

N° 59

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

Assemblée des Vénérables de la Cour le 21 novembre 1989

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation 1^{er} sur le projet de loi de finances pour 1990 CONSIDÉRE COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINEA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Roger CHINAUD,

Senateur.

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N 20

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORT ET MER

V. - Mer : marine marchande

Rapporteur spécial M. René REGNAULT

1 Cette commission est composée de MM Christian Poncelet, président ; Geoffrey de Montalembert, vice-président d'honneur ; Louis Laroche, Jean Cluzel, Paul Girard, Jean-François Pintat, vice-présidents ; MM Maurice Binon, Emmanuel Havre, Louis Perreux, Robert Vizet, secrétaires ; M Roger Chinaud, rapporteur général ; MM Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Balaizer, Claude Bévoise, Mme Maryse Berge-Lavigne, MM Raymond Bourzoin, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalat, Jacques Chaumont, Jean Cluzel, Henri Colard, Maurice Couve de Murville, Pierre Creze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fust, MM Henri Gélisby, Yves Guérin, Paul Lorient, Roland du Luart, Michel Marlet, Jean-Pierre Masseret, René Mery, Michel Maigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarm, René Regnauld, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André Georges Vasson.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 9e législatif : 895 et annexes, 920, annexe n° 16, 925 tome V et T A 181
Sénat : 58 (1989-1990)

Lois de finances. Marine marchande. Mer.

SOMMAIRE

	Pages
	—
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	3
EXAMEN EN COMMISSION	7
AVANT-PROPOS	11
CHAPITRE-PREMIER : UN BUDGET EN PROGRESSION SELECTIVE	13
CHAPITRE II : LES GENS DE MER	23
<i>1 La protection sociale des marins</i>	23
<i>2. Le dispositif de cessation d'activité des marins</i>	28
<i>3. La formation professionnelle maritime</i>	29
<i>4 Un exemple de formation technique performante</i>	34
CHAPITRE III : PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES	35
<i>1. La dégradation de notre balance commerciale</i>	35
<i>2. Les aides à la pêche et aux cultures marines</i>	45
CHAPITRE IV : FLOTTE DE COMMERCE	51
<i>1. L'évolution du trafic mondial</i>	51
<i>2. Le plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce</i>	57
<i>3. Le défi européen</i>	61
<i>4. La situation de l'armement français se redresse</i>	63
CHAPITRE V : POLICE ET SIGNALISATION MARITIMES	69
<i>1. Les C.R.O.S.S.</i>	70
<i>2. La S.N.S.M.</i>	72
CHAPITRE VI : PROTECTION DU LITTORAL	75
CHAPITRE VII : ADMINISTRATION GENERALE	83
CHAPITRE VIII : RECHERCHE	87
CHAPITRE IX : GESTION DES AUTORISATIONS BUDGETAIRES	91
ANNEXES	99

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. Avec une hausse de + 5,4 % de ses crédits (D.O. + C.P.), le projet de budget de la Mer (marine marchande) pour 1990 s'inscrit dans le cadre des priorités nationales définies par le budget général. A cet égard, les choix budgétaires peuvent, a priori, paraître moins marqués en 1990.

La progression des dépenses de solidarité reste contenue (augmentation de 4,9 % de la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'E.N.I.M., accroissement de 2,13 % du soutien budgétaire au régime de cessation anticipée dans le secteur de la marine marchande).

L'effort de modernisation du service public de la mer (les dotations de fonctionnement du titre III s'accroissent globalement de + 1,8 %) est plus limité en 1990. La priorité, particulièrement affirmée en 1989 en direction des dépenses informatiques, bureautiques et télématiques (+ 10,9 %), est moins forte en 1990 (+ 2,2 %). Les dépenses de formation des personnels, des moyens de déplacement des services extérieurs et des moyens nautiques d'assistance, de surveillance et de signalisation sont reconduites en niveau.

Comme en 1989, les effectifs de personnels exerçant des actions de sécurité et de police (équipages des CROSS, gendarmes maritimes) ne subiront aucune réduction d'emploi.

Cependant, pour être significative, l'appréciation de l'évolution du projet de budget de la "Marine marchande" pour 1990 doit également prendre en compte :

- l'évolution de l'ensemble des dépenses définitives de l'Etat qui croît dans le même temps de 5,3 % ;

- l'effort consenti en direction des ports maritimes (+ 3,6 % en D.O. + C.P. et + 2,8 % en A.P.) qui porte à + 5,1 % l'accroissement de l'ensemble des dotations (D.O. + C.P.) consacré au budget de la Mer ;

- l'impact du mécanisme de la compensation et de la surcompensation sur la dotation allouée par le budget de la Mer "Marine marchande" à l'E.N.I.M. L'accroissement de la contribution de l'Etat à l'équilibre du régime social des marins atteindra 91,6 % des crédits alloués, au titre de 1990, au budget de la Mer "Marine marchande".

A cet égard, le budget de la Marine marchande demeure, au fil des années, un budget essentiellement social. L'importance prise par la subvention de l'Etat à l'E.N.I.M. (78 % du total des dépenses mais près de 78,6 % si l'on y inclut les allocations compensatrices UNEDIC) tend à occulter entièrement les autres missions, pourtant fondamentales, du ministère de la mer.

Peut-être conviendrait-il de rattacher ces dotations à un autre budget (Affaires sociales ou Charges communes), voire à instituer un budget annexe (type BAPSA). Les missions du ministère de la mer y gagneraient en transparence.

2. Par ailleurs, la forte progression des crédits (D.O. + C.P.) et des autorisations de programme enregistrée au titre de 1990 dans le secteur de la flotte de commerce traduit la mise en place d'une nouvelle politique de la marine marchande indispensable à la restauration de la compétitivité du pavillon national et à l'emploi dans ce secteur. A cet égard, il convient de se féliciter d'une telle initiative qui complète le précédent plan qui a connu un réel succès en raison de la simplicité du dispositif liant l'octroi d'une enveloppe globale et forfaitaire à la conclusion d'un contrat d'entreprise avec l'armateur, mais avait conduit à un bilan plus mitigé en ce qui concerne le nouveau mécanisme d'aide à l'investissement.

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

Au 1er juillet 1989, la flotte sous pavillon français comprenait 235 navires. Par ailleurs, la France au 1er janvier 1989 "contrôlait" 86 navires (détention de la majorité des parts).

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

Au sein de cette évolution, l'immatriculation des navires français sous un pavillon "Kerguelen" concerne actuellement 36 navires dont 6 sont affectés à des tâches de servitude ou de recherche.

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

Aussi, les perspectives d'avenir du régime TAAF dépendent du succès des mesures prises à la suite des propositions faites par le rapport Le Drian.

3. Il convient également de se réjouir de la poursuite de l'effort déployé en direction des actions de **protection et d'aménagement du littoral**. Cependant, la modicité de la progression des crédits dans le budget 1990 est à souligner. Pour la même raison, la sensible régression des crédits destinés au secteur des **pêches maritimes et des cultures marines** mérite d'être remarquée. L'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer (- 6,2 milliards de francs en 1986, - 8,07 milliards en 1987, - 8,87 milliards en 1988) exigerait une action plus déterminée dans un domaine où notre pays dispose encore d'atouts incontestables.

Il conviendrait, à cet égard, d'assurer, plus particulièrement, un soutien d'ampleur aux entreprises de cultures marines, s'agissant notamment de l'élevage d'espèces dites "nobles" (saumon, turbot, crustacés), ainsi qu'aux industries de transformation des produits de la mer, c'est-à-dire, pour l'essentiel, les deux secteurs concernés par notre dépendance extérieure.

4. Au total, si le projet de budget de la Mer (marine marchande), dans un contexte marqué par l'affirmation des priorités nationales (solidarité, emploi et formation) parvient à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat dans le secteur maritime, il reste qu'eu égard aux potentialités que recèle notre pays, aux enjeux que sous-tend le grand marché européen, la politique maritime française mériterait, à coup sûr, d'être portée par une plus grande ambition encore.

Sur ce point, les efforts déployés par le présent budget, notamment au bénéfice de notre flotte de commerce, doivent être approuvés sans réserve. Mais il reste à les amplifier par une restructuration plus complète de notre puissance maritime commerciale. La promotion de notre système d'enseignement est, à cet effet, un maillon essentiel de la reconquête de notre suprématie européenne, tout comme le soutien de notre pêche industrielle.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 25 octobre 1989, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président**, votre Commission des Finances a procédé à l'examen du projet de budget de l'Équipement, Logement, Transports et Mer - V Mer. Marine Marchande - pour 1990, sur le rapport de **M. René Régnauld, rapporteur spécial**.

M. René Régnauld, rapporteur spécial a tout d'abord présenté les chiffres significatifs des crédits de la marine marchande qui s'élèvent à 5.444 millions de francs en progression de 5,4 % par rapport à 1989. Cette progression est, pour l'essentiel, le résultat de la croissance des dépenses de solidarité en raison de la situation démographique défavorable des marins. 200 millions supplémentaires sont affectés à ce titre. Les moyens alloués à la protection et à l'aménagement du littoral progressent plus modérément après une forte progression en 1989. Le budget est également marqué par l'effort substantiel fait en faveur de la flotte de commerce dont les crédits de paiement augmentent de 105 millions de francs soit + 61 %. Les autorisations de programme sont quintuplées ; cette évolution marque le démarrage du nouveau plan pluriannuel de soutien à la marine marchande dont la durée prévue est de cinq ans ; ce plan a été arrêté à la suite d'une mission de réflexion et de propositions confiée à **M. Le Drian**.

En revanche, certaines dotations diminuent légèrement. C'est le cas des dotations de la police maritime et de la signalisation maritime ainsi que des crédits destinés aux pêches et aux cultures marines.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, en dépit de l'évolution satisfaisante de ce budget a, toutefois regretté, qu'en égard aux potentialités que recèle notre pays et devant les enjeux que sous-tend le grand marché européen, la politique maritime française ne soit pas plus ambitieuse encore.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, a également évoqué la situation de la flotte au regard des potentiels de la France. il s'est inquiété de la dégradation des régimes sociaux des marins. Ce dernier point a également été évoqué par M. René Monory qui a demandé des précisions sur le litige portant sur les modes de comptabilisation des annuités de service dans le calcul des retraites.

M. Louis de Catuelan a également évoqué les risques liés à une évolution trop rapide dans la composition des équipages, la création d'un musée de la mer et s'est informé des conditions de la signalisation maritime.

M. Paul Girod s'est inquiété des conditions de sécurité de surveillance des côtes ainsi que des conditions d'élevage des cultures marines.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a tout d'abord indiqué que l'harmonisation des réglementations américaine et européenne en matière de signalisation était en cours.

Il en est de même pour les questions liées aux retraites des marins qui étaient jusque-là excessivement inférieures aux revenus d'activité.

S'agissant de la sécurité des côtes, il a insisté sur la nécessité de procéder à une réglementation complète, y compris en prévoyant des sanctions dans la mesure où de nombreux accidents et de fréquentes interventions des services de sécurité étaient liés à l'imprudence des plaisanciers. Concernant la société nationale de sauvetage en mer, il a observé que la dotation avait été multipliée par quatre en quelques années, notamment en raison de l'émotion soulevée par l'accident de l'Aber-Wrach et que cette dotation était estimée convenable par les intéressés. Il a considéré que le soutien éventuel à cette société devait sortir de la procédure classique, par l'intermédiaire de la réserve parlementaire abondant les crédits à la fin de la discussion budgétaire.

Concernant l'idée du musée de la mer, il a indiqué que ce projet intéressant pourrait être mené en commun par le ministère chargé de la mer, celui de la culture et celui du tourisme dans la mesure où la conservation du patrimoine intéresse les populations locales mais aussi des visiteurs français et étrangers.

S'agissant des cultures marines, il a estimé souhaitable de développer les crédits de recherche afin d'améliorer le potentiel et les réalisations dans ce domaine.

La commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter le budget de la mer pour 1990.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget pour 1990 traduit un objectif ambitieux : mettre en place un programme pluriannuel d'aides à la flotte de commerce française afin de restaurer durablement la compétitivité de notre pavillon marchand et sauvegarder l'emploi dans ce secteur économique important.

De ce point de vue, les moyens affectés dans le présent budget ne devraient pas décevoir les attentes des acteurs de ce secteur d'activités.

Avec une hausse de 60,9 % des crédits de paiement et de 360 % des dotations en autorisations de programme, les mesures de financement allouées au profit de notre flotte de commerce devraient permettre à celle-ci, dans le cadre du plan pluriannuel de cinq ans mis en oeuvre dès 1990, d'améliorer la compétitivité de ses armements, de renouveler l'outil maritime commercial et de sauvegarder ses emplois.

S'agissant des principaux secteurs traditionnels d'intervention (pêches maritimes et cultures marines, police maritime et signalisation, protection du littoral), les dotations inscrites en 1990 devraient, malgré un effort moindre, permettre de sauvegarder les actions essentielles entreprises ces dernières années.

Toutefois, deux observations s'imposent :

- l'effort déployé en direction des actions de protection et d'aménagement du littoral, domaine où les besoins sont considérables est à approuver sans réserve. Par contre, la baisse sensible des crédits de paiement alloués à la pêche maritime et aux cultures marines est préoccupante.

Votre rapporteur se doit d'appeler, une nouvelle fois, l'attention sur l'accroissement inquiétant du déficit de notre balance

commerciale des produits de la mer. La proportion que prend, au fil des années, ce phénomène exige la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la filière des productions maritimes, l'Etat devant, pour sa part, assurer la coordination de l'ensemble, par la mise en place d'un plan pluriannuel de résorption de notre dépendance extérieure. Au-delà de l'aspect structurel de ce déficit, les moyens d'actions existent tant en amont (formation professionnelle, recherche scientifique et technique) qu'en aval (développement des cultures marines, soutien aux industries de transformation, promotion des produits) du circuit de production ; il convient d'encourager leur développement.

CHAPITRE PREMIER

UN BUDGET EN PROGRESSION SELECTIVE

Le budget de la Marine marchande (hors ports maritimes) s'élève en 1990 à 5.444,73 millions de francs (DO + CP) contre 5.163,44 millions de francs en 1989, marquant ainsi une progression de 5,4 %.

Cette année encore, l'évolution du budget reste étroitement liée à la croissance des dépenses de solidarité. La situation démographique défavorable du régime de retraite des marins oblige l'Etat à allouer à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) une dotation supplémentaire de 200 millions de francs, de sorte que la subvention d'équilibre passe de 4.081 millions de francs en 1989 à 4.282 millions de francs en 1990, soit une croissance de 4,9 %.

Mais le budget de la Marine marchande pour 1990 est également marqué par l'effort substantiel fait en faveur de la flotte de commerce dont les crédits de paiement augmentent de 105 millions de francs tandis que les autorisations de programme s'accroissent de 180 millions de francs.

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

(en millions de francs)

	1988	1989	1990	Evolution 1989/1990 (en %)	Evolution 1988/1989 (rappel)
Dépenses ordinaires					
-Titre III	433,24	448,42	456,75	+ 3,5	+ 1,8
-Titre IV	3.910,39	4 412,87	4.625,19	+ 12,8	+ 4,8
Total 1	4.343,63	4.861,29	5.081,94	+ 11,9	+ 4,5
Dépenses en capital					
-Titre V	83,15	97,95	91,41	+ 17,4	- 6,6
-Titre VI	327,77	204,20	271,38	- 37,7	+ 32,8
Total 2	410,92	302,15	362,79	- 26,4	+ 20
Total général (1 + 2)	4.754,55	5.163,44	5.444,73	+ 8,7	+ 5,4
Autorisations de programme	407,78	318,96	486,51	- 21,7	+ 52,5

1) Les crédits consacrés aux moyens généraux de l'administration progressent globalement de 3 % en 1990 par rapport à 1989.

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 8,9 millions de francs.

Les mesures nouvelles (- 1,3 million de francs en 1990) traduisent à la fois les mesures liées à une modification de l'activité ou à l'organisation des services et l'adaptation des effectifs aux besoins des services (soit la suppression de 68 emplois au total).

Par ailleurs, l'effort de modernisation du service public engagé en 1989 est amplifié en 1990. Les dotations en capital consacrées à l'administration centrale croissent de 14,4 % tandis que les autorisations de programme destinées à l'équipement immobilier des services progressent de 37 %.

2) Les crédits (DO + CP) alloués à l'action en faveur des gens de mer augmentent de 4,7 % par rapport aux dotations inscrites au titre de 1989. Les dépenses de personnels et de fonctionnement de

l'ENIM diminuent légèrement (- 2,9 %) en raison de réductions d'emplois (12 emplois supprimés) consécutives à la réorganisation du service et des mesures d'économies prises dans le cadre des orientations budgétaires.

La contribution de l'Etat à l'équilibre de l'Etablissement national des invalides de la marine (chapitre 47-37-50) est en forte régression (61 % par rapport à 1989). Cette situation se justifie après le fort rattrapage effectué en 1989. Le montant de la contribution de l'Etat, eu égard aux transferts financiers extérieurs, passe néanmoins de 4.081 millions de francs en 1989 à 4.282 millions de francs pour 1990.

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

Pour 1990, les estimations concernant ces ressources externes s'établissent respectivement à 760 millions de francs au titre de la compensation générale et de la surcompensation entre régimes spéciaux et à 416 millions de francs au titre de la compensation bilatérale avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.

Les contributions des "cotisants" à l'ENIM (armateurs, marins, pensionnés) qui constituaient 29,3 % des ressources du régime en 1987 se réduisent à 26,7 % en 1990.

Parmi les facteurs d'accroissement du budget de l'ENIM, il y a lieu d'observer que, la nouvelle politique de la marine marchande mise en place en 1990 doit se traduire par un accroissement de la proportion des navigants français sur les navires de commerce nationaux. L'Etat prend donc à sa charge le différentiel de coût entre le taux normal de cotisation armatoriale à l'ENIM et un taux réduit à 10 % tant pour la Caisse générale de prévoyance que pour la Caisse de retraite des marins. Le budget de l'ENIM est donc abondé de 26 millions de francs supplémentaires en 1990.

Au titre des dépenses de solidarité, le régime de cessation, anticipée d'activité des personnels navigants est reconduit pendant l'application du nouveau plan marine marchande. Cette décision se traduit budgétairement par une augmentation de la contribution de l'Etat. La contribution qui résulte d'une convention entre l'Etat et l'UNEDIC, passe ainsi de 94 millions de francs en 1989 à 96 millions de francs pour 1990, soit + 2,1 % et permet de financer un contingent de 350 départs anticipés.

Les dépenses consacrées à la formation professionnelle maritime augmentent de 4,9 % (63 millions de francs pour 1990 contre 60 millions de francs en 1989). Cette majoration de crédits est destinée à la transformation des établissements maritimes et aquacoles en établissements publics locaux d'enseignement. Par contre, les dépenses d'équipement scolaire diminuent respectivement de 18,5 % en crédits de paiement(14 millions de francs en 1989 à 11,4 millions de francs en 1990) et de 50 % en autorisations de programme (16 millions de francs en 1989 à 8 millions de francs en 1990).

3) Les dotations consacrées au fonctionnement de la police maritime et à la signalisation maritime diminuent globalement de 1,6 % en 1990. Cette évolution à la baisse est contrastée selon la nature des dépenses. Les crédits de fonctionnement progressent de 3 % (94 millions de francs pour 1989, 96,6 millions de francs pour 1990) et traduisent les ajustements en année pleine des revalorisations salariales et indemnitaires des personnels. Par contre, les dotations en capital diminuent de 7,7 % (72,5 millions de francs en 1989 contre 66,9 millions pour 1990) en raison d'une baisse des dépenses d'investissement confirmée par l'évolution des autorisations de programme (81,6 millions de francs en 1989 mais 72,5 millions de francs en 1990).

Les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance passent de 6 à 7,8 millions de francs en crédits de paiement, mais de 10 à 8,7 millions de francs en autorisations de programme. Le financement d'une vedette de surveillance et la remotorisation d'une autre sont prévus pour 1990. Les dépenses destinées aux travaux d'aménagement et d'équipement des centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) stagnent tant en crédits de paiement (3 millions de francs pour 1990 après 3,3 millions de francs en 1989) qu'en autorisations de programme (4 millions de francs en 1990 après 3,8 millions de francs en 1989). Les crédits alloués en matière de signalisation maritime diminuent en métropole (- 14 % en crédits de paiement, - 17 % en autorisations de programme) mais progressent en outre-mer (+ 4,6 % en crédits de paiement).

La subvention de fonctionnement et d'investissement à la Société nationale de sauvetage en mer (titre VI) est reconduite en niveau (8,5 millions de francs pour 1990).

4) Les moyens alloués à la **protection et à l'aménagement du littoral** progressent globalement de 2,8 % (DO + CP) après une forte augmentation en 1989 (+ 21,4 %), due aux efforts financiers dépensés pour la remise en état du littoral français à la suite de la tempête des 15 et 16 octobre 1987 dans les régions de Bretagne et de Basse-Normandie. Les autorisations de programme s'accroissent de 4,2 %.

Les crédits relatifs au **sentier des douaniers**, progressent tant en autorisations de programme (1,10 million de francs pour 1990 contre 1,05 million de francs en 1989) qu'en crédits de paiement (1,3 million de francs en 1989 ; 1,4 million de francs en 1990) en raison de la poursuite du programme normal d'établissement de la servitude de passage littoral en 1990.

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

Les moyens consacrés aux actions de protection du littoral contre l'érosion marine (ouvrages dont l'Etat assure la maîtrise) et aux effets des tempêtes et de lutte contre les pollutions accidentelles sont reconduits en autorisations de programme et en crédits de paiement. Il en est de même, des subventions d'équipement consacrées aux opérations de protection du littoral des régions Bretagne, Basse-Normandie, Pays de Loire, Aquitaine et Languedoc-Roussillon.

5) Les crédits (DO + CP) destinés aux **pêches maritimes et aux cultures marines** diminuent (- 19,8 %). Les autorisations de programme sont reconduites en francs courants (135 millions de francs).

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

- les dépenses liées aux **moyens matériels informatiques** et de fonctionnement du secteur des pêches maritimes régressent de 26 % au chapitre 34-95-60 mais augmentent de 2,8 % au chapitre 34-98-60 (besoins informatiques).

- Les aides à l'exploitation des entreprises de pêche et de cultures marines (chapitre 44-36-20) sont reconduites en francs constants alors que les subventions d'équipement destinées à soutenir

l'effort de modernisation et de développement des entreprises de pêche artisanales et industrielles diminuent de 31,5 % en crédits de paiement (de 110 millions de francs en 1989 à 75 millions de francs en 1990) et de 5,4 % en autorisations de programme (de 128 millions de francs en 1989 à 121 millions de francs en 1990). Cette réduction est la contrepartie de l'application du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.) cosigné avec la Commission des Communautés européennes en vue de la réduction dans un délai de cinq ans d'ici 1992 de nos capacités de pêche artisanale et industrielle.

- Les crédits d'intervention destinés à l'organisation et au soutien des marchés de produits de la mer qui relèvent depuis 1983 du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.) sont reconduits en francs courants (50 millions de francs en 1990). Dans ce domaine, les aides du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre (financement à hauteur de 30 % maximum des opérations de modernisation des ateliers de mareyage et des halles de marée) passent de 7 millions de francs en 1989 à 4,5 millions de francs en 1990 en crédits de paiement mais de 7 millions de francs en 1989 à 14 millions de francs en autorisations de programme pour 1990.

6) Les crédits (DO + CP) destinés à la flotte de commerce affichent une très forte progression (+ 61 %) et passent de 177,1 millions de francs en 1989 à 285 millions de francs pour 1990. Les dotations en autorisations de programme s'accroissent de 360 %, en passant de 50 millions de francs en 1989 à 230 millions de francs pour 1990. Cette évolution marque le démarrage du nouveau plan pluriannuel de soutien à la marine marchande dont la durée prévue est de cinq ans.

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

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

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

- un réaménagement du régime juridique de l'immatriculation et de l'armement des navires dans le territoire des

Terres australes et antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen"). Le nouveau régime permettant une immatriculation ouverte aux navires de commerce exploités au "transport à la demande", l'augmentation de la proportion des navigants français sur les navires T.A.A.F. (25 à 35 % dont au moins 4 officiers) et la prise en charge par l'Etat des surcoûts sociaux (26 millions de francs pour 1990) ;

- la poursuite des mesures de cessation anticipée d'activité et la modernisation des formations au commerce. En termes budgétaires, ces mesures se traduisent en 1990 par une augmentation des crédits alloués au chapitre 63-35-20 "aide à l'investissement" (130 millions de francs en autorisations de programme et 125 millions de francs en crédits de paiement) et au chapitre 63-35-30 "aide à la consolidation et à la modernisation" (100 millions de francs en autorisations de programme et 40 millions de francs en crédits de paiement).

7) Les crédits (DO + CP) consacrés à la recherche scientifique et technique, au sein du budget de la Mer, régressent globalement de 7 % en 1990.

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

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

Mais l'essentiel des moyens de financement budgétaires consacrés à la recherche scientifique et technique dans le domaine maritime relève de la compétence du ministère de la recherche, au travers de l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers (IFREMER).

Le tableau suivant permet d'apprécier l'évolution des moyens consacrés en 1990 à chaque action menée par le ministère chargé de la Mer.

Actions	Crédits de paiement		Autorisations de programme	
	1989	1990	1989	1990
Administration générale	291.688.136 (+ 4,4 %)	300.643.356 (+ 3 %)	8.710.000 (+ 1,4 %)	12.010.000 (+ 37,8 %)
Polices maritimes et signalisation maritime	166.549.492 (+ 6,9 %)	163.807.571 (- 1,6 %)	81.600.000 (+ 10,3 %)	72.500.000 (- 11,1 %)
Protection et aménagement du littoral	21.113.067 (+ 21,4 %)	21.713.067 (+ 2,8 %)	17.650.000 (-)	18.400.000 (+ 4,2 %)
Flotte de commerce	177.145.463 (- 46,1 %)	285.000.000 (+ 60,9 %)	50.000.000 (- 66,6 %)	230.000.000 (+ 360 %)
Pêches maritimes et cultures marines	188.655.817 (+ 3,3 %)	151.127.672 (- 19,8 %)	135.000.000 (- 0,3 %)	135.000.000 (-)
Gens de mer	4.306.850.727 (+ 13,9 %)	4.511.805.917 (+ 4,7 %)	16.000.000 (+ 32,0 %)	8.000.000 (- 50 %)
Recherche scientifique et technique	11.443.347 (+ 9,9 %)	10.638.635 (- 7 %)	10.000.000 (-)	10.000.000 (-)

L'analyse du seul budget de la Mer ne permet toutefois pas de mesurer l'effort déployé par l'Etat en direction du secteur maritime.

Le ministère chargé de la Mer est certes investi par délégation directe du Premier Ministre et du Ministre des Transports et de la mer d'attributions très larges puisqu'il est responsable de la préparation et de la mise en oeuvre de la politique relative aux activités maritimes. C'est ainsi notamment qu'il exerce, conjointement avec le Ministre chargé de la recherche, la tutelle de l'Institut français de recherche et d'exploitation de la mer (IFREMER), et qu'il est associé, avec le ministère de l'Agriculture, aux études et décisions relatives à la transformation des produits de la mer.

Mais l'examen des moyens de mise en oeuvre de la politique maritime suppose de récapituler également les autres crédits que l'Etat lui consacre, au-delà du seul budget du ministère délégué chargé de la mer.

Le tableau ci-joint fait état des dotations inscrites à la loi de finances initiale pour 1989 et de celles du projet de budget pour 1990.

Autres dépenses de l'Etat dans le domaine maritime

1989

1990

Budgets	A.P. (1)	Crédits		A.P. (1)	Crédits	
		(2)	(3)		(2)	(3)
Agriculture : Transformation et commercialisation des produits de la mer	3,00	-	2,30	3,00	-	3,00
Défense : Mission de service public en mer	29,00	62,70	41,00	5,00	60,00	25,00
Economie : Charges communes : Bonification d'intérêt Dotation en capital à la C.G.M. Douanes : moyens navals et aériens de surveillance	- - 40,00	300,00 - -	- 40 -	- nd 40,00	420,00 nd -	- - 40,00
Environnement : Conservatoire de l'espace du littoral Réseau national d'observation du milieu marin	74,00 -	9,15 3,86	71,70 -	75,90 -	9,15 3,86	77,00 -
Industrie : Recherche en construction navale	20,00	-	20,00	10,00	-	9,0
Recherche et enseignement supérieur : I.F.R.E.M.E.R.	450,00	348,00	489,20	450,00	357,00	505,00
D.O.M. - T.O.M. : Desserte maritime de St-Pierre et Miquelon	-	10,00	-	-	10,00	-
Transports : Continuité territoriale avec la Corse (partie maritime)	-	636,20	-	-	636,20	-

(1) Titres V, VI

(2) Titres III, IV

(3) Titres V, VI

Ainsi, au titre du budget pour 1990, il est prévu, pour l'exercice des missions de police maritime par l'administration des douanes, un budget d'équipement en moyens navals et aériens de surveillance maritime de 40 millions de francs en autorisations de programme.

Pour sa part, le ministère de la Défense devrait consacrer à la "mission de service public maritime" 5 millions de francs en autorisations de programme et 85 millions en moyens de paiement permettant notamment d'assurer les missions de veille des

dispositifs de séparation du trafic en Manche, la surveillance des pêches dans la zone économique ainsi que la tenue "prêts à l'appareillage" d'un hélicoptère et des remorqueurs de haute mer chargés d'assister les navires en difficulté au large de nos côtes ou aux abords des grands ports. Les concours apportés au-delà par les moyens généraux de la défense ne sont pas évalués.

En matière de protection et d'aménagement du littoral, le fonctionnement de l'équipement du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est assuré pour partie par le budget de l'Environnement (75 millions de francs en autorisations de programme et 86,15 millions de moyens de paiement).

En matière de pêches et cultures marines, les subventions en provenance du budget de l'Agriculture consacrées aux équipements de transformation et de commercialisation des produits de la mer devraient atteindre respectivement 3 millions de francs en autorisations de programme et en moyens de paiement ; pour sa part, le budget des charges communes ouvre un crédit de 420 millions de francs destiné à la bonification des intérêts des emprunts contractés à l'occasion des investissements navals du secteur de la pêche artisanale, de la pêche industrielle et de la flotte de commerce.

Pour compenser le handicap résultant de l'insularité de Saint-Pierre-et-Miquelon et de la Corse, leurs dessertes maritimes seront aidées respectivement à hauteur de 10 et 652,10 millions de francs par les budgets des D.O.M.-T.O.M. et des Transports.

Enfin, en matière de recherche scientifique et technique, les crédits inscrits au projet de budget du ministre chargé de la recherche au titre de l'IFREMER s'élèvent à 862 millions de francs, tandis que les autorisations de programme atteignent 450 millions de francs.

Pour sa part, le ministère de l'Industrie disposera d'un crédit de 10 millions de francs (A.P.) pour poursuivre les recherches concernant notamment l'automatisation de la conception et de la fabrication dans les chantiers de construction navale.

Ces chiffres illustrent l'importance des concours plus particuliers apportés par d'autres budgets à la politique maritime ; ils ne peuvent toutefois prétendre à l'exhaustivité tant sont nombreuses et constantes les actions en matière maritime auxquelles d'autres administrations prêtent leur concours direct ou indirect.

CHAPITRE II

LES GENS DE MER

La dotation destinée à l'action en faveur des gens de mer croît de 4,9 % en moyens de paiement, en passant de 4.081 millions de francs en 1989 à 4.282 millions de francs pour 1990. Le montant de la contribution de l'Etat oscille ainsi, au gré des transferts financiers extérieurs, de 3.697 millions de francs en 1987 et 3.610 millions de francs en 1988 à 4.081 millions de francs pour 1989 et 4.282 millions de francs pour 1990.

Aux mécanismes de compensation et de surcompensation qui déterminent, au bout du compte, le montant de la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'E.N.I.M., vient s'ajouter, pour 1990, la dotation que l'Etat verse au régime de cessation anticipée d'activité des marins de la Marine marchande, en sensible augmentation (+ 2,1 %) dans le projet de budget pour 1990.

Enfin, l'effort en faveur de la formation professionnelle maritime se poursuit, avec un accroissement de 4,9 % des dotations.

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

1. La protection sociale du marin

La dépendance du régime social des marins par rapport aux contributions extérieures (compensation et surcompensation) s'accroît au fil des années. Cette situation augmente la difficulté des prévisions budgétaires pour un régime de sécurité sociale dont, au surplus, le rapport démographique varie chaque année sans qu'il soit possible d'estimer avec précision la diminution d'activité du secteur maritime.

Ainsi, alors que l'exécution budgétaire de 1987 s'était soldée par un excédent de fonctionnement de 66.208.000 francs, celle du budget de 1988 laisse apparaître, à l'issue de la période complémentaire, un déficit de 194.666.000 francs, le budget primitif de l'Etablissement ayant été établi avec un solde négatif à hauteur de 119.808.000 francs. Cette prévision qui atteignait à peine 2 % de la masse budgétaire du régime a donc été dépassée pour s'élever à près de 3 %.

En matière de dépenses, l'exécution budgétaire s'est située en-deçà de la prévision : 6.909 MF au lieu de 6.960 MF, le coefficient d'exécution dépassant cependant 99 %. Par rapport à 1987, l'évolution a atteint 5,3 %. Cette progression, supérieure à celle constatée l'année précédente (2,8 %) a révélé une reprise importante des dépenses de prestations payées par la caisse générale de prévoyance. Par rapport à l'année précédente, elles ont atteint + 5,84 %, (taux qu'il convient de rapprocher du léger reflux constaté en 1987 : - 0,91 %). Les charges de pensions servies par la Caisse de retraite des marins ont augmenté quant à elles de 5,33 %, soit légèrement plus qu'en 1987 (+ 4,17 %), sous l'effet du nombre accru de concessions de pensions, dans le cadre notamment de la pension spéciale (loi n° 87-39 du 27 janvier 1987 modifiant l'article L 7 du code des pensions de retraite des marins).

En fait, les charges de fonctionnement tiennent une part traditionnellement très modeste et n'évoluent guère que sous l'effet de mesures de techniques comptables qui font obligation aux Etablissements publics à caractère administratif d'imputer dans leurs charges les annulations d'ordres de recettes ainsi que les remises gracieuses et les surséances relatives aux exercices antérieurs. Elles ont atteint 2,21 % des dépenses totales de l'Etablissement en 1988 contre 2,26 % en 1987

Par ailleurs, les dépenses d'action sanitaire et sociale ont vu leur part relative passer de 0,44 % en 1987 à 0,47 % en 1988.

Les ressources ont été également en-deçà du budget initial (6.732 MF au lieu de 6.856 MF) avec un manque à gagner de 126 MF représentant environ 1,8 % des recettes initialement escomptées.

L'inflexion la plus grande a affecté les recettes propres (en baisse de près de 80 MF par rapport à 1987). Cette situation était le reflet des pertes continues d'actifs, surtout dans le secteur du commerce : les effectifs totaux de marins étant passés de 64.844 en 1986 à 63.736 en 1987 (soit - 1,71 %), ils se sont établis à 62.350 en 1988 (- 2,17 %).

Cette diminution a eu lieu nonobstant l'augmentation des taux de cotisations (part salariale) à la CRM et à la CGP (respectivement + 0,20 et + 0,40 point) à compter du 1er juillet 1988.

Parallèlement, les transferts en provenance d'autres régimes ont été perçus quasiment au niveau prévu dans le budget primitif et ont représenté 17,28 % des recettes en 1988 (14,29 % en 1987).

Pour l'année 1989, les dépenses et les recettes devraient être supérieures au budget initial, légèrement en ce qui concerne les dépenses, très fortement en ce qui concerne les recettes où les cotisations et contributions continuent de marquer le pas.

Au total, l'exécution 1989, selon les prévisions actuelles, pourrait se traduire par un déficit d'un peu moins de 100 MF.

La préparation actuellement en cours du budget de l'Etablissement national des invalides de la marine pour 1990 applique les dernières hypothèses économiques et sociales fixées par le Gouvernement aux crédits inscrits au budget primitif de l'Etablissement pour l'exercice 1989.

Les dépenses de pensions évolueraient à partir des données suivantes :

- en ce qui concerne la Caisse de retraite des marins, les charges augmenteront au total de 4,49 %, résultant de l'évolution des salaires forfaitaires, évalués à + 2,2 % (y compris le report des mesures de relèvement prises en 1989), de l'augmentation du nombre des pensionnés (+ 1,73 %) conjuguée avec le glissement technicité (+ 0,5 %) ;

- en ce qui concerne la Caisse générale de prévoyance, l'incidence de l'évolution des salaires forfaitaires et la baisse du nombre des prestataires aboutiraient à une évolution des dépenses de - 0,6 % due à la diminution du nombre des pensionnés évaluée à - 3,75 %.

En matière de prestations servies par la Caisse générale de prévoyance, les tendances générales observées et prévues pour l'assurance maladie ainsi que l'évolution propre du régime devraient induire une hausse de + 5,52 % des dépenses.

S'agissant des dépenses d'action sanitaire et sociale, une hausse de + 2,4 % a été retenue qui devrait permettre de poursuivre dans de bonnes conditions les actions engagées, en tenant compte du vieillissement progressif de la population protégée.

Au sein des frais de fonctionnement, les frais de matériel hors informatique sont reconduits en francs courants tandis que ceux relatifs à l'informatique sont abondés de 2 %, de manière à permettre la poursuite de la modernisation d'un secteur où résident les gains de productivité de l'Etablissement.

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

Elles traduiront également une revalorisation du taux de la contribution à la constitution des pensions civiles (le décret n° 89 -225 du 12 avril 1989 a en effet fait passer ce taux de 12 à 25 % depuis le 1er mars 1989). Le crédit supplémentaire prévu à ce titre est de 5,423 MF.

Par ailleurs, 36 emplois seront transférés en 1990 du budget mer au budget de l'établissement dans le cadre de la réforme des centres de liquidation des prestations maladie (soit un crédit supplémentaire de 4,967 MF). Enfin, le régime indemnitaire des personnels des services extérieurs inscrits au budget de l'établissement serait aligné sur celui du département chargé de la mer. Un crédit de 0,7 MF est donc inscrit à ce titre en 1990.

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

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

Celles-ci, au total, (cotisations des marins et contributions des armateurs aux caisses de retraites et de maladie) augmenteraient de 1,5 %, compte tenu de l'évolution des salaires forfaitaires (+ 2,2 % y compris l'effet "report" des mesures prises en 1989), du glissement technicité des navigants (+ 0,99 %) et de la diminution du nombre des actifs cotisants (- 1,66 % de l'effectif).

Ainsi, la contribution des "cotisants" à l'ENIM qui constituait 29,3 % des ressources du régime en 1987 se réduit à 26,7 % en 1990.

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

La compensation bilatérale avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), qui ne concerne que les marins salariés ressortissants du régime, devrait produire 416.000.000 francs en 1990, (hors régularisations éventuelles d'exercice antérieurs non connues à ce jour).

En conséquence, la subvention d'équilibre global (cf. annexe I) versée par l'Etat s'établit à 4.257.157.000 F (hors compensation de la modulation des cotisations armatoriales dont le coût pour l'Etat est évalué à 26 MF).

Le tableau ci-après permet de comparer l'ensemble des charges et ressources de l'ENIM depuis 1988.

**Charges et ressources de l'E.N.I.M. en 1988 et 1989
Perspectives 1990 (en milliers de francs)**

Charges				Ressources			
Nature	1988 (1)	1989 (2)	1990 (3)	Nature	1988 (1)	1989 (2)	1990 (3)
Pensions C.R.M.	4 616 310	4.802.891	5 019.540	Contributions "amateurs"	1 021 398	1 094.710	1 910.836
Pensions C.G.P.	420 229	431 700	428 850	Cotisations "marins"	740 797	786 490	
Prestations C.G.P.	1 613 166	1.733.055	1.828.719	Cotisations "pensionnés"	102 207	107.800	112.856
Assurance personnelle étudiants	2 946	42.958	15.000	Contribution assurance auto	20.984	24.000	22.000
Action sanitaire et sociale	32.343	34 577	35 407	Participation CNAM	334 519	381 918	416.000
Personnel	87 320	95 529	107 940	Compensation démographique et surcompensation	803.841	711 000	760 000
Autres frais de fonctionnement, amortissements	65 240	57 415	57 935	Ressources affectées	6 923	9 570	9 000
Dépenses exceptionnelles	7 056	6 705	7 000	Produits accessoires et exceptionnels	36 472	34 845	38 000
Fonds spécial	19 488	19.663	17 458	Fonds national de solidarité	34 313	29 000	26 000
Fonds national de solidarité	33 642	29 000	28 000	Subvention de l'Etat	3 610 585	4 081 732	4 257 157
Dépenses sur ressources affectées	6 923	9 570	9.000	Moyens d'équilibre (déficit)	194.666		
Moyens d'équilibre (excédent)							
Totaux	6 908 685	7 263 063	7.553 849	(4)	6.980 685	7 263 063	7 553 849

(1) Résultats comptables

(2) Budget primitif

(3) Projet de budget indicatif

(4) non comprise la compensation de la modulation de cotisations armatoriales dont le coût est estimé à 26 MF (nouveau régime immatriculation aux Terres Australes et Antarctiques françaises)

L'évolution des effectifs de l'E.N.I.M. reste marquée par la poursuite de la baisse des marins actifs cotisants (- 1,7 % en 1990, après - 2,5 % en 1989 et - 2,6 % en 1988) et l'accroissement corrélatif du nombre de pensionnés qui croît de 1 % en moyenne par an, ainsi que l'indique le tableau qui suit :

**Evolution des effectifs couverts par l'E.N.I.M.
en 1987, 1988, 1989
Perspectives 1990**

Années	Actifs	Pensions		Population totale
		Vieillesse	Invalidité Accident	
1987	63.736	94.305	17.048	347.580
1988	62.350	96.433	16.513	344.165
1989*	61.150	98.400	16.125	335.800
1990*	60.100	100.400	15.850	327.500

* Estimations.

2. Le dispositif de cessation d'activité des marins

Le régime de C.A.A., créé en 1985, a permis d'atténuer autant que possible les conséquences sociales de la crise de la marine marchande, en versant aux marins licenciés âgés du plus de 50 ans un revenu de remplacement jusqu'à 55 ans, âge normal du départ à la retraite.

En même temps, il a contribué à maintenir le potentiel humain des entreprises d'armement maritime en permettant de déroger à l'ordre des licenciements prévu par les conventions collectives et à éviter le licenciement des marins les plus jeunes, dont la formation polyvalente correspond mieux aux exigences actuelles de l'armement des navires.

Ce régime est actuellement ouvert à 2.400 marins, jusqu'au 31 décembre 1989. Au titre du quatrième contingent, (mis en place par un avenant du 8 novembre 1988 à la convention du 25 avril 1985 passée entre l'Etat, l'association pour la gestion du système C.A.A. et l'UNEDIC), 210 marins sont déjà entrés en CAA au 1er juillet 1989, après 740 en 1985, 472 en 1986, 463 en 1987 et 325 en 1988).

L'autorisation d'ouvrir un contingent supplémentaire pour 350 marins est demandée dans le cadre du projet de budget pour 1990, conformément aux propositions formulées par le rapport LE DRIAN.

Les traductions budgétaires de ce dispositif de cessation anticipée d'activité ont été l'ouverture d'une dotation de : 94 millions de francs en 1989. Pour 1990, la dotation demandée est de 96 millions de francs (dont 13.000.000 au titre des 350 C.A.A. nouvelles), soit une progression de 2,1 % par rapport à l'année 1989.

3. La formation professionnelle maritime

Elle repose sur un enseignement maritime spécialisé :

Le Ministère chargé de la mer dispose d'un réseau de formation initiale situé à deux niveaux : secondaire (BEP, CAP) et supérieur (jusqu'au niveau I.2 des formations professionnelles). Ce réseau assure, par ailleurs, d'importantes actions de formation continue.

L'Association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles (A.G.E.M.A.), placée sous la tutelle de l'Etat, assure le fonctionnement administratif et financier d'un ensemble de 15 établissements publics répartis sur le littoral qui dispensent des formations initiales, dont la liste figure en annexe (cf. annexe II).

L'enseignement concerne la pêche, la conchyliculture et le commerce. Il est sanctionné par la délivrance d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP commerce, pêche ou conchyliculture) obtenu en trois ans ou d'un brevet d'études professionnelles conchylicole (BEP) préparé en deux ans d'études.

Les mesures de décentralisation administrative intervenues en 1986 ont eu pour effet la transformation de l'école maritime et aquacole de Sète en établissement public local d'enseignement maritime et aquacole (EPLEMA) à compter du 1er janvier 1986 conformément aux dispositions de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 modifiée.

Cet établissement relève désormais de l'Etat, en ce qui concerne les formations initiales qu'il dispense et de la Région en ce qui concerne les formations continues.

Son budget reflète sa double appartenance par l'existence d'un financement croisé apporté par deux collectivités publiques.

Au cours des années 1980-1988 une école maritime et aquacole a été ouverte à Saint-Malo. La reconstruction de l'école du Guilvinec est terminée en 1989.

Par ailleurs, un lycée aquacole et maritime créé à Bourcefranc (Charente-Maritime) par une convention cadre entre les ministères de l'agriculture, de l'éducation nationale, de la mer et la Région Poitou-Charentes, propose, lors de son ouverture en septembre 1989, les formations suivantes : CAP et BEP maritimes de conchyliculteur ainsi que des BEP agricoles.

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

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

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

En 1989, à la demande du Ministre délégué chargé de la Mer, un rapporteur spécial, M. Loquet, a été chargé d'une mission de réflexion sur l'ensemble des problèmes relatifs à l'enseignement maritime.

En ce qui concerne les ENMN, le rapporteur a conclu au caractère adapté du réseau actuel, qui permet d'assurer de manière satisfaisante les missions qui sont les siennes. Mais il a proposé, pour l'enseignement technique maritime, la transformation des écoles maritimes et aquacoles en établissements publics locaux (EPLE) permettant aux collectivités territoriales et à la profession de jouer pleinement leur rôle dans le fonctionnement des établissements et le domaine de la formation continue. L'AGEMA aurait, dans cette nouvelle organisation, la mission de gérer le personnel et d'assurer le développement pédagogique.

Ces propositions font l'objet depuis la rentrée 1989 d'une large concertation entre l'Etat, les régions et les partenaires sociaux susceptibles de déboucher sur une modification des structures en 1990.

Afin de tenir compte de la transformation des établissements maritimes et aquacoles en établissements publics locaux d'enseignement, les dépenses consacrées à la formation professionnelle maritime (chapitre 43-37/10) ont été dotées de 3 MF de crédits supplémentaires, faisant ainsi passer les crédits de 60 millions de francs en 1989 à 63 millions de francs en 1990, soit une augmentation de 4,9%.

Par contre, les dépenses d'équipement des établissements scolaires maritimes enregistrent une baisse des crédits de paiement (11,4 MF en 1990 contre 14 MF en 1989) et des autorisations de programme (8 MF en 1990 contre 16 MF en 1989)

Parallèlement à l'effort de rénovation pédagogique, un effort de restructuration du réseau scolaire, qui vise à une meilleure adaptation à la fois aux besoins pédagogiques et à l'évolution

économique, a été mené. La fermeture de l'Ecole nationale de la marine marchande de Paimpol est devenue effective à la fin de l'année scolaire 1987-1988.

Dans le même temps, un important programme d'investissement a doté les autres écoles nationales de moyens modernes de formation. C'est ainsi qu'un simulateur de machine marine a été installé en 1988 à Nantes et que les travaux de mise en place d'un simulateur de passerelle, commencé à l'école de Saint-Malo, doivent se terminer en 1990.

L'important programme "d'enseignement assisté par ordinateur" mis en place en 1989 dans les écoles maritimes et aquacoles (EMA) s'est traduit par l'installation d'un simulateur de pêche à l'EMA de Boulogne et de Cherbourg ainsi que des équipements électroniques à l'EMA du Guilvinec.

Ces programmes ont été financés budgétairement par des autorisations de programme de 16 millions de francs en 1989. Pour 1990, la dotation budgétaire n'est demandée qu'à hauteur de 8 millions de francs, le simulateur de Saint-Malo ne nécessitant plus de financement à ce stade.

La subvention de fonctionnement versée à l'Association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA) qui était de 50 millions de francs en 1989 sera en 1990 de 53 millions de francs. Elle permettra d'appliquer strictement les lois de décentralisation aux termes desquelles l'Etat prend en charge - dans les établissements de second cycle du secondaire relevant de l'enseignement général, auxquels les écoles maritimes et aquacoles (EMA) sont assimilées par la loi - l'ensemble des dépenses des personnels de formation initiale.

Enfin, la subvention aux ENMM, qui s'est élevée à 5.817.000 francs en 1989 sera reconduite en 1990.

L'enseignement maritime dispensé dans les établissements ressortissant du ministère de la mer commande une politique de rénovation pédagogique. Celle-ci a notamment pour objectif de développer la qualification du personnel embarqué à tous les niveaux afin de répondre à l'évolution des métiers vers plus de technicité.

C'est ainsi que le relèvement du niveau de formation des personnels d'exécution, qui avait été créé avec l'institution de cycles de formation initiale en trois ans conduisant à la délivrance de CAP à la pêche et au commerce, destinés à se substituer progressivement

aux formations traditionnelles courtes en un an, aboutissant au "certificat d'apprentissage maritime", se poursuit depuis la rentrée 1989.

Le rapport précité de M. Loquet propose une modification des programmes du CAP pêche, et une plus large place à l'alternance entre enseignements théoriques et stages embarqués. Il envisage également que les titulaires de ce CAP reçoivent, après 12 mois de navigation, un brevet de motoriste. Il préconise enfin, la création d'un BEP pêche qui préparerait aux actuels brevets de cadres qui sont obtenus jusqu'alors par la voie de la formation continue.

Il est également prévu des modifications visant à diversifier le recrutement des capitaines de première classe de la navigation maritime, celles-ci ayant été mises en place dès la rentrée scolaire 1989.

C'est ainsi que le concours d'entrée en 1ère année dont le programme, tel qu'il était conçu jusqu'ici, favorisait surtout les bacheliers C, a été modifié afin de l'ouvrir plus largement aux bacheliers des séries D, E, F.

Cette modification a pour conséquence une refonte des programmes de la 1ère année d'études, désormais conçue comme une année préparatoire à forte intensité scientifique et technique devant permettre une mise à niveau des élèves de formation différentes.

Les autres propositions du rapport seront progressivement mises en oeuvre pour entrer en vigueur dès l'année prochaine. Ainsi l'admission directe en 2ème année du cycle de formation de certains candidats de niveau bac + 2 pourrait intervenir à compter de la scolarité 1990-1991.

Parallèlement les programmes de 2ème, 3ème et 4ème années seront modifiés. Enfin les périodes de navigation nécessaires à l'acquisition du brevet terminal seront aménagées de manière à réduire le temps de navigation à effectuer entre la 3ème et la 4ème année de navigation. Ainsi, l'année de navigation serait complétée par la rédaction d'un mémoire.

Enfin, la réforme tendant à la création des formations de type CAP et BEP est désormais une réalité inscrite dans les faits :

- le certificat d'aptitude professionnelle maritime de conchyliculteur créé par un arrêté en date du 29 juin 1983 a été mis en place à la rentrée scolaire 1983-1984 ;

- le certificat d'aptitude professionnelle maritime de marin pêcheur créé par un arrêté en date du 16 novembre 1984 a été mis en place à la rentrée scolaire 1984-1985 à titre expérimental, puis étendu à la rentrée 1985-1986. Il n'a cependant pas donné les

résultats attendus car on constate une diminution sensible des effectifs en cours de scolarité notamment à l'entrée en 3ème année.

Il est donc proposé une modification des programmes donnant notamment une plus large place à l'alternance entre enseignements théoriques et stages embarqués. Certaines de ces mesures devraient entrer en vigueur à la rentrée scolaire 1990.

Les effectifs scolaires actuels font apparaître un recul du CAM à la pêche au profit du CAP. Le CAM commerce a disparu. En conchyliculture, les effectifs se stabilisent.

En ce qui concerne les résultats scolaires de l'année 1988-1989. Les promotions qui sont sorties des écoles maritimes et aquacoles en juin 1989 après avoir réussi leur CAP de marin pêcheur ont pu, dans leur grande majorité, trouver aussitôt un embarquement professionnel.

Par contre, les élèves ayant obtenu leur CAP de marin du commerce connaissent des problèmes pour embarquer. C'est notamment le cas de ceux qui avaient plus de 18 ans et étaient trop âgés pour être "novices". C'est pourquoi le Gouvernement réfléchit actuellement à une nouvelle définition légale du noviciat. Celui-ci ne serait plus fonction de l'âge mais s'étendrait sur une période de 2 ans suivant immédiatement la fin de la formation.

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

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

Filières		Pêche				Conchyliculture					Commerce					
Années scolaires	niveaux nombre d'élèves	CAM	CAPMMP			CAPMC			BEPMC		CAM	CAP anc. FI		CAPMMC		
			1	2	3	1	2	3	1	2		2	3	1	2	3
1985	Nombre d'élèves	480	84	24	-	60	42	27	76	40	266	96	72	-	-	-
1986	Nombre d'élèves	384	192	84	12	48	42	39	76	53	96	72	60	48	-	-
1987	Nombre d'élèves	372	192	180	60	48	48	36	84	48	24	48	60	72	48	-
1988	Nombre d'élèves	324	240	192	108	84	48	24	74	56	-	24	36	60	60	24
1989/1990	Nombre d'élèves	300	252	240	120	72	48	48	82	55	-	24	24	72	48	48

4. Un exemple de formation technique performante

L'Institut national des techniques de la mer (I.N.T.M.) de Cherbourg créé à l'initiative du Conservatoire national des arts et métiers de Paris, est un établissement relevant de la tutelle du Ministère de l'Education nationale qui dispense un enseignement réparti sur deux années d'études.

L'établissement s'est installé en 1986 dans des locaux neufs à Tourlaville près de Cherbourg.

Au cours de la première année d'études, le "cursus" des modules d'enseignement général et technologique et des modules plus spécialisés de sciences et techniques de la mer permet d'appréhender l'étude du milieu marin à la fois de façon théorique et de façon pratique.

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

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

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

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

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

Un bilan de l'activité des élèves diplômés des trois premières promotions a été dressé en février 1988. Il en résulte que 73 % environ des élèves ont trouvé un emploi dont 63 % dans le domaine maritime. Plus de 13 % ont poursuivi leurs études en 2ème cycle, un peu plus de 10 % sont cependant encore sans emploi.

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

La dotation budgétaire allouée à l'I.N.T.M. se maintiendra en 1990 au niveau de 1989 (200.000 F).

CHAPITRE III

PECHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

Les crédits (D.O. + C.P.), destinés aux pêches maritimes et aux cultures marines, marquent globalement une sensible régression (- 19,8 %) en 1990 par rapport à 1989. Les autorisations de programme sont reconduites en francs courants (135,5 millions de francs).

Au sein de cette évolution d'ensemble, les dépenses relatives aux moyens matériels (dépenses informatiques) et de fonctionnement du secteur des pêches maritimes et cultures marines (chapitres 34-95-60 et 34-98-60) enregistrent un recul de 26 % pour les premières mais une progression de 2,8 % pour les secondes.

1. La dégradation de notre balance commerciale

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer qui était de 5,9 milliards en 1985, de 6,3 milliards en 1986, et de 8,07 milliards en 1987 passe en 1988 à 8,87 milliards de francs.

Cette évolution du déficit progresse ainsi de 9,9 % par rapport à 1987 avec un taux de couverture de 32 % seulement.

Globalement, le taux de croissance des exportations (+ 11,5 % par rapport à 1987) est cependant supérieur à celui des importations (+ 10,4 %), ce qui explique le ralentissement constaté dans la progression du déficit.

Cependant, la production totale des produits de la mer qui atteignait 732.000 tonnes en 1987, pour une valeur de 7,55 milliards de francs s'est réduite en 1988 à 692.336 tonnes, avec une valeur de

7,57 milliards de francs. La régression en tonnage (-6 %) se traduit donc en 1988 par une stagnation de la production en valeur.

Le bilan des échanges des produits de la mer permet de dresser les constatations suivantes :

Les importations ont représenté en valeur 13,17 milliards de francs en 1988.

Les importations par produits sont réparties essentiellement entre une dizaine de produits dont le saumon (2,02 milliards de francs), les crevettes (1,73 milliards de francs), le cabillaud (1 milliard de francs). Quatre pays assurent plus du tiers des importations de produits de la mer en France : le Royaume-Uni (1,48 milliard de francs), la Norvège (1,42 milliard de francs), le Danemark (1,03 milliard de francs), le Sénégal (0,79 milliard de francs).

Inversement le volume des exportations françaises en valeur s'élève à 4,3 milliards de francs en 1988. Nos exportations se concentrent autour de produits précis. Les poissons frais (dont soles, cabillaud et baudroies) qui représentent un chiffre d'affaires à l'exportation de 0,8 milliard de francs, le thon (0,7 milliard de francs) et les crevettes (0,3 milliard de francs).

Ces produits constituaient en 1988 plus de 40 % des exportations des produits de la mer.

La présence des crevettes et des cabillauds dans les postes importations et exportations s'explique par le fait que dans le cas des crevettes, celles-ci sont souvent importées à l'état brut puis réexportées après transformation donc après valorisation ; les opérations d'importation et d'exportation de cabillauds s'expliquent par le fait qu'en contrepartie d'importations de poissons congelés, les exportations portent essentiellement sur des cabillauds frais.

Actuellement, quatre pays représentent plus des deux tiers des exportations françaises en valeur : l'Italie (1,44 milliard de francs), l'Espagne (0,93 milliard de francs), la R.F.A. (0,38 milliard de francs) et le Benelux (0,34 milliard de francs).

D'une façon générale, depuis quelques années le déficit de la balance commerciale est surtout dû aux importations de quelques produits à très forte valeur, originaires principalement des pays tiers. Ce déficit à caractère structurel résulte de la demande croissante exprimée par les consommateurs pour ces produits, demande qui ne peut être satisfaite par la production nationale qui est soit inexistante pour des raisons climatiques (saumon), soit insuffisante (cabillaud).

Les statistiques du commerce extérieur des produits de la mer pour les cinq premiers mois de l'année 1989 font apparaître une augmentation du volume des exportations de 20,67 % en valeur et de 3,71 % pour les importations par rapport à la période similaire de 1988. Cependant, les importations de produits à forte valeur marchande tels que le saumon ayant lieu surtout en fin d'année, il est prématuré à l'heure actuelle de prévoir le solde de la balance commerciale pour 1989.

L'évolution des productions maritimes

La production totale des produits de la mer (hors conserveries et produits transformés) s'est élevée à 732.000 tonnes en 1987 pour une valeur de 7,55 milliards de francs, seulement à 692.336 tonnes en 1988 pour une valeur de 7,57 milliards de francs, soit une régression en tonnage de - 6 % et un faible gain en valeur de + 0,2 %.

La production de poissons frais

Elle se caractérise par une relative stabilité des quantités pêchées.

Le tonnage de 1988 reste inférieur à celui de 1985 (- 2,8 %) en raison de la raréfaction de la ressource.

	Volume (tonnes)	Valeur (MF)	Pm/Kg
1985	371.360	3.744.000	10,13
1986	360.600	4.042.000	11,21
1987	376.652	4.086.000	11,11
1988	360.825	4.235.000	11,70

La production de crustacés frais qui était de 24.977 tonnes en 1985 et 24.269 tonnes en 1986 passe de 21.661 tonnes en 1987 à 21.856 tonnes en 1988. La principale espèce commercialisée est la langoustine dont le tonnage augmente de 3,5 % en 1988 (9.287 tonnes en 1988, contre 8.572 tonnes en 1987).

La production de mollusques et de coquillages (242.313 tonnes en 1988) progresse chaque année grâce à une politique de valorisation des technologies aquacoles entreprise depuis

une dizaine d'années. La principale production reste les huîtres creuses dont le tonnage est passé de 106.000 tonnes en 1987 à 127.000 tonnes en 1988.

La production de poissons congelés à bord des navires.

Celle-ci a atteint 142.209 tonnes en 1988. L'essentiel de la production provient de la capture de thon tropical - 136.000 tonnes en 1988 - pêché par la flotte française dans l'Océan Indien et sur le plateau continental ouest africain.

La fabrication de produits transformés

a) Le marché des produits de la mer surgelés et congelés est complexe car les statistiques disponibles portent sur des produits qui sont soit commercialisés directement, tels que les filets surgelés individuels, soit destinés à une transformation industrielle ultérieure, ce qui est le cas des blocs de poissons congelés. Cette production, qui progresse régulièrement, peut toutefois être estimée à 196.000 tonnes en 1988 (contre 89.500 tonnes en 1987).

b) Le secteur du salage ou du fumage. Il s'agit de marchés globalement en expansion. C'est ainsi que la production de saumon fumé représente environ 20.000 tonnes par an obtenues à partir de matière première entièrement importée.

c) Le secteur des conserves et semi-conserves.

En 1985, 1986, 1987 et 1988, les principales productions de conserves s'élevaient à :

	Quantité (poids 1/2 brut)			
	1985	1986	1987	1988
Conserves de sardine	27.240 T	24.800 T	23.036 T	22.375 T
Conserves de thon	38.300 T	48.500 T	49.333 T	46.871 T
Conserves de maquereau	25.900 T	26.900 T	26.294 T	27.990 T

Les voies de redressement de la balance commerciale des produits de la mer existent déjà, il convient donc de les poursuivre avec ampleur.

Sur ce point, des actions de redressement sont engagées depuis quelques années, d'autres sont envisagées pour 1990.

a) Les actions sur les activités de production :

D'une façon globale, l'augmentation de la production nationale au détriment des importations passe par la recherche de nouvelles zones de pêche susceptibles de permettre une exploitation stable et rentable de leurs ressources. Sur la base des orientations générales définies par la réglementation communautaire, les crédits du FIOM ont été utilisés pour partie à des campagnes de pêche expérimentales de façon à encourager en particulier le redéploiement des navires de grande pêche.

Cette action a été complétée par des négociations engagées tant à l'échelon national que communautaire avec les pays tiers pour un meilleur accès aux eaux de ces pays qui disposent des ressources halieutiques très prisées par les opérateurs économiques européens et pêchées en quantité insuffisante dans les eaux communautaires (cas du cabillaud). Ce dispositif devrait être encouragé davantage à l'avenir.

b) Les actions sur le marché des produits frais :

Ce marché est alimenté pour l'essentiel par la production française, les efforts conjugués du FIGM et des professionnels ont déjà permis la valorisation à l'exportation d'un grand nombre d'espèces fines (merlu) pour lesquelles il existe un marché très porteur dans la Communauté Economique Européenne et particulièrement en Espagne et en Italie.

Mais, la réduction du déficit passe surtout par la valorisation des exportations des industries de transformation.

L'ensemble des industries de transformation doit être à même de valoriser au mieux la matière première, qu'elle soit d'origine nationale ou étrangère, pour accéder plus largement aux marchés extérieurs. Pour ce faire il convient de donner la priorité à trois principaux objectifs : la modernisation, la recherche de la qualité, la compétitivité commerciale, cette dernière étant le fait de l'entreprise.

Les interventions conjointes du Ministère délégué chargé de la Mer et du Ministère de l'Agriculture permettant déjà aux entreprises, par différents mécanismes d'aide à l'investissement à terre et de prime d'orientation agricole de renouveler et de perfectionner leurs équipements avec le concours éventuel de la Communauté Economique Européenne. Cet effort doit être impérativement maintenu.

L'objectif de qualité nécessite en amont une amélioration des conditions de débarquement et de traitement (aide à l'investissement pour les équipements collectifs, modernisation des ateliers de mareyage) et en aval, la recherche de produits nouveaux susceptibles de répondre aux besoins des consommateurs des produits de la mer tant sur le marché national qu'à l'extérieur. Ce dernier objectif rejoint les préoccupations de la Communauté Economique Européenne qui a élaboré en 1988 un projet de directive relatif aux normes sanitaires applicables aux produits de la mer pêchés et mis sur le marché. Ce projet vise à instaurer à l'horizon 1992 un marché unique plus concurrentiel vis-à-vis des pays tiers. Il doit être veillé à ce que ces mesures profitent à nos entreprises de pêche artisanale.

Enfin, il ne paraît pas envisageable de réduire sensiblement à court terme les importations des quelques espèces auxquelles la part la plus importante du déficit est imputable. Aussi, le développement des techniques aquacoles depuis une dizaine d'années reste une priorité. Il pourrait permettre à long terme d'accroître la production en France ou dans les Départements d'Outre-Mer de certaines espèces nobles telles que le saumon et la crevette (espèces qui représentent en valeur, pour l'année 1988, 42,7 % du déficit total).

Ces objectifs doivent être poursuivis en 1990 pour conforter la place des opérateurs français sur le marché communautaire dans la perspective du marché unique de 1992. L'affaiblissement des crédits alloués dans le projet de budget pour 1990, ne doit pas se traduire par la remise en cause de tels objectifs.

c) L'organisation des marchés.

Les crédits d'intervention destinés à l'organisation et au soutien des marchés de produits de la mer qui relèvent depuis 1983 de la compétence du **Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines (F.I.O.M.)** sont reconduits en volume (50 millions de francs pour 1989 et 1990).

Les aides du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre (financement à hauteur de 30 % maximum des opérations de modernisation des ateliers de mareyage et des halles de marée) passent de 7 millions de francs au titre de 1988 à 4,5 millions de francs pour 1990 en crédits de paiement tandis que les dotations en autorisations de programme sont doublées (7 millions de francs en 1989, 14 millions de francs en 1990).

Créé en 1975, le F.I.O.M. joue le rôle d'autorité intermédiaire du FEOGA auprès des organisations de producteurs dans les actions de soutien de marché. Le bilan de cette activité au titre de 1988 et 1989 fait apparaître une hausse des interventions sur les opérations de retraits en 1988 (21,41 millions de francs pour un tonnage de 9.211,7 tonnes). Cette situation est en parti due à la mévente d'espèces industrielles (lieu noir).

Toutefois, la tendance à long terme reste à la diminution des interventions sur retraits.

Cette évolution s'explique par trois raisons :

- une meilleure approche du marché, résultat direct des mesures d'organisation prises à travers les opérations de promotion et d'amélioration des structures portuaires (conservation des produits, automatisation des opérations de manutention, etc...) afin notamment de développer la qualité des produits mis en première vente ;

- la règle communautaire de dégressivité des compensations financières en fonction des apports et leur suppression lorsque les quantités retirées du marché dépassent 20 % de la production ;

- une légère diminution des apports pour certaines espèces.

Depuis le 1er janvier 1989, quinze nouvelles espèces ont été intégrées parmi les espèces communautaires pouvant bénéficier de compensations financières en cas d'intervention.

L'ensemble de ces données a donc eu pour effet au terme de la période considérée, de diminuer les compensations financières du F.I.O.M. Toutefois, de nouveaux mécanismes communautaires mis en oeuvre en 1986 au titre de l'élargissement de la Communauté économique européenne à l'Espagne et au Portugal ont été repris en 1987 et 1988 (versement d'indemnités aux pêcheurs de sardines de l'Atlantique et de la Méditerranée). Ainsi, le F.I.O.M. a versé en 1988, au profit des producteurs de sardines méditerranéennes 8,3 millions de francs pour un tonnage de 5.705 tonnes et 0,6 million de francs pour le stockage de 256 tonnes de langoustines. En dehors

des activités d'intervention et de soutien du marché, le F.I.O.M. déploie son action dans diverses directions :

Le développement de la consommation des produits de la mer

L'action du F.I.O.M. en ce domaine se présente sous deux aspects :

- la promotion nationale et régionale : il s'agit d'actions de publicité collective par des messages radiophoniques et télévisés et des participations à des foires et salons.

Ces actions sont conduites selon deux optiques. D'une part, sensibiliser le marché au moment où les apports sont de plus en plus importants en raison notamment de l'aspect saisonnier des pointes de production, d'autre part, mettre en oeuvre des campagnes spécifiques (ex. le thon, le hareng ou la sardine).

- La promotion à l'exportation : elle se traduit par la participation d'entreprises françaises à des salons internationaux (ex. ANUGA COLOGNE 1987 et en 1988 ALIMENTARIA BARCELONE et SIAL PARIS).

L'orientation de la production

Soutien des campagnes de pêche

Ce soutien concerne essentiellement l'assistance technique et médical de la flotte de pêche germonière et les campagnes de prospection.

Plusieurs campagnes de pêche ont été financées par le F.I.O.M. en 1988 dont une, dans l'Atlantique Nord destinée à la pêche du merlan bleu pour la fabrication du surimi à hauteur de 2,75 millions de francs.

Il faut noter également l'appui donné à l'expérimentation de la pêche du germon au chalut pélagique ainsi que l'expérimentation d'un chalut sélectif.

Aide aux investissements à terre

La circulaire du 14 janvier 1983 relative aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes prévoit une aide du F.I.O.M. en faveur des investissements à terre

pour soutenir des opérations d'équipement à caractère mobilier ou immobilier amortissables en moins de 5 ans.

Cette aide est accordée sous forme de subvention et ne peut excéder 30 % du montant de l'investissement.

En 1988, une réflexion a été menée sur le mareyage. Elle a fait apparaître la nécessité de moderniser les installations de ce secteur considéré prioritaire à l'horizon de 1992.

Aide aux cultures marines

En ce domaine, les interventions du F.I.O.M., outre des opérations de soutien d'actions expérimentales, couvrent un certain nombre d'actions, notamment des aides au développement de la commercialisation (1,10 millions de francs en 1989).

L'amélioration de la commercialisation

Afin d'améliorer la connaissance des marchés et de la consommation des produits de la mer, le F.I.O.M. réalise des études portant notamment sur les marchés et des produits nouveaux tel que le surimi.

Ainsi, l'examen de la filière des produits de la mer en 1988, s'est traduit par une étude sur le mareyage. Par ailleurs, un secteur vidéotex "télépêche" a été créé pour améliorer l'information quotidienne et nationale des opérateurs opérant sur le marché. En 1989, le F.I.O.M. a cofinancé une étude sur la filière de la cuisson sous vide des produits maritimes.

L'indemnisation du chômage lié aux intempéries

La section sociale du F.I.O.M. apporte une aide au démarrage et au fonctionnement des caisses de chômage intempéries gérées par les comités locaux des pêches maritimes et destinées à apporter une indemnité aux pêcheurs rendus momentanément dans l'impossibilité de naviguer en raison du mauvais temps.

En 1990, le F.I.O.M. devrait poursuivre ses actions traditionnelles en faveur de l'orientation de la production et de la promotion pour tendre vers une plus grande compétitivité de la filière.

Un axe prioritaire d'actions complémentaires se dégage en faveur de la formation des professionnels de la mer et de la pêche.

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

Le tableau qui suit retrace l'évolution comparée du nombre, de la puissance (exprimée en kilowatts) et de la capacité (tonne de jauge brute) de la flotte nationale de pêche pour les années 1987 et 1988.

Bien que la distinction entre la pêche artisanale et la pêche industrielle repose juridiquement sur le critère d'embarquement du propriétaire du navire, le seuil de longueur de 25 mètres est un critère significatif sur le plan économique.

	Tranches de longueur H.T.	Caractéristique	1987 (31/12)	1988 (31/12)
Pêche artisanale	L < 12 M	Nombre	7.531	7.856
		P (Kw)	360.268	391.398
		T. Jb	32.853	34.164
	12 M < L 16 M	Nombre	881	909
		P (Kw)	136.314	146.382
		T. Jb	20.308	21.399
Pêche semi-industrielle	16 M < L 25 M	Nombre	982	1.007
		P (kw)	289.092	307.115
		T. Jb	50.425	53.796
Pêche industrielle	25 M < L 38 M	Nombre	132	130
		P (kw)	65.791	66.388
		T. Jb	22.794	22.684
TOTAL	38 M < L	Nombre	94	101
		P (Kw)	163.528	173.415
		T. Jb	68.065	74.575
TOTAL		Nombre	9.620	10.003
		P (Kw)	1.014.993	1.084.698
		T. Jb	194.445	206.618

L'évolution de la flotte au cours de l'année 1988 se traduit par un accroissement de la capacité globale de capture de 69.705 Kw essentiellement dû à une augmentation sensible de la puissance des navires de moins de 12 m.

Les données provisoires disponibles pour 1989 conduisent à la même observation.

La mise en oeuvre du programme d'orientation pluriannuel 1987/1991 approuvé par la Commission des Communautés Européennes en décembre 1987 implique une diminution de la capacité globale de la flotte française de - 2 % en

puissance par rapport à la situation observée en 1983. Cet objectif est réparti sur trois années. Les données provisoires pour 1989 laissent penser que la réduction à opérer pour le 31 décembre 1989 sera réalisée. Cet effort de réduction devra être poursuivi en 1990.

L'objectif de réduction de la capacité de pêche était initialement réparti de la façon suivante : 10 % de l'objectif final à atteindre au 31 décembre 1988, 30 % au 31 décembre 1989 et 80 % au 31 décembre 1990. Cependant, ce calendrier est apparu rapidement comme trop rigoureux compte tenu des délais de mise en place d'une politique nationale de régulation des flottilles. La France appuyée par plusieurs autres Etats a ainsi obtenu fin 1988, de la Commission, divers assouplissements et notamment le report à 1989 de la 1ère échéance de réalisation du POP (10 %) et la réduction à 60 % de l'échéance prévue fin 1990. Cette mesure permet d'alléger le dispositif communautaire pesant sur notre flotte de pêche.

Au plan des effectifs, l'évolution enregistrée depuis 1986 fait apparaître une diminution globale associée à une réduction sensible du nombre de marins-pêcheurs dans le domaine de la grande pêche.

	1986	1987	1988
Grande pêche	420	557	523
Pêche au large	3.275	3.269	3.301
Pêche côtière	2.038	1.947	2.340
Petite pêche et conchyliculture	12.219	11.806	12.315
Total	17.952	17.579	18.479

2. Les aides à la pêche et aux cultures marines

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

L'effort national s'inscrit au sein de programmes d'orientation pluriannuels définis en accord avec la Commission européenne.

Au dispositif en faveur de la pêche, s'ajoutent les actions visant au développement des cultures marines.

a) Les aides à l'exploitation

Le mouvement de régression des aides à l'exploitation des entreprises de pêches et de cultures marines (chapitre 44-36-20) constaté en 1989 est stoppé pour 1990 ; le projet de budget pour 1990 prévoit en effet une reconduction des dotations accordées en 1989 soit 8,9 millions de francs.

b) Les aides à l'investissement

Le projet de budget pour 1990 marque une légère dégradation des crédits d'équipements destinés à soutenir l'effort de modernisation et de développement des entreprises de pêches artisanale et industrielle (chapitre 64.36/20). Les autorisations de programme passent de 128 millions de francs en 1989 à 121 millions de francs pour 1990, tandis que dans le même temps les crédits de paiement diminuent en passant de 110 millions de francs en 1989 à 75,2 millions de francs pour 1990.

Il convient de rappeler, à cet égard, que la politique d'aides publiques à l'investissement des entreprises de pêches artisanale et industrielle s'inscrit dans le double cadre de la décentralisation (depuis le 1er janvier 1984, le financement des navires de moins de 16 mètres relève de la compétence des régions) et du programme d'orientation pluriannuel (P.O.P.) consigné avec la Commission des Communautés européennes.

Le nouveau règlement structurel du 18 décembre 1986, s'appliquant à partir de janvier 1987, a prévu la suppression de la limite supérieure de 33 mètres pour les navires aidés et le passage des taux d'intervention maximaux à des taux fixes. Les taux prévus sont supérieurs dans le cas de régions considérées comme "sensibles", soit, pour la France, les départements d'outre-mer et les arrondissements de Lorient et de Quimper.

En ce qui concerne les aides de l'Etat, à la suite de l'adoption du nouveau règlement européen, la circulaire du 14 janvier 1983 relative aux aides publiques aux investissements des pêches maritimes a été modifiée.

Cette modification avait pour objectif :

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

- de tenir compte dans le régime national de la notion de "zone sensible" et plus particulièrement de mettre à jour les modalités de ce régime de façon à favoriser de manière équitable la modernisation de la flotte de pêche et les autres investissements de ce secteur.

Les taux de subvention de l'Etat aux investissements de pêches artisanales, semi-industrielle et industrielle ont donc été modulés pour répondre à ces objectifs. La réduction du volume de la subvention de l'Etat pour 1990 est la contre-partie de l'application du programme d'orientation pluriannuel en vue de la réduction, d'ici à 1992 des capacités de pêches artisanales et industrielles.

Le tableau qui suit fait apparaître l'évolution des subventions nationales d'équipement à la flotte de pêche depuis 1983.

Année	Pêche industrielle		Pêche artisanale		Total	
	A.P.		A.P.		A.P.	
	L.F.I.	engagées	L.F.I.	engagées	L.F.I.	engagées
1983	50,00	49,20	38,82	36,37	88,82	85,57
1984	60,00	36,75	34,69	38,79	94,69	75,54
1985	61,50	56,76	37,78	39,85	99,28	96,61
1986	60,50	39,74	39,50	46,23	100,00	85,97
1987	70,00	81,10	40,00	55,26	110,00	136,36
1988	76,00	73,50	49,50	55,92	125,50	129,42
1989	81,00 (*)	80,27 (*)	44,00(*)	33,42 (*)	125,00 (*)	113,69 (*)
1990	78,00	-	41,00	-	119,00	--

(*) Estimations

S'agissant par ailleurs, des aides à l'investissement de la compétence des régions, chaque collectivité a mis en place son propre système d'aide à la pêche cotière.

Les crédits consacrés par les régions à ces actions sont transférés par l'Etat sous forme de dotation générale de décentralisation. Les données provisoires pour 1989 laissent d'ores et déjà apparaître un engagement des régions supérieur au montant de la dotation générale de décentralisation. (cf annexe 4).

c) Le développement des cultures marines.

Les aides aux entreprises de cultures marines sont, depuis le 1er janvier 1983, financées et attribuées par les régions (les aides aux travaux d'aménagement relèvent de la compétence des départements). Le ministère chargé de la mer demeure compétent

pour l'attribution des aides publiques en faveur des opérations expérimentales ou innovantes ainsi que pour les investissements dans les T.O.M.

Pour 1990, le projet de budget du ministère de la mer prévoit d'ouvrir un crédit de 5,5 millions de francs (chap 44-36, art 22 et chap. 64-36, art 30). Ces moyens permettront au ministère chargé de la Mer de subventionner des équipements de modernisation et de développement et de contribuer au financement d'actions telles que le programme de restauration des gisements de coquilles Saint-Jacques ou les opérations expérimentales pour le plan de relance de l'huître plate.

Des aides en capital aux cultures marines sont également accordées par le ministère de l'agriculture (hydraulique), le FIDAR ou l'ANVAR (opérations ponctuelles).

En outre, des crédits d'aide à la recherche sont attribuées dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions. En 1989, ils ont été alloués au Centre d'Etudes et de valorisation des algues de pleubian (CEVA) et au centre d'études et de valorisation des produits de la mer (CEVPM) à Boulogne sur mer.

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

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

Le nouveau règlement 4028/86 du 18 décembre 1986 détermine les conditions du concours financier de la Communauté en faveur de l'aquaculture jusqu'au 31 décembre 1996. En pratique, le concours financier communautaire est constitué par une subvention en capital d'un montant maximum de 25 % de l'investissement éligible. La participation financière de l'Etat-membre (quelle que soit l'origine de aides publiques) doit être comprise entre 10 et 25 %.

La France a adressé à la Commission un programme d'orientation pluriannuel "cultures marines" dont le montant est évalué pour les années 1987 à 1991 à 1104 millions de francs.

Pour 1998, la C.E.E. a accordé 13,7 millions de francs d'aide au titre des deux premières tranches de l'exercice budgétaire.

En dépit des moyens déployés, l'effort financier en direction de l'aquaculture marine en France demeure insuffisant pour amorcer un redressement de notre déficit

extérieur. Il conviendrait, à cet égard, d'assurer un soutien durable aux entreprises de cultures marines, s'agissant notamment de l'élevage d'espèces dites "nobles" (saumon, crustacés, turbot) ainsi qu'aux industries de transformation des produits de la mer. L'action sur l'environnement des cultures marines devrait, par ailleurs, s'attacher à résoudre un certain nombre de difficultés propres à ce domaine :

- la particulière dépendance du secteur vis-à-vis des facteurs de qualité des eaux, résultant de ce que la croissance des mollusques est directement liée à la productivité naturelle du milieu,

- les risques d'épizootie aggravés dans les grands bassins traditionnels de production par de trop fortes densités du cheptel en élevage,

- le morcellement du parcellaire exploité sur le domaine public maritime qui freine la modernisation d'exploitation de faibles dimensions,

- pour l'ostréiculture, une certaine saturation du marché national de la consommation.

Le fléchissement des crédits observé dans ce domaine, dans le cadre du projet de budget pour 1990, est préoccupant.

CHAPITRE IV

LA FLOTTE DE COMMERCE

Les crédits (DO + CP) consacrés à la flotte de commerce affichent une forte progression de + 61 % en passant de 177,1 millions de francs pour 1988 à 285 millions de francs pour 1990. Les dotations en autorisations de programme passent de 50 millions de francs pour 1989 à 230 millions de francs pour 1990 (soit + 360 %). Cette évolution marque l'avènement du nouveau plan pluriannuel en faveur de la marine marchande. Ce plan, arrêté à la suite d'une mission de réflexion et de propositions confiée à M. Le Drian, propose un ensemble de mesures étalées sur cinq ans afin de permettre à la flotte de commerce de ne pas être absente de la scène du transport maritime international.

1. L'évolution du trafic mondial

Les transports maritimes internationaux ont connu, après la "pointe" historique de 1979/1980, cinq années de dépression. A partir de 1986, l'assainissement du marché du transport maritime international a permis l'achèvement de la rétraction de l'offre (capacités mondiales de transport) en même temps que la poussée de la demande.

La crise de l'offre dans le secteur des transports internationaux frappe aussi bien le secteur du vrac que celui de la ligne. Elle s'est traduite par l'apparition d'une surcapacité importante en tonnage, que les armateurs ont tenté de réduire par des programmes de démolition et par un ralentissement considérable d'achat de navires neufs. La flotte pétrolière a subi une contraction de capacité dès 1978.

Victime du marasme du marché du pétrole dans les années 1970, ce secteur a été le principal pourvoyeur des chantiers de démolition dans les années 1980. La contribution de la flotte sèche à la réduction des capacités de tonnage a été moindre et plus tardive, elle n'est apparue qu'en 1984.

On estime globalement que les radiations (destructions et pertes) se sont élevées à 170 MTPL pour les années 1983 à 1988 incluse et que la réduction nette de la flotte mondiale a été d'environ 60 MTPL pour cette même période.

Ainsi, la flotte mondiale, après trente années de croissance ininterrompue, s'est réduite de près de 10 % en l'espace de cinq ans.

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

L'évolution des taux de fret fait apparaître que ceux-ci ont doublé au cours des 18 derniers mois pour le "tramping". Les frets pétroliers progressent cependant moins qu'en 1987, et les taux de frets des lignes régulières touchant l'Europe, ils sont en réduction en dépit de gains ponctuels.

Cette situation se conjugue avec la pénurie des marchés de l'affrètement et de l'occasion pour certaines catégories de navires alors même que la demande de navires neufs est importante et que la plupart des chantiers navals affichent des carnets de commandes pleins. Ces déséquilibres illustrent une inadaptation qualitative de l'offre et de la demande et une persistance du phénomène de surcapacité (évaluée à 8 % minimum de la flotte mondiale) que seules les évolutions favorables de l'économie mondiale et des taux de fret permettront de résoudre au début des années 90.

Pour 1990, la tendance globale enregistrée en 1988 devrait se poursuivre sans infléchissement notable, l'année 1990 marquant la consolidation de la reprise. L'expansion du commerce international est en effet suffisamment soutenue par la bonne tenue des économies américaines et japonaises, expansion à laquelle plusieurs pays en développement participent maintenant.

Au plan de l'offre de transport, la crise de la construction navale a été suffisamment profonde et durable pour que la situation s'assainisse. La réduction des capacités de construction, l'envoi à la

démolition des navires les plus anciens ou les moins adaptés, la recherche de rendements plus élevés, constituent autant d'éléments permettant d'assurer une meilleure adéquation de l'offre et donc une rémunération appropriée du transporteur.

La bonne tenue des taux de fret n'est cependant pas générale. Sur nombre de lignes régulières, les taux restent peu rémunérateurs. Les programmes d'achat de porte-conteneurs laissent craindre l'apparition de surcapacités locales. La variabilité des taux reste importante en matière de fret pétrolier, bien que se dessine une légère reprise de la technique des affrètements à temps (indice qui montre que les chargeurs escomptent une hausse des taux). Enfin, après une crise très sévère, le secteur du vrac sec se redresse notamment, l'amélioration devrait se poursuivre en 1990.

Au total, la consolidation de l'expansion dans le monde et l'accélération des échanges internationaux devraient permettre en 1990, dans de nombreux cas, le retour à une rentabilité suffisante pour relancer sur des bases saines un nouveau cycle d'investissement. Par ailleurs, les pertes élevées subies par des banques qui s'étaient imprudemment engagées dans le financement maritime, devraient dissuader les achats spéculatifs de navires. Enfin, l'année 1990 devrait voir la poursuite du mouvement de rationalisation du secteur, les gains de productivité engendrés par l'amélioration du savoir faire, notamment en logistique terrestre, conduisant à de nombreux regroupements d'entreprises.

Tonnages démolé et perdu
(millions de TPL)

Années	Pétroliers et mixtes	Vracquiers	Autres navires	Total
1971	1,0	4,7		5,7
1972	2,5	5,0		7,5
1973	2,0	3,6		5,6
1974	1,8	4,2		6,0
1975	9,2	0,5	2,1	11,8
1976	11,0	0,8	2,3	14,1
1977	9,1	0,9	2,6	12,6
1978	13,4	2,2	3,5	19,1
1979	8,6	1,5	4,3	14,4
1980	9,4	0,8	2,7	12,9
1981	12,0	0,7	2,5	15,2
1982	25,3	1,5	3,1	29,9
1983	25,9	3,2	3,6	32,7
1984	19,3	4,6	5,3	29,2
1985	30,5	7,7	5,2	43,4
1986	15,1	14,4	4,7	34,2
1987	9,3	9,6	3,6	22,5
1988 *	4,3	2,6	2,5	9,4

* Chiffres provisoires

Source : Fearnleys Annual Review

Flotte mondiale
(en nombre de navires et millions de TPL)

Années	Pétroliers et mixtes	Navires et mixtes	Vracquiers	Autres navires	Total
1971	3094-151,0	221-15,6	2131- 67,7	12949- 92,8	18395-321,1
1972	3206-171,1	251-21,1	2345- 70,4	13092- 93,8	18894-356,4
1973	3193-188,9	301-29,0	2580- 79,9	13235- 94,9	19309-392,7
1974	3293-215,6	355-37,4	2781- 89,4	13449- 97,5	19878-439,9
1975	3406-254,3	386-42,1	2992- 97,8	13579- 97,7	20363-493,9
1976	3439-290,9	398-14,2	3197-105,7	13579- 99,7	20886-543,7
1977	3384-320,5	414-46,8	3464-116,6	13852-102,9	21443-591,3
1978	3301-331,9	419-48,3	3826-129,6	14181-107,4	22041-624,6
1979	3129-328,6	418-18,7	3960-134,9	14940-120,5	22447-632,7
1980	3071-326,8	410-48,2	4020-137,7	15445-125,2	22946-637,9
1891	3081-324,7	401-47,3	4116-142,1	15550-127,2	23148-641,3
1982	3084-320,2	385-45,3	4316-154,7	15582-128,5	23367-648,7
1983	2944-300,9	362-43,1	4545-169,2	15645-129,8	23496-643,0
1984	2785-280,3	358-42,2	4694-178,1	15698-131,8	23535-632,4
1985	2645-264,3	348-41,1	4856-187,8	15712-132,8	23561-626,2
1986	2515-239,3	305-35,6	4968-197,5	15716-132,9	23504-605,3
1987	2507-233,0	285-33,4	4790-196,0	15697-132,8	23279-595,2
1988	2488-229,9	286-33,7	4656-193,2	15692-132,2	23122-588,0
1989	2532-232,4	284-33,3	4653-195,4	15790-132,7	23259-593,8

Source : Fearnleys Annual Review

Au sein de cette évolution globale, le chiffre d'affaires du transport maritime français est passé de 17,7 millions de francs au 1987 à 19,5 millions de francs pour 1988, soit une augmentation de 10,1%

L'analyse de cette progression peut être appréciée dans le tableau ci-après :

Chiffre d'affaires du transport maritime

(en millions de francs)

Années	Trafic passagers	Lignes régulières	Pétrole	Vrac	Contrôle des filiales étrangères
1987	2,6	10,7	2,4	1,3	8
1988	3,0	11,1	2,6	1,9	8

Au 1er juillet 1989, la flotte française comprenait 235 navires de plus de 200 TJB sous pavillon français pour un tonnage de 4.002.889 TJB. Cette flotte se décompose ainsi : 31 navires à passagers, 148 cargos et 56 pétroliers. Par ailleurs, à la même date, la France contrôlait environ 86 navires battant pavillon étranger.

En 1988, le nombre de navires sous pavillon français a diminué de 20 navires avec 26 entrées et 46 sorties. Au cours de l'année précédente, la diminution de flotte avait été de 22 navires.

L'évolution comparative des effectifs entre le 1er janvier 1988 et le 1er janvier 1989 fait apparaître une diminution de 10,5 % des navigants français. Ceux-ci étaient 11.100 au 1er janvier 1989, dont 200 navigants sur navires étrangers et 900 navigants localement dans un département ou territoire d'outre-mer.

Actuellement, la flotte sous pavillon français représente un peu plus de 1.1 % (en TJB) de la flotte marchande mondiale et la flotte sous d'autres pavillons contrôlée par l'armement français en représente 0,6 %. La flotte française sous pavillon français correspond à environ 7 % en capacité de transport de la flotte immatriculée dans les Etats membres de la Communauté économique européenne (voir tableau ci-après).

EVOLUTION DE LA FLOTTE FRANCAISE
entre le 1er janvier 1987 et le 1er juillet 1989

CATEGORIES	1er JANVIER 87		1er JUILLET 87		1er JANVIER 88		1er JUILLET 88		1er JANVIER 89		1er JUILLET 89	
	NOMBRE	J.D.	NOMBRE	J.D.	NOMBRE	J.D.	NOMBRE	J.D.	NOMBRE	J.D.	NOMBRE	J.D.
<u>NAVIRES A PASSAGERS</u>												
- Paquebots	2	17 350	2	17 000	2	17 000	2	17 000	2	17 000	2	17 000
- Transbordeurs	22	155 214	23	162 340	23	164 246	23	169 670	21	159 041	27	195 310
- Aéronefs marins	2	242	2	242	2	242	2	242	2	242	2	242
Total navires à passagers	26	172 814	27	169 582	27	171 488	27	176 920	25	167 083	31	202 560
<u>CARGOS</u>												
- Cargos de ligne	49	251 127	45	214 649	42	190 668	44	204 015	43	176 573	35	144 845
- Cargos porte- conteneurs	44	920 519	39	840 595	38	856 023	32	752 183	31	793 538	32	810 187
- Bananiers polythermes	8	32 113	8	26 499	8	27 179	5	15 585	4	8 503	3	6 192
- Transporteurs de vrac sec	30	746 537	30	746 537	27	679 288	25	643 835	23	644 324	21	546 216
- Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole)	1	130 930	-	-	-	-	-	-	-	-	1	74 457
- Citernes à vin et à huile	5	7 849	5	7 849	5	7 849	5	7 849	5	7 849	5	7 849
- Transporteurs soufre liquide et produits chimiques	6	24 750	5	19 920	4	13 913	4	13 913	4	13 913	4	13 913
- Caboteurs < 500 TX	10	3 534	10	3 534	10	3 534	10	3 343	10	3 343	9	3 035
- Navires secs stationnaires	38	57 469	36	49 499	38	44 460	38	44 460	38	44 460	38	34 470
Total cargos	191	2 174 828	178	1 909 090	172	1 822 914	163	1 685 183	158	1 692 503	148	1 641 164
<u>PETROLIERS</u>												
- Pétroliers L.C.	22	2 140 238	22	2 140 238	21	1 957 660	17	1 796 919	17	1 796 919	15	1 686 782
- Caboteurs pétroliers	29	106 584	28	108 770	27	108 594	24	177 493	25	202 965	25	202 965
- G.P.L. - G.N.L.	7	257 922	6	214 183	7	218 182	9	236 299	8	214 025	8	214 025
- Pétroliers et G.P.L. stationnaires	8	29 233	8	29 233	7	29 733	7	29 733	8	54 793	8	54 793
Total pétroliers	66	2 613 977	64	2 572 424	62	2 394 169	57	2 240 444	58	2 268 702	56	2 158 565
Total général	283	4 961 619	269	4 651 096	261	4 388 571	247	4 102 547	241	4 128 208	235	4 002 289

Au plan des effectifs, la situation de l'emploi dans la marine marchande demeure préoccupante : 1.280 licenciements ont été enregistrés en 1986 et 1.030 en 1987, pour 8.100 postes de travail sur navires de commerce au 31 décembre 1986, remorquage inclus.

Cette diminution du nombre d'emplois de marins est due pour la quasi-totalité aux désarmements de navires ou à leur passage sous pavillon de libre immatriculation, mais aussi, accessoirement, à la diminution de l'effectif nécessaire à l'armement de chaque navire, indispensable au maintien de la compétitivité de notre flotte.

Afin d'enrayer ce mouvement et préserver l'emploi des personnels navigants les plus jeunes, un avenant du 8 novembre 1988, à la convention du 25 avril 1985 entre l'Etat, l'association pour la gestion du système de cessation anticipée d'activité et l'UNEDIC, a porté de 2.000 à 2.400 le contingent des bénéficiaires du système de C.A.A. Ce système sera reconduit en 1990 avec un contingent supplémentaire de 350 marins.

Les tableaux qui suivent indiquent la répartition des effectifs par type de navigation et par grade.

Officiers et Personnels d'exécution	Lassanage navigation côtière	Navigation côtière	Cabotage national	Cabotage international	Long cours	Total	Total des effectifs employés
31.12.85	284	1.288	405	2.725	4.111	8.813	15.863
31.12.86	274	1.112	327	2.015	2.908	6.636	11.944
31.12.87	292	1.146	231	1.925	2.362	5.956	10.720
31.12.88	282	1.069	215	2.112	2.120	5.798	10.436

	Officiers	P.E.	Total	Total des effectifs employés
31.12.85	3.119	5.694	8.813	15.863
31.12.86	2.501	4.135	6.636	11.944
31.12.87	2.272	3.684	5.956	10.720
31.12.88	2.194	3.604	5.798	10.436

2. Le plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce

a) L'arrivée à terme du plan marine marchande de 1986

Le "plan marine marchande" présenté le 20 octobre 1986, comportait, au plan financier, un double aspect :

- une aide structurelle destinée à permettre aux compagnies d'aligner leurs coûts d'exploitation sur la concurrence

internationale. Une dotation budgétaire de 200 millions de francs dès 1987 était prévue à cet effet. En contrepartie de cette aide, versée sous la forme d'une prime globale et forfaitaire, les entreprises bénéficiaires se sont engagées à développer une stratégie globale à moyen terme, en matière de ratios financiers, d'efforts consentis par les actionnaires, d'organisation du travail sur les navires et de maintien sous pavillon français. La dotation inscrite au budget a été totalement engagée dans le délai de deux ans fixé : 25 contrats d'aide structurelle ont été signés pour un montant global de 232,9 millions de francs dont 3 comportant des créations d'entreprises maritimes. Cette dotation a été utilisée à 46 % au profit des entreprises effectuant, à titre principal, du trafic de ligne hors passager, 18 % au profit du trafic passager, 18 % pour le trafic de vrac et 18 % pour le trafic d'hydrocarbures ;

- une aide à l'investissement renforcée, dotée de 200 millions de francs également, selon un dispositif renouvelé et plus attractif. Outre l'acquisition des navires neufs, déjà permise par l'ancien mécanisme, l'aide a été élargie à l'acquisition de navires d'occasion pour la transformation et l'adaptation aux nouvelles conditions d'exploitation. Les plafonds des concours financiers de l'Etat ont été relevés et la sélectivité des aides accrue (application aux seuls navires d'une jauge brute supérieure à 400 tonneaux). Ce dispositif d'aides à l'investissement a bénéficié dès 1987 d'une dotation de 85,3 millions de francs. 70 % de cette somme ont été engagés pour l'acquisition de cinq navires neufs, 18 % ont servi à l'achat de quatre navires d'occasion de moins de huit ans et 12 % au profit de travaux de transformation sur cinq navires d'occasion de moins de huit ans.

Le plan "marine marchande" comportait par ailleurs un dispositif juridique et social relatif aux conditions d'immatriculation des navires dans les Terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.), dispositif plus connu sous l'appellation "Pavillon de Kerguelen".

Les navires concernés étaient les navires de travaux en mer, les transporteurs de vrac, à l'exclusion des transporteurs de pétrole brut et les navires qui touchent régulièrement les Kerguelen. Leurs équipages devaient comporter au moins 25 % de marins ou officiers français, et au minimum 4 officiers français, ou deux pour les navires de travaux en mer.

En 1988, 36 navires étaient immatriculés dans le territoire des T.A.A.F., totalisant 553.584 TJB, dont 11 navires, totalisant 187.868 TJB, entrés en flotte ou ayant réintégré le pavillon français.

Au total, le bilan de ce premier plan s'est révélée particulièrement favorable au redéploiement de la marine marchande. Mais ce plan a fait apparaître quelques limites. Les crédits d'aides structurelles se sont révélés efficaces (31 % des financements ont permis le développement d'investissements navals ; 38 % le développement des dépenses informatiques et 20 % des implantations commerciales à l'étranger). Mais les aides d'investissement sont restées sous-consommées.

Ce plan marine marchande de 1987 à 1988 a néanmoins permis dans un contexte de crise internationale marquée par la surcapacité de l'offre dans le secteur de la flotte de commerce, d'assurer la survie du noyau dur de la flotte française.

Aussi, le Ministre délégué chargé de la mer a-t-il annoncé une remise à plat du dossier de la marine marchande, en demandant à un parlementaire (M. Le Drian) de lui faire des propositions dès 1989, afin de financer, d'ici à 1993, une nouvelle politique en faveur de la marine marchande destinée à éviter que celle-ci ne disparaisse ("option zéro").

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

b) Le nouveau plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce

L'ensemble des mesures arrêtées s'organise autour de trois axes :

- **Les aides budgétaires directes**
- *l'effort en faveur des armements de lignes régulières.*

La priorité est accordée aux transports maritimes de lignes régulières. Cette activité, qui tend de plus en plus à fournir aux usagers un service complet, fiable et de qualité, dans le cadre d'une chaîne de transport intégrée de bout en bout, crée le plus de valeur ajoutée et demande le plus de main-d'oeuvre qualifiée, en mer comme à terre. Ce domaine recouvre en outre la partie la plus riche et la plus sensible de notre commerce extérieur. Le dispositif pluriannuel d'aide à la consolidation et à la modernisation des armements de lignes régulières s'appuie sur des plans de développement stratégique de compétitivité qui seront réalisés au terme d'une négociation approfondie entre les partenaires sociaux des entreprises et

comporteront des engagements précis en termes économiques, commerciaux et d'emplois. Une enveloppe de 100 millions de francs est ouverte à cette fin au 1er janvier 1990 (chapitre 65-35-10) en autorisations de programme,

- *un nouveau régime d'aide à l'investissement.*

L'aide à l'investissement en navires est ouverte aux divers secteurs de la marine marchande. Elle permettra la prise en compte d'actifs maritimes autres que les navires lorsqu'ils concourent directement à l'exploitation de ceux-ci (conteneurs). L'aide devrait faciliter la modernisation de l'outil de production. Le champ d'application de l'aide est élargi aux navires jaugeant plus de 150 tonneaux (400 dans l'ancien système) et aux navires d'occasion mis en service depuis moins de 10 ans (8 ans précédemment). L'effort budgétaire se traduit par un crédit de 196 millions de francs en autorisations de programme pour 1990, dont 66 mobilisables dès 1989.

Parallèlement, afin d'assurer la sécurité de nos approvisionnements pétroliers par voie maritime, une commission composée des représentants du secteur pétrolier, de l'armement pétrolier, des syndicats, des ministères de l'Industrie et de la Mer sera mise en place pour procéder à l'examen des mécanismes opérationnels propres à assurer cet objectif.

• Les aides fiscales

Pour enrayer les effets discriminants qui pénalisent la flotte française par rapport à celle de nos principaux partenaires européens, la taxe professionnelle acquittée par les armateurs sera remboursée à 100 % (coût annuel évalué à 60 millions de francs).

En outre, le régime fiscal des quirats de navire est amélioré. Les règles juridiques actuelles permettaient, en contrepartie de l'effort financier consenti par les copropriétaires d'un navire, de donner à ceux-ci la possibilité, en toute transparence fiscale, d'amortir sur leurs revenus leurs parts de quirats (copropriété) selon un régime favorable (amortissement à taux progressif sur huit ans). Toutefois, le dispositif comportait une limite. En cas d'affrètement coque-nue, les copropriétaires quirataires ne pouvaient amortir que dans la limite du montant des loyers perçus.

Le dispositif nouveau supprime cette limitation. Cela devrait générer un effet multiplicateur puissant sur l'investissement des navires. Le coût de la mesure est évalué à 30 millions de francs.

● **L'aménagement du régime des navires immatriculés en terres australes et antarctiques françaises (Pavillon dit "Kerguelen").**

De nouvelles conditions d'emploi des équipages sur les navires immatriculés en Terres australes et antarctiques françaises sont mises en oeuvre. Elles ont pour objectif l'inscription sous pavillon français de navires qui, sinon, auraient choisi un autre pavillon. Pour les navires sous pavillon français et dont l'armateur demande le transfert à ce régime d'immatriculation, des dispositions préalables seront prises pour reclasser et assurer un emploi aux navigants affectés par ce changement d'immatriculation, au-delà des seuls départs volontaires.

Dans ce cadre, le pourcentage de navigants français sur la flotte T.A.A.F. est porté de 25 à 35 % dont au moins quatre officiers. Le surcoût occasionné par l'augmentation du nombre de navigants français est compensé par une modulation de la part armatoriale des cotisations sociales, ramenée à 10 %. L'Etat prend budgétairement à sa charge le coût de cette mesure, estimée à 26 millions de francs.

3. Le défi européen

L'adoption, en décembre 1986, par le Conseil des ministres des transports de la Communauté, de quatre règlements visant à l'abandon progressif par les différents Etats de leurs dispositifs nationaux de protection en matière de transport maritime, préfigure la mise en place d'un marché unique dans ce domaine. Bien que la réflexion, déjà avancée, en raison des difficultés rencontrées par ce secteur, soit bien antérieure aux négociations portant sur la création d'un grand marché unique pour 1992.

Le dispositif principal porte sur la libre prestation de services (L.P.S.). Ce dispositif prévoit, notamment, que les restrictions à la L.P.S., en matière de transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers, seront progressivement supprimées, conformément au calendrier suivant :

- le transport entre Etats membres par des navires battant pavillon d'un Etat membre au 31 décembre 1989 ;

- le transport entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers effectué par des navires battant pavillon d'un Etat membre au 31 décembre 1991 ;

- le transport entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers effectué par d'autres navires au 1er janvier 1993.

Par ailleurs, le texte prévoit également la suppression progressive, ou l'adaptation aux dispositions communautaires, des arrangements en matière de partage de cargaison contenus dans les accords bilatéraux existants conclus par les Etats membres avec des pays tiers, de même que l'insertion de tels arrangements dans tout accord futur des pays tiers sauf circonstances précises (notamment avec les pays à commerce d'Etat).

Néanmoins, et pour donner une portée effective à cette harmonisation intérieure des transports maritimes européens, le Conseil des Ministres, sous l'impulsion de la France, a adopté une déclaration commune rappelant la nécessité de "mesures positives" pour les flottes de la Communauté.

A cet effet, le Conseil a invité la Commission à lui présenter dans les meilleurs délais des propositions relatives aux aspects financiers sociaux et techniques, en raison, d'une part, de l'importance de ces questions dans la mise en place d'un marché intérieur en matière de transports maritimes et, d'autre part, du grave handicap compétitif dont souffrent les flottes de la Communauté à l'égard de leurs concurrents internationaux.

Pour sa part, la France subordonne toute discussion portant sur une libéralisation du cabotage, au dépôt de propositions sur les mesures positives.

La position française, constante à cet égard et partagée par nos partenaires méditerranéens, lie, en effet, l'ouverture des cabotages nationaux à la mise en place d'une concurrence loyale entre tous les Etats membres ainsi qu'au traitement de la question de la desserte des îles et du principe de service public qui s'y rattache.

L'ouverture du cabotage national aux autres pavillons européens devra 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.

Une distinction s'opère, par ailleurs, entre pays chargeurs et pays transporteurs.

Certains pays de taille modeste à l'image des Pays-Bas et du Danemark, mais aux 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 réduite de leur commerce extérieur, à pénétrer un nombre croissant de trafics.

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 transporteurs, l'approche ne peut être que différente à l'image de la situation française où notre flotte de commerce concentre une large part de son activité au transport du commerce extérieur national, notamment en lignes régulières.

4. La situation de l'armement français se redresse

La situation économique et financière de l'armement français est marquée depuis 1988 par une sensible amélioration conjoncturelle. Toutefois, si le redressement du marché du vrac, sec et liquide, paraît sérieux dans le secteur des lignes régulières, les difficultés des grands armateurs occidentaux membres des conférences et des consortiums demeurent, du fait de la présence toujours plus importante de concurrents en provenance des nouveaux pays industrialisés (N.P.I.).

Les résultats financiers communiqués par les principales entreprises font apparaître une amélioration du résultat brut d'exploitation liée notamment à la remontée du taux de fret. La situation financière des compagnies de navigation, fruit de la politique de désendettement et de réduction des charges financières menées par les entreprises.

On notera cependant que le redressement des comptes des entreprises, tel qu'il apparaît au travers des informations déjà recueillies, s'est opéré, outre l'effet favorable de la conjoncture, au prix de la poursuite du mouvement de dépavillonnage et d'un vieillissement de l'âge de la flotte.

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

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

L'outil de production a par ailleurs été marqué par des concentrations financières dans le secteur.

a) La société navale et commerciale Delmas-Vieljeux (S.N.C.D.V.)

L'année 1988 a marqué une nouvelle étape dans la croissance externe du groupe, à la fois dans le domaine maritime, et dans le cadre plus général de la filière transport.

Après le rachat en 1987 de la N.C.H.P., la S.N.C.D.V. a acheté Chargeurs réunis, au groupe Chargeurs S.A., et est entrée à hauteur de 45 % dans le capital de la SOFRANA, lui permettant ainsi de diversifier ses activités dans le Pacifique Sud. L'achat au début de l'année 1989, de la totalité du capital de trois compagnies britanniques, dont la plus importante est ELDER DEMPSTER a élargi l'assise européenne des activités maritimes de Navale Delmas vers l'Afrique anglophone.

La diversification à la filière transport de la société s'est traduite par l'achat de la société Tous Transports Aériens (T.T.A.), spécialisée dans le fret aérien et l'intégration de la Compagnie auxiliaire du Midi (deuxième propriétaire français de wagons au sein du groupe), suite à l'entrée de la Compagnie du Midi à hauteur de 33 % dans le capital de la Compagnie financière Delmas-Vieljeux (C.F.D.V.). La Compagnie du Midi devient ainsi avec le noyau familial, l'actionnaire de référence du groupe.

L'évolution du chiffre d'affaires de la S.N.C.D.V. enregistre ces absorptions puisqu'il s'accroît de 2.915 millions de francs en 1987 à 3.862 millions de francs en 1988 (dont 68 % dans le maritime).

A structure constante, la croissance du groupe s'établit à + 1,4 % (2.956 millions de francs en 1988). L'activité des lignes régulières ayant bénéficié en particulier sur l'Afrique de la reprise enregistrée en 1988 dans le secteur maritime, l'excédent brut d'exploitation fixé à 327 millions de francs en 1987 atteint 403 millions de francs en 1988 (440 millions de francs avec le nouveau périmètre). Le résultat net s'établit à 108 millions de francs contre 294 millions de francs en 1987, année qui avait été marquée par d'importantes plus-values de cession sur des actifs financiers.

Les effectifs de la S.N.C.D.V. s'établissent en 1988 à 5.294 personnes toutes activités confondues. La flotte se monte à

5 navires gérés par le G.I.E. EURONAVIS commun aux sociétés armatoriales du groupe.

b) La Compagnie nationale de navigation (C.N.N.)

L'année 1988 a été pour la C.N.N. particulièrement dynamique. Les investissements ont été marqués par l'acquisition pour sa filiale FISH d'un navire de transport et d'assistance pour la desserte des Terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.), et la commande de deux pétroliers de 140.000 tonnes aux chantiers Astilleros, dont le premier a été livré en juillet 1989.

La C.N.N., forte de l'effort de restructuration entrepris ces dernières années a pris en 1988 une participation de 50 % dans la S.E.T.M. (Transports maritimes de produits raffinés) et s'est rapprochée de l'armateur norvégien Ugland au sein d'une filiale commune avec Causse Wallon, Carline S.A.

La C.N.N. a également pris 10 % de la compagnie maritime U.I.M. (Union industrielle maritime) dont elle assure la gestion technique.

Si le chiffre d'affaires pour 1988 s'établit à 764 millions de francs contre 861 millions de francs en 1987, soit une baisse de 13 %, cette situation est liée à la diminution de la flotte pétrolière en exploitation directe. Le résultat brut reste positif (36,7 millions de francs de bénéfice) grâce notamment à d'importantes plus-values de cession effectuées sur les navires.

c) La Société Louis Dreyfus et Cie

L'exercice 1988 est marqué par un accroissement du chiffre d'affaires qui atteint 4,2 milliards de francs. La quasi-totalité provient de l'activité de négoce (3,9 milliards) et notamment les opérations d'arbitrage réalisées sur le marché obligataire et sur le MATIF qui sont assimilées à des opérations de négoce.

L'actif immobilisé net de la société s'élève à 1,7 milliard de francs (dont 0,5 milliard au titre des navires et 1 milliard au titre des participations financières).

Le résultat net comptable de la S.A. Louis Dreyfus, s'établit à 82 millions de francs contre 107 millions de francs pour l'exercice précédent. Cette diminution s'explique principalement par la baisse des produits exceptionnels sur opération en capital en 1988.

La S.A.L.D., qui arme 9 navires sous pavillon français et compte un effectif de 643 personnes (dont 145 officiers et 127 marins) fait partie du groupe international Louis Dreyfus, fortement implanté, pour les activités maritimes, en Norvège, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Cette société est le premier transporteur mondial de céréales.

d) La Compagnie générale maritime

La Compagnie générale maritime et financière a, pour la première fois en 1988, présenté un résultat net positif (+ 80 millions de francs, soit une amélioration de 336 millions par rapport à 1987). Ses trois filiales (Compagnie générale maritime, société nationale Corse Méditerranée et la Financière de l'Atlantique) ont amélioré leurs comptes en 1988.

Pour la C.G.M., ce redressement est le résultat de la mise en oeuvre du plan d'entreprise quinquennal pour la période 1986-1990 dont l'objectif principal était le retour à l'équilibre de l'exploitation dès 1988 au moyen essentiellement de mesures d'économies, de réorganisation du fonds de commerce, de réductions de la flotte et des effectifs.

Les données connues de l'exercice 1988 permettent de dresser un constat provisoire de l'exécution de ce plan.

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

- L'accélération de la réduction de la flotte a été permise grâce au succès de la procédure des départs volontaires avec prime de 100.000 F pour les marins et de 200.000 F pour les officiers ayant permis de diminuer les effectifs de 1.069 en 1986 et 1987 et 1.418 en 1988 contre une réduction totale prévue au plan de 1.100 personnes.

La réduction a porté sur 1.107 navigants et 311 sédentaires. Sur la durée du plan social aidé par l'Etat, le nombre de licenciements négociés s'est élevé à 633 pour les navigants et 166 pour les sédentaires. Les cessations d'activité anticipées ont représenté 225 navigants et 123 sédentaires, le surplus correspondant à des départs naturels.

Le coût pour l'Etat au titre du remboursement de la moitié des dépenses du plan social a représenté une enveloppe globale

de 134 millions de francs en 1988, il devrait être de 117 millions de francs pour 1989.

La Compagnie a poursuivi activement sa politique de réduction des effectifs embarqués. La moyenne est passée de 26,3 postes en 1986 à 23,4 postes en 1989.

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

Par ailleurs, diverses mesures d'adaptation des statuts en vue de les rapprocher des règles de travaux de la Convention collective de l'armement au commerce ont été effectivement négociées entre partenaires sociaux.

En particulier, les règles de l'avancement tant des navigants que des sédentaires ont été modifiées pour diminuer l'influence de l'ancienneté au bénéfice du choix. Pour les officiers, certaines primes parmi les plus contestables ont été supprimées. Les obstacles statutaires aux mesures d'adaptation des effectifs ont été diminués mais sans atteindre les normes du droit commun.

Pour 1990, la C.G.M. a élaboré un nouveau plan d'entreprise, couvrant une période 1989-1993.

L'objectif principal du plan est le désendettement et la poursuite des facteurs de redressement.

A cet effet, un important programme d'investissement de navire est proposé pour renouveler la flotte vieillissante (5 navires pour un coût de 1.646 millions de francs).

En contrepartie, les désinvestissements par déclassement de navires anciens seraient poursuivis.

Au total, la flotte sous pavillon national serait réduite à 26 unités contre 28 au 1er janvier 1989.

La poursuite de réduction des effectifs est maintenue (70 suppressions de sédentaires et 307 de navigants) mais elle serait compensée par un recrutement de personnels qualifiés (informatique).

CHAPITRE V

POLICE ET SIGNALISATION MARITIMES

Les dotations consacrées au fonctionnement de la police maritime et à la signalisation maritime enregistrent un tassement des crédits en 1990 par rapport à 1989. Il est vrai qu'en 1989, la progression des crédits affectés à cette action profitait de la prise en compte, pour 2,3 millions de francs, du rattachement au budget de la mer de crédits relatifs à la diffusion aux navigateurs des bulletins météorologiques, antérieurement inscrits au budget de la météorologie nationale.

Toutefois, compte tenu de ce transfert, on constate néanmoins que les moyens affectés aux opérations de police maritime et de signalisation maritime diminuent de 1,6 % en 1990. Les crédits de paiement passent de 166,5 millions de francs en 1989 à 163,8 millions de francs en 1990.

L'essentiel des crédits supplémentaires est destiné aux dépenses ordinaires qui croissent de 3 % (97 millions de francs en 1990, contre 94 en 1989) du fait des revalorisations, en année pleine, des rémunérations publiques et des créations d'emplois.

Les dépenses d'investissement (titre V) consacrées aux fonctions de police et de signalisation maritimes diminuent de 13,2% en crédits de paiements (64 millions de francs pour 1989 contre 58,4 en 1990) et de 11,7 % en autorisations de programme.

Ainsi, les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance sont réduits de 10 millions à 8,7 millions en 1990 en autorisations de programme, mais augmentent de 6 à 7,8 millions de francs en crédits de paiement.

L'acquisition d'une vedette de surveillance rapprochée pour Boulogne et la remotorisation d'une vedette de surveillance littorale de 32 mètres à Bayonne sont prévues en 1990. Les dépenses d'investissement destinées aux travaux d'aménagement et d'équipement des centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) restent stables au niveau des crédits de paiement pour 1990, et augmentent légèrement en autorisations de programme (3,8 MF en 1989, 4 MF en 1990) tandis que les crédits alloués en matière de signalisation maritime sont en forte régression (+ 16,6 % en autorisations de programme, - 12,3 % en crédits de paiement). Cette évolution des crédits de paiement s'explique par le fait qu'en 1989 le budget avait pris en compte des dépenses du déménagement du service technique des phares et balises à Brest (coût : 16 millions de francs pour 1989). Hors dépenses de transfert, les crédits sont en régression de 10,4%.

1. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

Les cinq CROSS implantés sur le littoral Gris-Nez (Manche est, Pas-de-Calais), Jobourg (Manche centrale), Corsen (Manche ouest), Etel (Atlantique) et Lagarde (Méditerranée), auxquels s'ajoutent Trois-sous-Cross, Soulac (Atlantique), Agde (Méditerranée), Aspretto (Corse) sont, chacun, chargés, dans les limites de leur secteur géographique, de l'exécution de quatre missions :

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

L'implantation des trois C.R.O.S.S. sur la façade Manche Pas-de-Calais et l'existence de trois dispositifs de séparation de trafic à Ouessant, aux Casquets et dans le Pas-de-Calais ont donné à ces trois C.R.O.S.S. un rôle plus marqué en matière de surveillance et d'information de la navigation maritime.

Les C.R.O.S.S. d'Etel pour l'Atlantique et de Lagarde pour la Méditerranée ont, par contre, une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches.

Le tableau qui suit retrace l'évolution des moyens en personnels des 5 C.R.O.S.S. et des 3 sous-C.R.O.S.S. pour les années 1986 à 1990 :

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

Sur le plan des installations, certains travaux entrepris en 1989 seront poursuivis en 1990 :

- l'amélioration des réseaux VHF,
- la modernisation du système de traitement radar du CROSS CORSEN,
- la modernisation de la station MF/NAVTEX à Ouessant.

Ces opérations auront pour traduction budgétaire en 1990 une reconduction des crédits 1989 en francs courants.

S'agissant du plan de renouvellement de la flotte de surveillance, l'effort important accompli au cours des dernières années afin de remplacer des vedettes d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, par de nouvelles unités mieux adaptées, est en voie d'achèvement.

Cet effort a été poursuivi et de nouvelles unités ont été mises en service au cours de l'année 1989 :

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

Pour 1990, il est prévu le financement d'une vedette de surveillance rapprochée (Boulogne) et la remotorisation d'une vedette de surveillance littorale de 32 mètres (à Bayonne).

Enfin, l'effort de modernisation des moyens nautiques de surveillance et balisage est poursuivi :

- la procédure préalable à la construction d'un nouveau baliseur, destiné à remplacer le navire actuellement basé à Marseille et qui assurait le service du balisage en Méditerranée, est en cours. Les crédits destinés au maintien en état de la flotte ont permis par ailleurs de garantir la poursuite des missions en mer.

- La poursuite de l'équipement des 250 bouées lumineuses, actuellement alimentées au propane par des générateurs photovoltaïques.

- Le renouvellement des aides à la navigation dans les approches de sports.

Un accent particulier est mis sur l'extension des zones couvertes au large par les aides radioélectriques françaises (réseaux Toran et Rana en Manche) et l'amélioration de leur fiabilité.

2. La société nationale de secours en mer (S.N.S.M.)

Les subventions de fonctionnement et d'investissement à la Société nationale de sauvetage en mer (titres IV et VI) sont reconduites pour 1990 (soit respectivement 3,09 et 8,5 millions de francs).

Le tableau qui suit retrace l'évolution de ces crédits pour 1988 et 1989 et 1990 :

(en millions de francs)

Titre et article	1988	1989	L.F.I. 1990
Titre IV Chap. 46-32 art. 20	3.096.144,00	3.096.144,00	3.096.144,00
Titre VI Chap. 66-32 art. 20	8.500.000,00	8.500.000,00	8.500.000,00

La S.N.S.M. joue un rôle particulièrement important en matière de sécurité maritime. Au cours de l'année 1987, elle a porté secours à 1.807 bâtiments, assisté ou sauvé 5.638 personnes.

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 ministère chargé de la mer, la S.N.S.M. met en place des procédures et un suivi de plus en plus rigoureux du recouvrement des créances relatives à l'assistance aux biens.

CHAPITRE VI

LA PROTECTION DU LITTORAL

Les moyens consacrés à la protection et à l'aménagement du littoral progressent globalement de + 2,8 % (D.O. + C.P.) après la forte progression des crédits observée en 1989 (+ 21,4 %). Les autorisations de programme augmente de 4,5 % pour 1990 (18,4 millions de francs, contre 17,6 millions de francs).

Au sein de cette composante, les évolutions des moyens consacrés à chaque domaine d'intervention sont plus contractées ainsi que l'indiquent les données suivantes :

- Protection contre les eaux de la mer :
 - chapitre 53-30/80 600 MF
 - chapitre 63-30/30 9.000 MF
 - Ensemble de la mesure : 9.600 MF
- Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures
 - chapitre 35-33/20 1.443 MF
 - chapitre 53-30/90 5.000 MF
 - Ensemble : 6.443 MF
- Aménagement du rivage marin - sentier du douanier :
 - chapitre 53-30/20 1.100 MF
 - chapitre 53-30/60 2.700 MF

Les principales orientations du ministère en matière d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral portent sur trois thèmes : l'amélioration de la connaissance et de l'utilisation de l'espace, l'amélioration de l'accès des piétons et la poursuite des

actions de protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels.

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

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

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

Le coût unitaire moyen d'un S.M.V.M. peut être évalué à 2 millions de francs.

Quatre S.M.V.M. ont déjà été lancés en 1988 et 1989. Leur lancement a été subordonné à la prise en charge par les collectivités locales concernées d'un tiers du coût unitaire total, soit 0,7 million de francs.

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 en autorisations de programme portée de 2 millions de francs en 1989 à 2,7 millions de francs pour 1990, les crédits de paiement passant dans le même temps de 2 millions de francs en 1989 à 2,3 millions de francs pour 1990.

Les dotations inscrites au titre de 1990 sont destinées à faire face aux dépenses nouvelles résultant des demandes croissantes de schémas qui émanent des collectivités locales.

Le bilan des schémas conclus, prévus ou faisant l'objet de demande s'établit à :

- schémas conclus : 4
- Département du Finistère : Baie d'Audierne,
- Département de Vendée et de Loire Atlantique : Baie de Bourgneuf,

- participation de 50 % de la région Languedoc-Roussillon acquise dans le cadre du contrat de plan passé avec l'Etat pour le schéma de mise en valeur de la mer du bassin de Thau,
- financement interministériel pour les deux tiers demeurant à la charge de l'Etat, pour le schéma de mise en valeur de la mer de la baie de Lannion.

Une demande forte se manifeste déjà pour le lancement d'autre S.M.V.M. :

- un schéma pour le bassin d'Arcachon,
- trois schémas dans les Côtes-du-Nord pour couvrir, avec celui de la baie de Lannion, l'ensemble du littoral du département,
- la conversion en S.M.V.M. des anciens schémas d'aptitude et d'utilisation de la mer (S.A.U.M.) des pertuis charentais (pour lequel un accord de principe a été annoncé par le Ministre délégué chargé de la Mer) et de la rade de Brest ;

En outre, un schéma dans la région Provence-Alpes Côte d'Azur prévu dans un contrat de plan Etat-Région établi dans le cadre du IXème plan et différé depuis, pourrait être lancé au cours du Xème plan sur les mêmes bases financières (parité Etat/Région) soit en Camargue, soit dans le Golfe de Saint-Tropez.

Enfin, pour tenir compte des dispositions du projet de décret relatif au financement des schémas d'aménagement des régions d'Outre-mer, un transfert budgétaire de 100.000 F (A.P., C.P.) sera effectué du budget du ministère chargé de la mer à celui des DOM-TOM pour financer, au sein des schémas d'aménagement régionaux prévus par la loi, les chapitres individualisés valant S.M.V.M.

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

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

La mise en oeuvre de cette servitude, effectuée par les services extérieurs de l'Etat (directions départementales de l'équipement ou services maritimes), en concertation avec les élus locaux et les propriétaires concernés, comprend deux étapes : la définition du tracé de la servitude et l'aménagement du sentier.

- La définition du tracé de la servitude

Le tracé de droit consiste en une bande de trois mètres de largeur en limite du domaine public maritime. Ce tracé peut être modifié et exceptionnellement suspendu, afin de tenir compte des obstacles naturels et bâtis ainsi que des chemins existants ; il fait alors l'objet d'une enquête publique et est approuvé par arrêté préfectoral.

L'administration a recours également à cette procédure en l'absence de tout obstacle lorsque des travaux d'émangement du cheminement sont envisagés. Dans de nombreux secteurs, la limite du domaine n'est pas fixée. En tout état de cause, la délimitation, quand elle existe, n'est que déclarative, en sorte qu'elle est immédiatement périmée si un mouvement des eaux se produit.

Pour prévenir le risque de voir un sentier aménagé se trouver en dehors de la position de droit qui lui est assignée par la loi, l'administration gèle en quelque sorte la position par le moyen de la procédure de modification.

La rapidité de cette première étape est subordonnée à la prise de conscience de l'intérêt du sentier du littoral par les collectivités locales et à la qualité des négociations menées avec les agriculteurs et les propriétaires d'habitation dont les terrains sont grevés par la servitude. On observe des différences de rythme d'avancement des dossiers extrêmement importants suivant les départements.

- L'aménagement du sentier

La fréquentation par le public du sentier du littoral nécessite des aménagements plus ou moins importants, dont la réalisation est fonction, d'une part, de difficultés techniques rencontrées sur le terrain (côtes rocheuses...), d'autre part des financements octroyés.

Au financement de l'Etat, déconcentré au niveau de la Région et réparti entre le ministère chargé de l'urbanisme (crédits d'étude d'urbanisme) et le ministère chargé de la mer (aménagement et protection du littoral) s'ajoute maintenant, de plus en plus, celui

des collectivités locales qui, outre l'entretien, le balisage et la signalisation cofinancent les travaux d'aménagement du sentier afin d'accélérer sa mise en place.

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

Après la "pause forcée" de 1988, nécessitée par la remise en état des sentiers en Bretagne et Basse-Normandie après la tempête du 16 octobre 1987, la mise en chantier de sentiers nouveaux sera poursuivie. A cet effet, les crédits sont portés à 1,1 million de francs en autorisations de programme (au lieu de 1,050 en 1989) et 1,4 million de francs en crédits de paiement (au lieu de 1,350 en 1989).

3. La poursuite des actions de protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels

- les travaux de défense contre les eaux de la mer

Le ministère chargé de la mer qui est compétent pour les travaux de défense des lieux habités procède essentiellement par voie de subventions sur le titre VI aux collectivités locales et aux associations syndicales de propriétaires des terrains protégés.

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

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

Aux termes du décret précité, le ministère chargé de la mer est compétent pour subventionner les travaux de défense des lieux habités, le ministère de l'agriculture se consacrant aux zones agricoles.

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

Le ministère chargé de la mer met donc chaque année sur le titre VI (chapitre 63-30, article 30), une dotation globale à la disposition des préfets de région, dotation qui permet à ces derniers d'attribuer les subventions sollicitées par les associations syndicales de propriétaires, ou par les collectivités locales, pour compléter le financement des opérations qu'elles envisagent en tant que maître d'ouvrage.

En fonction des demandes présentées par les régions, le ministère chargé de la mer répartit les crédits dont il dispose sur le chapitre 63-30, article 30, compte tenu des risques encourus mais tient compte également des événements exceptionnels (tempêtes).

Au niveau régional, s'effectue une répartition de ces aides sur la base des priorités constatées sur le terrain : urgence des réparations, gravités de l'érosion et/ou des dégâts causés par les tempêtes, importance des intérêts économiques en jeu, etc....

Les moyens consacrés aux actions de protection du littoral contre l'érosion marine (ouvrages, en nombre très limité, dont l'Etat assure la maîtrise) et les effets des tempêtes et de lutte contre les pollutions accidentelles (chapitre 53-30/30 stagnent tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement. En revanche, les subventions d'investissement consacrées à la poursuite des actions de protection du littoral contre l'érosion marine et les effets des tempêtes, essentiellement dans les régions côtières de Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine et Languedoc-Roussillon voient les crédits de paiement passer de 8,7 millions de francs en 1989 à 8,9 millions de francs en 1990 tandis que les autorisations de programme sont seulement reconduites en niveau (9 millions de francs).

- La lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer

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

Pour lutter contre ces risques, il est nécessaire d'une part, d'assurer la sécurité de la navigation maritime, d'autre part, de prendre les dispositions utiles pour limiter l'impact d'une éventuelle pollution.

Dans ce dernier cadre, le ministère chargé de la mer a pour mission de se doter de divers moyens destinés à la lutte contre la

pollution par les hydrocarbures sur le littoral, puis de les maintenir en bon état d'intervention.

A ce titre, des efforts importants ont été consentis au cours des années précédentes à l'acquisition de matériels tels que barrages flottants, pompes et autres engins de récupération. Cette action devra 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, du Tanion et de l'Amazzone, et pour accroître l'efficacité du matériel, compte tenu des progrès réalisés à la suite des recherches qui ont été effectuées.

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.

Au plan budgétaire après plusieurs années d'investissements importants, les moyens de fonctionnement alloués au dispositif de lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer (renouvellement et entretien du matériel, formation d'un personnel d'intervention qualifié, réalisation d'études techniques) sont reconduits en niveau.

L'évolution depuis 1979 de la dotation budgétaire affectée annuellement à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures (chapitre 53-30, article 90) est indiquée ci-après :

1979	20,0 millions de francs
1980	32,8 millions de francs
1984	22,0 millions de francs
1985	12,3 millions de francs
1986	6,5 millions de francs
1988	6,5 millions de francs
1989	5,0 millions de francs
1990 (projet)	5,0 millions de francs

La constitution d'un stock de moyens de lutte contre les pollutions marines accidentelles s'est faite à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Depuis 1987, la situation des moyens de lutte n'a guère évolué. Cependant, à la suite des marchés passés en 1987, le stock POLMAR s'est accru en 1988 et 1989 des matériels suivants :

- 825 mètres de petits barrages et leurs accessoires (coffres, manilles),
- 2 bacs de décantation,
- 19 réservoirs flottants.

A ce jour, le stock POLMAR est donc constitué de :

- 38 km de barrages,
- 41 récupérateurs,
- 19 ensembles de décantation,
- 25 réservoirs flottants,
- divers matériels de nettoyage de plage.

Pour 1990, après plusieurs années d'investissements importants en matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, les priorités redéfinies restent :

- l'amélioration des conditions de mise en oeuvre et de stockage des matériels acquis les années précédentes,
- la poursuite de la formation du personnel susceptible d'intervenir en cas de pollutions marines accidentelles, au moyen notamment d'exercices,
- enfin, l'amélioration de l'information par la diffusion aux responsables concernés des études réalisées, notamment par le CEDRE (centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux).

Parallèlement, les contrats d'étude continuent à être passés avec cet organisme, ainsi que des contrats de recherche, afin de compléter les connaissances existantes en matière de lutte contre la pollution marine, qu'elle soit due à des hydrocarbures ou à des produits chimiques, domaine moins étudié à ce jour.

CHAPITRE VII

L'ADMINISTRATION GENERALE

Les crédits consacrés aux moyens généraux de l'administration progressent globalement de 3 % en 1990 par rapport à 1989 (contre 4,4 % entre 1988 et 1989).

Cette évolution prend simultanément en compte, au titre des mesures acquises, l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations des personnels et des ajustements de cotisations et prestations sociales à la charge de l'Etat (crédits évaluatifs et provisionnels). Au total, les dépenses de personnel, résultant de mesures acquises, progressent de 8,9 millions de francs. Les mesures nouvelles (+ 8,4 millions de francs) traduisent à la fois l'adaptation des effectifs aux besoins des services suivant les orientations générales du budget (soit la suppression de 68 emplois au total) et un effort de modernisation du service public de la mer, notamment en matériels d'équipements et moyens de fonctionnement (matériels informatiques, aménagement et grosses réparations des immeubles). Les dotations en capital consacrées à l'administration générale s'accroissent à ce titre de 14 % en 1990 (après 30 % en 1989) en crédits de paiement mais de 37 % en autorisations de programme.

Le budget du ministère chargé de la mer s'inscrit ainsi dans le cadre général des mesures concernant l'ensemble du budget de l'Etat et touchant toutes les catégories de dépenses.

L'effort est particulièrement consacré aux dépenses de gros entretien immobilier et au maintien de la recherche de productivité. A cet égard, les moyens qui ont été mis en oeuvre au titre de 1989 sont :

- **pour l'informatique :**

- le renouvellement complet du matériel informatique du CAAM (Centre administratif des affaires maritimes) qui va permettre à coûts constants un accroissement de puissance et des performances de 30 à 50 %. En outre, ce matériel, biprocesseur, fournira une fiabilité accrue, rendue nécessaire avec le développement croissant du télétraitement depuis ces deux dernières années ;

- la participation financière du CIIBA a permis de lancer une étude avec une SSII, pour mettre en place, dans le cadre de nos obligations communautaires, un système unique de recueil, de saisie et de traitement des statistiques de pêches ;

- le réseau de télétraitement a été étendu aux stations maritimes qui, toutes ont reçu un code d'accès au CAAM leur permettant d'interroger ce dernier par minitel et de conserver une trace de leurs interrogations par la mise en place d'imprimantes adaptées.

- **pour la bureautique :**

En 1989, l'équipement des quartiers (secrétariats et sections affaires économiques) en micro-ordinateurs se poursuit. Fin 1989, chaque quartier des affaires maritimes devrait être doté d'au moins un micro-ordinateur.

La centralisation des investissements bureautiques a permis de mettre en place un seul type de matériel et de progiciel permettant une bureautisation parfaitement homogène.

Elle a aussi permis de mener un très gros effort de formation au plan interne avec les moyens dont dispose le département (écoles de la marine marchande, école des affaires maritimes de Bordeaux). Plus de 200 personnes tant des services extérieurs que de l'administration centrale bénéficieront cette année d'une formation bureautique adaptée.

Les perspectives pour 1990 sont :

- au niveau des services extérieurs et notamment des quartiers la généralisation d'applications actuellement testées par l'ENIM ou le CAAM pour automatiser la liquidation des feuilles de maladies et des rôles d'équipages ;

- compléter l'équipement bureautique des quartiers par la mise en place, pour les plus importants d'entre eux, de moyens permettant d'automatiser les procédures administratives liées aux concessions de cultures marines ou à l'attribution des permis plaisances ;

- mettre en place un réseau de télétransmission plus performant que le minitel en utilisant soit le réseau Transpac soit le réseau téléphonique commuté (connexions de micros entre les différents échelons hiérarchiques, et avec les centres informatiques du CAAM et de l'ENIM) ;

- en 1990, ce sont 300 personnes environ qui devront être formées et perfectionnées à l'utilisation des outils bureautiques ;

- en complément, un réseau de télécopieurs sera mis en place, si possible dans tous les quartiers ;

- une double participation financière du CIIBA a été demandée pour :

- dans le cadre de la sécurité de la navigation, élaborer un cahier des charges qui définisse les caractéristiques et fonctionnalités d'un logiciel d'aide à la délimitation des zones de recherche et de sauvetage pour les CROSS,

- faciliter la connaissance des flux portuaires en déterminant sur quelles bases doit se faire la saisie des données (document normalisé de type EDI, échanges informatiques simples avec les compagnies...)

En traduction budgétaire, ces crédits portés au chapitre 34-95 se décomposent de la manière suivante :

Article 10	(en francs)	
dont :	10.930.410	7,6 %
- 12 Administration centrale	2.136.463	"
- 13 Services extérieurs	3.793.947	"
- 14 CAAM	5.000.000	"
Articles :		
- 20 Police et signalisation maritimes	2.300.000	+ 1 %
- 40 Ports maritimes	2.470.000	+ 3 %
- 60 Pêches maritimes	969.000	- 2,6 %
- 70 Recherche	55.590	"
- 80 Gens de mer	200.000	"
soit un total de	16.925.000	2,8 %

Comme pour les années précédentes, les effectifs de personnels exerçant des actions de sécurité et de police -rattachés aux centres régionaux opérationnels de la surveillance et du sauvetage (CROSS) -, gendarmes maritimes, personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ne subiront aucune réduction d'emploi, afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle de ces services.

Le tableau qui suit décrit l'évolution depuis 1986 des effectifs rattachés au budget de la mer :

**Evolution des emplois budgétaires
et des postes effectivement occupés**

Années	Emplois budgétaires	Postes effectivement occupés
1986 L.F.I.	592	582
1986 L.F.R.	584	578
1987	568	546
1988	559	529
1989	551	543

CHAPITRE VIII

RECHERCHE

Dans le domaine maritime, la recherche est financée par des crédits publics auxquels s'ajoutent des crédits industriels. Ces crédits sont : soit des crédits incitatifs affectés à des structures ministérielles et servant au financement d'actions ponctuelles de recherche ou d'innovation, soit directement délégués aux organismes scientifiques responsables des programmes.

L'organisation structurelle fait simultanément intervenir des financeurs et des opérateurs.

Au nombre de financeurs, il convient de citer :

- le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation du ministère chargé de la mer (FARI) ;
- le Fonds de la recherche et de la technologie (FRT) du ministère de la recherche ;
- l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME) ;
- le Comité d'études pétrolières marines (CEPM), rassemblant les industriels des secteurs pétroliers et parapétroliers, qui gère les crédits du Fonds de soutien des hydrocarbures (FSH) et intervient au niveau des développements technologiques.

Les principaux opérateurs sont :

- l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers (IFRE-MER), créé en 1984 par fusion du Centre national pour

l'exploitation des océans (CNEOX) et de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (ISTPM), avec une vocation d'animation de programme de recherches finalisées dans le domaine de l'exploitation des ressources des océans ;

- les laboratoires du CNRS et des universités groupés depuis 1985 au sein de l'Institut national des sciences de l'univers (INSU) ;

- l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM), qui conduit des programmes d'océanographie physique et halieutique dans les départements et territoires d'outre-mer et qui, en association avec l'IFREMER, constituera des pôles de recherche dans le Pacifique et les Caraïbes ;

- les Terres Australes et Antarctiques (TAAF) qui financent quelques recherches dans les territoires dont elles ont la tutelle ;

- le Commissariat à l'énergie atomique (CEA), qui collabore avec l'IFREMER dans le programme de ramassage des nodules polymétalliques, ainsi qu'avec le Secrétariat d'Etat chargé de la mer dans des études de sédimentologie ;

- le Centre national d'études spatiales (CNES) qui suit des programmes liés aux projets de satellites d'observation de l'Océan ;

- l'Etablissement d'études et de recherches météorologiques (EERM) qui développe des programmes d'observation du milieu marin ;

- le Centre du machinisme agricole, du génie rural et des eaux et forêts (CEMAGREF), qui se consacre aux problèmes d'aquaculture ;

- le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), qui participe aux études de géologie-géophysique des fonds marins.

La multiplicité des opérateurs et des financeurs rend nécessaire la coordination des travaux de recherche et de développement dans le domaine de l'exploitation des océans. C'est la mission du Comité de coordination des programmes de recherche et des technologies marines (CCPRTM) qui délibère sur les grandes orientations et objectifs des recherches effectuées dans ce domaine, ainsi que des moyens mis en oeuvre.

S'agissant des actions menées par le ministère chargé de la mer, dont le financement transite par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation, les orientations définies depuis 1987 privilégient celles qui permettent d'accroître dans un futur proche la compétitivité du système de transport maritime pris dans son ensemble (navires et ports). Celles ayant trait à l'augmentation de la sécurité en mer ou à l'amélioration des outils de conception des ouvrages portuaires et côtiers sont poursuivies.

Le tableau joint montre l'évolution des dotations budgétaires du chapitre 67-17 du ministère chargé de la mer (FARI) :

En M.F.	1986	1987	1988	1989	1990
A.P.	13,4	2	10	10	10,6
C.P.	10	10	9	10	9,1

Les dotations du FARI pour 1990 (10,6 millions de francs en autorisations de programme et 9,1 millions de francs en crédits de paiement) ont pour objet, à la suite du rapport Ledrian de poursuivre quatre types d'actions :

1°) La maintenance des navires : les travaux commencés en 1987 et poursuivis en 1988 et en 1989 se traduisent par le financement de décisions d'aide à la recherche (1,2 MF en 1988 et 1 MF en 1989) et par la participation à une opération de concertation européenne (COST 308) sur la gestion de l'entretien des navires où la France a joué un rôle prépondérant.

2°) L'amélioration de l'accostage et de l'amarrage automatiques des navires.

3°) L'amélioration de la cartographie automatique marine avec le SHOM et les principaux services hydrographiques internationaux, dans le cadre du North Sea Project.

4°) L'amélioration de la sécurité en mer.

Les efforts portent surtout sur la sécurité des personnes, la sécurité incendie et la stabilité des navires.

CHAPITRE IX

GESTION DES AUTORISATIONS BUDGETAIRES

L'analyse des différents crédits affectés aux actions du ministère de la Mer depuis 1988 fait apparaître une évolution contrastée (voir tableaux 1, 2, 3 et 4 ci-après) :

TITRE III

TABLEAU N° 1

ACTIONS	1988			1989			1990
	L.F.I.	Modifications	Dotation 88	L.F.I.	Modifications	Dotation 89 au 1.IX.89	Projet L.F.I.
31. Administration générale	271.163.523	+ 22.059.798	293.223.321	281.873.675	- 11.896.256	269.977.419	289.528.895
32. Polices maritimes et signalisation maritime	87.577.104	+ 19.721.223	107.298.327	90.953.348	+ 873.619	91.826.967	93.811.427
33. Protection et aménagement du littoral	1.463.067	+ 65.000	1.528.067	1.463.067	+ 144.000	1.607.067	1.463.067
34. Ports maritimes	59.047.448	+ 39.678.117	98.725.565	63.432.143	+ 31.318.429	94.750.572	67.606.967
35. Flotte de commerce	145.463	"	145.463	145.463	"	145.463	"
36. Pêches maritimes et cultures marines	10.980.962	+ 538.067	11.519.029	12.695.817	- 140.858	12.554.959	12.417.672
37. Gens de Mer	60.507.685	+ 1.224.616	61.732.302	59.847.143	- 53.500	59.793.643	58.077.333
70. Recherche scientifique et technique	1.408.656	+ 62.367	1.471.023	1.443.347	"	1.443.347	1.458.635
TOTAL	492.293.909	+ 83.349.188	575.643.097	511.854.003	+ 20.245.434	532.099.437	524.363.996

TITRE IV

TABLEAU 2

ACTIONS	1988			1989			1990
	L.F.I.	Modifications	Dotation 88	L.F.I.	Modifications	Dotation 89 au 1.IX.89	Projet L.F.I.
31. Administration générale	848.397	"	848.397	814.461	"	814.461	814.461
32. Polices maritimes et signalisation maritime	3.096.144	"	3.096.144	3.096.144	"	3.096.144	3.096.144
33. Protection et aménagement du littoral	"	"	"	"	"	"	"
34. Ports maritimes	483.410.767	+ 25.000.000	508.410.767	483.410.767	"	483.410.767	477.410.767
35. Flotte de commerce	134.800.000	+ 44.715.466	179.515.466	117.000.000	"	117.000.000	120.000.000
36. Pêches maritimes et cultures marines	60.000.000	+ 24.000.000	84.000.000	58.960.000	+ 350.000	59.310.000	58.960.000
37. Gens de Mer	3.711.652.088	+ 43.507.374	3.755.159.462	4.237.003.584	+ 4.040.000	4.241.043.584	4.442.328.584
70. Recherche scientifique et technique	"	"	"	"	"	"	"
TOTAL	4.393.807.396	+ 137.222.340	4.531.030.236	4.900.284.956	+ 4.390.000	4.904.674.956	5.102.609.956

TITRE V

TABLEAU 3

ACTIONS	1988			1989			1990	
	L.F.I.	Modifications	Dotation 88	L.F.I.	Modifications	Dotation 89 au I.X.89	Projet L.F.I.	
31. Administration générale	AP CP	8.588.000 7.378.000	+ 3.631.264 + 3.408.022	12.219.264 10.786.022	8.710.000 9.000.000	+ 1.598.385 + 1.270.553	10.308.385 10.270.553	12.010.000 10.300.000
32. Polices maritimes et signalisation maritime	AP CP	65.420.000 56.500.000	+ 11.078.319 - 25.317.781	76.498.319 31.182.219	73.100.000 64.000.000	+ 19.599.785 + 29.441.643	92.699.785 93.441.643	64.000.000 58.400.000
33. Protection et aménagement du littoral	AP CP	8.650.000 11.150.000	+ 3.764.679 - 1.158.334	12.414.679 9.991.666	8.650.000 10.950.000	+ 6.787.124 + 8.155.611	15.437.124 19.105.611	9.400.000 11.300.000
34. Ports maritimes	AP CP	268.350.000 169.850.000	- 1.163.878 + 249.799.172	267.186.122 419.649.172	295.350.000 251.050.000	+ 37.339.523 + 164.556.680	332.689.523 415.606.680	303.600.000 282.400.000
35. Flotte de commerce	AP CP	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "
36. Pêches maritimes et cultures marines	AP CP	" "	+ 1.017.653 + 232.976	1.017.653 232.976	" "	+ 10.417 + 1.011.416	10.417 1.011.416	" "
37. Gens de Mer	AP CP	12.122.000 8.122.000	+ 855.871 - 1.080.068	12.977.871 7.041.932	16.000.000 14.000.000	+ 594.325 + 2.835.817	16.594.325 16.835.817	8.000.000 11.400.000
70. Recherche scientifique et technique	AP CP	" "	- 326.812 + 88.112	- 326.812 88.112	" "	" "	" "	" "
TOTAL	AP CP	363.130.000 253.000.000	+ 18.857.096 + 225.972.099	381.987.096 478.972.099	401.810.000 349.000.000	+ 65.929.559 + 207.271.720	467.739.559 556.271.720	397.010.000 373.800.000

TITRE VI

TABLEAU 4

ACTIONS	1988			1989			1990	
	L.F.I.	Modifications	Dotation 88	L.F.I.	Modifications	Dotation 89 au I.X.89	Projet L.F.I.	
11. Administration générale	AP CP	" "	+ 5.000 "	5.000 "	" "	+ 5.000 1.310.650	5.000 1.310.650	" "
12. Polices maritimes et signalisation maritime	AP CP	8.500.000 8.500.000	" "	8.500.000 8.500.000	8.500.000 8.500.000	" "	8.500.000 8.500.000	8.500.000 8.500.000
3. Protection et aménagement du littoral	AP CP	9.000.000 4.770.000	+ 705 + 4.188.859	9.000.705 8.958.859	9.000.000 8.700.000	+ 562.421 + 207.613	9.562.421 8.907.613	9.000.000 8.950.000
4. Ports maritimes	AP CP	" 230.000	" + 391.080	" 621.080	" 300.000	- 361.716 - 120.000	- 361.716 180.000	" 50.000
5. Flotte de commerce	AP CP	150.000.000 194.000.000	+ 181.331 + 3.005.110	150.181.331 197.005.110	50.000.000 60.000.000	+ 48.527.751 + 21.510.219	98.527.751 81.510.219	230.000.000 165.000.000
6. Pêches maritimes et cultures marines	AP CP	135.500.000 111.500.000	+ 8.052.839 - 24.324.694	143.552.839 87.175.306	135.000.000 117.000.000	+ 14.749.672 + 38.822.802	149.749.672 155.822.802	135.000.000 79.750.000
7. Gens de Mer	AP CP	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "
0. Recherche scientifique et technique	AP CP	10.000.000 9.000.000	+ 5.392.297 + 1.178.810	15.392.297 10.178.810	10.000.000 10.000.000	+ 7.869.605 + 8.295.821	12.869.605 18.295.821	10.600.000 9.180.000
TOTAL	AP CP	313.000.000 328.000.000	+ 13.632.172 - 15.560.835	326.632.172 312.439.165	212.500.000 204.500.000	+ 66.352.733 + 70.027.105	278.852.733 274.527.105	393.100.000 271.430.000

Pour 1989, les premières estimations relatives à la consommation des crédits font apparaître :

a) pour les dépenses de personnels

L'ensemble des crédits enregistre un taux de consommation élevé de l'ordre de 96 %. Cette situation est normale dès lors qu'elle retrace le financement des rémunérations d'activité. Les ajustements paraissent limités. On note cependant une sous-consommation des crédits sur certains chapitres (chapitres 33-90 et 33-91).

b) Les dépenses de fonctionnement hors personnels inscrites au titres III et IV permettent deux observations :

- les mesures draconiennes prises en 1986 pour limiter le volume des frais de téléphone semblent avoir porté leurs fruits. Toutefois, la poursuite de cet effort se heurte à l'accroissement des moyens télématiques et rend difficile, en fin d'année, la couverture des dépenses. Ainsi, les crédits du chapitre 34-93 font apparaître un taux de consommation de 86 % au dernier trimestre de cette année. En dépit de cette situation, le volume des impayés téléphoniques régresse (14 millions de francs en décembre 1986, 6,6 millions de francs en décembre 1988) ;

- l'évolution des dépenses consacrées aux frais de justice est une autre préoccupation. L'évaluation des crédits du chapitre 37-91 reste aléatoire en raison de plusieurs facteurs : le nombre des instances donnant lieu à dépenses est évolutif et irrégulier dans le temps, le coût attaché à certains litiges est imprévisible. En 1986, par exemple, les crédits de ce chapitre étaient de 2 millions de francs. En 1988, ils ont atteint 28 millions de francs en raison de l'incidence pécuniaire attachée aux jugements rendus à la suite des conflits portuaires d'août 1980. Pour 1989, la dotation initiale a été évaluée à 4 millions de francs.

c) Les crédits d'intervention du Titre IV

Les taux de consommation des différents chapitres de ce Titre paraissent normaux. Il est vrai que les dotations initiales bénéficient en cours d'année de reports plus ou moins importants comme le montre le tableau ci-après :

Reports supérieurs à 10 millions de francs

	1985 sur 1986	1986 sur 1987	1987 sur 1988	1988 sur 1989
TITRE III	-	-	-	-
TITRE IV				
44-34	-	-	25.000.000	-
45-35	12.560.000	-	55.000.000	37.446.000
46-37	47.234.050	-	-	-
47-37	-	-	29.000.000	-
TITRE V				
53-30	133.455.602	71.945.430	40.412.530	43.070.561
53-32	107.036.632	110.569.760	45.690.093	25.520.053
TITRE VI				
63-35	20.064.029	-	-	21.510.219
64-36	-	16.302.434	20.251.100	30.022.002

Comme les années précédentes, les aides de l'Etat se traduisent de deux manières :

- la subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine (chapitre 47-37) qui absorbe plus de 90 % des crédits alloués au budget de la Mer marine marchande ;
- l'application des mesures attachées à la convention passée entre l'Etat et l'UNEDIC afin de financer le régime de cessation anticipée d'activités des marins (chapitre 46-37).

Subvention accordée à l'ENIM en 1988 et 1989

	1988	1989
DOTATIONS INITIALES		
Subvention de l'Etat inscrite au budget du Ministère de tutelle	3 581 565 000 F.	4 081 732 000
MODIFICATIONS INTERVENUES EN COURS D'EXERCICE	+ 29 000 000 F. (crédits de reports 1987)	
DEPENSES ENGAGEES AU 1er AOUT	18 janvier : 500 000 000 F. 19 février : 440 000 000 F. 20 avril : 525 000 000 F. 24 mai : 400 000 000 F. 18 juillet : 700 000 000 F. soit 2 565 000 000 F. soit 71,62 % de la dotation initiale	10 janvier : 450 000 000 F. 15 février : 420 000 000 F. 9 mars : 470 000 000 F. 13 avril : 580 000 000 F. 20 juin : 620 000 000 F. soit 2 500 000 000 F. soit 61,25 % de la dotation initiale

d) Les dépenses d'investissement

Les crédits d'investissement des Titres V et VI ont fait l'objet de reports importants en 1988 et 1989 notamment en ce qui concerne les chapitres 53-30 "Ports maritimes et protection du littoral", 53-32 "Police maritime et signalisation maritime" ainsi que pour les chapitres 63-35 et 64-36 relatifs aux subventions accordées à la flotte de commerce et à la flotte de pêche. Cette dernière situation est de nature à laisser présumer une mauvaise évaluation des crédits prévus dans chaque loi de finances initiale.

Etat des consommations de crédits
Estimation pour 1989

EN FRANCS

CHAPITRES	DOT.CP 1989	CONSOMMATION	%
53.30	467.412.291	401.077.545	85,81%
53.32	91.839.542	83.300.469	90,70%
54.36	1.011.416	852.196	84,26%
56.37	16.280.339	14.524.517	89,22%
57.17	0	0	
57.30	10.375.031	7.201.144	69,41%
TOTAL TITRE V	586.918.619	506.955.871	86,38%
63.30	9.087.613	9.087.613	100,00%
63.35	80.510.219	58.107.470	72,17%
64.36	153.482.802	83.472.927	54,39%
65.30	0	0	
66.32	8.070.000	8.070.000	100,00%
67.17	18.295.821	12.668.899	69,24%
TOTAL TITRE VI	269.446.455	171.406.909	63,61%

CH F

COLPIRES	DOTATION OF	CONSUMATION	%
21.02	2.249.707	2.219.020	97.84%
21.22	21.542.401	20.424.117	94.61%
21.90	221.240.227	232.646.242	92.42%
21.96	2.805.722	4.684.102	03.54%
22.90	14.320.278	7.203.250	52.24%
22.91	14.267.230	2.104.210	14.71%
22.92	1.282.736	1.302.614	94.00%
24.90	13.120.070	12.070.772	98.04%
24.92	2.021.044	2.014.223	99.60%
24.93	14.210.254	12.492.760	86.05%
24.95	14.408.314	10.220.707	93.03%
24.96	413.420	317.244	76.01%
24.98	24.219.226	23.967.940	97.75%
25.22	27.764.072	25.677.272	94.47%
25.23	1.242.945	1.237.067	99.62%
25.24	70.210.012	70.216.612	100.00%
26.22	2.617.724	2.617.000	99.99%
27.22	11.927.426	11.927.027	100.00%
27.27	342.623	342.633	100.00%
27.91	4.040.000	11.335.430	200.24%
TOTAL TITRE III	206.447.696	409.026.194	96.75%
41.10	1.126.227	408.064	07.70%
47.22	61.760.244	61.471.190	99.53%
44.24	420.240.767	420.240.767	100.00%
44.26	62.102.642	27.912.100	48.05%
45.25	124.446.000	124.446.000	100.00%
46.22	2.936.144	2.936.144	100.00%
46.27	94.000.000	21.322.000	24.60%
47.22	4.001.072.000	3.620.000.000	63.60%
TOTAL TITRE IV	4.486.399.240	4.409.302.371	90.20%

ANNEXE I

EVOLUTION DE LA SUBVENTION DE L'ETAT A L'ENIM DEPUIS 1987

(en milliers de F)	1987 (1)	1988 (1)	1989 (2)	1990 (3)
Total des ressources	6 627 119	6 714 019	7 263 063	7 553 849
Total des cotisations (en %)	1 943 277 (29,32 %)	1 864 402 (27,77 %)	1 991 000 (27,41 %)	2 023 692 (26,79 %)
Total des compensations (en %)	899 269 (13,57 %)	1 138 360 (16,95 %)	1 092 916 (15,05 %)	1 176 000 (15,57 %)
Subvention de l'Etat (en %)	3 726 507 (55,79 %)	3 610 565 (53,78 %)	4 081 732 (56,20 %)	4 257 157 (4) (56,36 %)

(1) Resultats comptables

(2) Budget primitif

(3) Projet de budget indicatif

(4) Non comprise la compensation de la modulation de cotisation armatoriale dont le coût est estimé à 26 MF (nouveau régime immatriculation en Terres Australes et Antarctiques françaises)

ANNEXE II

ETAT DES FORMATIONS ASSUREES PAR LES ECOLES
DE FORMATION MARITIME ET AQUACOLE

	Pêche	Conchyli- culture	Commerce
Boulogne s/mer - Le Portel	X		
Fécamp	X		
Cherbourg	X	X	
Saint Malo	X	X	
Paimpol	X		
L'Aberwrach'h	X		
Audierne	X		X
Le Guilvinec	X		
Concarneau	X		
Étel	X	X	
Nantes	X		X
La Rochelle	X	X	
Ciboure	X		
Eplema de Sète	X	X	
Bastia			X

BILAN DES SUBVENTIONS DE L'ETAT A LA PECHE ARTISANALE DE 1984 A 1989
(en MF)

REGIONS	1985		1986		1987		1988		1989 Prévisibles	
	Nombre de Navires	Subventions	Nombre de Navires	Subventions	Nombre de Navires	Subventions	Nombre de Navires	Subventions	Nombre de Navires (2)	Subventions (2)
NORD PAS DE CALAIS	6 + 1 *	2.42	3 00	3 00	7	3 80	*	4.04	3	3.13
PICARDIE	-	-	-	-	-	-	-	0.74	-	-
HAUTE NORMANDIE	-	-	-	0 81	2	1 95	5	4.71	3	2.71
BASSE NORMANDIE	1	1.12	4	2 69	6	5 00	-	5.50	3	2.98
BRETAGNE	13	12.44	25	23 09	26 + *	21 41	30	23.64	11	10.46
PAYS DE LOIRE	3	2.34	7 + 2 *	6 63	11	8 67	8	6.43	5	4.48
POITOU CHARENTE	3	3.06	4	5 13	5	4 42	3	2.55	2	2.14
AQUITAINE	1	1.36	1 + 2 *	0 45	4 + **	3 02	4 **	2.95	2	1.58
LANGUEDOC ROUSSILLON	3	2.90	3 + 2 *	1 81	1 + 2 *	1 09	5	2.04	-	1.50
P.A.C.A	-	-	-	-	5	3 44	-	-	1	0.70
CORSE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL METROPOLE	45 + 1 *	39.67	48 + 6 *	43.71	67 + 5 *	52.80	67 **	52.86	50	29.28
GUYANE			2	2.46	2	2.46	2	2.46	2	2.64
MARTINIQUE										
GUADELOUPE										
REUNION										
ST PIERRE ET MIQUELON									1	0.30
MAYOTTE								0.60	1	0.30
POLYNESIE									3	0.90
TOTAL TOM-DOM C.T.(1)	0 0	0.00	2 0	2.46	2 0	2.46	2	3.06	7	4.14
TOTAL FRANCE	45 + 1 *	39.87	50 + 6 *	46.17	69 + 5 *	55.26	69 **	55.92	57	33.42

(1) Collectivité Territoriale

(2) Nombre estimé sur l'ensemble de l'exercice

(3) AF déléguée y compris complémentaire

* Modernisations

**EVOLUTION DE LA DOTATION GENERALE DE DECENTRALISATION
AIDES A LA FLOTTE DE PECHE COTIERE**

REGION	1984	1985	1986	1987	1988	1989
NORD PAS DE CALAIS	144.400	404.683	478.340	503.025	524.832	579.114
PICARDIE	-	-	-	-	-	-
HAUTE NORMANDIE	136.800	383.383	453.165	476.551	499.095	545.429
BASSE NORMANDIE	328.200	947.819	1.100.222	1.178.120	1.222.221	1.300.214
BRETAGNE	1.360.400	3.812.536	4.501.470	4.739.22	4.911.114	5.211.842
PAYS DE LOIRE	395.200	1.107.552	1.209.142	1.376.001	1.441.929	1.575.118
POITOU CHARENTES (1)	136.800	383.383	453.165	476.551	499.095	545.429
AQUITAINE	148.200	415.332	490.928	516.262	540.696	590.880
LANGUEDOC ROUSSILLON (2) (3)	114.000	319.486	377.637	397.125	415.912	454.521
P.A.C.A (3) (4)	83.600	234.290	276.934	291.225	305.002	333.317
CORSE (3)	87.400	244.939	289.522	304.463	318.866	348.468
TOTAL METROPOLE	2.945.000	8.253.393	9.755.626	10.259.068	10.744.298	11.741.855
GUADELOUPE	319.200	894.562	1.057.384	1.111.951	1.164.554	1.272.666
MARTINIQUE	269.800	756.117	893.741	939.863	984.325	1.075.705
GUYANE	110.200	308.837	365.049	383.887	402.048	439.372
REUNION	155.800	436.632	516.104	542.738	568.413	621.101
TOTAL DOM	855.000	2.396.148	2.832.278	2.978.429	3.119.341	3.410.845
TOTAL FRANCE	3.800.000	10.649.541	12.587.904	13.237.497	13.863.639	15.152.700

Dans sa séance du mercredi 25 octobre 1989, 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 section V Mer - Marine marchande prévus pour 1990.

La commission des Finances a approuvé les conclusions présentées par le rapporteur spécial et décide **d'adopter** les crédits du budget de la Mer (Marine marchande) pour 1990.