen").

Grâce à l'aide à l'investissement :

- 12 navires (dont un neuf) sont rentrés en flotte en 1990 ;
- 6 navires neufs devraient rentrer en flotte en 1991.

Par ailleurs, la rentrée en flotte d'au moins 13 navires neufs est d'ores et déjà annoncée par les armateurs pour 1992.

Toutefois, ces résultats ne sauraient faire oublier l'ampleur du retard à combler en ce domaine. En effet, selon la Lloyd's, la flotte de commerce française n'occupait encore que le 26e rang mondial en 1990.

La dotation prévue pour 1992 permettra de maintenir au niveau atteint l'année précédente le soutien à la flotte de commerce et d'accompagner ainsi l'important effort de renouvellement de flotte et de modernisation entrepris par les armateurs français depuis 1990.

Toutefois, et dès que les conditions économiques et budgétaires le permettront, il conviendra d'amplifier cet effort par une restructuration plus complète de notre puissance commerciale maritime.

3. Votre rapporteur regrette le relâchement de l'effort entrepris en faveur des actions de protection et d'aménagement du littoral. Il s'interroge à ce sujet sur la pertinence des raisons invoquées pour justifier la suppression, au titre des économies budgétaires, de la totalité des subventions versées par l'Etat aux associations de propriétaires et aux collectivités pour le financement des actions de protection contre les eaux de mer.

4. En ce qui concerne le secteur des pêches, votre rapporteur se félicite de la traduction budgétaire des mesures définies dans le cadre du plan de restructuration de la flotte de pêche française présenté en Conseil des ministres le 13 mars 1991.

Ce plan, en permettant à la France de rattraper son retard dans la réalisation des objectifs définis par la Commission des Communautés européennes en matière d'adaptation des capacités aux ressources disponibles, devrait favoriser, à terme, une reprise rapide des aides, tant communautaires que nationales, à l'investissement et à la modernisation de la flotte de pêche.

En revanche, l'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de mer (- 9,01 milliards de francs en 1989, - 10,18 milliards de francs en 1990) exigerait une action plus dynamique, notamment en faveur, d'une part, des entreprises aquacoles et d'élevage et, d'autre part, des industries de transformation de la mer.

5. Il convient enfin de souligner l'adaptation progressive de notre système d'enseignement professionnel, qui est un élément essentiel de la reconquête de notre suprématie européenne dans le secteur maritime, et l'effort d'équipement entrepris dans le domaine **des actions de police et de signalisation maritime**, dont les dotations en autorisation de programme inscrites au Titre V (Investissements exécutés par l'Etat) passent de 70 millions de francs en 1991 à 75 millions de francs en 1992.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 30 octobre 1991, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. René Régnauld, rapporteur spécial, sur les crédits de la marine marchande (équipement, logement, transports et espace - V - mer) pour 1992.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a tout d'abord constaté avec satisfaction que le budget de la mer (marine marchande) parvenait, dans un contexte budgétaire difficile, à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat dans ce domaine.

Ainsi, l'augmentation de 4,82 % en francs courants des dépenses ordinaires et des crédits de paiement est supérieure à celle de l'ensemble des dépenses de l'Etat pour 1992, soit + 2,9 %.

Par ailleurs, la contraction des autorisations de programme constatée en 1992 (soit - 27,57 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991) résulte essentiellement de l'application du plan communautaire en matière de réduction des capacités de pêche. En effet, le retard pris par notre pays dans la réalisation des objectifs définis en la matière a pour conséquence de suspendre momentanément toute nouvelle aide à l'investissement en faveur de la flotte de pêche.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a également souligné quelques résultats encourageants de la politique en faveur de la flotte de commerce, qui est indispensable à la restauration de la compétitivité du pavillon national et à l'emploi dans ce secteur.

La flotte de commerce française sous pavillon national représentait ainsi, au 1er juillet 1991, 213 navires, soit 3.704.666 tonneaux de jauge brute. Ces 213 navires se décomposaient en 29 navires à passagers, 129 cargos et 55 pétroliers. Sur ces 213 navires, 47 étaient immatriculés aux terres australes et antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen").

Grâce à l'aide à l'investissement, 12 navires (dont un neuf) sont rentrés en flotte en 1990 et 6 navires neufs devraient y rentrer en 1991.

Par ailleurs, la rentrée en flotte d'au moins 13 navires neufs est d'ores-et-déjà annoncée par les armateurs pour 1992.

Ces résultats ne sauraient faire oublier l'ampleur du retard à combler en ce domaine. En effet, selon la Lloyd's, la flotte de commerce française n'occupait encore que le 26^{ème} rang mondial en 1990.

La dotation prévue pour 1992 permettra de maintenir au niveau atteint l'année précédente le soutien à la flotte de commerce et d'accompagner ainsi l'important effort de renouvellement de flotte et de modernisation entrepris par les armateurs français depuis 1990.

Le rapporteur spécial a estimé qu'il conviendra d'amplifier cet effort par une restructuration plus complète de notre puissance commerciale maritime dès que les conditions économiques et budgétaires le permettront.

En revanche, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a regretté le relâchement de l'effort entrepris en faveur des actions de protection et d'aménagement du littoral. Il s'est interrogé, à ce sujet, sur la suppression de la totalité des subventions versées par l'État aux associations de propriétaires et aux collectivités pour le financement des actions de protection contre les eaux de mer, au motif que ces subventions ne présentaient pas un caractère obligatoire pour l'État.

En ce qui concerne le secteur des pêches, le rapporteur spécial s'est félicité de la traduction budgétaire des mesures définies dans le cadre du plan de restructuration de la flotte de pêche française présenté en Conseil des ministres le 13 mars 1991.

Ce plan, en permettant à la France de rattraper son retard dans la réalisation des objectifs définis par la commission des Communautés européennes en matière d'adaptation des capacités aux ressources disponibles, devrait favoriser, à terme, une reprise rapide des aides, tant communautaires que nationales, à l'investissement et à la modernisation de la flotte de pêche.

En revanche, l'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de mer - 9,01 milliards de francs en 1989, - 10,18 milliards de francs en 1990), exigerait, selon M. René Régnauld, rapporteur spécial, une action plus dynamique, notamment en faveur d'une part, des entreprises aquacoles et d'élevage et, d'autre part, des industries de transformation de la mer.

Enfin, le rapporteur spécial a souligné l'adaptation progressive de notre système d'enseignement professionnel, qui est un élément essentiel de la reconquête de notre suprématie européenne dans le secteur maritime, et l'effort d'équipement entrepris dans le domaine des actions de police et de signalisation maritime, dont les dotations en autorisations de programme inscrites au Titre V (Investissements exécutés par l'Etat) passent de 70 millions de francs en 1991 à 75 millions de francs en 1992. A l'issue de cet exposé, M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, a fait part de sa satisfaction en ce qui concerne l'effort consenti en faveur des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.). En revanche il a exprimé sa vive préoccupation au sujet de la diminution, constatée dans le projet de budget pour 1992, des moyens affectés à l'équipement de la société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.) et des crédits en faveur de la marine marchande, compte tenu de la situation difficile à laquelle celle-ci se trouve aujourd'hui confrontée.

Par ailleurs, M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis, a demandé à la commission de bien vouloir apporter son soutien à sa proposition de loi relative à la création d'un conservatoire du patrimoine maritime.

M. François Trucy s'est inquiété, d'une part, de l'évolution du règlement du contentieux opposant la France et le Canada au sujet de la délimitation des zones de pêche de Saint-Pierre et Miquelon et, d'autre part, de l'insuffisance des moyens consacrés à la société nationale de sauvetage en mer.

MM. Christian Poncelet, président, et René Régnauld, rapporteur spécial, ont rendu hommage au projet de conservatoire du patrimoine maritime conçu par M. Louis de Catuelan et l'ont assuré de leur total soutien en la matière.

Répondant ensuite aux différents intervenants, **M. René Régnauld, rapporteur spécial**, a indiqué que les crédits prévus au titre de l'équipement de la société nationale de sauvetage en mer étaient globalement adaptés à ses capacités d'investissement. Il a toutefois souligné la nécessité de demeurer particulièrement attentif à ce sujet.

S'agissant ensuite de l'aide à la marine marchande, **M. René Régnauld, rapporteur spécial**, a précisé que les engagements de l'Etat à l'égard de la compagnie générale maritime (C.G.M.) étaient honorés et que la diminution des crédits d'aide à l'investissement observé en 1992 s'expliquait en partie par l'achèvement, en 1992, des plans triennaux conclus avec les armateurs en 1990.

Abordant enfin le contentieux franco-canadien sur les zones de pêche, **M. René Régnauld, rapporteur spécial**, a indiqué que de nouvelles négociations étaient actuellement en cours.

M. Christian Poncelet, président, a souligné l'importance d'un résultat positif en la matière et a souhaité que la commission des finances exprime, dans son rapport budgétaire, son soutien aux professionnels concernés.

En conclusion, la commission a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits de la marine marchande (équipement, logement, transports et espace, V - mer) pour 1992.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la marine marchande parvient, dans un contexte budgétaire difficile, à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat en ce domaine.

Ainsi, l'augmentation de 4,82 % en francs courants des crédits de paiement est supérieure à celle de l'ensemble des dépenses de l'Etat pour 1992, soit + 39 %.

Par ailleurs, la contraction des autorisations de programme constatée en 1992 (soit - 27,35 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991) résulte essentiellement de l'application du plan communautaire en matière de réduction des capacités de pêche.

D'une manière générale, la progression des crédits de la marine marchande devrait ainsi permettre :

- d'une part, de maintenir, dans des termes proches de ceux de 1991, l'impact économique de ce budget sur le secteur maritime ;

- d'autre part, d'honorer les engagements pris antérieurement, notamment en ce qui concerne les dépenses d'équipement.

A l'examen, le projet de budget de la marine marchande pour 1992 traduit trois priorités essentielles, à savoir :

- la confirmation d'un important effort de solidarité en faveur du secteur maritime ;

- la continuité de l'action engagée, particulièrement dans le domaine de la flotte de commerce et de la formation professionnelle ;

- l'adaptation de notre flotte de pêche aux ressources et une attention particulière accordée à la sécurité en mer.

Si, globalement considérées, de telles orientations s'avèrent plutôt positives, il convient toutefois de s'interroger par ailleurs sur :

- le relâchement de l'effort en faveur de la protection du littoral et les raisons ayant conduit l'Etat à annuler en 1992, la totalité des subventions accordées à ce titre aux associations de propriétaires ou aux collectivités locales ;

- l'adaptation réelle des moyens aux besoins constatés de la Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M)

Au total, le projet de budget de la marine marchande pour 1992 présente ainsi une image contrastée.

CHAPITRE PREMIER

UN BUDGET QUI PARVIENT, DANS UN CONTEXTE DIFFICILE, À SAUVEGARDER L'ESSENTIEL DES MISSIONS DE L'ETAT DANS LE SECTEUR MARITIME.

I- LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1992

Le budget de la Marine marchande (hors ports maritimes) s'élève en 1992 à 5.876,81 millions de francs (DO + CP) progressant ainsi de 4,82 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991 (soit 5.606,72 millions de francs).

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	Evolution 1992/1991 en %	Evolution 1990/1991 en %
Dépenses ordinaires					
- Titre III	456,75	479,94	488,94	1,88%	5,08%
- Titre IV	4625,19	4703,14	4978,58	5,86%	1,69%
Total 1	5081,94	5183,08	5467,52	5,49%	1,99%
Dépenses en capital					
- Titre V	91,41	107,85	103,4	-4,13%	17,98%
- Titre VI	271,38	315,79	305,89	-3,13%	16,36%
Total 2	362,79	423,64	409,29	-3,39%	16,77%
Total général (1 + 2)	5444,73	5606,72	5876,81	4,82%	2,98%
Autorisations de programme	486,51	563,28	409,24	-27,35%	15,78%

1. Les dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires connaissent une croissance de 5,49 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991.

La part de ces dépenses dans le total des crédits de la Marine marchande atteint encore en 1991 un niveau élevé, soit 93,04 % du total des crédits (contre 92,44 % en 1991).

Au sein de ces dépenses, les moyens de service (titre III) atteignent 488,94 millions de francs en augmentation de 1,88 % en francs courants, par rapport au budget voté de 1991.

Les interventions publiques (titre IV) atteignent, quant à elles, 4.978,58 millions de francs, soit une augmentation de 5,86 % en francs courants.

L'augmentation constatée du titre IV s'explique principalement par la croissance des dépenses de solidarité.

La situation démographique défavorable au régime des retraites des marins oblige en effet l'Etat à allouer à l'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) une dotation supplémentaire de 251,80 millions de francs, la subvention d'équilibre passant ainsi de 4.363,20 millions de francs en 1991 à 4.615 millions de francs, soit une augmentation de 5,77 % en francs courants par rapport à l'année précédente.

2. Les dépenses en capital

Celles-ci s'élèvent en 1992 à 409,29 millions de francs en crédits de paiement, soit une contraction de 3,39 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991. De même, les autorisations de programme diminuent de 27,35 % en 1992 et atteignent 409,24 millions de francs.

Parmi les dépenses en capital, les investissements exécutés par l'Etat (titre V) diminuent en crédits de paiement (- 4,13 %) pour atteindre 103,40 millions de francs mais augmentent de 2,15 % en autorisations de programme, à 101 millions de francs.

Les subventions d'investissements accordées par l'Etat (titre VI) diminuent de 3,13 % en crédits de paiement (ceux-ci s'élèvent à 305,85 millions de francs en 1992). Les autorisations de programme correspondantes, qui passent de 464,41 millions de francs

en 1991 à 308,24 millions de francs en 1992) diminuent également (-33,63 %).

II - LES PRINCIPALES ACTIONS

(en millions de francs et %)

Actions	Crédits de paiement		Evolution 1991/1992	Autorisations de programme		Evolution 1991/1992
	1991	1992		1991	1992	
Administration générale	330,67	334,16	1,06%	11,85	11	-7,17%
Polices maritimes et signalisation maritime	185,03	183,56	-0,79%	78,46	81,85	4,32%
Protection et aménagement du littoral	20,2	19,66	-2,67%	18,05	8	-55,68%
Flotte de commerce	330,4	344	4,12%	300	250	-16,67%
Pêches maritimes et cultures marines	145,97	151,76	3,97%	135	40	-70,37%
Gens de mer	4582,33	4834,89	5,51%	7,82	7	-10,49%
Recherche scientifique et technique	12,1	8,76	-27,60%	12,1	11,39	-5,87%

1. Administration générale

Les dépenses consacrées aux moyens généraux de l'administration atteignent 334,16 millions de francs en crédits de paiement, soit une progression de 1,06 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991.

Cette évolution tient simultanément compte, au titre des mesures acquises, de l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations des personnels et des ajustements de cotisations sociales et prestations diverses à la charge de l'Etat. Au total, les dépenses de personnels résultant des mesures acquises progressent de 3,05 millions de francs.

Les mesures nouvelles (+ 0,89 million de francs en 1992) traduisent :

- les modifications de l'activité ou de l'organisation des services (+ 0,39 million de francs) ;

- l'inscription d'une prévision pour hausse de rémunération et la poursuite de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique (+ 2,65 millions de francs) ;

divers ajustements aux besoins, transferts ou économies (- 2,1 millions de francs).

Il convient également de noter que les autorisations de programme destinées à l'équipement immobilier des services, soit 11 millions de francs en 1992, diminuent de 7,12 % en francs courants par rapport à 1991.

2. Polices maritimes et signalisation maritime

Les dotations consacrées en 1992 à la police et à la signalisation maritimes :

-demeurent sensiblement équivalentes, en crédits de paiement, à celles de l'année précédente (183,56 millions de francs en 1992, contre 185,03 millions de francs l'année précédente, soit une légère diminution de 0,79 % en francs courants) ;

- augmentent de 4,32 % en autorisations de programme (81,85 millions de francs contre 78,46 millions de francs).

S'agissant tout d'abord des moyens des services (titre III), ceux-ci bénéficient d'une mesure nouvelle de 2,85 millions de francs pour atteindre 98,22 millions de francs en 1991. Cette évolution traduit essentiellement l'effort entrepris en faveur de la signalisation maritime en métropole, les crédits correspondants passant de 36,66 millions de francs en 1991 à 39,07 millions de francs en 1992.

En revanche, les crédits d'interventions publiques (titre IV) diminuent de 0,5 million de francs, en raison de l'ajustement aux besoins de la contribution de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer, dont le montant est de 2,5 millions de francs en 1992.

En ce qui concerne les crédits d'investissement inscrits au titre V, on constate :

- la diminution des crédits de paiement (76 millions de francs en 1992 contre 79,1 millions de francs en 1991) ;

- l'augmentation significative des autorisations de programme (75 millions de francs en 1992 contre 70 millions de francs en 1991) qui traduit notamment le renforcement des moyens affectés aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.).

Enfin, la subvention de fonctionnement et d'investissement versée à la Société nationale de sauvetage en mer (titre VI) diminue tant en crédits de paiement qu'en autorisations de programme et atteint 6,85 millions de francs en 1992 (contre 8,46 millions de francs dans le budget voté pour 1991).

3. Protection et aménagement du littoral

Les moyens alloués en 1992 à la protection et à l'aménagement du littoral :

- demeurent globalement établis en crédits de paiement (DO + CP) et atteignent 19,66 millions de francs en 1991, contre 20,20 millions de francs dans le budget voté pour 1991, soit une baisse de 2,67 % en francs courants ;

- (- 55,68 %) se contractent fortement en autorisations de programme, dont le montant total s'établit à 8 millions de francs en 1992. Cette évolution résulte de la division..., dans le cadre des mesures d'économies budgétaires, de ne pas doter pour 1992 le chapitre 63-30 du titre VI (subventions correspondantes, versées par l'Etat aux associations de propriétaires ou aux collectivités locales au titre de la protection contre les eaux de Mer, ne revêtant pas de caractère obligatoire.

Les crédits relatifs au sentier des douaniers diminuent, tant en autorisations de programmes (0,3 millions de francs en 1992 contre 1 million de francs en 1991) qu'en crédits de paiement (0,5 million de francs en 1992 contre 1 million de francs en 1991) en raison de la poursuite du programme normal d'établissement de la servitude de passage littoral en 1991.

La contribution de l'Etat à la mise en oeuvre des schémas de mise en valeur de la mer (S.M.U.N) dans les zones côtières voit sa dotation maintenue en autorisations de programme à 2,7 millions de francs et sensiblement augmentée en crédits de paiement (3,9 millions de francs en 1991 contre 2,3 millions de francs dans le budget voté pour 1991). Ces dépenses permettent de subvenir au financement des schémas actuels et à des mesures nouvelles correspondant au lancement de deux nouveaux S.M.U.N. par an.

Enfin, les moyens consacrés à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer demeurent stables, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, à 5 millions de francs.

4 - Flotte de commerce

Les crédits (DO + CP) destinés à la flotte de commerce progressent de 4,12 % et passent de 330,4 millions de francs en 1991 à 344 millions de francs en 1992. Cette évolution résulte de l'ajustement aux besoins des contributions de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie Générale Maritime.

Le montant total des autorisations de programme, soit 250 millions de francs, diminue de 16,67 % par rapport au budget voté en 1991, mais demeure néanmoins comparable après régulation budgétaire, à celui effectivement affecté l'année précédente. Il traduit une quasi-stabilité de l'aide à l'investissement et une diminution progressive des aides à la consolidation et à la modernisation, 1992 constituant la dernière année de mise en oeuvre des plans de trois ans conclus en 1990.

5. Pêches maritimes et cultures marines

Les crédits (DO + CP) consacrés au secteur de la pêche, à 151,76 millions de francs en 1991, contre 145,97 millions de francs en 1992, augmentent globalement de 3,97 %.

En revanche, les autorisations de programme, à 40 millions de francs, diminuent de 70,37 % par rapport à la dotation de 1991 (soit 135 millions de francs).

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

- les crédits de fonctionnement du titre III diminuent de 0,5 millions de francs, en raison de divers ajustements aux besoins ;

- les crédits d'intervention du titre IV bénéficient d'une mesure nouvelle de 16 millions de francs au titre du financement des aides à l'arrêt définitif des marines de pêche.

En revanche, les crédits inscrits aux titres V et VI diminuent respectivement de 9,75 millions de francs en crédits de paiement de 95 millions de francs en autorisations de programme (soit - 70,37 % par rapport au budget voté de 1991).

6. Gens de mer

Les crédits (DO + CP) alloués à l'action en faveur des gens de mer augmentent de 5,51% par rapport aux dotations inscrites au titre de 1991.

Divers ajustements aux besoins et l'inscription d'une prévision destinée au financement de la revalorisation des rémunérations publiques prévues pour 1992 se traduisent par une mesure nouvelle de 1,95 millions de francs au titre III.

Par ailleurs, le montant de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'E.N.I.M. passe de 4,36 milliards de francs en 1991 à 4,61 milliards de francs en 1992, soit une mesure nouvelle de 251,84 millions de francs. Cette évolution traduit la persistance d'une situation démographique défavorable qui affecte nécessairement l'équilibre financier de l'E.N.I.M.

En revanche, les dépenses consacrées à la formation professionnelle maritime sont quasiment maintenues au niveau attent l'année précédente

Ainsi, la subvention de fonctionnement allouée aux quatre E.N.M.M. (Ecoles nationales de la ramine marchande) qui était de 7,36 millions de francs en 1991, atteint de 7,26 millions de francs en 1992. De même, la subvention accordée à l'A.G.E.M.A. pour les E.M.A. sera portée à 53,84 millions de francs en 1992 contre 53,70 millions de francs en 1991.

Par ailleurs, le programme de modernisation des équipements pédagogiques, tant dans les E.M.A. que dans les

E.N.M.M., bénéficie d'une dotation de 7 millions de francs en 1992 (soit -0,8 millions de francs par rapport au budget voté de 1991) se répartissent de la manière suivante :

- 3,55 millions de francs au titre des contrats de plan Etat/Régions pour l'équipement des E.M.A. ;

- 3,45 millions au titre de la rénovation et de l'équipement pédagogique des E.N.M.M..

7 - Recherche scientifique et technique

Les crédits (DO + CP) consacrés à la recherche scientifique et technique, au sein du budget de la mer, diminuent globalement de 27,60 % en 1992.

Cette évolution résulte essentiellement de la diminution des subventions aux organismes de recherche financés par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (FARI) du ministère chargé de la Mer dont le montant en crédits de paiement passe de 10,63 millions de francs en 1991 à 7,34 millions de francs en 1992. En revanche, les autorisations de programme, soit 11,39 millions de francs pour 1992, demeurent sensiblement au niveau atteint en 1991 (soit 12,10 millions de francs).

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

Il convient toutefois de rappeler que l'essentiel des dotations budgétaires consacrées à la recherche scientifique et technique dans le domaine maritime relève du ministère de la recherche, au travers de l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers.

III - LES MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE

Les modifications apportées par l'Assemblée nationale au budget de la marine marchande résultent uniquement de l'inscription de crédits non reconductibles.

Traditionnels lors de la seconde délibération, ces abondements se répartissent de la manière suivante :

- **Dépenses ordinaires : 1,6 million de francs**
Titre IV : 1,6 million de francs (chapitre 46-32 art. 20 : Participation aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer) ;

- **Dépenses en capital : 5,2 millions de francs tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement**
Titre V : 2,5 millions de francs (chapitre 53-30 art. 60 : Schémas de mise en valeur de la mer) ;
Titre VI : 2,7 millions de francs (chapitre 63-30 art. 30 : Protection et aménagement du littoral) ;

Les modifications ainsi apportées par l'Assemblée nationale aux dotations initiales du budget de la marine marchande ne sont pas de nature à modifier la position de sagesse adoptée par votre commission lors de l'examen de ce budget.

CHAPITRE II

LES GENS DE MER

Les crédits (dépenses ordinaires et dépenses en capital) alloués à l'action en faveur des gens de mer augmentent de 5,51 % par rapport aux dotations inscrites au budget voté de 1991.

Cette évolution traduit essentiellement :

- la confirmation d'un important effort de solidarité, qu'il s'agisse de l'équilibre financier du régime de protection sociale des marins ou de l'accompagnement social des cessations d'activité ;

- la poursuite de la rénovation de notre système d'enseignement professionnel, qui est un élément essentiel de la reconquête de notre suprématie européenne dans le secteur maritime.

I - LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

Comme les années précédentes, une part importante du budget de la marine marchande est consacré à l'effort traditionnel de solidarité en faveur de l'Institut National des Invalides de la Marine (E.N.I.M.)

Celui-ci bénéficie ainsi en 1992 d'une mesure nouvelle de 251,8 millions de francs, la dotation correspondante atteignant ainsi 4.615,0 millions de francs.

Cette évolution traduit la dégradation continue du rapport entre les actifs cotisants et les bénéficiaires des pensions vieillesse ou invalidité (cf. tableau ci-après).

ANNEES	ACTIFS	P E N S I O N S		(1) TOTAL
		VIEILLESSE	INVALIDITE	
1989	61.652	98.393	15.952	338.974
1990	58.071	100.260	15.592	327.889
(2) 1991	55.500	102.025	15.500	316.500
(3) 1992	53.500	103.750	15.400	305.500

¹ total des personnes protégées, y compris les ayants droits
² prévisions
³

1. La situation financière de l'E.N.I.M.

Le tableau ci-après retrace, pour 1990, 1991 et 1992 (prévisions), l'évolution des charges et des ressources de l'E.N.I.M.

CHARGES				RESSOURCES			
NATURE	1990 (1)	1991 (2)	1992 (3)	NATURE	1990 (1)	1991 (2)	1992 (3)
Pensions CRM	5.015,30	5.223,30	5.420,70	Contributions "armateurs"	1.078,50	1.078,20	1.943,20
Pensions CGP	425,30	445,80	441,00	Cotisations "marins"	831,10	821,50	
Prestations CGP	1.833,60	1.921,40	2.036,70	Cotisations "pensionnés"	107,20	111,50	103,50
Assurance personnelle et étudiants	3,60	52,00	16,00	Contribution assurance auto	22,40	23,90	23,90
Action sanitaire et sociale	32,20	36,30	37,20	Participation CNAV	295,30	490,00	420,00
Personnel	103,70	120,40	124,20	Compensation démographique et surcompensation	974,80	962,20	1.022,00
Autres frais de fonctionnement, amortissements	57,70	58,50	59,00	Ressources affectées	9,40	9,00	9,00
Dépenses exceptionnelles	6,50	7,40	8,50	Produits accessoires et exceptionnels	24,50	34,90	36,40
Fonds spécial	19,40	20,30	20,70	Fonds national de solidarité	40,60	29,00	29,00
Fonds national de solidarité	31,30	29,00	29,00	Subvention de l'Etat	4.242,40	4.363,20	4.615,00
Dépenses sur ressources affectées	9,40	9,00	9,00	Moyens d'équilibre (déficit)	-	-	-
Moyens d'équilibre (excédent)	88,20	-	-				
TOTAUX	7.626,20	7.923,40	8.202,00		7.676,20	7.923,40	8.202,00

(1) Résultats comptables

(2) Budget primitif

(3) Projet de Budget (Indicatif)

On peut ainsi notamment constater en ce qui concerne :

a) L'exercice 1990

L'exercice 1990 s'est soldé par un résultat excédentaire de 88,23 millions de francs. Le budget primitif ayant été établi en équilibre, cet excédent représente donc 1,17 % de la masse initiale. Il résulte de variations ayant affecté :

- d'une part, les charges de l'E.N.I.M., les dépenses définitives s'étant établies à un niveau légèrement inférieur à celui des pensions initiales (7.537 millions de francs contre 7.569 millions de francs), en dépit d'un rythme d'augmentation (soit + 6,22 %) plus rapide que celui constaté en 1989 (+ 2,72 %) ;

- d'autre part, ses ressources, qui s'élèvent à 7.626,20 millions de francs (soit + 0,75 % par rapport au budget prévisionnel). Cette évolution favorable s'explique essentiellement par une

progression de 8,65 % des produits de transferts de compensation inter-régimes.

b) les prévisions pour l'exercice 1991

Les dépenses, telles qu'il est possible de les appréhender après un semestre d'exécution budgétaire, devraient excéder entre 10 et 15 millions de francs les prévisions initiales, du fait notamment des remboursements, sur les exercices antérieurs, des cotisations à la C.G.P. des pensionnés qui n'avaient pas fait valoir jusqu'ici leur droit à exonération, mais ont demandé à en bénéficier concomitamment à l'exonération de contribution sociale généralisée (C.S.G.). Ces remboursements s'imputent en dépenses, tandis que l'exonération de cotisation engendre, pour l'exercice en cours, une minoration des recettes.

En ce qui concerne les ressources, le montant de la subvention de l'Etat prévu par la loi de finances initiale pour 1991 a été réduit de 50 millions de francs. Aucune autre évolution notable n'a été constatée, si ce n'est, au sein des cotisations, un produit supplémentaire au titre des actifs (hausse du taux de la cotisation marin à la C.G.P. de + 0,9 point) contrebalançant les pertes de cotisations des pensionnés mentionnées ci-dessus.

Au total, et en l'état des prévisions actuellement possibles, l'exercice devrait s'achever avec un déficit d'environ 65 millions de francs.

c) les prévisions pour l'exercice 1992

Le budget de l'E.N.I.M. devrait augmenter de + 3,51 %, tant en dépenses qu'en recettes, pour atteindre 8.202 millions de francs.

Compte tenu de produits atteignant 3.587 millions de francs, la subvention de l'Etat destinée à équilibrer le budget prévisionnel de l'E.N.I.M. pour 1992 devrait donc s'établir à 2.615 millions de francs, soit encore une croissance de 5,77 % par rapport à la dotation initiale de 1991.

2. La contribution de l'Etat à l'équilibre financier de l'E.N.I.M. :

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la part de chacune des trois grandes catégories de recettes du régime spécial de Sécurité Sociale des marins

(en millions de francs)

	1989	1990	1991	1992
Total des ressources	7.360,10	7.626,20	7.923,40	8.202,00
Total des cotisations	2.026,02 (27,53%)	2.016,80 (26,44%)	2.011,20 (25,38%)	2.046,70 (25,15%)
Total des compensations	1.175,51 (15,97%)	1.270,10 (16,65%)	1.452,20 (18,32%)	1.442,00 (17,58%)
Subvention de l'Etat	4.081,87 (55,46%)	4.242,40 (55,62%)	4.363,20 (55,06%)	4.615,00 (56,26%)

On constate ainsi :

- la lente dégradation des recettes propres de l'E.N.I.M., qui suit la baisse du nombre des actifs cotisants ;

- le maintien à un niveau important, voire la progression, des compensations inter-régimes, qui tiennent compte des facteurs démographiques et des capacités contributives (masses salariales) des régimes ; certaines évolutions, d'une année sur l'autre, résultent de régularisations d'exercices antérieurs ;

- l'équilibre entre ces compensations et la subvention, qui, à un ou deux points près, se maintient à un niveau comparable depuis une décennie. La part des dépenses sociales, c'est-à-dire de cette subvention, dans le budget de la mer, ne peut que difficilement être réduite sauf à remettre en cause le mode de financement du régime, ce qui ne peut être prévu que dans un cadre global.

L'influence des mesures de soutien à la Marine marchande prises ces dernières années mérite d'être notée, les moindres diminutions d'effectifs ayant pu contribuer à stabiliser la part de la subvention. Pour les années qui viennent, en revanche, les mesures structurelles prévues dans le domaine des pêches maritimes pèseront à l'évidence, dans une mesure encore difficile à apprécier exactement.

II - L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DES CESSATIONS D'ACTIVITE

L'effort de solidarité manifesté à l'égard du secteur maritime se traduit également par la mise en oeuvre de dispositifs d'accompagnement des cessations d'activité et des reconversions professionnelles.

1. Le dispositif de cessation anticipée d'activité des marins

a) Le dispositif et sa réalisation

Le régime de cessation anticipée d'activité (C.A.A.) pour les marins du commerce a été créé par un protocole d'accord du 14 janvier 1985 entre les partenaires sociaux.

Il permet aux marins licenciés pour raison économique, âgés de plus de 50 ans et réunissant au moins trente annuités de service, de percevoir un revenu de remplacement jusqu'à l'âge de 55 ans, à partir duquel ils peuvent être admis au bénéfice d'une pension de retraite.

Ces dispositions ont permis d'atténuer les conséquences sociales des réductions d'emplois dans la marine marchande et de maintenir l'équilibre des effectifs dans les entreprises d'armement maritime en dérogeant aux clauses des conventions collectives qui prévoient le licenciement par ordre de moindre ancienneté.

Initialement prévu pour 1 000 marins, le contingent a été augmenté à quatre reprises. Le régime est actuellement ouvert à 2 750 marins. Il sera ouvert à un nouveau contingent de 350 par un

avenant à la convention du 25 avril 1985 passée entre l'Etat, l'association pour la gestion du système de C.A.A. et l'U.N.E.D.I.C., qui sera signé au cours du 4e trimestre 1991.

Au 30 juillet 1991, 2 580 marins ont bénéficié ou bénéficient du régime (le nombre de marins entrés au C.A.A. a été de 740 en 1985, 472 en 1986, 463 en 1987, 384 en 1988, 209 en 1989, 185 en 1990 et 127 pour les 7 premiers mois de 1991).

Les traductions budgétaires de ce dispositif de cessation d'activité sont les suivantes :

- au titre de l'année 1991, le montant des crédits ouverts s'élève à 89 000 000 francs ;

- pour l'année 1992, la dotation demandée est maintenue au niveau atteint l'année précédente.

b) L'évolution des effectifs de l'armement français de commerce en 1990 et 1991

Une étude réalisée fin 1990 par interrogation directe des groupes et entreprises de la marine marchande dénombreait 10 760 marins dont 3 242 officiers et 7 518 personnels d'exécution.

Une actualisation de cette étude en juin 1991 fait apparaître que le nombre des navigants est, à cette date, de 10 567 dont 3 238 officiers et 7 329 personnels d'exécution.

Le tableau ci-dessous montre la répartition des marins entre les différents secteurs d'activité et son évolution depuis fin 1989.

EVOLUTION DE L'EMPLOI	I - Fin 1989			II - Fin 1990			III - juin 1991		
	OFF	PE	TOTAL	OFF	PE	TOTAL	OFF	PE	TOTAL
A. LIGNES REGULIERES	877	1 418	2 295	817 (-60)	1 279 (-139)	2 096 (-199)	795 (-22)	1 177 (-102)	1 972 (-124)
B. TRANSPORT DE PASSAGERS	631	3 079	3 710	672 (+41)	3 308 (+229)	3 980 (+270)	688 (+16)	3 255 (-53)	3 943 (-37)
C. TRANSPORT A LA DEMANDE (LC)	319	320	639	348 (+29)	224 (-96)	572 (-67)	351 (+3)	226 (+2)	577 (+5)
D. TRANSPORT PETROLIER	489	768	1 257	489 (0)	637 (-131)	1 126 (-131)	498 (+9)	632 (-5)	1 130 (+4)
E. CABOTAGE	199	297	496	171 (-28)	273 (-24)	444 (-52)	163 (-8)	262 (-11)	425 (-19)
F. SERVICES PUBLICS	162	463	625	166 (+4)	433 (-30)	599 (-26)	170 (+4)	425 (-8)	595 (-4)
G. ACTIVITES PORTUAIRES	584	1 398	1 982	579 (-5)	1 364 (-34)	1 943 (-39)	573 (-6)	1 352 (-12)	1 925 (-18)
TOTAL	3 261	7 743	11 004	3 242 (-19)	7 518 (-225)	10 760 (-244)	3 238 (-4)	7 329 (-189)	10 567 (-193)

Au cours du 1er semestre 1991, les effectifs salariés de la flotte de commerce ont diminué de 193 emplois, dont 189 pour le personnel d'exécution.

Cette tendance semestrielle reste dans les limites des prévisions de l'étude conduite fin 1989, qui envisageait, pour les années 1990 à 1992 une réduction comprise en 210 et 450 emplois par an.

c) La reconversion des marins pêcheurs salariés

Le retard pris par la France dans la réalisation du Plan d'orientation pluriannuel (P.O.P.) communautaire de réduction des capacités de pêche a conduit le Gouvernement à définir, au printemps 1991, un plan de réduction de la flotte de pêche française.

Les sorties de navires en résultant s'accompagne d'un volet social en faveur des marins pêcheurs salariés concernés par cette réduction. Des commissions de suivi portuaire ont été instituées sous la présidence des préfets afin d'examiner avec l'ensemble des partenaires sociaux et des administrations concernées les conséquences de ces sorties de flotte et de rechercher les possibilités de reclassement des marins privés d'emploi.

En cas d'impossibilité de reclassement rapide, les marins pêcheurs salariés âgés de plus de 50 ans et justifiant de 30 annuités de services validés peuvent accéder à un dispositif de cessation anticipée d'activité leur garantissant un revenu de remplacement jusqu'à leur admission au bénéfice d'une pension de retraite. S'ils ne peuvent bénéficier d'une C.A.A., les marins concernés ont la garantie de percevoir une ressource équivalente à celle qu'ils auraient obtenues s'ils avaient cotisé à l'assurance chômage pendant 365 jours au cours des 24 derniers mois. Cette allocation complémentaire de ressource s'ajoutant éventuellement aux prestations versées par les A.S.S.E.D.I.C. permet en effet aux marins de percevoir un revenu au moins égal à 57,4 % du salaire forfaitaire E.N.I.M. de la même catégorie de navigation de ce marin.

Par ailleurs, il est prévu dans le cadre du plan "pêche" d'étendre l'affiliation de l'ensemble des marins pêcheurs au régime d'assurance chômage, d'examiner les possibilités de réduction de la précarité du contrat d'engagement maritime et de clarifier le calcul des rémunérations à la part.

Enfin des dispositions réglementaires ont renforcé en juillet 1991 les conditions de formation professionnelle requises pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français en vue d'y

remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier. Ce dispositif devrait permettre aux marins ayant une formation professionnelle et se trouvant sans emploi à la suite d'une sortie de flotte de retrouver plus aisément un embarquement.

Selon l'U.N.E.D.I., le nombre de demandeurs d'emplois indemnisés à la pêche, qui était de 707 en mars 1990, est tombé à 576 en mars 1991, soit une baisse de 18 % en un an.

III - LA RENOVATION DU SYSTEME D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

L'évolution des crédits consacrés à l'action en faveur des gens de mer traduit également la poursuite du programme de rénovation de notre système d'enseignement professionnel, qui commence à produire des résultats encourageants.

1. La rénovation des filières d'enseignement professionnel

a) Les écoles nationales de la marine marchande

La rénovation complète de la filière de capitaine de 1ère classe de la navigation maritime, entreprise en 1989, est en voie d'achèvement avec la définition des modalités de la rédaction du mémoire au cours de l'année scolaire terminale et de notation.

La réforme de cette filière a porté principalement sur les points suivants :

- modification des épreuves du concours d'entrée afin d'élargir le recrutement aux bacheliers des séries D, E et F.

- ouverture d'un accès direct en 2ème année, pour les candidats de niveau bac + 2 (titulaires de DUT, de BTS et anciens élèves des classes préparatoires aux grandes écoles scientifiques). En 1990, 9 élèves ont été admis à ce titre, et 20 le seront en 1991 sur 77 candidats ;

- aménagement des programmes des quatre années d'études, afin notamment de tenir compte de l'évolution des technologies et la pratique de la langue anglaise, et d'introduire un enseignement de l'économie et de la gestion des ressources humaines. Les nouveaux programmes sont mis progressivement en application : ainsi, à l'issue de l'année scolaire 1991-1992, les élèves de 3ème année passeront l'examen d'élève-officier selon les nouveaux programmes.

Le net redressement du nombre de candidats aux concours d'entrée dans les filières de capitaine de 1ère et de 2ème classe enregistrée en 1990 et 1991 (381 candidats au concours de capitaine de 1ère classe en 1991 contre 52 en 1988 ; 203 candidats au concours de capitaine de 2ème classe contre 84 en 1988) montre l'intérêt que suscite à nouveau, parmi les jeunes français, les formations aux carrières d'officier de la marine marchande.

b) les écoles de formation maritime et aquacole (E.M.A.)

La filière rénovée du C.A.P. de marin-pêcheur en trois années a été mise en place à la rentrée de septembre 1990. Avec la suppression à la rentrée de 1991 de la formation au certificat d'apprentissage maritime (C.A.M.) en une année qui n'était plus adaptée à la réalité de l'activité des pêches, le CAP devient désormais le premier niveau de formation initiale dans ce secteur.

A la rentrée de septembre 1991, seront ouvertes deux formations nouvelles de B.E.P. :

- B.E.P. "conduite et exploitation des navires de pêches",
- B.E.P. "machines marines".

La réforme entreprise en 1989 vise à recentrer les formations maritimes dans un cadre analogue à celui dispensé par l'Education Nationale, permettant ainsi aux jeunes des lycées et collèges de s'orienter vers les carrières maritimes.

C'est ainsi que, pour compléter le dispositif existant au niveau V (C.A.P. et B.E.P.) :

- la préparation d'un baccalauréat professionnel en cultures marines est en voie d'achèvement, pour une mise en place à la rentrée de septembre 1992 ;

- une réflexion va être engagée avec les partenaires sociaux sur la création de baccalauréats professionnels dans le secteur des pêches maritimes.

2. Le réseau des écoles de formation maritime et aquacole :

Dès 1990, il a été proposé aux régions de transformer les écoles de formation maritime et aquacole (E.M.A.) en établissements publics locaux d'enseignement (E.P.L.E.), à l'image de ce qui a été réalisé, dans le cadre de la décentralisation, pour les autres systèmes publics d'enseignement.

La réforme était effective pour l'E.M.A. de Sète depuis le 1er janvier 1986. La transformation des E.M.A. en E.P.L.E. est réalisée pour les Ecoles de Boulogne sur Mer, le Havre-Fecamp et Bastia depuis le 1er janvier 1991. Les régions Pays de la Loire, Poitou-Charentes et de Basse-Normandie viennent de se prononcer favorablement. Les régions Bretagne et Aquitaine ne se sont pas encore prononcées.

La transformation de l'ensemble des E.M.A. devrait être effective au 1er janvier 1992.

Cette réforme statutaire, qui confère la personnalité morale et l'autonomie financière aux E.M.A., permettra aux régions de jouer pleinement et avec toute la cohérence voulue le rôle que les lois de décentralisation du 22 juillet 1983 et du 25 janvier 1985 leur ont reconnu dans la gestion du dispositif régional de formation maritime.

A l'issue de ce processus de transformation, le rôle de l'association pour la gestion des écoles maritimes et aquacoles (A.G.E.M.A.) sera profondément transformé. Elle abandonnera ainsi la gestion directe des écoles mais conservera la gestion de l'ensemble des personnels en service dans les écoles maritimes et aquacoles et assurera les fonctions de soutien pédagogique aux établissements.

3. Les traductions budgétaires pour 1991 et 1992

a) Subvention de fonctionnement

La subvention du fonctionnement aux quatre E.N.M.M. qui était de 7,365 millions de francs en 1991 au chapitre 36 37, compte tenu du regroupement sur ce chapitre des crédits de

fonctionnement figurant jusqu'à présent aux chapitres 33-90, 33-91, 34-90, 34-98 et 43-37 sera ramenée en 1992 à 7,260 millions de francs.

La subvention de fonctionnement attribuée à l'A.G.E.M.A. pour les E.M.A. sera portée au titre de 1992 à 53,849 millions de francs au lieu de 53,698 MF en 1991.

b) Subventions d'équipement

La poursuite en 1992 du programme de modernisation des équipements pédagogiques tant dans les E.M.A. que dans les E.N.M.M. nécessite des besoins à hauteur de 7 millions de francs d'autorisations de programme se répartissant comme suit :

- 3,55 millions de francs seront consacrés aux contrats de plan Etat/régions pour les E.M.A. (équipements en automatisme et en électronique, implantation d'un simulateur de navigation et de pêche à Boulogne-sur-Mer) ainsi qu'au programme d'équipement pédagogique en matière d'enseignement assisté par ordinateur (E.A.O.) entrepris en 1986 ;

- 3,45 millions de francs permettront, d'une part, de poursuivre le programme de rénovation des bâtiments des E.N.M.M. entrepris en 1990 et, d'autre part, de donner suite au programme d'équipement pédagogique de ces établissements rendu nécessaire par l'évolution des formations et par les réformes des programmes d'enseignement.

4. L'évolution des effectifs scolarisés par filières depuis 1989 :

Les effectifs des élèves en formation au cours des années scolaires 1989-1990, 1991 ainsi que les prévisions pour 1991-1992 sont donnés dans les tableaux ci-après :

a) Ecoles nationales de la marine marchande

	1989-1990	1990-1991	1991-1992 Prévisions
Formations d'officiers "commerce"			
C1NM	346	350	360
C2NM	206	176	200
autres filières	64	44	80
Formations d'officiers "pêches"	68	97	110
-----	-----	-----	-----
Total officiers (dont étrangers)	684 (31)	667 (38)	750 (30)
Formation CAP marin du commerce (CETM de Saint Malo et Marseille)	115	129	130
-----	-----	-----	-----
TOTAL GENERAL	799	796	880

b) Ecoles maritimes et aquacoles

	1989-1990	1990-1991	1991-1992 Prévisions
Commerce (C.A.P.)	177	160	180
Pêches maritimes	787	803	1 115
C.A.M	270	179	-
C.A.P.	517	624	225
B.E.P.	- -	-	
Conchyliculture	225	208	280
C.A.P.	124	101	137
B.E.P.	101	107	143
Poissonnier (C.A.P.)	-	12	50
TOTAL GENERAL	1 189	1.183	1.625

IV - L'INSTITUT NATIONAL DES TECHNIQUES DE LA MER DE CHERBOURG

L'Institut national des techniques de la mer (I.N.T.E.C.H.M.E.R.) de Cherbourg, créé en 1982 à l'initiative du Conservatoire national des arts et métiers de Paris (C.N.A.M.), est un établissement relevant de la tutelle du ministère de l'Education nationale, qui dispense un enseignement réparti sur deux années d'études débouchant sur un diplôme de niveau III.

Au cours de la 1ère année d'études, cette formation comprend des modules d'enseignement général et technologique et des modules plus spécialisés de sciences et techniques de la mer permettant d'appréhender l'étude du milieu marin tant de façon théorique que pratique.

Au cours de la 2e année, les étudiants peuvent s'orienter vers trois sections : technologie et physique marines, productions marines biologiques, contrôle - protection - exploitation.

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

Le Secrétariat d'Etat à la Mer participe financièrement au fonctionnement de l'Institut. Le montant de la subvention attribuée sur le budget "Mer" (chapitre 43-37) a évolué comme suit :

- 1985 : 100 000 F
- 1991 : 200 000 F

Le Secrétariat d'Etat à la Mer maintiendra en 1992 une contribution de 200 000 F dans le cadre du contrat de plan Etat/Région de Basse-Normandie.

Par ailleurs, l'Ecole de formation maritime et aquacole de Cherbourg apporte son soutien technique à l'Institut.

I.N.T.E.C.H.M.E.R. recrute des étudiants de la métropole, des DOM-TOM et de l'étranger.

Les effectifs des promotions sont stables depuis la création de l'Institut et le resteront à la rentrée 1992 : environ 36 élèves en moyenne.

Une 3ème année de formation complémentaire à l'actuel diplôme de D.T.S.M. a été mise en place.

La situation des promotions au regard du marché de l'emploi est la suivante :

- * environ 65 % des diplômés trouvent un emploi dans un secteur correspondant à la formation reçue ;
- * environ 10 % s'emploient dans d'autres secteurs ;
- * environ 25 % poursuivent des études universitaires.

CHAPITRE III

PECHES MARITIMES ET CULTURES

MARINES

Les crédits alloués en 1992 à l'action en faveur des pêches maritimes et des cultures marines :

- augmentent de 3,97 % en crédits de paiement (dépenses ordinaires et dépenses en capital) ;

- diminuent de 70,37 % en autorisations de programme :

Cette évolution :

. traduit la mise en oeuvre de la nouvelle politique arrêtée, au printemps 1991, afin de permettre à notre pays de rattraper son retard dans la réalisation des objectifs, définis au niveau communautaire, de réduction des capacités de la flotte de pêche française ;

. s'inscrit dans le cadre d'une dégradation préoccupante de notre balance commerciale dans ce secteur.

I - LA DEGRADATION PREOCCUPANTE DE LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est passé de 9,01 milliards de francs en 1989 à 10,18 milliards de francs en 1990.

L'évolution des échanges commerciaux dans ce secteur est présenté dans le tableau ci-dessous :

Total des importations		Total des exportations		Taux de couverture Export/Import
Quantité (milliers de tonnes)	Valeur (milliards FF)	Quantité (milliers de tonnes)	Valeur (milliards FF)	
1988 731	13,17	256	4,3	32,6 %
1989 780	14	314	5,03	35,9 %
1990 867	15,4	350	5,2	33,7 %

En ce qui concerne 1991, les statistiques du commerce extérieur des produits de la mer pour les cinq premiers mois de l'année confirment la dégradation du déficit avec une diminution de 2,6 % en valeur pour les exportations et une augmentation de 10,8 % en volume pour les importations par rapport à la période similaire de 1990.

1. Les importations

Elles représentent une valeur de 15,4 milliards de francs en 1990 (14 milliards en 1989).

a) Principaux produits importés :

Les importations par produits sont réparties essentiellement entre une dizaine de produits dont :

- le saumon (2,44 milliards de francs)
- les crevettes (2,03 milliards de francs)
- le cabillaud (1,33 milliard de francs)
- le thon (1,27 milliard de francs).

Les conserves de poissons représentent également un poste élevé en valeur à l'importation avec 3,03 milliards de francs.

b) Principaux pays fournisseurs

En 1990, les trois principaux pays d'origine des importations de produits de la mer en France sont :

- le Royaume Uni (1,84 milliard de francs)
- la Norvège (1,70 milliard de francs)
- le Danemark (1,28 milliard de francs)

2. Les exportations

Leur valeur s'élève à 5,2 milliards de francs en 1990.

a) Principaux produits exportés

- le thon (0,7 milliard de francs)
- les crevettes (0,3 milliard de francs)
- le merlu (0,2 milliard de francs)
- la seiche (0,2 milliard de francs)

Ces produits représentent près de 25 % des exportations.

b) Principaux pays clients :

Quatre pays représentent plus des deux tiers des exportations en valeur :

- l'Italie (1,58 milliard de francs)
- l'Espagne (1,33 milliard de francs)
- l'Allemagne (0,45 milliard de francs)
- le Bénélux (0,40 milliard de francs).

D'une manière générale, il apparaît que le déficit de notre balance commerciale des produits de mer est essentiellement imputable à la faible progression des importations de quelques produits

principalement originaires de pays tiers à la Communauté économique européenne (pays nordiques).

Il s'agit d'un déficit à caractère structurel, dans la mesure où la demande croissante exprimée par les consommateurs en faveur de ces produits, tels que le saumon, la crevette ou le cabillaud, ne peut être satisfaite par la production nationale.

Le rétablissement de l'équilibre de notre balance commerciale dans ce secteur passe donc nécessairement par :

- le renforcement de notre appareil de production, dans un contexte difficile résultant de la crise des ressources ;
- le développement de notre effort d'exportation sur les produits frais ;
- le renforcement de notre industrie de transformation.

II - L'INELUCTABLE ADAPTATION DES CAPACITES DE PECHE AUX RESSOURCES HALIEUTIQUES :

Le retard pris par notre pays dans la réalisation des objectifs du plan d'orientation pluriannuel établi en 1987 par la Commission des Communautés européennes a conduit le gouvernement français à définir au printemps 1991, un nouveau plan de réduction des capacités de la flotte de pêche française.

L'évolution des dotations budgétaires, constatée en 1992 au titre de l'action en faveur des pêches maritimes et des cultures marines, s'explique essentiellement par la mise en oeuvre de ce plan.

1. Le retard français dans la réalisation des objectifs au Plan d'orientation pluriannuel de 1987 :

Afin d'adapter les capacités de pêche à la diminution des ressources halieutiques, le Plan d'orientation pluriannuel, établi le 11 décembre 1987 par la Commission des communautés européennes, et

modifié en dernier lieu par la décision de la Commission du 26 avril 1990, a fixé des objectifs de réduction de puissance des flottes de pêche dont la réalisation conditionne l'action des aides communautaires et la légalité des aides nationales.

Pour la France, la réalisation de ces objectifs impliquait une diminution de la capacité globale de notre flotte de pêche de - 2 % en puissance par rapport à la situation observée en 1983.

L'objectif de réduction de la capacité de pêche fut réparti de la manière suivante :

- 10 % de l'objectif final à atteindre au 31 décembre 1989 ;
- 60 % de l'objectif final réalisé à la fin de l'année 1990.

a) L'évolution de la flotte de pêche française depuis 1988.

L'analyse de l'évolution de la flotte de pêche française depuis 1988 confirme le retard pris par notre pays dans la réalisation des objectifs précédemment exposés.

Le tableau ci-dessous retrace, en puissance, en tonnage et en nombre de navires, l'évolution de la flotte de pêche française de 1988 à 1991, dernière année d'application du programme d'orientation pluriannuel 1987-1991.

	TRANCHES DE LONGUEUR H.T.	CARACTERIS- TIQUE	1988 (31.12)	1989 (31.12)	1990 (31.12)	1991 (2) (31.07)
PECHE ARTISANALE	L < 12 M	NOMBRE	9 071	8 156	7 001	6 740
		P (KW)	460 705	454 702	422 182	416 195
		T.J.B.	38 301	36 061	32 478	31 750
ARTISANALE	12 M < L 16 M	NOMBRE	930	929	868	857
		P (KW)	158 764	163 183	159 098	158 508
		T.J.B.	21 643	22 147	21 670	21 695
PECHE SENI- INDUSTRIELLE	16 M < L 25 M	NOMBRE	1 012	1 043	1 035	1 032
		P (KW)	315 874	334 367	341 141	342 271
		T.J.B.	54 624	58 259	59 773	60 546
PECHE INDUSTRIELLE	25 M < 38 M	NOMBRE	130	131	123	122
		P (KW)	67 567	69 495	66 840	66 628
		T.J.B.	23 101	23 265	21 885	21 824
PECHE INDUSTRIELLE	38 M < L	NOMBRE	101	102	106	103
		P (KW)	173 883	174 613	185 517	185 830
		T.J.B.	74 597	73 570	76 517	76 725
TOTAL		NOMBRE	11 244	10 361	9 233	8 854
		P (KW)	1 184 793	1 196 360	1 174 778	1 169 432
		T.J.B.	212 266	213 302	212 323	212 540

(1) - Données établies sur la base des nouvelles séries statistiques (Décision de la Commission du 26 avril 1990) qui incluent la totalité des navires de pêche immatriculés à l'exception de ceux désarmés depuis plus de deux ans.

(2) - Données provisoires 1991

Il en ressort en premier lieu une diminution globale notable des navires de moins de 12 mètres, qu'elle soit exprimée en puissance (- 9,7 %), en tonnage (-17,1 %) ou en nombre d'unités (-25,6 %).

Cette réduction paraît cependant moins sensible pour les navires de 12 à 16 mètres, et particulièrement de 16 à 25 mètres pour lesquels la puissance et le tonnage connaissent une légère progression (1 %).

La pêche semi-industrielle et industrielle (navires de plus de 25 mètres) est marquée quant à elle par une relative stabilité.

Cette décroissance globale n'a cependant pas permis à la France d'atteindre les objectifs assignés par le programme d'orientation pluriannuel.

Constatant ainsi en 1991 que les efforts fournis n'avaient pas débouché sur une baisse significative de la puissance de la flotte de pêche française, et que les objectifs du P.O.P. n'étaient pas atteints au 31 décembre 1990, la Commission des communautés européenne a donc décidé :

- de ne plus intervenir pour aider à la construction des navires de pêche français ;

- d'interdire aux investisseurs français de recourir aux aides publiques.

b) le plan de restructuration de la flotte de pêche française de mars 1991

Pour retrouver l'éligibilité des aides à la construction des navires de pêche et afin de faciliter l'adaptation de la flotte de pêche française aux ressources halieutiques disponibles, le gouvernement a mis à profit les dispositions du règlement (C.E.E.) 4028/86 relatives à l'arrêt définitif et a décidé la mise en oeuvre d'un plan de sorties de flotte à hauteur de 100 000 kilowatts, soit 10 % de la flotte française.

Ces mesures qui s'inscrivent dans le cadre défini par le règlement CEE 4028/86 modifié par le règlement C.E.E. 3944/90, ont été mises en oeuvre par la circulaire n° 380 du 18 avril 1991 du Ministère délégué chargé de la Mer. les aides à l'arrêt définitif peuvent être de trois types selon la destination du navire : démolition, transfert définitif dans un pays hors de la C.E.E. et affectation à une autre activité que la pêche. Le montant de l'aide est calculé en

fonction du nombre de tonneaux de jauge brute et dépend du mode de sortie de flotte envisagé.

L'aide mise en place par l'Etat membre fera l'objet de remboursement communautaire à hauteur de 70 % s'il s'agit d'une démolition et de 50 % s'il s'agit d'un autre type de sortie de flotte. L'effort financier consenti par l'Etat a été renforcé dans une large mesure par les collectivités locales, régions et départements qui, en intervenant sur la base d'un pourcentage de l'aide de l'Etat, permettent aux aides d'atteindre souvent les plafonds définis par la communauté et ainsi de leur conférer un caractère très incitatif.

A la fin de l'été 1991, toutes les régions des façades Manche-Mer du Nord et Atlantique, ainsi que la région Provence Alpes Côte-d'Azur, ont décidé de participer à la mise en oeuvre de ce plan. Elles bénéficieront, comme l'Etat, des mensualités de remboursement prévues par le règlement 4028/86 de la C.E.E.

L'Etat consacre, à cette action 30 millions de francs en 1991 et 25 millions de francs en 1992.

Ces crédits proviennent des dotations inscrites au chapitre 64-36 (subventions, pêches maritimes et cultures marines) et qui ne peuvent être momentanément utilisées pour aider à la construction de nouveaux navires de pêche, conformément aux décisions de la Commission des communautés européennes.

2. Les contentieux de pêche avec le Canada et l'Espagne

L'adaptation de la flotte de pêche française à l'évolution des ressources disponibles suppose également la résolution des contentieux franco-canadien et franco-espagnol en matière de droits de pêche.

Dans ces deux cas, votre commission exprime le souhait que le règlement de ces différends pourra être assuré dans des conditions satisfaisantes pour les professionnels concernés.

a) Le différend franco-canadien :

En ce qui concerne le différend franco-canadien, les deux parties ont conclu, le 30 mars 1989, un accord de quantification des

droits français dans la zone de pêche du Canada résultant de l'accord du 27 mars 1972.

Cette nouvelle quantification valable en 1989, 1990 et 1991 attribuée à la France les quantités suivantes :

Cabillaud :

- Golfe du Saint-Laurent : 4 000 tonnes
- Secteur 2J3KL : 2 950 tonnes en 1989

Autres espèces :

	Zones	Quantités
- Sébaste	2 3 K	2 000 t.
	4 VWX	1 500 t.
- Flétan noir	2 GH	2 000 t.
	2J3KL	3 000 t.
- Merlu argenté	4 VWX	4 000 t.
- Plie grise	3KL	500 t.
- Calamar	3-4	2 000 t.

L'accord du 30 mars 1989 arrivant à expiration le 31 décembre 1991, il sera nécessaire d'engager de nouvelles consultations avec les autorités canadiennes afin de fixer les quotas de pêches des navires français en zone canadienne à compter du 1er janvier 1992.

S'agissant du secteur 3 PS, la France a accepté de limiter ses captures de cabillaud à 15 100 tonnes en 1990 et 14 600 tonnes en 1991.

Le 30 mars 1989, les deux parties ont également conclu un compromis par lequel elles soumettent le différend relatif à la délimitation des zones maritimes au large de Saint-Pierre-et-Miquelon à l'arbitrage d'un tribunal international.

b) Le contentieux franco-espagnol

En ce qui concerne les relations franco-espagnoles, et à la demande des ministres chargés des pêches maritimes des deux pays, des rencontres entre fonctionnaires ont eu lieu à l'automne 1990. Elles ont abouti à un accord sur les modalités d'une meilleure

information des autorités espagnoles, au sujet des nombreuses infractions commises par leurs navires ressortissants dans les eaux françaises.

Les autorités espagnoles sont plus rapidement destinataires des procès-verbaux dressés par les services français de contrôle des pêches, et peuvent ainsi mettre en oeuvre des sanctions administratives. Cet accord est entré en vigueur au mois d'avril 1991.

Cette collaboration plus étroite peut laisser présager à l'avenir des résultats significatifs.

On peut noter par ailleurs que le dossier relatif à l'indemnisation, par le gouvernement espagnol, des pêcheurs de Hendaye en raison du blocage de leur port en 1986, a été soldé à la fin de l'année 1990.

Le code de bonne conduite, élaboré par les professionnels des deux pays, à la suite des accords de Saragosse en octobre 1986, et signé en juillet 1989, semble correctement respecté. Toutefois, il faut noter de sérieux incidents, au mois de mars 1991 dans le nord du golfe de Gascogne, qui ont nécessité une intervention par la voie diplomatique auprès des autorités espagnoles.

Enfin, les tensions entre flotilles restent parfois vives, notamment dans la pêcherie du thon germon dans l'Atlantique. La présence d'une unité de la Marine nationale, en soutien du navire d'assistance à la flottille française, a toutefois permis de maintenir une coexistence satisfaisante pendant l'été.

III - UN IMPÉRATIF : LE DÉVELOPPEMENT DES CULTURES MARINES

Parallèlement à l'adaptation de notre flotte de pêche à l'évolution des ressources halieutiques, le développement des cultures marines, qu'il conviendrait de confirmer davantage par une action plus volontariste, traduit également les profondes mutations que connaissent aujourd'hui les activités maritimes.

1. La situation de l'aquaculture en 1991

L'aquaculture marine regroupe deux grands volets : la conchyliculture ou aquaculture traditionnelle et les nouvelles cultures marines.

a) La conchyliculture

La conchyliculture demeure l'activité essentielle avec, pour l'année 1990, une production de 200.000 tonnes, dont 140.000 tonnes d'huîtres (138.500 tonnes d'huîtres creuses et 1.500 tonnes d'huîtres plates) et 60.000 tonnes de moules.

La production d'huîtres creuses satisfait pleinement la demande nationale. A l'avenir, les efforts porteront essentiellement sur la modernisation des entreprises, l'amélioration de la qualité, la promotion des produits et la mise en conformité avec les normes sanitaires fixées par la réglementation communautaire.

En revanche, s'agissant de l'huître plate, l'effort sera maintenu pour relancer la production qui avait été anéantie par des épizooties.

La production mytilicoles, en progression régulière, ne permet pas toutefois de répondre encore à la demande nationale. L'augmentation de la production demeure en conséquence un objectif prioritaire pour les années à venir.

Le chiffre d'affaires de la conchyliculture est d'environ 2 milliards de francs, supérieur au quart du chiffre d'affaires total des pêches maritimes françaises.

Plusieurs milliers d'entreprises conchylocoles, à caractère essentiellement artisanal et familial, emploient près de 10.000 salariés permanents et un nombre légèrement inférieur de salariés temporaires, auxquels il convient d'ajouter l'apport des concours familiaux et les emplois induits par le secteur.

Sur un plan socio-économique, la conchyliculture occupe une place importante dans la plupart des régions littorales, souvent marquées par un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale.

Les difficultés rencontrées en conchyloculture sont liées essentiellement :

- aux risques d'épizooties, qui peuvent être aggravés, dans certains bassins, par de trop fortes densités du cheptel en élevage ;

- à la dépendance étroite du secteur vis à vis de la qualité des eaux ;

- l'atomisation des structures de production et de commercialisation face à une demande de plus en plus fortement groupée,

- au morcellement du parcellaire exploité sur le domaine public maritime qui freine la modernisation des exploitations ;

- s'agissant de l'huître creuse, à une stagnation, voire à une régression des cours, en raison d'une relative saturation du marché.

Afin de surmonter ces difficultés plusieurs objectifs ont été fixés dans le cadre du Programme d'orientation pluriannuel 1992-1996, à savoir :

- la modernisation des entreprises, notamment par la mise aux normes sanitaires des établissements conchylicoles ;

- la restructuration des bassins conchylicoles par des aménagements de zones. L'élaboration d'une méthodologie en matière de quantification de la capacité de production des bassins permettra de proposer à la profession des schémas de réaménagement des parcs ostréicoles ou de restructuration des bouchots à moules ;

- la diversification des techniques de production, notamment par le développement de la conchyliculture en mer ouverte qui permet la colonisation de nouveaux sites ;

- l'organisation de la profession, afin de mieux répondre aux contraintes et besoins du marché des produits de la conchyliculture ;

- la poursuite des efforts de recherche en matière de pathologie, génétique, physiologie.

b) Les nouvelles cultures marines

A ce jour les cultures marines nouvelles concernent certaines espèces de poissons (bars - daurades - turbots - salmonidés), les palourdes et les crevettes. La production, toutes espèces incluses, a

légèrement dépassé 1.800 tonnes en 1990 selon la répartition suivante :

- salmonidés :	910 tonnes
- turbots :	15 tonnes
- bars-daurades :	370 tonnes
- palourdes :	520 tonnes
- crevettes :	24 tonnes

Cette production, relativement modeste, devrait être rapidement dépassée et une production globale proche de 10.000 tonnes peut raisonnablement être envisagée à échéance de cinq ans.

La culture de l'algue, alimentaire et non alimentaire, devrait connaître également un développement significatif au cours des prochaines années.

Le développement des cultures marines nouvelles se trouve confronté à un certain nombre de contraintes, et notamment :

- le caractère très concurrentiel du contexte international, plus particulièrement au sein du bassin méditerranéen ;

- les difficultés rencontrées par les promoteurs pour s'insérer dans un milieu naturel où s'exerce la concurrence très forte d'autres activités

Afin d'aider l'aquaculture nouvelle à se libérer des contraintes sus-évoquées, des actions ont été prévues dans le cadre du Plan d'orientation pluriannuel 1992-1996 qui consistent à aider et encourager :

- l'aménagement de zones aquacoles privilégiées et le développement de l'équaculture en mer ouverte, permettant l'implantation d'entreprises dans des conditions optimales ;

- l'amélioration de la productivité des élevages, la diminution des coûts de production afin de rendre nos entreprises plus concurrentielles sur le marché international ;

- les actions de promotion des produits ;

- le renforcement de l'organisation de la profession.

2. Les investissements envisagés et les moyens budgétaires inscrits en 1991 ou prévus pour 1992.

Les investissements prévus dans le cadre du P.O.P. en faveur des cultures marines s'élèvent à près de 2 milliards de francs sur la période 1992-1996.

Les investissements seront soutenus par des aides nationales et par des aides de la Communauté européenne. Ces aides consistent essentiellement en des dotations en capital et en des bonifications d'intérêts.

S'agissant des aides nationales, conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 1983, les aides aux entreprises de cultures marines sont, depuis le 1er juillet 1984, attribuées par les régions alors que les aides aux travaux d'aménagement sont attribuées par les départements.

Le Secrétariat d'Etat à la Mer conserve une compétence pour l'attribution des aides publiques en faveur des opérations expérimentales ou innovantes ainsi que pour les investissements dans les territoires d'Outre-Mer. A ce titre, il dispose de deux lignes budgétaires :

- le chapitre 44.36 : article 22 pour le fonctionnement (crédits 1991 : 3 millions de francs. Prévision pour 1992 : 2,5 millions de francs)

- le chapitre 64.36 : article 23 pour les investissements (crédits 1991 : 2 millions de francs. Prévision pour 1992 : 1,6 million de francs).

L'Etat conserve également des compétences pour le financement des travaux hydrauliques à caractère collectif ainsi que pour les aides à l'installation des jeunes aquaculteurs.

Ce dispositif est complété par des prêts bonifiés par l'Etat et concédés par certains organismes bancaires.

En ce qui concerne les aides communautaires, plusieurs règlements précisent les aides susceptibles d'être apportées au développement de l'aquaculture, et notamment :

- le règlement 2088/85 du Conseil relatif aux programmes intégrés méditerranéens (P.I.M.), qui fixe les actions communautaires spécifiques aux régions méridionales ;

- le règlement 4028/86 du Conseil, relatif à l'amélioration et à l'adaptation des structures du secteur de la pêche et de l'aquaculture.

Les aides C.E.E. attribuées aux projets français d'aquaculture marine, au titre du règlement 4028/86, se sont élevées :

- pour l'année 1990, à 30,8 millions de francs (46 dossiers présentés, pour un investissement total de 143,2 millions de francs) ;

- pour la 1ère tranche 1991, à 9,7 millions de francs (21 dossiers présentés pour un investissement total de 36,2 millions de francs).

En outre, 26 dossiers représentant un investissement total de 66,4 millions de francs ont été présentés au titre de la 2ème tranche 1991. L'aide accordée par la C.E.E. à ces projet devrait être connue en octobre 1991.

IV - L'ADAPTATION DU CADRE LEGISLATIF ET DES STRUCTURES D'INTERVENTION

Les mutations que connaissent aujourd'hui les activités de pêche, et les difficultés auxquelles celles-ci sont confrontées, s'accompagnent nécessairement :

- d'une adaptation au cadre législatif dans lequel s'examinent ces activités ;

- d'une réflexion sur l'évolution des missions des structures d'intervention existantes.

1. L'adaptation du cadre législatif

a) La loi n° 91-411 du 2 mai 1991 relative à l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins.

La loi n° 91-411 du 2 mai 1991 a pour principal objectif de créer une organisation interprofessionnelle dans les secteurs des pêches maritimes et dans le secteur de la conchyliculture qui soit apte :

- à représenter et promouvoir les intérêts généraux des professions concernées auprès notamment des pouvoirs publics tant locaux que nationaux ou communautaires ;

- à contribuer à l'organisation d'une gestion équilibrée des ressources ;

- à contribuer à la mise en oeuvre de mesures destinées à assurer une saine cohabitation de l'ensemble des intérêts du secteur ;

- à assurer des missions d'action économique et sociale en faveur des membres des professions du secteur.

Ces deux organisations professionnelles distinctes (pêche maritime et élevage marin d'une part, conchyliculture d'autre part) sont constituées d'organismes à compétence locale ou départementale, régionale et nationale exerçant, chacun à son niveau, les missions définies ci-dessus. Ils seront ainsi les principaux interlocuteurs, pour leurs secteurs respectifs, notamment auprès des collectivités locales.

b) La loi n° 91-627 du 3 juillet 1991 portant diverses dispositions en matière de pêches maritimes et de cultures marines

La loi n° 91-627 du 3 juillet 1991 portant diverses dispositions en matière de pêches maritimes et de cultures marines a pour objet d'adapter la réglementation française des pêches aux nouvelles conditions socio-économiques ainsi qu'à la mise en place d'une politique commune de la pêche et des obligations qui en découlent.

A cet effet, la loi n° 91-627 du 3 juillet 1991, sans remettre en cause l'économie générale du décret du 9 janvier 1852 modifié à valeur législative et de la loi du 5 juillet 1983 relative au régime de la

saisie dans le domaine des pêches maritimes, apporte à ces textes des amendements destinés à compléter ou à modifier certaines de leurs dispositions :

- l'article premier offre une définition plus complète du champ d'application du décret du 9 janvier 1852, élargi à l'élevage des animaux et la culture des végétaux marins.

- l'article 2 donne une meilleure définition du champ d'application des activités conchyliques soumises à une autorisation administrative.

- l'article 3 habilite le ministre chargé des pêches maritimes à fixer par arrêté la taille et le poids minimal des captures, soumet certaines activités à autorisation, permet au gouvernement de prendre les mesures nécessaires à la prévention et au traitement des maladies affectant les animaux ou végétaux marins et lui permet également d'arrêter les mesures destinées à adapter les capacités de capture aux ressources halieutiques disponibles.

- l'article 4 institue un dispositif de contrôle de la mise en exploitation des navires de pêche destiné à permettre l'adaptation des capacités de capture de la flotte de pêche à la ressource disponible selon les objectifs de la politique communautaire et qui se substituera au système mis en place dans le cadre de l'organisation interprofessionnelle de pêches.

- l'article 5 donne une définition plus complète du champ d'application des mesures réglementaires relatives à la mise sur le marché des produits de la pêche et précise les obligations incombant aux producteurs et aux gestionnaires en matière de communication d'informations statistiques.

- l'article 6 modifie les conditions dans lesquelles l'exercice de la pêche sous-marine et celui de la pêche professionnelle à pied peuvent être réglementés.

- les articles 7 à 9 complètent le dispositif pénal résultant de la loi du 22 mai 1985, notamment en aggravant les sanctions prévues en cas de dissimulation ou de falsification de l'identification des navires.

- les articles 10 à 13 complètent les dispositions relatives à la recherche et au constat des infractions, notamment en élargissant les possibilités de contrôle des navires en mer.

- l'article 14 étend aux eaux sous souveraineté ou juridiction française au large de Mayotte, des îles éparses de l'Océan

Indien et des terres australes et antarctiques françaises les dispositions de la loi du 5 juillet 1883.

2. L'évolution des missions du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.)

En 1990, M. le ministre délégué chargé de la mer a confié à M. Christian Brossier, vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées, la réalisation d'un audit portant sur les actions menées par le F.I.O.M.

a) Les principales conclusions du rapport Brossier

Créé par le décret n° 75-1251 du 30 décembre 1975, le F.I.O.M. est un établissement public qui a pour mission de concourir à l'amélioration et à la régularisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines.

Le rapport Brossier rappelle à cet égard que les premières années d'existence du F.I.O.M. ont été marquées par les difficultés économiques induites par les deux chocs pétroliers

Ce contexte a conduit le F.I.O.M. à orienter davantage ses interventions en faveur d'une assistance financière aux professionnels plutôt que vers des actions structurantes plus conformes aux missions qui lui avaient été confiées par les textes institutifs.

Cette dernière orientation fut toutefois privilégiée et accentuée au cours des années 80, même si la Cour des comptes a été amenée, en 1988, à regretter l'empreinte encore trop administrative des actions conduites par le F.I.O.M. en matière de régularisation des marchés.

Selon M. Brossier, le maintien d'une institution comme le F.I.O.M., structure de droit public intermédiaire entre l'Administration et les professionnels, se justifie toutefois pleinement en raison du besoin, éprouvé par la profession, d'un "organisme qui assure une interface dynamique entre elle-même et son environnement".

La réalisation de cet objectif suppose un recadrage des missions du F.I.O.M. qui pourraient s'articuler autour des principaux axes suivants :

- la formation des hommes qui reste, selon M. Brossier, le meilleur gage de leur capacité d'adaptation aux évolutions de leur métier et de son environnement.

Dans cette perspective, le F.I.O.M. pourrait être l'instigateur d'une réflexion globale visant à une meilleure adaptation des formations aux besoins des professionnels, et veiller à une généralisation de ses conclusions par conventions passées avec les établissements d'enseignement existants.

. la recherche

La raréfaction de la ressource halieutique comme les épidémies auxquelles a été confronté dans le passé le secteur de l'ostréiculture, ont mis en évidence l'importance de la recherche scientifique en ce domaine.

Il importe toutefois de garantir la cohérence entre les besoins exprimés par les professionnels et la réponse scientifique qui peut leur être apportée.

Le F.I.O.M. peut à cet égard constituer une plate-forme de rencontre entre les deux parties et soutenir financièrement une recherche appliquée visant, par exemple, à faciliter le redéploiement des flottilles confrontées aux difficultés d'accès à la ressource.

La recherche de nouvelles zones de pêche par l'organisation de marées expérimentales devrait ainsi être encouragée par le F.I.O.M.

- la qualité et l'innovation qui constitue l'un des moyens de limiter l'augmentation du déficit de la balance commerciale des produits de la mer et de favoriser toutes les initiatives visant à promouvoir la qualité des produits, aussi bien en amont qu'en aval de la filière de production et de distribution.

Le soutien apporté par le F.I.O.M. à ce type d'opérations pourrait prendre les formes suivantes :

. participation à l'élaboration de normes de qualité pour les produits de la mer (politique de "labelisation") ;

. encouragement à l'innovation par la valorisation des produits ;

- la commercialisation :

L'action du F.I.O.M. en ce domaine suppose :

. la réévaluation et la concentration des actions de promotion pour améliorer leur efficacité ;

- l'incitation au suivi et à la prospection des marchés, notamment à l'exportation.

En outre, le F.I.O.M. peut représenter pour les organisations de producteurs un interlocuteur privilégié susceptible d'aider à la coordination de leurs interventions et à la médiation des conflits entre organisations.

A l'appui de ces missions, M. Brossier estime nécessaire le développement, sous des formes diverses, des relations entre le F.I.O.M. et l'ensemble des interlocuteurs extérieurs intéressés au développement de la filière (partenaires communautaires, Ifremer, ANVAR...).

M. Brossier juge en outre souhaitable un rééquilibrage de la composition du conseil d'administration du F.I.O.M., en faveur du négoce et de la transformation, et un assouplissement de ses conditions de fonctionnement.

Enfin, le niveau du budget du F.I.O.M. devrait être repensé à la lumière des impératifs précédemment évoqués, et en fonction des possibilités offertes par les principales ressources de l'établissement public que sont la subvention de l'Etat et les taxes parafiscales.

2. Les suites données au rapport "Brossier"

Dans l'esprit des conclusions du rapport "Brossier", le Secrétariat d'Etat à la mer a engagé, en liaison avec les professionnels concernés, une large réflexion sur le rôle du F.I.O.M. dans les années à venir.

Quatre pôles principaux d'action, dont les thèmes avaient déjà pour l'essentiel, été dégagés par le rapport "Brossier" ont été retenus, à savoir :

- cibler les actions de promotion en fonction du degré de difficulté de commercialisation de telle ou telle espèce ;

- favoriser la politique de qualité tout au long de la filière ;

- encourager, dans le respect des normes définies par la réglementation communautaire, les campagnes expérimentales ;

- impliquer le F.I.O.M. dans la gestion des quotas de pêche afin d'optimiser leur commercialisation et valoriser au mieux une ressource devenue rare.

Dans le même temps, le F.I.O.M. devra s'affirmer comme une structure privilégiée de dialogue et d'action, à l'interface de tous les intervenants de la filière : producteurs, mareyeurs, transformateurs.

CHAPITRE IV

FLOTTE DE COMMERCE

Les dotations budgétaires prévues pour 1992 au titre de l'action en faveur de la flotte de commerce :

- augmentent de 4,12 % en crédits de paiement (dépenses ordinaires et dépenses en capital)

- diminuent de 16,67 % en autorisations de programme par rapport au budget voté de 1991. Il convient toutefois de signaler que le total correspondant, soit 250 millions de francs, est comparable à celui effectivement affecté en 1991, après régulation budgétaire.

Ces évolutions traduisent ainsi :

- une quasi stabilité des aides à l'investissement,

- une diminution progressive des aides à la consolidation et à la modernisation, 1992 constituant en ce domaine la dernière année de mise en oeuvre des plans de trois ans conclus en 1990.

I - L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL

Fin 1989, l'interrogation après le plafonnement constaté du trafic mondial depuis l'été, était de savoir si 1990 pourrait être une année de simple transition et de consolidation après les deux années de rapide essor du transport maritime mondial ou bien si les difficultés américaines, les ralentissements constatés dans la croissance des pays du Sud-Est asiatique conjugués aux réaménagements institutionnels en cours en Allemagne et dans le reste de l'Europe de l'Est engageraient les échanges mondiaux et, avec eux, le transport maritime international dans une phase de repli accentué.

A ces motifs d'incertitude, la crise du Golfe a ajouté un puissant facteur d'inquiétude. Les différents indicateurs maritimes font ressortir en 1990 un bon niveau d'activité général, mais dans un cadre sans doute moins rémunérateur pour les armements et avec des perspectives peut être détériorées pour les armements de ligne, en raison, notamment, de l'arrivée sur le marché des commandes passées antérieurement.

En dépit de ces incertitudes, selon la société britannique d'étude et de courtage Fearnleys, les échanges mondiaux par voie de mer ont progressé de 3% en tonnage pour atteindre et même dépasser les 4 milliards de tonnes en 1990.

Cette croissance en tonnage s'accompagne d'une progression plus marquée encore en tonnes-miles avec un accroissement de 3,8 %.

Les échanges de produits énergétiques ont fait preuve en 1990, comme les années précédentes, d'un grand dynamisme : + 4 % en tonnage et + 6 % en tonnes-milles. Il en est de même pour les marchandises diverses avec + 2,9 % et 3,5 % en tonnage et tonnes-milles.

La demande en transport de passagers et activités de croisières a été ferme en 1990 jusqu'à l'aggravation de la situation internationale en fin d'année.

Dans le secteur des grands vracs, la demande a marqué une légère progression pour le charbon avec 335 millions de tonnes contre 315 l'année précédente et une stabilisation pour le minerai de fer avec 350 millions de tonnes.

La croissance du tonnage mondial qui avait repris à partir de 1988 s'est accentuée au cours de 1990 : + 2,7 % en tonnage et + 2,6 % en port en lourd. La même évolution est observée pour ce qui concerne le nombre de navires ; les navires commandés à partir de l'amélioration des frets de 1987 commencent à entrer en flotte, tandis que le niveau des démolitions reste faible. Le rythme d'évolution de la flotte pétrolière est à présent plus soutenu que celui de vrac sec.

Les taux d'utilisation des capacités de transport ne semblent pas montrer de variation importante entre 1989 et 1991. Pour le transport de marchandises diverses, notamment par porte-conteneurs, l'amélioration des taux de remplissage constatée en 1989 et 1990 sur les grands axes du transport mondial, grâce notamment à des accords de rationalisation, n'a pas permis de sauvegarder des niveaux de taux de fret suffisants pour compenser la baisse du dollar et la hausse du prix des soutes. Dans une conjoncture

de hauts prix de construction, suite aux commandes enregistrées dans le secteur du vrac, le plafonnement des ordres de commande pourrait durer en l'absence d'une reprise vigoureuse du besoin de transport au niveau mondial.

S'agissant des conséquences de la crise du Golfe, on notera la reprise rapide des trafics à destination du Koweït et la maintien, à ce jour, de l'embargo à destination et en provenance de l'Irak. Les volumes en cause ne paraissent pas tels qu'ils puissent avoir une influence mesurable sur la conjoncture mondiale/

Enfin, les perspectives pour 1992 paraissent médiocres, les incertitudes sur le dynamisme d'un certain nombre d'économies importantes au niveau des échanges mondiaux, tels les Etats-Unis font que les volumes transportés ne devraient pas connaître d'évolution substantiellement positive.

II- L'EXECUTION DU PLAN PLURIANNUEL DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE

1. Des premiers résultats encourageants

S'inspirant des conclusions du rapport Le Driant, le plan pluri-annuel de soutien à la flotte de commerce française est constitué d'un ensemble de mesures destinées à permettre l'adaptation du secteur du transport maritime aux évolutions de son environnement international.

Le bilan de la première année de mise en oeuvre du Plan marine marchande (1990) fait apparaître à cet égard quelques premiers résultats encourageants.

Le mouvement massif de dépavillonnement (soit une perte annuelle moyenne de 30 navires et de 1.150 emplois), constaté depuis plus d'une décennie, a été enrayé.

Par ailleurs, il convient également de noter la reprise du renouvellement et de la modernisation de la flotte. Plus de six milliards d'investissements navals ont, en effet, été commandés par les armateurs.

C'est ainsi que la flotte française a pu montrer sa capacité à assurer le soutien logistique de l'opération Daguet dans des conditions satisfaisantes quoiqu'au maximum de ses disponibilités : trente deux navires ont, au cours de quatre vingt six rotations, transporté vingt mille passager et plus de quatre vingt mille tonnes de fûts. Il convient à cet égard de noter que les navires marchands sont les seuls véhicules civils capables de transporter des cargaisons telles que les munitions, les matériels dangereux, les chars, etc...

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la flotte de commerce française en 1991.

CATEGORIES	1er JANVIER 89		1er JUILLET 89		1er JANVIER 90		1er JUILLET 90		1er JANVIER 91		1er JUILLET 91	
	NBRE	J.B.										
NAVIRES A PASSAGERS												
- Paquebots	2	7 000	2	7 000	2	7 000	2	7 000	2	7 000	2	7 000
- Transbordeurs	21	159 841	27	195 318	26	216 643	25	220 119	25	220 660	25	223 401
- Adroglisseurs marins	2	242	2	242	2	242	2	242	2	242	2	242
Total navires à passagers	25	167 083	31	202 560	30	223 885	29	227 361	29	227 902	29	230 643
CARGOS												
- Cargos de ligne	43	176 573	35	144 845	32	140 876	34	132 240	34	128 254	26	68 550
- Cargos porte-conteneurs	31	793 538	32	810 187	31	779 889	29	733 789	31	776 705	34	847 772
- Bananiers polythermes	4	8 503	3	6 192	3	6 192	3	6 192	3	6 192	4	9 756
- Transporteurs de vrac sec	23	644 324	21	546 216	17	477 741	13	289 085	14	366 363	13	341 256
- Transporteurs de vrac mixte (sec / pétrole)	-	-	1	74 457	1	74 457	1	74 457	1	74 457	1	74 457
- Citernes à vin et à huile	5	7 849	5	7 849	4	6 386	2	3 198	2	3 198	2	3 198
- Transporteurs soufre liquide et produits chimiques	4	13 913	4	13 913	4	13 913	4	13 913	4	13 913	4	13 913
- Caboteurs < 500 TX	10	3 343	9	3 035	9	2 864	7	2 020	7	2 036	8	2 529
- Navires secs stationnaires	38	44 460	38	34 470	37	34 044	39	35 177	37	30 203	37	30 203
- Total cargos	158	1692 503	148	1 641 164	138	1 536 262	132	1 290 071	133	1 401 321	129	1 391 634
PETROLIERS												
- Pétroliers L.C	17	1 796 919	15	1 686 782	15	1 636 875	15	1 595 997	14	1 593 753	14	1 622 573
- Caboteurs pétroliers	25	202 965	25	202 965	26	222 428	24	205 354	26	232 291	25	231 147
- G.P.L. - G.M.L.	8	214 025	8	214 025	6	195 908	7	200 070	7	200 070	7	200 070
- Pétroliers et G.P.L. stationnaires	8	54 793	8	54 793	8	54 793	9	59 093	9	57 419	9	57 419
Total pétroliers	58	2 268 702	56	2 158 565	55	2 110 004	55	2 060 514	56	2 083 533	55	2 082 389
Total général	241	4 128 288	235	4 002 289	223	3 070 251	216	3 577 946	218	3 712 756	213	3 704 666

La flotte de commerce française sous pavillon national représente ainsi, au 1er juillet 1991, 213 navires, soit 3.704.666 tonneaux de jauge brute. Ces 213 navires se décomposent en 29 navires à passagers, 129 cargos et 55 pétroliers.

Il convient également de signaler que, sur ces 213 navires, 48 sont immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises. Le bilan du Pavillon Kerguelen se confirme donc positif en ayant notamment permis le maintien sous pavillon français d'une flotte de vraquiers de moyens tonnages, ou d'une flotte de transporteurs de voitures particulièrement exposés à la concurrence internationale.

Grâce à l'aide à l'investissement, 12 navires (dont un neuf) sont rentrés en flotte en 1991 et 6 navires (trois neufs) devraient y rentrer en 1992. Par ailleurs, la rentrée en flotte d'au minimum 13 navires neufs est d'ores et déjà annoncée par les armateurs pour 1992.

Toutefois, ces résultats ne sauraient faire oublier l'ampleur du retard à combler en ce domaine. En effet, selon la Lloyd's, la flotte de commerce française n'occupait encore que le 26e rang mondial en 1990.

Dès que les conditions économiques et budgétaires le permettront, il conviendra donc d'amplifier l'effort entrepris par une restructuration plus complète de notre puissance commerciale maritime.

2. Les dotations budgétaires prévues au titre des aides à la flotte de commerce pour 1992.

En autorisations de programme, l'aide au financement des investissements navals et l'aide à la consolidation et à la modernisation des armements de lignes régulières bénéficient d'une enveloppe globale de 250 millions de francs, soit un niveau comparable à celui atteint en 1991, après régularisation budgétaire.

Cette dotation devrait permettre de poursuivre la mise en oeuvre du Plan de soutien de la flotte de commerce - prévu pour cinq années - et d'accompagner ainsi l'important effort de renouvellement de flotte et de modernisation des structures entrepris par les armements français depuis 1990.

185 millions de francs seront consacrés à l'aide au financement des navires de commerce (article 20 du chapitre 63-35).

Cette aide est l'un des outils essentiels de la politique des pouvoirs publics pour contribuer à ce que les navires commandés par les armateurs puissent être immatriculés sous pavillon français. L'intervention de l'Etat touche, en effet, un secteur où la délocalisation des actifs immobilisés - c'est-à-dire des navires-, tout autant que des sièges de sociétés, s'avère particulièrement aisé. De plus, les aides publiques à la flotte existent à grande échelle chez la quasi totalité de nos principaux partenaires économiques. Par conséquent, le pavillon français est placé sur un marché ouvert.

C'est pourquoi le niveau moyen d'intervention pratiqué depuis le début du Plan de soutien ne devra pas être remis en cause.

Il s'agit d'un seuil minimal en deçà duquel le maintien d'un certain flux d'entrées en flotte - facteur déterminant de stabilisation du nombre de navires et d'emplois de navigants - ne serait plus possible.

65 millions de francs seront affectés à l'aide à la consolidation et à la modernisation des armements de lignes régulières internationales (article 30 du chapitre 63-35).

Rappelons ici que cette aide est liée à la présentation d'un plan d'orientations stratégiques à trois ans et à l'exposé d'un programme annuel d'actions que l'entreprise s'engage à réaliser : acquisitions de parcs de conteneurs, mise en place de systèmes d'échanges de données informatiques, développement commercial et logistique, efforts de formation et de qualification professionnelles des personnels.

1992 constituera la troisième année des plans d'entreprise de la C.G.M., de Delmas et de Bai. La dotation projetée devrait permettre d'assurer à la fois la réalisation de substantiels investissements complémentaires à l'acquisition de navires et le maintien de la flotte de ligne régulière sous pavillon français.

III - LE DEFI EUROPEEN

1. Vers un marché unique dans le secteur maritime ?

Le Conseil des ministres de la Communauté a adopté dès le 22 décembre 1986 quatre règlements qui préfigurent à certains égards la mise en place du marché unique dans le secteur des transports maritimes. Le règlement n° 4055/86 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers abolit, en effet, selon un calendrier progressif les réservations nationales et bilatérales de cargaisons, en étendant leur bénéfice à l'ensemble des ressortissants établis dans la Communauté.

En second lieu le règlement 4057/86 relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes vise à assurer la protection des armateurs communautaires contre les pratiques de dumping de certains Etats tiers. Il a d'ailleurs fait l'objet d'un cas d'application effectif, en 1989 contre l'armement coréen HYUNDAI MERCHANT MARINE. Le règlement n° 4058/86 concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique vise, quant à lui, à défendre les armateurs contre les mesures ou pratiques protectionnistes des Etats tiers. Enfin, le règlement n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du Traité de Rome aux transports maritimes, étend aux conférences, organismes de coopération internationale - et européenne - armatoriale par excellence, le bénéfice de l'exemption de groupe prévue par le Traité.

Ces quatre règlements ne constituaient qu'une première phase de la politique maritime commune, 1ère phase orientée principalement vers un objectif de libéralisation du transport. Aussi le Conseil a-t-il donné mandat dès décembre 1986 à la Commission de formuler des propositions de mesures destinées à promouvoir les flottes de la Communauté afin de contribuer à l'achèvement du marché intérieur, et de permettre à ces flottes de faire face à la libéralisation dans des conditions d'exploitation plus égales.

Ces propositions ont fait l'objet d'une communication articulée en deux volets du Commissaire Van Miert en août 1989.

La première partie de la Communication de M. Van Miert analyse la crise du secteur des transports maritimes européens, et propose quatre textes "législatifs" pour y remédier : la création d'un

registre européen dit EUROS, le renforcement du contrôle des normes sociales et de sécurité à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté, la définition commune de concept "d'armateur communautaire" et l'ouverture communautaire des cabotages nationaux. Cette première partie comprend également un certain nombre d'orientations d'accompagnement en matière de recherche, d'équipage, de fiscalité et de reconnaissance mutuelle des diplômes et des équipements.

La seconde partie de la Communication de M. Van Miert qui n'est soumise que pour consultation au Conseil, indique les "principes directeurs" que se fixe désormais la Commission pour l'examen de la compatibilité des aides au secteur maritime avec le Traité de Rome.

Ces propositions ont fait l'objet d'amendements adoptés par le Parlement européen en octobre 1990. Certains de ces amendements ont été repris par la Commission dans les propositions dites modifiées qu'elle a soumises au Conseil en février 1991. Ces amendements montrent l'importance que le Parlement attache à l'harmonisation en terme de composition d'équipage, en terme fiscal également des conditions d'exploitation des flottes communautaires.

2. Les données du problème

Les débats sur la proposition de registre communautaire, accueillie avec une certaine réserve, ont mis en évidence la difficulté à trouver une réponse européenne à la crise du transport maritime, réponse qui constitue un véritable progrès par rapport aux diverses solutions nationales. Certaines dispositions proposées dans le projet de règlement EUROS (sur la reconnaissance mutuelle des diplômes ou l'harmonisation des équipements) ont fait l'objet d'une réflexion distincte qui a, pour le moment, abouti à l'adoption en mars 1991 d'un règlement sur le libre transfert des navires entre registres de la Communauté. La proposition modifiée de création d'un registre communautaire n'a pas encore fait l'objet d'une nouvelle discussion, malgré l'insistance de la France pour laquelle l'harmonisation des conditions sociales et fiscales d'exploitation des flottes communautaires, ainsi qu'une définition claire de la notion d'armateur communautaire constituent un préalable indispensable à toute autre avancée de la politique maritime européenne.

Les discussions sur la proposition d'ouverture communautaire des cabotages nationaux ont, s'il en était besoin, mis en évidence une semblable nécessité. Malgré l'émergence d'un

compromis lors du Conseil des ministres transports de décembre 1990 sur une libéralisation du cabotage, l'élaboration du texte relatif à la 1ère phase s'est heurtée durant la présidence luxembourgeoise à une opposition entre Etats membres du Nord et du Sud sur les conditions des futurs bénéficiaires ainsi que sur celles portant sur la composition des équipages et le droit applicable à ces derniers. Or, sans harmonisation des conditions d'exploitation des armements européens, les armements au cabotage des cinq Etats du Sud risquent, étant donné les contraintes et le coût des pavillons nationaux, de disparaître avec la libéralisation.

Par ailleurs, la perspective du marché unique de 1992 oblige à une réflexion sur la fiscalité de la valeur ajoutée du transport maritime intracommunautaire étroitement liée à celle applicable au cabotage national. Il en résulte aujourd'hui que l'ouverture du cabotage national aux autres pavillons européens devrait passer également par la mise en place d'un dispositif fiscal cohérent au plan communautaire afin d'éviter à la fois les distorsions de concurrence et les détournements de trafic.

Ces débats illustrent parfaitement la diversité de situation des flottes européennes et les intérêts divergents qui peuvent en résulter.

Cette hétérogénéité apparaît habituellement au travers de la distinction que l'on fait entre pays chargeurs et pays transporteurs, en matière de transports maritimes de marchandises.

Certains pays comme le Danemark, la Grèce ou, dans une moindre mesure, les Pays-Bas avec des flottes de commerce particulièrement développées, concentrent leurs activités soit sur des lignes régulières, soit sur des trafics tiers et cherchent, compte tenu de leur faible niveau de génération de cargaisons nationales en raison de la dimension de leur commerce extérieur, à pénétrer un nombre croissant de trafics extérieurs.

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

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

En outre, le grave handicap compétitif dont souffrent les flottes de la Communauté à l'égard de leurs concurrents internationaux a conduit certains pays européens, à l'instar de la Grande Bretagne, à transférer un nombre croissant de navires sous

des pavillons plus économiques, alors que d'autres pays, malgré les difficultés déjà mentionnées, ont délibérément choisi de conserver le maximum d'unités sous pavillon national, ce qui est le cas pour l'Italie. La France et l'Espagne ont opté pour une attitude médiane en la matière.

En tout état de cause, les négociations en cours s'avèrent particulièrement délicates tant en raison de la diversité des situations que reflète un certain attentisme de la Commission que de la nécessité de renforcer la compétitivité des flottes communautaires en éliminant les disparités les séparant aussi bien entre elles qu'entre elles et leurs concurrents.

CHAPITRE V

POLICES MARITIMES ET SIGNALISATION MARITIME

Les crédits alloués en 1992 aux actions en faveur de la sécurité maritime :

- diminuent légèrement de 0,79 % en crédits de paiement (dépenses ordinaires et dépenses en capital).

- augmentent de 4,32 % en autorisations de programme.

Cette évolution résulte essentiellement de :

- la progression des crédits affectés aux moyens des services, qui bénéficient d'une mesure nouvelle de 2,85 millions de francs pour atteindre 98,22 millions de francs en 1992, et traduisant ainsi l'effort entrepris en faveur de la signalisation maritime en métropole (les crédits correspondants passant de 16,67 millions de francs en 1991 à 18,42 millions de francs en 1992) ;

- la diminution de 0,6 million de francs de la contribution de l'Etat aux dépenses de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (S.N.S.M.), dont le montant est de 2,5 millions de francs en 1992, et de la subvention de fonctionnement et d'investissement correspondante (6,85 millions de francs en 1991 contre 8,46 millions de francs dans le budget voté pour 1991).

- l'augmentation significative des crédits d'investissement du titre V, notamment en autorisations de programme (75 millions de francs en 1992 contre 70 millions de francs en 1991) qui traduit le renforcement des moyens affectés aux Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.).

I- LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE

Les cinq C.R.O.S.S. metropolitains, Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde, sont chargés dans les limites de leur zone de compétence de l'exécution de quatre missions :

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

Trois d'entre eux (Gris-Nez, Jobourg, Corsen) ont plus particulièrement en charge la surveillance de la navigation maritime dans les dispositifs de séparation du trafic du Pas-de-Calais, des Casquets et d'Ouessant.

Les C.R.O.S.S. Etel et La Garde ont par contre une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches.

Pour assurer ces missions, ils disposent d'équipements spécifiques de détection (radars de surveillance, aide aux opérateurs pour la poursuite des pistes, télémétrie) et de transmission (radiotéléphonie M.H.F. et V.H.F., réseau de stations déportées.

Le tableau ci-après présente l'évolution des moyens en personnel des cinq C.R.O.S.S., des trois sous-C.R.O.S.S. et du C.R.O.S.S. en cours de création à Fort-de-France pour les années 1989, 1990 et 1991.

	1989	1990	1991
AFFAIRES MARITIMES			
officiers	29	30	29
personnel civil	10	10	8
total	39	40	37
MARINE NATIONALE			
aspirants	20	29	33
officiers mariniers	65	65	65
quartiers-maitres et matelots	98	98	103
total	192	192	201
TOTAL GENERAL	231	232	238
NOMBRE DE CENTRES	5 CROSS 3 SOUS-CROSS	5 CROSS 3 SOUS-CROSS	6 CROSS (1) 3 SOUS-CROSS

(1) CROSS FORT-DE-FRANCE en cours de création

S'agissant des installations, les opérations suivantes ont été poursuivies en 1990 :

- amélioration du fonctionnement du système de traitement et d'archivage des informations radar,
- mise à niveau du système radar de Corsen (poursuite et traitement),
- doublement du radar du Stiff,
- dépose et rénovation complète de l'antenne du radiogoniomètre de Gris-Nez,
- développement des télécommandes des stations déportées par faisceaux hertziens.

Les opérations suivantes ont été ou seront engagées en 1991 et se poursuivront en 1992 :

- installation d'un radiogoniomètre et d'une station V.H.F. à Sein,
- amélioration du réseau radiotéléphonique V.H.F. sur tout le littoral,
- installation d'une station M.H.F. à Corsen,
- mise en place du réseau NAVTEX,
- développement d'un système d'aide aux opérateurs radar facilitant la détection des situations anormales,
- rénovation des équipements radar.

Il convient de noter à ce sujet que les travaux mentionnés ci-dessus constituent la première étape d'un programme pluriannuel de mise en conformité des installations avec les obligations internationales souscrites par la France dans le cadre du système mondial de détresse et de sauvetage en mer (S.N.O.S.M.).

Afin d'accompagner la mise en oeuvre de ce programme, la dotation consacrée à l'équipement des C.R.O.S.S. passe de 12 millions de francs en 1991 à 25 millions de francs en 1992.

II - LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.)

Les subventions de fonctionnement et d'investissement à la Société nationale de sauvetage en mer inscrites au titre IV (chapitre 46-36) et au titre V (chapitre 66-32) diminuent respectivement de 0,6 million de francs et de 1,6 million de francs en 1992 par rapport au budget voté de 1991.

Le tableau ci-après retrace l'évolution de ces crédits de 1988 à 1992.

	1988		1989		1990		1991		1992
	L.F.I.	crédits effectivement ouverts	L.F.I.	crédits effectivement ouverts (1)	L.F.I.	crédits effectivement ouverts (1)	L.F.I.	crédits effectivement ouverts (1)	projet de budget
TITRE IV chap.46-32 art.20 subvention d'entretien	3096144	3096144 3 420 000	3096144	2941144 3 807 705	3096144	3036000 3 800 000	3096144	2930000 3 400 000	2490500
TITRE VI chap.66-32 art.20 subvention d'équipement AP CP	8500000 8500000	8500000 8500000 9 589 000	8500000 8500000	8075000 8075000 10 409 932	8500000 8500000	8330000 8330000 9 959 500	8500000 8500000 12 610 000	7610000 7610000	6850000 6850000

(1) annulation de crédits en cours d'année.

en italique : effort des collectivités locales

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

Par ailleurs, encouragée et aidée par le Secrétariat à la Mer, la S.N.S.M. a mis en place des procédures et un suivi plus rigoureux du recouvrement des créances relatives à l'aassistance aux biens.

CHAPITRE VI

LES AUTRES ACTIONS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE

Les autres actions définies dans le cadre du budget de la marine marchande pour 1992 sont :

- la protection et l'aménagement du littoral,
- l'administration générale,
- la recherche

I - LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL

Les moyens alloués en 1992 à la protection et à l'aménagement du littoral :

- diminuent légèrement en crédits de paiement (DO + CP). Ils atteignent 19,66 millions de francs en 1992, contre 20,20 millions de francs dans le budget voté pour 1991, soit une baisse de 2,67 % en francs courants ;

- se contractent fortement (- 55,68 %) en autorisation de programme par rapport à 1991. Leur montant s'établit ainsi à 8 millions de francs en 1992 contre 18 millions de francs en 1991.

L'action entreprise en ce domaine répond à trois priorités essentielles, à savoir :

- l'amélioration de la connaissance et de l'utilisation de l'espace ;

- la protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels ;

- l'amélioration de l'accès des piétons le long du littoral.

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

Institués par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 (complétée par l'article 18 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 dite "Loi littoral"), les schémas de mise en valeur de la mer (S.M.V.M.) sont élaborés par l'Etat avec la participation des collectivités locales. Ils permettent de définir les grandes orientations de zones littorales présentant une unité géographique et maritime au sein desquelles il convient d'organiser dans l'espace une pluralité d'activités concurrentes ou complémentaires.

Le coût unitaire moyen d'un S.M.V.M. est de l'ordre de 2 millions de francs. Pour chacun d'eux, il est demandé une participation financière aux collectivités locales qui, dans la plupart des cas, s'élève à un tiers.

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

En 1992, la contribution de l'Etat à la mise en oeuvre des schémas de mise en valeur de la mer (S.M.V.M.) dans les zones côtières voit sa dotation maintenue en autorisations de programme à 2,7 millions de francs et légèrement augmentée en crédits de paiement (2,9 millions en 1991 contre 2,3 millions de francs dans le budget voté pour 1991). Ces dépenses permettent de subvenir au financement des schémas actuels et à des mesures nouvelles devant permettre le lancement de deux nouveaux S.M.V.M. par an.

2. La protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels

a) Les travaux de défense contre les eaux de mer

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

La participation financière éventuelle de l'Etat est réglée dans le cadre des dispositions générales concernant les subventions (décrets n° 72-196 et 197 du 10 mars 1972, les travaux de défense contre la mer figurant sur la liste des opérations subventionnables pour un taux variant de 10 à 30 %).

Aux termes du décret n° 72-197 précité, le Secrétariat d'Etat à la Mer est compétent pour subventionner les travaux de défense des lieux habités, le Ministère de l'Agriculture se consacrant aux zones agricoles.

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

Jusqu'en 1991, le Secrétariat d'Etat à la Mer a délégué chaque année sur le titre VI (chapitre 63-30, article 30) les crédits permettant d'accorder des subventions aux associations syndicales de propriétaires ou aux collectivités locales, pour compléter le financement des opérations qu'elles envisagent en tant que maître d'ouvrage. En 1990, un abondement exceptionnel de 20 millions de francs, décidé par le Comité interministériel de la Mer du 5 juillet 1990, est venu compléter la dotation initiale afin de subventionner, dans les régions touchées par les tempêtes de l'hiver 1989-1990, les travaux de confortement des ouvrages endommagés.

Or, et au titre des économies budgétaires, Le Gouvernement a décidé de supprimer en 1992 la totalité des autorisations de programme inscrites au chapitre 63-30 au titre IV (article 30), au motif que les subventions correspondantes ne revêtaient pas, pour l'Etat, un caractère obligatoire.

Votre Commission s'interroge, d'une part, sur la pertinence de la justification ainsi apportée à une annulation budgétaire d'un montant de 8,8 millions de francs et, d'autre

part, sur les conséquences financières de cette annulation pour les associations de propriétaires et les collectivités locales concernées.

b) La lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer

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

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

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

En 1992, les dotations prévues au titre de cette action demeurant stables, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, à 5 millions de francs.

3. L'amélioration de l'accès des piétons le long du littoral ("sentiers des douaniers")

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

La mise en oeuvre de cette servitude, effectuée par les services extérieurs de l'Etat (Directions départementales de l'équipement ou Services maritimes), en concertation avec les élus

locaux et les propriétaires concernés, comprend deux étapes : la définition du tracé de la servitude et l'aménagement du sentier.

Actuellement, environ 950 km de sentier ont été aménagés et ouverts au public en plus du linéaire de côte de 3 387 km déjà ouverts au public.

En 1992, les crédits relatifs au sentier des douaniers diminuent, tant en autorisations de programme (0,3 million de francs en 1992 contre 1 million de francs en 1991) qu'en crédits de paiement (0,5 million de francs en 1992 contre 1 million de francs en 1991) en application du programme normal d'établissement de la servitude de passage littoral.

II - L'ADMINISTRATION GENERALE ET LA RECHERCHE

1. L'administration générale

Les dépenses consacrées aux moyens généraux de l'administration atteignent 334,16 millions de francs en crédits de paiement, soit une progression de 1,06 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991.

Cette évolution tient simultanément compte, au titre des mesures acquises, de l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations des personnels et des ajustements de cotisations sociales et prestations diverses à la charge de l'Etat. Au total, les dépenses de personnels résultant des mesures acquises progressent de 3,05 millions de francs.

Les mesures nouvelles (+ 0,89 million de francs en 1992) traduisent :

- les modifications de l'activité ou de l'organisation des services (+ 0,39 million de francs) ;

- l'inscription d'une prévision pour hausse de rémunération et la poursuite de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique (+ 2,65 millions de francs) ;

- divers ajustements aux besoins, transferts ou économies (- 2,1 millions de francs).

Il convient également de noter que les autorisations de programme destinées à l'équipement immobilier des services, soit 11 millions de francs en 1992, diminuent de 7,17 % en francs courants par rapport à 1991.

2. La recherche scientifique et technique

Les crédits (dépenses ordinaires et crédits de paiement) consacrés à la recherche scientifique et technique, au sein du budget de la mer, diminuent globalement de 27,60 % en 1992 et atteignent 8,76 millions de francs.

Cette évolution résulte essentiellement de la diminution des subventions aux organismes de recherche financés par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (F.A.R.I.) du Ministère chargé de la Mer dont le montant des crédits de paiement passe de 10,63 millions de francs en 1991 à 7,34 millions de francs pour 1992. En revanche, les autorisations de programme, soit 11,39 millions de francs pour 1992, demeurent sensiblement au niveau atteint en 1991 (soit 12,10 millions de francs).

Il convient toutefois de rappeler que l'essentiel des dotations budgétaires consacrées à la recherche scientifique et technique dans le domaine maritime relève du Ministère de la Recherche, au travers de l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers.

Dans sa séance du mercredi 30 octobre 1991, la Commission des Finances, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, a procédé, sur le rapport de M. René Régnauld, rapporteur spécial, à l'examen des crédits de la marine marchande (équipement, logement, transports et espace, V - mer) pour 1992.

La Commission a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits du budget de la mer (marine marchande).