

N° 56
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au proces-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 1993 **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

Par M. Jean ARTHUIS,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 19

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

IV.- Mer :

Marine marchande

Rapporteur spécial : M. René REGNAULT

(1) Cette commission est composée de : MM Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Montalembert, vice-président d'honneur ; Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, Jean-Pierre Masseret, vice-présidents ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, secrétaires ; Jean Arthuis, rapporteur général ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM Maurice Blin, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM Henri Gœtschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Lerdant, Roland de Luart, Michel Manet, Michel Moreigne, Jacques Mossier, Bernard Pellarin, René Regnault, Roger Romani, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Tregouët, Jacques Valade

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 2931, 2945 (annexe n° 22), 2947 (tome X), 2950 (tome VIII) et T.A. 732.

Sénat : 55 (1992-1993).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
EXAMEN EN COMMISSION	9
AVANT-PROPOS	13
CHAPITRE PREMIER - PRESENTATION DES CREDITS	15
I - LE BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1993	15
A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1993	15
B. LES PRINCIPALES ACTIONS	17
C. LES MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE	23
II - L'EVOLUTION DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE DE 1989 A 1992	24
CHAPITRE II - LA FLOTTE DE COMMERCE	29
I - L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL	29
II - L'EXECUTION DU PLAN PLURIANNUEL DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE	31
III - LE NECESSAIRE ENRAYEMENT DU PHENOMENE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE	36
IV - LA SITUATION DE LA COMPAGNIE GENERALE MARITIME (C.G.M.)	41
CHAPITRE III - PECHEES MARITIMES ET CULTURES MARINES	47
I - LA DEGRADATION PREOCCUPANTE DE LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER	47
II - L'INELUCTABLE ADAPTATION DES CAPACITES DE PECHE AUX RESSOURCES HALIEUTIQUES	50

III - UN IMPERATIF : LE DEVELOPPEMENT DES CULTURES MARINES	58
CHAPITRE IV - LES GENS DE MER	63
I - LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS	63
II - L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DES CESSATIONS D'ACTIVITE	68
III - LA POURSUITE DE LA RENOVATION DU SYSTEME D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL MARITIME	70
CHAPITRE V - POLICES ET SIGNALISATION MARITIMES	77
I - LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE	78
II - LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.)	80
CHAPITRE VI - LES AUTRES ACTIONS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE	83
I - LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL	83
II - L'ADMINISTRATION GENERALE ET LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE	86
ANNEXE - BILAN DES AIDES EUROPEENNES VERSEES A LA FRANCE AU TITRE DE LA FLOTTE DE PÊCHE ET DES CULTURES MARINES (1983-1991)	89

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. Le budget de la Mer (marine marchande) pour 1993 s'inscrit incontestablement dans un contexte financier et budgétaire difficile. Il paraît toutefois de nature à sauvegarder l'essentiel des missions de l'Etat dans ce domaine.

Il convient par ailleurs de noter que :

- la diminution de 10 % du total des dépenses ordinaires correspond, principalement, à l'ajustement de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (E.N.I.M.). Cet ajustement résulte de l'aménagement des modalités de la surcompensation entre les régimes spéciaux de protection sociale ;

- les dotations de certains chapitres budgétaires (par exemple, le chapitre 53-32 : Polices et signalisation maritimes) devraient bénéficier, en cours d'exercice, de reports de crédits significatifs.

2. La mise en oeuvre du plan de soutien à la marine marchande (1990-1994) a permis d'enrayer le processus de contraction de la flotte de commerce française sous pavillon national.

Au 1er juillet 1992, la flotte de commerce française représente ainsi 222 navires, contre 213 navires au 1er juillet 1991. Ces 222 navires se décomposent en 32 navires à passagers, 131 cargos et 59 pétroliers. Sur ces 222 navires, 60 sont immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen").

La dotation budgétaire prévue pour 1993 devrait permettre de répondre au double objectif de la stabilisation du nombre de navires sous pavillon français et du niveau de l'emploi dans le secteur de la flotte de commerce. Elle prend par ailleurs en compte l'évolution des décisions d'investissement des armateurs français qui, moins optimistes que l'année précédente, s'inscrivent désormais dans un contexte mondial de surcapacité.

Cette dotation constitue toutefois un minimum.

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

3. En ce qui concerne le secteur des pêches maritimes, votre rapporteur constate avec satisfaction que le plan de restructuration de la flotte de pêche française :

- a permis à la France de rattraper son retard dans la réalisation des objectifs défendus par la Commission des Communautés européennes en matière d'adaptation des capacités de pêche aux ressources disponibles. La France se trouve ainsi dans une position plus favorable pour négocier, avec ses partenaires de la Communauté, le nouveau programme d'orientation 1993-1996 ;

- s'est accompagné de mesures sociales, les 949 sorties de pêche organisées dans le cadre de ce plan de restructuration ayant entraîné la disparition de 1248 postes de travail. Si 555 marins ont retrouvé un emploi sur d'autres navires de pêche, les autres ont pu ainsi bénéficier de reclassements ou d'autres mesures sociales (pension de retraite, cessation anticipée d'activité, allocation complémentaire de ressources ou allocation de formation).

En revanche, l'accroissement continu et préoccupant du déficit de notre balance commerciale des produits de mer (- 10,18 milliards de francs en 1990, - 11,19 milliards de francs en 1991) souligne la nécessité d'une action dynamique, notamment en faveur, d'une part, des entreprises aquacoles et d'élevage et, d'autre part, des industries de la mer.

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

5. En ce qui concerne les actions de polices et de signalisation maritimes, votre rapporteur prend acte du maintien, en 1993, des dotations budgétaires à un niveau sensiblement équivalent à celui constaté dans le budget voté pour 1992.

Il se félicite plus particulièrement de la progression des crédits d'investissement affectés à la recherche et au sauvetage en mer (chapitre 53-32 article 20). Afin de respecter les engagements internationaux souscrits par la France en ce domaine, les dotations correspondantes sont en effet passées de 5 millions de francs en 1991 à 18 millions de francs en 1993.

En revanche, votre rapporteur s'avoue préoccupé de la diminution, en 1993, de la subvention d'entretien et de la subvention d'équipement versées par l'Etat à la Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.), qui assure 40 % des opérations de sauvetages.

6. Il convient enfin de souligner la continuité de l'effort engagé en faveur de l'adaptation progressive de notre système d'enseignement professionnel maritime. Cet effort se traduit notamment, en 1993, par l'augmentation de la subvention versée à l'A.G.E.M.A. (soit 67,6 millions de francs contre 54,84 millions de francs dans le budget voté pour 1992) afin de poursuivre la rénovation des formations maritimes (ouverture de la deuxième année du BEP maritime et, pour la première année, d'un baccalauréat professionnel "cultures marines").

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 4 novembre 1992, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, puis de M. Jean Clouet, vice-président, la commission a procédé à l'examen des crédits de la marine marchande (Équipement, logement et transports-IV Mer) pour 1993, sur le rapport de M. René Régnauld, rapporteur spécial.

Dans un propos liminaire, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a indiqué que le total des crédits de paiement prévus au titre du budget de la mer (marine marchande) pour 1993 s'élevaient à 5.280,93 millions de francs, diminuant ainsi de 10,4 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992. Il a estimé à cet égard que ce budget s'inscrivait incontestablement dans un contexte financier et budgétaire difficile, tout en sauvegardant l'essentiel des missions de l'État dans le domaine des activités maritimes.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a par ailleurs souligné :

- d'une part, que la diminution de 10 % du total des dépenses ordinaires correspondait principalement à l'ajustement de la contribution de l'État aux dépenses de l'Établissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.). Il a précisé que cet ajustement résultait de l'aménagement des modalités de la surcompensation entre les régimes spéciaux de protection sociale ;

- d'autre part, que les dotations de certains chapitres budgétaires devraient bénéficier, en cours d'exercice, d'importants reports de crédits.

S'agissant plus particulièrement de la mise en oeuvre du plan de soutien à la marine marchande, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a indiqué que celui-ci avait permis d'enrayer le processus de contraction de la flotte de commerce française sous pavillon national. Ainsi, au 1er juillet 1992, la flotte de commerce française était constituée de 222 navires, contre 213 navires au 1er juillet 1991. Le rapporteur spécial a précisé que cette flotte se décomposait en 32 navires à passagers, 131 cargos et 59 pétroliers.

M. René Régnauld, rapporteur spécial, a estimé que la dotation budgétaire prévue en ce domaine pour 1993 devrait permettre de répondre au double objectif de stabilisation du nombre des navires sous pavillon français et du maintien du niveau de l'emploi dans ce secteur d'activité. Il a également estimé qu'elle prenait en compte l'évolution des décisions d'investissement des armateurs français qui, moins optimistes que l'année précédente, s'inscrivaient désormais dans un contexte mondial de surcapacité.

En ce qui concerne le secteur des pêches maritimes, le rapporteur spécial a constaté avec satisfaction que le plan de restructuration de la flotte de pêche française avait permis à la France de rattraper son retard dans la réalisation des objectifs définis en ce domaine par la Commission des Communautés européennes et plaçait ainsi notre pays dans une situation plus favorable pour négocier, avec ses partenaires de la Communauté, le nouveau programme d'orientation 1993-1996. En outre, il a expliqué que ce plan s'était accompagné de mesures sociales, les 949 sorties de pêches organisées dans le cadre de ce plan s'étant traduites par la disparition de 1.248 postes de travail.

En revanche, le rapporteur spécial a estimé que la dégradation continue du solde commercial de la France en matière de produits de mer nécessitait une action plus dynamique et plus volontariste en faveur, notamment, des entreprises aquacoles ou d'élevage et des industries de la mer.

Par ailleurs, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a regretté le relâchement de l'effort entrepris en faveur des actions de protection et d'aménagement du littoral. Soulignant à cet égard les difficultés relatives à la mise en oeuvre de la loi sur le littoral, il s'est interrogé sur la pertinence des motifs invoqués pour justifier la suppression, au titre des économies budgétaires, de la totalité des subventions versées par l'Etat aux associations de propriétaires et aux collectivités locales pour le financement des actions de protection contre les eaux de mer.

S'agissant des actions de police et de signalisation maritimes, le rapporteur spécial a estimé que l'effort de l'Etat se maintenait, en 1993, à un niveau sensiblement équivalent à celui constaté en 1992. Il s'est plus particulièrement félicité de la progression des crédits d'investissement affectés à la recherche et au sauvetage en mer. En revanche, il s'est avoué préoccupé de la diminution de la subvention d'entretien et de la subvention d'équipement versées par l'Etat à la société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.).

Enfin, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a souligné la continuité de l'effort engagé en faveur de l'adaptation progressive du système d'enseignement professionnel maritime qui se traduit notamment, en 1993, par l'augmentation de la subvention versée à l'agence générale des écoles maritimes et aquacoles (A.G.E.M.A.) et la création, pour la première fois, d'un baccalauréat professionnel "cultures marines".

En conclusion, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a estimé qu'au-delà de l'aridité des chiffres, l'analyse des conséquences immédiates de la rigueur financière et budgétaire sur le budget de la mer pour 1993 ne saurait faire oublier certains aspects positifs de l'action entreprise en ce domaine et, notamment, les premiers effets du plan marine marchande, la rénovation de l'enseignement maritime ou les efforts accomplis afin d'adapter la flotte de pêche française à l'évolution des ressources halieutiques.

A l'issue de cet exposé, M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis du budget de la mer (marine marchande) à la commission des affaires économiques, a exprimé ses vives préoccupations concernant l'évolution des dotations budgétaires consacrées, notamment, à la société nationale de sauvetage en mer et aux actions de police et de signalisation maritimes. A cette occasion, il a souligné l'intérêt qu'il y aurait à créer, au Sénat, une commission d'enquête destinée à apprécier, d'une part, l'avenir de la marine marchande française et, d'autre part, l'action menée par les pouvoirs publics en ce domaine.

M. Claude Belot a estimé que le désengagement financier de l'Etat en ce qui concerne la protection du littoral ou la sécurité maritime aboutissait, dans les faits, à un transfert de charges au détriment des collectivités locales et, plus particulièrement, des départements. Il a par ailleurs regretté que le développement des cultures marines, qui constituent une activité économique d'avenir, ne fasse pas l'objet d'un soutien financier plus significatif de la part de l'Etat.

M. François Trucy a déploré que la pauvreté des moyens financiers alloués à la société nationale de sauvetage en mer compromette le renouvellement de sa flotte.

Répondant aux différents intervenants, M. René Régnauld, rapporteur spécial, a notamment indiqué que :

- les moyens financiers alloués à la société nationale de sauvetage en mer devaient être appréciés dans leur globalité et prendre en compte les ressources apportées par l'ensemble des acteurs concernés (Etat, collectivités locales, associations, ...);

- l'évolution des aides à l'investissement des armateurs français traduisait, pour partie, le pessimisme de leurs prévisions d'activité ;

- la nécessaire formation et reconversion des professionnels de la mer devait permettre de faire évoluer les activités et les projets mis en oeuvre dans ce secteur.

A l'issue de ce débat, la commission a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter les crédits de la marine marchande (Équipement, logement et transports-IV Mer) pour 1993.

AVANT-PROPOS

Medames, Messieurs,

Le projet de budget de la marine marchande pour 1993 s'inscrit incontestablement dans un contexte financier et budgétaire difficile.

Il convient toutefois de noter que :

- d'une part, la diminution de 10 % du total des dépenses ordinaires correspond, principalement, à l'ajustement de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (E.N.I.M.), résultant de l'aménagement des modalités de la surcompensation entre les régimes spéciaux de protection sociale ;

- d'autre part, les dotations de certains chapitres budgétaires telle, par exemple, celle du chapitre 53-32 (Polices et signalisation maritimes) devraient bénéficier, en cours d'exercice, de reports de crédits significatifs.

D'une manière générale, l'évolution des crédits de la marine marchande devrait permettre :

- de confirmer l'important effort de solidarité déjà accompli, les années précédentes, en faveur du secteur maritime ;

- de poursuivre la rénovation de notre système d'enseignement professionnel maritime ;

- de répondre au double objectif de la stabilisation du nombre de navires sous pavillon français et du niveau de l'emploi dans le secteur de la flotte de commerce ;

- d'accompagner l'adaptation, parfois douloureuse, mais néanmoins nécessaire, de notre flotte de pêche à l'évolution des ressources halieutiques.

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

- le relâchement de l'effort en faveur de la protection du littoral et les raisons ayant conduit l'Etat à ne pas prévoir, en 1993 comme en 1992, de subventions à ce titre pour les associations de propriétaires et les collectivités locales ;

- la diminution des dotations budgétaires affectées aux actions de polices et de signalisation maritimes et, notamment, des subventions d'entretien et d'équipement versées par l'Etat à la société nationale de sauvetage en mer ;

- l'accroissement continu et préoccupant du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer (- 10,18 milliards de francs en 1990 ; - 11,19 milliards de francs en 1991) qui souligne la nécessité d'une action dynamique, notamment en faveur, d'une part, des entreprises d'aquaculture et d'élevage et, d'autre part, des industries de la mer.

Au total, le projet de budget de la marine marchande pour 1993 présente ainsi une image contrastée.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION DES CREDITS

I - LE BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1993

A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1993

Le budget de la Marine marchande (hors ports maritimes) s'élève à 5.280,93 millions de francs (DO + CP), diminuant ainsi de 10,37 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992 (soit 5.891,9 millions de francs).

(en millions de francs)

	1991	1992	1993	Evolution 1993/1992 en %	Evolution 1992/1991 en %
Dépenses ordinaires					
- Titre III	479,94	488,93	505,54	3,40%	1,87%
- Titre IV	4703,14	4985,18	4411,99	-11,50%	6,00%
Total 1	5183,08	5474,11	4917,53	-10,17%	5,62%
Dépenses en capital					
- Titre V	107,85	105,9	69,8	-34,09%	-1,81%
- Titre IV	315,79	311,89	293,6	-5,86%	-1,23%
Total 2	423,64	417,79	363,4	-13,02%	-1,38%
Total général (1 + 2)	5606,72	5891,9	5280,93	-10,37%	5,09%
Autorisations de programme	563,28	417,74	330,9	-20,79%	-25,84%

1. Les dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires connaissent une diminution de 10,17 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992.

Au sein de ces dépenses, les moyens des services (titre III) atteignent 505,54 millions de francs, en augmentation de 3,40 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992.

En revanche, les interventions publiques (titre IV) diminuent de 11,50 % en francs courants et passent ainsi de 4.985,18 millions de francs en 1992 à 4.411,99 millions de francs en 1993.

L'augmentation constatée au titre III s'explique principalement par la croissance des crédits inscrits aux chapitres 31-32 (services déconcentrés - indemnités et allocations diverses : + 8,25 %), 33-90 (Cotisations sociales versées par l'Etat : + 9,30 %), 34-95 (dépenses informatiques et bureautiques : + 7,98 %) et 34-97 (Matériel et fonctionnement des centres de responsabilité : + 12,59 %).

Au titre IV, la diminution globale des interventions publiques résulte d'une contraction significative des crédits inscrits aux chapitres 41-10 (Actions de promotion dans le domaine maritime : - 84,75 %) et 44-36 (Subventions et apurement FEOGA), partiellement compensée par l'augmentation significative des moyens affectés à la formation professionnelle des gens de mer (chapitre 43-37 : + 50,89 %).

2. Les dépenses en capital

Celles-ci s'élèvent en 1993 à 363,4 millions de francs, soit une diminution de 13,02 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992. De même, les autorisations de programme diminuent de 20,79 % et atteignent 330,9 millions de francs.

Parmi les dépenses en capital, les investissements exécutés par l'Etat (titre V) diminuent de 34,09 % en crédits de paiement et de 3,86 % en autorisations de programme, pour atteindre respectivement 69,8 millions de francs et 99,5 millions de francs.

Les subventions d'investissements accordées par l'Etat (titre VI) diminuent de 5,86 % en crédits de paiement (ceux-ci s'élèvent à 293,6 millions de francs en 1993). Les autorisations de programme, qui passent de 314,24 millions de francs en 1992 à 231,40 millions de francs en 1993 diminuent, quant à elles, de 26,36 %.

B. LES PRINCIPALES ACTIONS

(en millions de francs)

	Crédits de paiement		Evolution 1993/1992 en %	Autorisations de programme		Evolution 1993/1992 en %
	1992	1993		1992	1993	
Administration générale	339,16	347,24	2,38%	11	10	-9,09%
Frises maritimes et signalisation maritime	185,96	152,23	-18,14%	82,65	81,51	-1,38%
Protection et aménagement du littoral	27,36	15,83	-41,78%	15,7	8	-49,04%
Flotte de commerce	344	326	-5,23%	250	200	-20,00%
Pêches maritimes et cultures marines	150,76	126,78	-15,91%	40	15	-62,50%
Gens de mer	4835,89	4304,21	-10,99%	7	6,5	-7,14%
Recherche scientifique et technique	8,76	8,52	-2,74%	11,39	9,89	-13,17%

1. Administration générale

Les dépenses consacrées aux moyens généraux de l'administration atteignent 347,24 millions de francs en crédits de paiement, soit une progression de 2,38 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992.

Cette évolution tient simultanément compte, au titre des mesures acquises, de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique, 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 8,34 millions de francs.

Les mesures nouvelles (+ 5,77 millions de francs) traduisent :

- les modifications de l'activité ou de l'organisation des services (+ 0,35 million de francs) ;

- l'inscription d'une provision pour hausse de rémunération et la poursuite de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique (+ 4,22 millions de francs) ;

- divers ajustements aux besoins, transferts ou économies (+ 1,19 millions de francs) ;

- l'ajustement aux besoins des crédits destinés aux actions de promotion dans le domaine maritime (- 5,16 millions de francs).

Il convient par ailleurs de noter que les autorisations de programme destinées à l'équipement administratif des services, soit 10 millions de francs en 1993, diminuent de 9,09 % en francs courants par rapport à 1992.

2. Polices maritimes et signalisation maritime

Les dotations consacrées en 1992 aux actions de police et de signalisation maritime :

- passent, en crédits de paiement, de 185,96 millions de francs en 1992 à 152,23 millions de francs en 1993, soit une diminution de 18,14 % en francs courants ;

- demeurent sensiblement équivalentes, en autorisations de programme, à celles de l'année précédente (81,51 millions de francs en 1993, contre 82,65 millions de francs en 1992).

S'agissant tout d'abord des moyens des services (titre III), ceux-ci atteignent 99,22 millions de francs contre 98,22 millions de francs en 1992.

En revanche, et en raison de l'ajustement aux besoins de la contribution de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer, les crédits d'interventions publiques (titre IV) diminuent de 1,09 million de francs pour atteindre 3 millions de francs en 1993.

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

- la diminution des crédits de paiement (43,5 millions de francs en 1993 contre 76 millions de francs en 1992) ;

- la reconduction des autorisations de programme au niveau atteint l'année précédente, soit 75 millions de francs.

Enfin, la subvention d'équipement versée à la Société nationale de sauvetage en mer (titre VI) diminue tant en crédits de paiement qu'en autorisations de programme et atteint 6,51 millions de francs (contre 7,65 millions de francs dans le budget voté pour 1992).

3. Protection et aménagement du littoral

Les moyens alloués en 1993 à la protection et à l'aménagement du littoral diminuent :

- en crédits de paiement (15,93 millions de francs en 1993, contre 27,36 millions de francs dans le budget voté pour 1992, soit une contraction de 41,78 % en francs courants) ;

- en autorisations de programme (8 millions de francs en 1993 contre 15,7 millions de francs en 1992, soit une diminution de 49,04 % en francs courants).

Les moyens consacrés au sentier des douaniers diminuent ainsi en crédits de paiement (0,4 million de francs en 1993 contre 0,5 million de francs en 1992) mais demeurent au niveau de l'année précédente en ce qui concerne les autorisations de programme (0,3 million de francs).

La contribution de l'Etat à la mise en oeuvre des schémas de mise en valeur de la mer diminue tant en autorisations de programme (3,3 millions de francs en 1993 contre 5,4 millions de francs en 1992) qu'en crédits de paiement (2,7 millions de francs contre 5,2 millions de francs l'année précédente).

En revanche, les crédits consacrés à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral (titre V) demeurent stables en crédits de paiement et en autorisations de programme (5 millions de francs).

Il convient enfin de rappeler la décision prise en 1992 de ne pas doter le chapitre 63-30 - article 30 du titre VI au motif que les subventions correspondantes, versées par l'Etat aux associations de propriétaires ou aux collectivités locales au titre de la protection contre les eaux de mer, ne revêtaient pas un caractère obligatoire. En conséquence, les crédits de paiement inscrits à ce chapitre pour 1993, soit 5 millions de francs, correspondent uniquement à la poursuite d'opérations lancées au titre d'engagements antérieurs.

4. Flotte de commerce

Les crédits consacrés à la flotte de commerce diminuent de 5,23 % en crédits de paiement (326 millions de francs en 1993 contre 344 millions de francs en 1992) et de 20 % en autorisations de programme (200 millions de francs en 1993 contre 250 millions de francs en 1992).

S'agissant des crédits d'aide à l'investissement des entreprises d'armement maritime (chapitre 63-35 article 20), ceux-ci diminuent en autorisations de programme (150 millions de francs en 1993 contre 185 millions de francs en 1992) mais augmentent légèrement en crédits de paiement (140 millions de francs contre 135,36 millions de francs).

En ce qui concerne par ailleurs les aides à la consolidation et à la modernisation des entreprises d'armement maritime, les dotations correspondantes diminuent également (autorisations de programme : 50 millions de francs en 1993 contre 65 millions de francs en 1992 ; crédits de paiement : 55 millions de francs contre 77,64 millions de francs).

En revanche, la contribution de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie Générale Maritime (C.G.M.) demeure à son niveau de l'année précédente, soit 131 millions de francs.

Il convient par ailleurs de noter à ce sujet que la C.G.M. doit bientôt bénéficier d'une importante aide financière de l'Etat, d'un montant de 780 millions de francs. Imputée au budget des charges communes, cette dotation devrait être répartie entre les exercices 1992 et 1993 dans le cadre de lois de finances rectificatives.

5. Pêches maritimes et cultures marines

Les crédits consacrés au secteur de la pêche diminuent de 15,91 % en crédits de paiement (126,78 millions de francs en 1993 contre 150,76 millions de francs en 1992) et de 62 % en autorisations de programme (15 millions de francs en 1993 contre 40 millions de francs en 1992).

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

- les crédits de fonctionnement du titre III augmentent de 0,27 million de francs, en raison de mesures intéressant la situation des personnels ou de divers ajustements aux besoins ;

- les crédits d'intervention en faveur du secteur des pêches sont affectés par une mesure nouvelle négative de 34,43 millions de francs ;

- les crédits inscrits au titre VI (modernisation et développement des entreprises de pêche et de cultures marines ; industries et commercialisation des produits de la mer) augmentent de 10 millions de francs en crédits de paiement et diminuent de 25 millions de francs en autorisations de programme.

6. Gens de mer

Les crédits (DO + CP) alloués à l'action en faveur des gens de mer diminuent de 10,99 % en francs courants par rapport aux dotations inscrites au budget voté de 1992. Ils atteignent ainsi 4.304,21 millions de francs.

Les moyens de fonctionnement prévus au titre III demeurent à un niveau sensiblement équivalent à celui de l'année précédente (58,99 millions de francs en 1993 contre 57,95 millions de francs en 1992).

En revanche, les dotations budgétaires inscrites au titre IV (interventions publiques) passent de 4.770,23 millions de francs en 1992 à 4.237,72 millions de francs en 1993.

Cette évolution résulte :

- de l'ajustement aux besoins des crédits destinés aux actions de formation dans le domaine maritime, à la formation professionnelle maritime et à l'application de la convention entre l'Etat et l'U.N.E.D.I.C. relative aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime (+ 6,2 millions de francs) ;

- de la diminution (- 562 millions de francs) de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (E.N.I.M.), liée à l'aménagement des modalités de la surcompensation ;

- du transfert, au chapitre 43-37 article 10 du budget de la mer, et au titre de la formation professionnelle maritime, de 23,3 millions de francs antérieurement inscrits au fonds de la formation professionnelle et de la promotion sociale.

Par ailleurs, l'entretien et l'équipement en matériels techniques et pédagogiques des établissements scolaires maritimes (chapitre 56-37) bénéficient d'une dotation de 7,5 millions de francs en crédits de paiement (- 0,2 million de francs par rapport au budget voté de 1992) et de 6,5 millions de francs en autorisations de programme (- 0,5 million de francs).

7. Recherche scientifique et technique

Les crédits (DO + CP) consacrés, au sein du budget de la mer, à la recherche scientifique et technique diminuent globalement de 2,74 % en 1993 et atteignent 8,52 millions de francs.

Comme l'année précédente, cette évolution résulte essentiellement de la diminution des subventions aux organismes de recherche financés par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (FARI) du ministère chargé de la mer dont le montant des crédits de paiement passe de 7,34 millions de francs en 1992 à 7,09 millions de francs en 1993. Parallèlement, les autorisations de programme correspondantes diminuent également de 11,39 millions de francs en 1992 à 9,89 millions de francs en 1993.

Il convient toutefois de rappeler que l'essentiel des dotations budgétaires consacrées à la recherche scientifique et technique dans le domaine maritime relève du ministère de la

recherche, au travers de l'Institut français de recherche pour l'exploitation des mers.

C. LES MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE

Diverses modifications ont été apportées en seconde délibération par l'Assemblée nationale, à savoir :

1. Au titre III (Moyens des services)

chapitre 35-32

- article 70 (signalisation maritime en métropole) : 2,5 millions de francs) ;
- article 80 (signalisation maritime Outre-Mer) : 0,5 million de francs ;

2. Au titre IV (Interventions publiques)

chapitre 46-32

- article 20 (participation aux dépenses de la société nationale de sauvetage en mer) : 0,7 million de francs.

3. Au titre V (Investissements exécutés par l'Etat)

chapitre 53-80

- article 20 (aménagement du rivage marin - sentier des douaniers) : 0,5 million de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

chapitre 53-32

- article 30 (surveillance et information de la navigation maritime dans les zones à trafic intense) : 2,5 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement ;

- article 70 (signalisation maritime en métropole) : 2 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement ;

- article 80 (protection contre les eaux de mer) : 0,5 million de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

4. Au titre VI (Subventions d'investissement accordées par l'État)

chapitre 66-32

- article 20 (subvention d'équipement à la société nationale de sauvetage en mer) : 0,8 million de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

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

Par ailleurs, il convient de noter que, par voie d'amendement, l'Assemblée nationale a inséré un article additionnel après l'article 40 au projet de loi de finances pour 1990 ainsi rédigé :

«Le Gouvernement adressera au parlement un rapport avant le 31 décembre 1993 sur les concours financiers nécessaires à la modernisation de la Société nationale de secours en Mer.»

II - L'EVOLUTION DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE DE 1989 à 1992

De 1989 à 1992, le budget de la marine marchande (cf tableaux pages suivantes) est passé :

- en crédits de paiement : de 5.163,44 millions de francs à 5.891,9 millions de francs, soit une augmentation de 4,02 % en francs constants ;

- en autorisations de programme : de 318,96 millions de francs à 417,74 millions de francs, soit une progression de 19,39 % en francs constants.

L'analyse par action de cette évolution générale met principalement en évidence :

- l'augmentation, tant en crédits de paiement (+ 6 %) qu'en autorisations de programme (+ 15,12 %) des dotations affectées au fonctionnement de l'administration centrale ;

- la progression des crédits de paiement consacrés, d'une part, aux actions de polices et de signalisation maritimes (+ 1,78 %) et, d'autre part, des actions de protection et d'aménagement du littoral (+ 18,15 %). En revanche, les autorisations de programme correspondantes diminuent respectivement de 7,67 % et de 18,92 % ;

- l'impact du plan "Marine marchande" (1990-1994), les crédits de l'action en faveur de la flotte de commerce française augmentent de 77,03 % en crédits de paiement et de 264,63 % en autorisations de programme ;

- les conséquences de l'adaptation, dans le cadre des objectifs communautaires, des capacités de la flotte de pêche française à l'évolution des ressources halieutiques. La forte contraction des autorisations de programme constatée en ce domaine (- 63,87 %) s'explique essentiellement par le retard pris par la France, jusqu'en 1991, dans la réalisation des objectifs communautaires de réduction de flotte. En conséquence, il était en effet interdit aux autorités françaises d'accorder des aides à l'investissement tant que lesdits objectifs n'étaient pas atteints ;

- l'augmentation, en crédits de paiement (+ 2,35 %) de la dotation consacrée aux actions en faveur des gens de mer, et la diminution (- 60,12 %) des autorisations de programme correspondantes.

Evolution des grandes masses du budget de la marine marchande de 1989 à 1992

(millions de francs)

Nature des crédits (en millions de francs)	Budget voté de 1989	Budget voté de 1990	Budget voté de 1991	Budget voté de 1992	Evolution 1989/1992 en % (1)
Dépenses ordinaires					
- Titre III	448,42	456,75	479,94	488,93	-0,61%
- Titre IV	4412,87	4625,19	4703,14	4985,18	2,98%
Total 1	4861,29	5081,94	5183,08	5474,11	2,65%
Dépenses en capital					
- Titre V	97,95	91,41	107,85	105,9	-1,44%
- Titre VI	204,2	271,38	315,79	311,89	39,23%
Total 2	302,15	362,79	423,64	417,79	26,04%
Total général (1 + 2)	5163,44	5444,73	5606,72	5891,9	4,02%
Autorisations de programme	318,96	492,51	563,28	417,74	19,39%

(1) En francs constants

Actions (en millions de francs)	Crédits de paiement				Evolution 1989/1992 en % (1)	Autorisations de programme				Evolution 1989/1992 en % (1)
	1989	1990	1991	1992		1989	1990	1991	1992	
Administration générale	291,68	300,64	330,67	339,16	6,00%	8,71	12,01	11,85	11	16,12%
Polices maritimes et signalisation maritime	166,55	163,81	185,03	185,96	1,78%	81,6	78,5	78,46	82,65	-7,87%
Protection et aménagement du littoral	21,11	21,71	20,2	27,36	18,15%	17,65	18,4	18,05	15,7	-18,92%
Flotte de commerce	177,14	285	330,4	344	77,03%	50	230	300	250	294,03%
Pêches maritimes et cultures marines	188,65	151	145,97	150,76	-27,15%	135	135	135	40	-63,87%
Gens de mer	4306,85	4511,8	4582,33	4835,89	2,25%	16	8	7,82	7	-60,12%
Recherche scientifique et technique	11,44	10,63	12,1	8,76	-30,20%	10	10,6	12,1	11,39	3,83%

(1) En francs constants

CHAPITRE II

FLOTTE DE COMMERCE

Les dotations budgétaires prévues pour 1993 au titre de l'action en faveur de la flotte de commerce atteignent :

- 326 millions de francs en crédits de paiement (dépenses ordinaires et dépenses en capital), contre 344 millions de francs dans le budget voté pour 1992 ;

- 200 millions de francs en autorisations de programme, contre 250 millions de francs en 1992.

Il convient par ailleurs de souligner que la Compagnie générale maritime doit bientôt bénéficier d'une importante aide financière de l'Etat, d'un montant de 780 millions de francs. Imputée au budget des charges communes, cette dotation devrait être répartie entre les exercices 1992 et 1993 dans le cadre des lois de finances rectificatives.

I - L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL

Commencée dans le contexte tendu de la guerre du Golfe et terminée par les développements politiques intervenus en Europe de l'Est, l'année 1991 a connu en conséquence des profils conjoncturels très marqués dans les divers secteurs du transport maritime. Pour autant, avec une progression de 1,2 % des tonnages et de 1,5 % des tonnes-milles, les seuls secteurs dynamiques demeurant comme l'année précédente le charbon et les marchandises générales, avec + 6,5 % et + 2,5 %, l'année 1991 s'inscrit comme l'année la plus médiocre depuis 1985 avec une performance de deux points inférieure à celle de l'année précédente.

Les taux d'utilisation des capacités de transport ne paraissent pas avoir connu d'évolution importante entre 1989 et 1991 dans les secteurs du vrac sec et liquide, si l'on en croit du moins la

fermeté encore manifestée fin 1991 par les taux de fret. Dans ces secteurs en effet la progression de la demande, soit en tonnage, soit en distance, a pu contenir globalement les effets des livraisons des commandes de navires passées entre 1987 et 1989.

Pour ce qui concerne la navigation de ligne régulière, la persistance d'une croissance encore significative, notamment en Extrême-Orient et dans le Sud-Est asiatique, a certes permis que les volumes transportés se soient accrus de 2,4 %. Elle a toutefois été insuffisante pour enrayer la continuation du mouvement de détérioration des taux de fret. En témoignent d'ailleurs les tentatives menées depuis deux ans par diverses compagnies organisées en conférences et opérant sur l'Atlantique Nord et le Pacifique, pour parvenir à des accords de limitation, voire de gel, des capacités mises en oeuvre.

Pour l'année 1992, les premiers mois ont montré que les taux de croissance des échanges escomptés devraient être revus à la baisse : la faible vigueur de l'économie nord-américaine ou anglaise, les ralentissements maintenant observés en Europe continentale, la baisse du dollar et du prix des principales matières premières ne soutiennent guère la formulation de perspectives favorables pour l'armement mondial. Le marché maritime a ainsi enregistré une chute spectaculaire des taux de fret pratiqués pour les gros transporteurs de pétrole brut. La demande de tonnage se révèle en effet stagnante dans le secteur, alors que la flotte de navires citernes continue de croître à un rythme de 3,5 % l'an, environ 40 millions de tonnes de port en lourd supplémentaires devant s'ajouter en 1992 et 1993 à la capacité existante. L'adaptation au marché restera difficile malgré la reprise des désarmements de navires et les envois à la démolition.

Pour les principales marchandises sèches transportées en vrac les perspectives sont contrastées : pour le minerai de fer, les engrais naturels et les céréales, une baisse des trafics est à craindre, alors que pourraient rester soutenus ceux du charbon, de la bauxite et de l'aluminium conduisant à une dissociation probable dans l'évolution des taux de fret pratiqués pour les grands navires et pour ceux de moindre capacité.

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

S'inspirant très largement des recommandations formulées dans le rapport présenté en 1989 par M. Le Drian, alors parlementaire en mission, le plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce a prévu un ensemble cohérent de mesures destinées à permettre l'adaptation en profondeur du secteur du transport maritime aux évolutions de son environnement international.

Depuis 1990, première année budgétaire de son application, le Plan Marine Marchande a connu des résultats encourageants.

Le mouvement massif de dépavillonnement pertes moyennes de 30 navires et de 1.150 emplois de navigants par an constaté depuis plus d'une décennie a été enrayeré ; le nombre de navires sous pavillon français a été globalement stabilisé.

Ainsi, le nombre de navires de commerce immatriculés sous pavillon français s'élève à 222 unités au 1er juillet 1992, contre 223 au 1er janvier 1990.

Après la stagnation des années 1986 à 1988, le renouvellement et la modernisation de la flotte paraissent avoir repris. Plus de 7,7 milliards d'investissements navals ont été ainsi commandés par les armateurs depuis 1990.

Une appréciation objective des premiers résultats du Plan "Marine Marchande" peut être effectuée à partir des cinq grandes orientations définies en ce domaine, à savoir :

- l'aide à l'investissement ;
- l'aide à la consolidation et à la modernisation ;
- le remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle ;
- le dispositif des cessations anticipées d'activité ;
- l'allègement, pris en charge par l'Etat, des cotisations sociales pour les navigants à bord de navires immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen").

1. L'aide à l'investissement

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

A ce jour, et depuis le 1er juillet 1989, date à partir de laquelle sont prises en compte des commandes de navires pouvant être subventionnées au titre du plan Marine Marchande :

- 51 navires dont 23 neufs devraient bénéficier de ce dispositif;**
- 13 navires doivent être livrés en 1992, dont 10 navires neufs.**

Il faut en outre signaler que 7 navires, dont 5 neufs, devraient être livrés en 1993.

Par ailleurs, la dotation prévue en autorisations de programme pour 1993, soit 150 millions de francs, correspond à l'acquisition de 5 navires dont la livraison devrait intervenir en 1993 et 1994.

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

Cette aide permet de soutenir les progrès de compétitivité et l'adaptation des armements opérant sous pavillon français.

L'aide est fondée sur une logique forfaitaire. Elle ne repose pas sur l'armement naval mais elle est :

- liée à l'évolution de l'activité d'ensemble de l'entreprise d'armement;**

- subordonnée à la présentation d'un plan d'orientations stratégiques sur trois ans et à l'exposé d'un programme annuel d'actions que l'entreprise s'engage à réaliser dans différents domaines (acquisitions de conteneurs, développement commercial et logistique, formation et qualification des personnels, etc...)

En 1990, 97,4 millions de francs ont été répartis entre 6 armements : C.G.M., DELMAS, DELOM, B.A.I., EMERAUDE, LINES, CABOMAR.

En 1991, 80 millions de francs ont également été ventilés entre 6 armateurs : la C.G.M., DELMAS, B.A.I. ont vu leurs contrats reconduits, alors que la S.N.A.T., la S.N.C.M. et S.N.O. ont pu prétendre à l'aide à la consolidation et à la modernisation pour la première fois.

Plus de 950 millions de francs d'investissement ont été réalisés au titre de l'ensemble des contrats signés sur ces deux exercices. Ces investissements ont été constitués à :

- 70 % d'acquisitions complémentaires à l'achat des navires (principalement des parcs et conteneurs) ;
- 20 % d'équipements informatiques ;
- 10 % d'actions de formation et de qualification des personnels ;

En 1992, quatre entreprises devraient bénéficier de ce dispositif : la C.G.M., la société S.C.A.C. DELMAS-VIELJEUX (S.D.V.), la B.A.I., et la S.N.A.T., pour un montant total de 60 millions de francs correspondant à la dotation disponible en 1992. Les engagements pour l'année 1992 portent sur le maintien de 51 unités sous pavillon français et la réalisation d'un investissement total de 372,7 millions de francs par les armements bénéficiaires de l'aide.

Ces investissements devraient être constitués à hauteur de :

- 70 % de modernisation des navires, de prises des participations et d'acquisitions de conteneurs et de matériels de manutention ;
- 17 % d'équipements informatiques et bureautiques ;
- 13 % d'actions de formation, de qualification et d'investissement des personnels.

Une dotation de 50 millions de francs est prévue pour 1993, marquant à la fois la poursuite du dispositif mais également son caractère dégressif. Cette dotation permet d'accompagner l'effort d'investissement entrepris par les armements français afin d'améliorer leur compétitivité dans une conjoncture dominée par l'intensité de la concurrence internationale, tout particulièrement dans le secteur des lignes régulières.

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

Le remboursement intégral de la part maritime de la taxe professionnelle acquittée par les armements de commerce a été institué dans le cadre du plan Marine marchande pour les cotisations payées de 1990 à 1993 inclus. Le remboursement, limité aux navires sous pavillon français, intervient l'année suivant celle du paiement des cotisations par les entreprises.

Les crédits ouverts en loi de finances rectificative 1989 et 1990, ont été respectivement de 45 et 53 millions de francs. Le remboursement en 1991 de la part de la taxe professionnelle acquittée par les entreprises s'est élevé à un montant total de 57,2 millions de francs dont 53,2 millions de francs pour la taxe professionnelle acquittée au titre de 1990. Aucun solde sur les dotations n'étant disponible pour 1992, le montant de 36,3 millions de francs inscrit en loi de finances rectificative 1991 nécessitera d'être complété en loi de finances rectificative 1992, pour permettre à la fois le remboursement intégral de la taxe professionnelle payée en 1991, et le remboursement de la taxe professionnelle acquittée en 1992.

4. Les cessations anticipées d'activité

Dans le domaine social, un nouveau contingent de 350 possibilités de départs en cessation anticipée d'activité sera ouvert par avenant à la Convention du 25 avril 1985 passée entre l'Etat, l'association pour la gestion du système de C.A.A. et l'U.N.E.D.I.C. La signature de cet avenant est prévue pour le quatrième trimestre 1992.

Pour l'exercice 1991, la dotation budgétaire affectée au financement de ce dispositif a été de 89 millions de francs. Cette dotation a permis de financer 183 départs supplémentaires en 1991.

Pour l'exercice 1992, la dotation budgétaire est du même montant. 80 dossiers ont été traités durant les 7 premiers mois de l'année 1992.

Pour 1993, le nombre de demandes de cessation anticipée d'activité pour les navires de commerce devrait avoisiner 300, compte tenu des difficultés que connaissent actuellement les principaux armements maritimes français.

5. L'allègement, pris en charge par l'Etat, des cotisations sociales pour les navigants à bord de navires immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques françaises ("l'avillon des Kerguelen").

Les arrêtés du 28 décembre 1989 et du 10 avril 1990 ont réservé le champ d'application du régime de l'immatriculation aux T.A.A.F. aux navires de commerce exploités en transport à la demande, à l'exclusion des navires pétroliers opérant dans le cadre de la Loi de 1928. La proportion minimum de navigants français est passée de 25 % à 35 %.

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

Le coût annuel pour l'Etat a été évalué à moins de 20 millions de francs depuis sa mise en vigueur (19,6 millions de francs en 1991).

D'une manière générale, les différentes mesures définies dans le cadre du Plan en faveur de la marine marchande ont incontestablement permis de stabiliser la flotte de commerce sous pavillon national (cf tableau page suivante). Il s'agit donc, pour 1993, de veiller à ce que les premiers résultats enregistrés s'inscrivent dans la durée et à ce que la stabilisation de la flotte de commerce française soit définitivement confortée.

Etat de la flotte de commerce sous pavillon français

	1er janvier 1989		1er janvier 1990		1er janvier 1991		1er janvier 1992		1er juillet 1992	
	Nbre	TJB ⁽¹⁾	Nbre	TJB	Nbre	TJB	Nbre	TJB	Nbre	TJB
Flotte de commerce sous pavillon national	241	4.128.288	223	3 870.251	218	3.712.756	216	3.724 958	222	3.898.619
dont immatriculation T.A.A.F. ⁽²⁾	37	610.220	37	516.800	57 " "	702.969	58 " "	637 053	60 " "	621.052

(1) Parmi lesquels 5 navires australiens de la Flotte Fish précédemment immatriculés à Djibouti et placés sous immatriculation T.A.A.F. antérieurement à la publication du décret du 20 mars 1987 et de ses arrêtés d'application. Ces 5 navires australiens totalisant 3.889 T.J.B. ne sont pas compris dans le total de la flotte de commerce sous pavillon national.

(2) Terres australes et antarctiques françaises ("Pavillon des Kerguelen")

(3) Tonnes (Jauge brute)

III - LE NECESSAIRE ENRAYEMENT DU PHENOMENE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Le développement, au niveau mondial, du phénomène des pavillons de complaisance, contribue à la dégradation de la compétitivité de la flotte de commerce française.

Afin d'enrayer ce phénomène, l'action des pouvoirs publics s'est principalement orientée dans deux directions, à savoir :

- d'une part, la réforme de l'immatriculation aux Terres australes et antarctiques françaises ;
- d'autre part, la poursuite de la négociation visant à la création d'un pavillon européen ("EUROS").

A. LA REFORME DE L'IMMATRICULATION AUX TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

1. L'élargissement du champ d'application du pavillon des Kerguelen

Les arrêtés du 10 avril et du 28 décembre 1990 ont réservé ce régime aux navires de commerce exploités en transport à la demande, à l'exclusion des navires pétroliers opérant dans le cadre de la loi de 1928.

La réforme en cours de la loi de 1928, tout en obligeant les pétroliers à conserver le pavillon tricolore, permettrait de leur ouvrir l'immatriculation aux T.A.A.F. afin d'améliorer leurs conditions d'exploitation.

Selon les informations aujourd'hui disponibles, l'immatriculation aux Kerguelen des navires de la flotte pétrolière pourrait entraîner 290 suppressions d'emplois au cours de l'année 1993.

Le registre des Kerguelen ne sera ouvert qu'aux compagnies qui auront signé un plan social avec les marins.

Chez tous les armateurs, ces négociations ont été amorcées et il semble que dans toutes les compagnies un accord ait été trouvé avec les représentants syndicaux.

Pour sa part, l'Etat contribuera aux plans sociaux en accordant des cessations anticipées d'activité qui permettent aux marins de prendre leur retraite à 50 ans. Par ailleurs, le Fonds nationale de l'emploi (F.N.E.) sera mobilisé pour mettre en oeuvre tous les moyens dont il dispose.

Une première analyse fait apparaître que :

- 50 marins pourraient bénéficier d'un départ en cessation anticipée d'activité (marins de 50 ans ayant au moins 30 annuités de service validables et percevant jusqu'à 55 ans un revenu de remplacement) ;

- 25 marins partiraient en préretraite dans le cadre de dispositions propres à certaines entreprises ;

- 25 marins seraient rapidement reclassés au sein des entreprises pétrolières ;

- 40 marins en fin de contrat à durée déterminée percevront l'indemnité de précarité légale ;

- les marins licenciés pour motif économique pourraient bénéficier de conventions de conversion et des autres dispositifs du fonds national pour l'emploi. Par ailleurs, ils percevraient des indemnités de licenciement conventionnel de l'ordre de 6 et demi à 8 mois et demi de salaire et une prime de départ dont le montant pourrait avoisiner 150.000 francs. Les entreprises mettront en place des cellules de reclassement afin de faciliter la reconversion professionnelle de ces marins.

2. La réflexion relative à l'amélioration des conditions d'immatriculation

L'amélioration du système d'immatriculation aux Kerguelen devrait assouplir la rigidité incontestable du dispositif actuel.

Celui-ci permet l'allègement des deux tiers des charges sociales patronales, correspondant à une aide de l'Etat de 42.200 francs par an et par navigant. Mais ce système ne bénéficie aux emplois français qu'à hauteur de 35 % des effectifs embarqués. Le secrétariat d'Etat à la mer envisagerait de porter ce pourcentage à 70 %.

En tout état de cause, l'aboutissement d'une réforme des avantages du pavillon T.A.A.F. ne doit avoir pour objectif final que le soutien de l'emploi des navigants. Il ne peut être atteint sans négociation entre les partenaires sociaux.

B. LES NEGOCIATIONS RELATIVES A LA CREATION D'UN PAVILLON EUROPEEN (pavillon "EUROS")

Au cours du dernier Conseil des ministres européens des transports maritimes qui vient de se tenir à Luxembourg, le Secrétaire d'Etat à la mer a défendu le dossier du registre maritime européen qui permettrait d'harmoniser les flottes marchandes des

Etats de la Communauté afin de les protéger contre les pavillons de complaisance.

De son côté, la Commission conçoit la création du registre EUROS comme un élément susceptible de stopper une évolution inquiétante, marquée par l'accroissement des pavillons de complaisance et par la multiplication des seconds registres que différents états européens ont créés (ou envisagent de créer) pour préserver l'existence de leur flotte nationale.

Le Conseil des ministres de la C.E.E. n'a toujours pas pris de décision concernant le projet EUROS.

Pour sa part, la France considère que l'instauration du registre EUROS permettrait d'apporter un début de réponse à la nécessaire harmonisation des conditions d'exploitation des flottes des Etats membres. Elle estime aussi que le registre EUROS devrait être suffisamment attractif pour répondre à la nécessité de conforter la présence et le développement des armateurs communautaires par rapport à leurs concurrents extérieurs. Cette exigence est d'autant plus forte que les conditions fixées au registre EUROS, notamment en matière de composition d'équipage et de sécurité, impliqueront un surcoût pour les armateurs communautaires.

La France accorde en outre une grande importance au renforcement des contrôles en matière de sécurité, action qui vise en particulier les navires des pays de libre immatriculation. Lors de la conférence organisée à Paris en mars 1991, les ministres des quatorze pays signataires du memorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port (dit memorandum de Paris) ont notamment pris l'engagement de renforcer les contrôles techniques de sécurité ; ces contrôles permettent aussi de vérifier les niveaux de qualification professionnelles des équipages, ainsi que le respect des normes sociales.

Par ailleurs, la France a présenté durant l'été 1991 un ensemble de propositions concernant la sécurité du transport maritime pétrolier ; ces propositions concernent les trois mesures suivantes :

- le renforcement du contrôle des pétroliers anciens auxquels la Convention MARPOL de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.), entrée en vigueur en 1983, ne s'applique pas ; cette proposition a déjà été suivie d'effet, avec l'adoption par l'O.M.I., le 6 mars 1992, d'un amendement relatif aux pétroliers existants et prévoyant, d'une part, le renforcement des inspections et, d'autre part, l'élimination des pétroliers de plus de 30 ans ;

- le refus d'accès aux ports de la Communauté de pétroliers de ce type ayant fait l'objet d'observations graves ;

- l'application de sanctions aux propriétaires des cargaisons de pétroliers défectueux faisant escale dans un port de la Communauté.

Cette action a pour but essentiel de supprimer l'exploitation des navires ne respectant pas les normes fixées par les conventions internationales sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) et de l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.). L'exploitation de tels navires comporte un risque évident en matière de sécurité maritime et de pollution et introduit, dans le même temps, une distorsion de concurrence préjudiciable aux armateurs sérieux.

Une communication de la Commission des Communautés sur le thème de la sécurité est prévue pour la fin de cette année.

IV - LA SITUATION DE LA COMPAGNIE GENERALE MARITIME (C.G.M.)

1. Evolution de la situation financière

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux résultats comptables de la C.G.M. au cours des douze dernières années.

Années	Chiffre d'affaires H.T.	Résultat d'exploitation*	Résultat net
1980	2.971	- 287	- 267 ⁽¹⁾
1981	3.722	- 166	- 275 ⁽²⁾
1982	4.131	- 497	- 585
1983	4.539	- 397	- 79 ⁽³⁾
1984	4 960	- 102	- 3 ⁽⁴⁾
1985	5.043	- 45	+ 1 ⁽⁵⁾
1986	4.246	+ 12	+ 2 ⁽⁶⁾
1987	4.133	- 82	+ 2 ⁽⁷⁾
1988	4.305	+ 169	+ 80
1989	4.807	- 13	+ 57
1990	4.649	- 262	- 129
1991	4.802	- 384	- 472

* A partir de 1985 au sens du nouveau plan comptable.

(1) avec une subvention d'équilibre de 81,5 MF.

(2) avec une subvention d'équilibre de 91 MF.

(3) avec abandon de créance C.G.M.F. de 284,4 MF.

(4) avec abandon de créance C.G.M.F. et subvention d'équilibre de 196 MF.

(5) avec abandon de créance C.G.M.F. de 181,1 MF.

(6) avec abandon de créance C.G.M.F. et subvention d'équilibre de 389,7 MF.

(7) avec abandon de créance C.G.M.F. et subvention d'équilibre de 258 MF.

Les principaux chiffres comptables de la compagnie, pour les exercices 1990 et 1991, apparaissent dans le tableau suivant :

(en millions de francs)

Années	1990	1991	Différence
Résultat d'exploitation	- 262	- 384	- 122
Résultat financier	- 147	- 114,8	+ 33
Résultat courant	- 410	- 485	- 75
Résultat exceptionnel	281	54	- 227
Résultat net	- 129	- 472	- 343

La dégradation, amorcée en 1989, amplifiée en 1990 s'est accentuée en 1991.

Au cours de l'année écoulée, les efforts internes d'amélioration de la productivité n'ont pas pu compenser les conséquences défavorables de l'évolution du marché des frets.

La détérioration du niveau moyen des recettes s'est aggravée en 1991 principalement au cours du second semestre. La concurrence, alimentée par d'importantes surcapacités, n'épargne aucun trafic. Après les grands axes maritimes Est Ouest (ligne entre l'Europe et l'Extrême-Orient, l'Amérique du Nord) le reste du réseau commence à être affecté par cette situation.

Le chiffre d'affaires qui s'élève à 4,8 milliards de francs est en très légère augmentation.

Par contre, le résultat d'exploitation continue à se dégrader (- 384 millions de francs en 1991 contre - 262 millions de francs en 1990). Sur l'ensemble du réseau, la recette moyenne par conteneur transporté a baissé de 4,07 %. Les recettes nettes de fret maritime sont en 1991 au même niveau que celles de 1989, alors que les volumes transportés ont progressé pendant la même période. Ainsi, en trois ans, pour un niveau de recettes constant, le volume d'activité a augmenté de 28 %.

Pendant l'année, cette baisse conjoncturelle des taux de fret a été aggravée par deux éléments supplémentaires, à savoir :

- d'une part, les résultats enregistrés sur l'Atlantique Nord après l'ouverture du service réorganisé en 1990 ont été décevants ;

- d'autre part, l'accroissement relatif des chargements à l'import qui sont moins rémunérateurs que les frets export.

2. Evolution des effectifs

Le volume du personnel navigant et du personnel sédentaire moyens continue à régresser en 1991, comme en témoigne le tableau ci-après :

Années	1989	1990	1991
Personnel navigant	1375	1222	1109
Personnel sédentaire	2210	2131	2032

Ces résultats sont imputables aux effets des plans sociaux annexés au plan d'entreprise 1989-1993. En 1992, ces documents seront actualisés par l'armement pour tenir compte de la restructuration du réseau et des sorties de flotte qui sont intervenues depuis le début de l'année.

3. Evolution de la flotte

Au 1er mai 1992, 39 navires étaient exploités par la C.G.M. et par ses filiales (Société Finistérienne de Cabotage, Horn-Linie, Compagnie de Navigation d'Orbigny). Sur ce total, 32 unités sont utilisées par la C.G.M. pour assurer la desserte de ses lignes régulières.

Sur l'ensemble de cette flotte, 10 navires sont propriété de la C.G.M., 13 navires sont propriété de ses filiales, 5 sont propriété de sociétés de crédit bail, 4 appartiennent à des tiers et 7 sont affrétés à court/moyen terme.

23 navires sont armés sous pavillon français selon les conditions de travail qui prévalent à bord des unités C.G.M., et 2 aux conditions de la Société Finistérienne de Cabotage.

Par rapport à l'année précédente, la composition de la flotte C.G.M. a été modifiée par deux cessions et plusieurs entrées.

La cession de deux navires "C.G.M. BORODINE" et "C.G.M. MARIPASOULA" a permis de constater une plus value de 12 millions de francs.

Sur le plan des nouvelles unités, l'année 1991 a connu l'exploitation en année pleine de "C.G.M. PASTEUR" et "C.G.M. PASCAL", livrés fin 1990 et début 1991, l'acquisition du "FORT FLEUR D'EPEE" au terme du contrat de crédit-bail, l'achat de parts de quirats dans les "C.G.M. RONSARD" et "ANGO" (nouvellement dénommé "C.G.M. RENOIR"), ce dernier navire devenant pleine propriété de la C.G.M. à compter du 3 janvier 1992.

Enfin, le 12 décembre 1991, la Compagnie prenait livraison du "C.G.M. NORMANDIE", financé par crédit-bail (G.I.E. NORMANDIE BAIL), navire porte-conteneurs destiné au service d'Extrême-Orient où il a effectué son premier chargement début janvier 1992.

Dans le cadre du plan d'entreprise 1989-1993, la C.G.M. avait prévu l'acquisition de 9 navires porte-conteneurs.

Compte tenu de la situation de la compagnie, seuls ont été commandés et livrés 3 porte-conteneurs.

L'objectif prévu au plan d'entreprise du maintien de 21 navires sous pavillon tricolore a été confirmé dans le cadre du contrat passé avec l'Etat au titre de l'aide à la consolidation et à la modernisation (A.C.O.M.O.) pour 1992.

4. Perspectives de développement de la compagnie

Confrontée, comme les autres armements de taille comparable, à une sévère dégradation de ses résultats en 1991 et depuis le début de 1992, la Compagnie Générale Maritime a été amenée à réviser sa stratégie de développement afin de s'adapter aux nouvelles conditions du marché. Dans ce cadre, plusieurs décisions ont été prises.

Les résultats enregistrés par l'armement sur ses différents secteurs de trafic restant décevants en 1991 ont amené la Compagnie Générale Maritime à amender la stratégie prévue dans le plan d'assainissement.

La décision de se retirer totalement de l'Amérique du Nord (ligne de l'Atlantique Nord, ligne de la côte Ouest du Pacifique et ligne du Golfe du Mexique) a dû ainsi être prise dès le mois de mai dernier. Elle s'explique par les raisons suivantes :

- sur ce secteur, le trafic stagne depuis plusieurs années ;**
- les tonnages transportés en sortie des Etats-Unis sont en général des frets pauvres et peu rémunérateurs ;**
- les capacités offertes ont été ainsi accrues de façon importante, provoquant une baisse de remplissage de 100 % à 60 % ;**
- les taux de fret ont chuté d'environ 40 %.**

Une poursuite de l'exploitation du secteur ne pouvait qu'aggraver encore la détérioration des résultats commerciaux de la Compagnie.

La décision d'arrêter ces dessertes va se traduire par une diminution supplémentaire des effectifs évaluée à une centaine de postes.

Parallèlement, l'armement a négocié sa sortie de consortiums intégrés dont la gestion très lourde et peu dynamique s'est avérée pénalisante avec la sortie du consortium Scandutch qui assurait l'exploitation des lignes d'Europe vers l'Extrême-Orient et avec la sortie du consortium Anzecs qui exploitait les lignes de l'Australie et de Nouvelle-Zélande. L'activité des secteurs les plus dynamiques a été renforcée : renforcement des dessertes sur les Caraïbes avec ouverture d'une escale supplémentaire à Anvers et à Santander, création d'une desserte locale inter-insulaire aux Antilles, aménagement de la ligne "Tour du Monde" pour assurer un meilleur remplissage des unités affectées à cette desserte.

CHAPITRE III

PÊCHES MARITIMES ET CULTURES MARINES

Les crédits alloués en 1993 à l'action en faveur des pêches maritimes et des cultures marines atteignent :

- 126,78 millions de francs en crédits de paiement (contre 150,76 millions de francs dans le budget voté pour 1992) ;

- 15 millions de francs en autorisations de programme (contre 40 millions de francs en 1992).

Cette évolution :

- traduit l'achèvement du plan de réduction des capacités de la flotte de pêche arrêté au printemps 1991, afin de permettre à la France de rattraper son retard dans la réalisation des objectifs communautaires d'adaptation des capacités de pêche à l'évolution des ressources halieutiques ;

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

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

Le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est passé de 10,18 milliards de francs en 1990 à 11,19 milliards de francs en 1991.

A. LES IMPORTATIONS

1. Principaux produits importés

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

- le saumon : 86.000 tonnes (+ 13 %) pour 2,62 milliards de francs (+ 7 %);**
- les crevettes : 56.000 tonnes (+ 3 %) pour 2,8 milliards de francs (+ 3 %);**
- le cabillaud : 57.000 tonnes (- 5 %) pour 1,40 milliard de francs (+ 6 %);**
- le thon : 87.500 tonnes (- 6,3 %) pour 1,12 milliard de francs (- 12 %).**

2. Principaux pays fournisseurs

En 1991, les trois principaux pays d'origine des importations de produits de la mer en France sont :

- le Royaume-Uni : 97.000 tonnes (+ 7 %) pour 2,03 milliards de francs (+ 10,5 %);**
- la Norvège : 80.000 tonnes (+ 19 %) pour 1,88 milliard de francs (+ 11 %);**
- le Danemark : 68.500 tonnes (- 0,4 %) pour 1,32 milliard de francs (+ 2,5 %);**

B. LES EXPORTATIONS

1. Principaux produits exportés

- le thon : 127.600 tonnes (+ 15 %);
- les merlus : 9.050 tonnes (- 13 %) pour 0,3 milliard de francs (+ 19 %);
- les crevettes : 5.350 tonnes (- 8 %) pour 0,29 milliard de francs (- 10 %);
- le saumon : 3.250 tonnes (+ 28 %) pour 0,23 milliard de francs (+ 23 %);
- l'anchois : 12.000 tonnes (- 0,3 %) pour 0,195 milliard de francs (+ 26 %).

2. Principaux pays clients

Les deux premiers clients (Italie et Espagne) représentent plus de 50 % du chiffre d'affaires réalisé à l'exportation.

- l'Italie : 77.000 tonnes (- 11 %) pour 1,43 milliard de francs (- 9 %);
- l'Espagne : 62.000 tonnes pour 1,32 milliard de francs (- 1 %).

D'une façon générale, il apparaît en 1991, à l'identique des années précédentes, que le déficit de la balance commerciale provient des importations de quelques produits à très forte valeur originaires principalement de pays tiers à la C.E.E. (pays de l'A.E.L.E., mais aussi pays en voie de développement pour la crevette).

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

Le redressement de l'équilibre de notre balance commerciale passe donc nécessairement par :

- le renforcement de notre appareil de production, dans un contexte difficile résultant de la crise des ressources ;

- le développement de notre effort d'exportation sur les produits frais ;

- le renforcement de notre industrie de transformation.

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

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

L'évolution des dotations budgétaires, constatée en 1993 au titre de l'action en faveur des pêches maritimes et des cultures marines, s'explique essentiellement par la réalisation des objectifs de ce plan. Cette réalisation place la France en meilleure position pour négocier, avec ses partenaires de la Communauté, le prochain programme communautaire d'orientation pluriannuel (1993-1996).

1. La mise en oeuvre du plan de restructuration de la flotte de pêche française ("Plan Mellick"-Mars 1991)

a) La réalisation des objectifs définis par la Commission des Communautés européennes en matière de réduction de capacités de pêche

Le plan d'orientation pluriannuel tel qu'il a été approuvé par la Commission le 11 décembre 1987 et modifié en dernier lieu le 26 avril 1990 s'est achevé au 31 décembre 1991. Il fixait des objectifs dont la réalisation conditionnait l'octroi des aides communautaires et la légalité des aides nationales telles que définies par le règlement (C.E.E.) n° 4028/86.

Il prévoyait une diminution de la capacité globale de la flotte française de 2 % en puissance et de 3 % en tonnage par rapport à la situation observée en 1983. L'objectif final à atteindre au 31 décembre 1991 était de 1.055.050 kilowatts.

En 1991, constatant que les efforts fournis n'avaient pas débouché sur une baisse significative de la puissance de la flotte française et que l'objectif intermédiaire du 31 décembre 1990 (1.096.640 kw) n'avait pas été atteint, la Commission a décidé de ne plus intervenir pour aider à la construction des navires de pêche et a interdit aux investisseurs français de recourir aux aides publiques.

Pour retrouver l'éligibilité des aides, les pouvoirs publics ont mis à profit les dispositions du règlement (C.E.E.) 4028/86 modifié relatives à l'arrêt définitif et ont décidé la mise en oeuvre d'un plan de sortie de flotte de 100.000 kilowatts, soit 10 % de la flotte française.

Pour ce faire, l'Etat a consacré une partie des crédits dont il disposait en 1991 et en 1992 sur le chapitre des subventions d'investissement à la flotte de pêche et qui ont été rendus disponibles par l'impossibilité d'accorder des aides. Les primes accordées au titre de ce plan font l'objet d'un remboursement de la part de la Communauté à hauteur de 70 % quand il s'agit d'une démolition et de 50 % quand il s'agit d'une vente dans un pays tiers ou du changement d'activité du navire.

Le plan qui s'est achevé le 31 mars 1992, et dont les résultats détaillés figurent ci-dessous, a permis la sortie de flotte de 949 navires représentant 75.743 kilowatts. La France a ainsi atteint l'objectif fixé au 31 décembre 1991, se plaçant en meilleure position pour négocier le programme d'orientation 1993-1996.

Au total, 949 navires sont sortis de la flotte de pêche :

- par destruction	901
- par transfert à une autre activité	33
- par exportation	15

Le bilan se présente ainsi :

- par tranche de longueur :

- inférieur à 12 m	791
- de 12 à 16 m	90
- de 16 à 25 m	53
- de 25 à 38 m	11
- plus de 38 m	4
Total	949

- par région :

- Nord-Pas-de-Calais/Picardie ...	60	6.204 kw
- Haute-Normandie	33	4.709 kw
- Basse-Normandie	79	7.589 kw
- Bretagne	352	29.127 kw
- Pays-de-Loire	168	12.022 kw
- Poitou-Charente	51	3.606 kw
- Aquitaine	64	5.029 kw
- Languedoc-Roussillon	84	4.192 kw
- Provence/Alpes/Côte d'Azur	50	2.838 kw
- Corse	8	427 kw
Total	949	75.743 kw

Le F.I.O.M., chargé de liquider les aides de l'Etat et de la plupart des collectivités locales (régions et départements), a versé 170 millions de francs de primes (119 millions de francs pour l'Etat, 37 millions de francs pour les régions, 14 millions de francs pour les départements).

Par ailleurs, le F.I.O.M. a procédé à l'envoi de tous les dossiers individuels à la Commission des Communautés aux fins de remboursements.

Au 31 juillet 1992, la Communauté a déjà remboursé un montant de 56,6 millions de francs, sur un montant attendu de l'ordre de 115 millions de francs, à répartir au prorata entre l'Etat et les collectivités locales. La part de l'Etat devrait se situer aux alentours de 80 millions de francs. Le coût total du plan pour l'Etat avoisinera donc 40 millions de francs. Ces fonds ont été mis à la disposition du F.I.O.M. à partir du chapitre 44-36 du budget de la mer (pêches maritimes - subventions) sur les crédits prévus à cet effet en 1991 et 1992.

b) "L'accompagnement social" du plan de réduction des capacités de la flotte de pêche française

L'effectif des marins embarqués à la pêche a évolué comme suit depuis le 1er janvier 1990 :

Catégories administratives de pêche	31.12.1989	31.12.1990	31.12.1991
Conchyliculture	3.625	3.685	3.785
Petite pêche	7.830	7.170	7.366
Pêche côtière	2.222	2.159	2.638
Pêche au large	3.319	2.906	3.069
Grande pêche	535	572	486
Total	17.531	16.492	17.344

Les activités les plus sujettes aux variations saisonnières sont la petite pêche et la grande pêche alors que l'emploi dans la conchyliculture et la pêche au large est beaucoup plus stable.

On note cependant une diminution des emplois si l'on se réfère au 1er janvier 1989 (18.479 emplois). La mise en oeuvre du plan de réduction de la flotte de pêche décidée par le Gouvernement en avril 1991 explique en partie cette situation.

Les 949 sorties de flotte réalisées dans le cadre de ce plan ont entraîné la disparition de 1.248 postes de travail (908 armateurs embarqués et 340 marins salariés). Il faut cependant noter que 555 marins ont retrouvé un emploi sur d'autres navires de pêche. Les autres marins ont bénéficié de reclassements ou d'autres mesures sociales (pension de retraite, ASSEDIC, cessation anticipée d'activité, allocation complémentaire de ressources, allocation de formation...).

Selon l'UNEDIC, le nombre de demandeurs d'emplois indemnisés dans ce secteur était de 707 en mars 1990, 576 en mars 1991 et 511 en mars 1992, soit une baisse annuelle de 11 % par rapport à l'année précédente.

La proportion de chômeurs indemnisés représenterait 4,9 % de la population active du secteur en 1988, 4,5 % en 1989, 3,8 % en 1990, 3,4 % en 1991, 2,9 % en 1992.

2. La définition du nouveau programme communautaire d'orientation pluriannuel (1993-1996)

Le programme d'orientation pluriannuel approuvé le 11 décembre 1987 et modifié le 23 décembre 1988 et le 26 avril 1990 par décisions de la Commission des Communautés européennes s'est achevé le 31 décembre 1991. Il prévoyait la modernisation et la réduction progressive de notre flotte de pêche sur une période de 5 ans. Comme cela a déjà été précédemment indiqué, le plan de sorties de flotte défini le 13 mars 1991 a permis à la France d'en atteindre les objectifs.

En 1992, la Commission et les États membres ont adopté un programme transitoire leur permettant de poursuivre la mise au point d'un programme pluriannuel prenant en compte les spécificités de chaque flottille et recherchant une réelle adaptation des capacités de pêche aux possibilités de capture.

Pour 1992, le programme transitoire garde la structure du P.O.P précédent, mais en diminue les objectifs de 2 %.

S'agissant du troisième plan d'orientation pluriannuel (1993-1996), toujours en cours d'élaboration, la Commission propose qu'il repose sur les principes suivants :

- transparence des données scientifiques et statistiques servant de base de travail ;

- progressivité dans la réalisation des objectifs, en prenant en compte notamment les différents paramètres de mise en oeuvre et de contrôle de l'effort de pêche ;

- une subsidiarité tempérée par le caractère contraignant et universel des prescriptions de la politique de conservation ;

- équité ou égalité de traitement entre les États membres.

Concrètement, il est proposé en premier lieu de réduire l'effort de pêche de 30 % sur les espèces démersales et de 20 % sur les espèces benthiques (poissons plats), les espèces pélagiques pouvant supporter une stabilité de l'effort actuel.

Cette réduction doit être accompagnée d'une segmentation de la flotte par zones et par types d'engins (arts

dormants et arts trainants), les différents segments devant être imperméables entre eux.

Enfin, l'Etat membre pourra recourir à l'encadrement de l'effort de pêche pour une part limitée de la réduction totale et à condition qu'il démontre son aptitude à le gérer efficacement.

La France s'attache en premier lieu à ce que les nouveaux programmes soient soumis aux orientations politiques du Conseil des ministres et ne fassent pas seulement l'objet d'une procédure d'adoption par la Commission et les organes consultatifs placés auprès d'elle. Elle demande par ailleurs que les pourcentages de réduction retenus par segment soient fondés sur de réelles données scientifiques et ne débouchent pas sur des objectifs irréalistes. Il convient notamment de prévoir les conséquences d'une segmentation fine dont la logique pourrait ouvrir à terme l'instauration d'un système de licences.

Les nouveaux programmes doivent également répondre au caractère polyvalent d'une grande part de la flotte qui confère à celle-ci une souplesse d'adaptation souvent décisive en période de raréfaction de la ressource.

Enfin le recours à l'encadrement de l'activité de pêche doit être limité compte tenu des difficultés de contrôle qu'il implique et des différences de traitement entre les Etats membres qu'il pourrait engendrer.

La France insiste tout au long des négociations sur la nécessité de procéder à un examen de la totalité des programmes présentés par les différents Etats membres, préalablement à la fixation définitive des objectifs de façon bilatérale entre chaque Etat membre et la Commission. La transparence est en effet indispensable dans la mesure où existe une interaction des flottes de plusieurs Etats membres prélevant sur les mêmes stocks.

Le projet de programme d'orientation pluriannuel a été soumis à l'examen du Conseil des ministres des pêches lors de sa réunion du 19 octobre dernier à Luxembourg.

A cette occasion, la Commission s'est engagée à tenir compte des orientations dégagées lors du débat, en vue de maintenir un consensus entre ces deux institutions.

3. Le différend franco-canadien des zones de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon

La France et le Canada renégocient actuellement la quantification de leurs droits de pêche dans leurs zones économiques respectives au large du Canada et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Cet exercice est rendu nécessaire par l'achèvement au 1er octobre 1992 des dispositions négociées en 1988 pour une période de trois ans, en application de l'accord de pêche entre la France et le Canada du 27 mars 1972.

Cet accord organise l'accès permanent des pêcheurs canadiens et français aux eaux soumises à la juridiction des deux Etats dans l'Atlantique du Nord-Ouest. Il ne prévoit de restrictions à cet accès que par des mécanismes liés à la conservation de la ressource.

Le différend territorial sur la délimitation des espaces maritimes autour de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, à la fois cause et conséquence de la détérioration des relations entre la France et le Canada en matière de pêche, avait perturbé en 1988 la fixation des quotas pour l'avenir. Le recours à un médiateur (M. Iglesias) s'est avéré nécessaire pour aboutir à deux voies de règlement de ce différend : la soumission, d'une part, à un tribunal arbitral international du litige territorial et, d'autre part, la fixation par ce médiateur, pendant le temps nécessaire à cet arbitrage, des quotas.

Aux termes de l'arbitrage international rendu le 10 juin 1992 entre la France et le Canada, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon se voit attribuer une zone économique réduite. Un corridor de 200 milles nautiques de long et de 10,5 milles nautiques de large, et n'aboutissant pas à la haute mer, vient prolonger vers le Sud une zone côtière de 24 milles de large à l'ouest et de 12 milles de large à l'est de l'archipel.

Cette zone est dépourvue de ressources halieutiques significatives : moins de 10 % des ressources de la zone de gestion dite du 3 Ps (dont la France revendiquait 60 %) et environ 8 % de l'activité de pêche des navires de Saint-Pierre-et-Miquelon. Sa configuration géographique la rend en outre impropre à une exploitation normale du fait de son étroitesse.

Dans ces conditions, cette zone ne peut à elle seule satisfaire les nécessités de Saint-Pierre-et-Miquelon. De ce fait, l'accès aux eaux canadiennes est impératif.

Dans ce contexte, la négociation des allocations de pêche pour les années à venir se révèle singulièrement délicate.

En effet, le Canada a décrété en juillet 1992 un moratoire sur la pêche du cabillaud au large du Labrador et de Terre Neuve (zone 2J 3KL) pour une durée de 18 mois, conduisant une part importante de sa pêche côtière au désarmement.

Dans un contexte de restrictions aussi appuyées à l'égard de ses ressortissants, le Canada entend réduire de façon spectaculaire les allocations de la France, de 30.000 tonnes (toutes espèces confondues) en 1988 à moins de 10.000 tonnes en 1993. Il fonde l'essentiel de son argumentation sur l'exiguïté de la zone française au regard des eaux canadiennes.

La France, qui ne méconnaît pas les nécessités de protéger la ressource, estime que la faible part de ses captures dans l'effort de pêche global de la zone ne doit pas conduire le Canada à marginaliser ses droits, en méconnaissant ses antériorités et l'accord souscrit en 1972.

C'est ainsi qu'elle plaide pour le maintien de ressources suffisantes pour la pérennité de l'entreprise de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon et d'un accès de navires métropolitains, à un niveau aussi proche que possible de celui des récentes années.

Elle souligne à cet égard que les propositions canadiennes généreraient des "répercussions catastrophiques" sur l'activité halieutique française si elles venaient à être retenues, situation que le tribunal arbitral a exclu des conséquences possibles de la délimitation qu'il établissait.

La France souhaite que les ressources du 3 Ps puissent faire l'objet d'une gestion coordonnée avec le Canada. Elle propose, à cet effet, que les stocks soient évalués en commun et les totaux autorisés de captures (TAC) fixés conjointement pour les zones relevant des juridictions canadiennes et françaises.

III - UN IMPERATIF : LE DEVELOPPEMENT DES CULTURES MARINES

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

1. La situation de l'aquaculture en 1991

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

a) La conchyliculture

La conchyliculture demeure l'activité essentielle pour l'année 1991, avec une production de 180.000 tonnes, dont 125.000 tonnes d'huîtres (123.000 tonnes d'huîtres creuses et 2.000 tonnes d'huîtres plates) et 55.000 tonnes de moules.

La production d'huîtres creuses a été en diminution de 1990 à 1991 (123.000 tonnes en 1991 contre 140.000 tonnes en 1990). Cette faible production est essentiellement due aux conditions climatiques. Les efforts déjà engagés pour la modernisation des entreprises, l'amélioration de la qualité, la promotion des produits et la mise en conformité avec les normes sanitaires fixées par la réglementation communautaire seront poursuivis en 1993.

S'agissant de l'huître plate, l'effort est maintenu pour relancer la production qui avait été anéantie par des épizooties et la production est en progression (de 1.500 tonnes en 1990 à 2.000 tonnes en 1991).

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

Les prix de ce secteur sont stables ; en revanche, la production a été très éprouvée, au cours de ces trois dernières années, par les effets de la sécheresse (mauvaise croissance, manque de naissain).

L'amélioration de la productivité des sites traditionnels d'élevage, la colonisation de nouvelles zones d'élevages, situées de préférence en mer ouverte et en étangs salés, devraient permettre un accroissement significatif de la production mytilicole dans les prochaines années.

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

En dépit de la faiblesse de la production en 1991, les trésoreries des entreprises se sont affermies grâce à une augmentation importante des prix (+ 20 %) liée à une recherche de plus en plus nette de la vente d'un produit de qualité.

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

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

Les difficultés rencontrées en conchyliculture sont liées essentiellement :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Les cultures marines nouvelles

A ce jour, les cultures marines nouvelles concernent certaines espèces de poissons (bars, daurades, turbots, salmonidés), les palourdes et les crevettes. La production, toutes espèces incluses, a dépassé 2.000 tonnes en 1991.

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

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

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

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

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

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

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

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

- les actions de promotion des produits ;

- le renforcement de l'organisation de la profession.

2. Les moyens budgétaires inscrits en 1992 et prévus en 1993

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

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

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

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

- le chapitre 44-36 : article 22 pour le fonctionnement (crédits 1992 : 2,5 millions de francs) ;

- le chapitre 64-36 : article 23 pour les investissements (crédits 1992 : 1,6 millions de francs).

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

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

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

- le règlement 2088/85 du conseil relatif aux programmes intégrés méditerranéens (PIM), qui fixe les actions communautaires spécifiques aux régions méridionales ;

- le règlement 4042/89 du conseil relatif à l'amélioration des conditions de commercialisation et de transformation des produits de la pêche et de transformation de produits de la pêche et de l'aquaculture ;

- le règlement 4028/86 du conseil relatif à l'amélioration et à l'adaptation des structures du secteur de la pêche et de l'aquaculture. Pour l'année 1991, les aides communautaires attribuées aux projets français au titre de ce règlement se sont élevées à 30 millions de francs.

CHAPITRE IV

LES GENS DE MER

Les crédits alloués à l'action en faveur des gens de mer atteignent :

- 4 304,21 millions de francs en crédits de paiement (contre 4 835,89 millions de francs dans le budget voté pour 1992) ;

- 6,5 millions de francs en autorisations de programme (contre 7 millions de francs en 1992).

Cette évolution résulte essentiellement :

- de l'ajustement de la contribution de l'État aux dépenses de l'Établissement National des Invalides de la Marine (E.N.I.M.), résultant de l'aménagement des modalités de la surcompensation entre les régimes d'assurance-vieillesse ;

- de la poursuite de la rénovation de notre système d'enseignement professionnel maritime.

I - LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

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

Celui-ci bénéficie en 1993 d'une dotation budgétaire de 4 053 millions de francs.

Cette évolution traduit :

- d'une part, l'ajustement de la contribution de l'Etat résultant de l'aménagement des modalités de la surcompensation vieillesse ;

- d'autre part, la dégradation continue du rapport entre les actifs cotisants et les bénéficiaires des pensions vieillesse ou invalidité (cf. tableau ci-après).

Années	Actifs	Pensionnés		Total des personnes protégées (1)
		Vieillesse	Invalidité	
1990	58 071	100 260	15 592	327 889
1991	54 874	101 780	15 240	311 581
1992 (2)	52 200	103 600	14 900	296 000
1993 (2)	49 900	105 300	14 600	282 600

(1) Ayants-droit compris

(2) Prévisions

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

Le tableau ci-après retrace pour 1991, 1992 et 1993 (prévisions), l'évolution des charges et des ressources de l'E.N.I.M.

**CHARGES ET RESSOURCES DE L'ENM EN 1991 ET 1992 - PERSPECTIVES 1993 EN
MILLIONS DE FRANCS**

CHARGES				RESSOURCES			
NATURE	1991 (1)	1992 (2)	1993 (3)	NATURE	1991 (1)	1992 (2)	1993 (3)
Pensions CRM	5 210,8	5 397,4	5 595,3	Contributions "armateurs" et	1 823,7	1 971,5	2 025,2
Pensions CGP	437,9	450,3	463,0	Cotisations "marins"			
Prestations CGP	1 720,4	1 997,8	2 122,3	Cotisations "pensionnés"	103,2	107,2	110,2
Assurance personnelle et étudiants	24,6	28,5	28,5	Contribution assurance auto	22,0	23,0	23,0
Action sanitaire et sociale	34,7	37,3	38,4	Participation CNAM	627,3	420,0	470,0
Personnel	109,6	124,6	128	Compensation démographique et surcompensation	1 024,4	948,1	1 749,0
Autres frais de fonctionnement, amortissements	65,8	60,5	61,3	Ressources affectées	12,2	28,4	28,5
Dépenses exceptionnelles	8,5	10,5	12	Produits accessoires et exceptionnels	33,8	42,7	40,0
Fonds spécial	19,7	20,6	21,6	Fonds national de solidarité	30,2	29,0	29,0
Fonds national de solidarité	29,8	29	29	Subvention de l'Etat	4 077,0	4 015,0	4 053,0
Dépenses sur ressources affectées	10,1	28,4	28,5	Moyens d'équilibre (déficit)	-	-	-
Moyens d'équilibre (excédent)	181,7						
TOTAUX	7.853,6	8.184,8	8.527,8	TOTAUX	7.853,6	8.184,8	8.527,8

(1) RESULTATS COMPTABLES
(2) BUDGET PRIMITIF
(3) PROJET DE BUDGET
INDICATIF

On peut ainsi notamment constater en ce qui concerne :

a) L'exercice 1991

L'exécution budgétaire de 1991 s'est soldée par un résultat excédentaire de 181,7 millions de francs contre un excédent de 88,23 millions de francs en 1990. Le budget primitif pour 1991 avait été établi en équilibre et cet excédent représente 2,29 % de la masse initiale. Il résulte tout aussi bien de variations sur les charges que sur les ressources.

b) Les prévisions pour l'exercice 1992

Les dépenses, telles qu'il est possible de les appréhender après un semestre d'exécution budgétaire, devraient se situer légèrement au dessus du budget initial (entre 15 et 20 millions de

francs), tandis que les recettes, sous l'influence de la réalisation de la dernière phase de mise en place des Déclarations Trimestrielles Simplifiées (DTS), viendraient compenser le ralentissement d'activité du secteur.

Au total, l'exécution pour 1992 pourrait se solder par un déficit.

En ce qui concerne la trésorerie, il est à noter que malgré une conjoncture parfois critique, les rentrées de cotisations s'effectuent à un niveau presque normal. Dans ces conditions, sauf aggravation non prévisible à ce jour, le fond de roulement permettra d'assurer, sans heurt, les paiements de prestations et de pensions jusqu'à la fin de 1992.

c) Les prévisions pour l'exercice 1993

Le budget de l'E.N.I.M. devrait augmenter de + 4,19 %, tant en dépenses qu'en recettes, pour atteindre 8.528 millions de francs.

Compte tenu de produits évalués à 4 474,91 millions de francs, la subvention de l'Etat destinée à équilibrer le budget primitif pour 1993 s'établit à 4 053 millions de francs, soit une diminution de 12,17 % par rapport à celle de 1992.

Cette diminution, qui résulte de l'aménagement des modalités de la surcompensation entre les régimes spéciaux d'assurance vieillesse, sera largement compensée par l'augmentation des transferts de compensation en provenance d'autres régimes sociaux. Elle n'entraînera donc aucune baisse du niveau des prestations actuellement servies par l'E.N.I.M.

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

Le tableau ci-dessous récapitule les parts relatives de chacune des trois grandes catégories de recettes du régime spécial de sécurité sociale des marins.

(en millions de francs)

	1990 (1)	1991 (2)	1992 (3)	1993 (4)
Total des ressources	7.626,20	7.923,40	8.184,90	8.528,00
Total des cotisations	2 016,80 (26,44 %)	2 011,20 (25,38 %)	2.078,70 (25,39 %)	2 135,47 (25,04 %)
Total des compensations	1.270,10 (16,65 %)	1.452,20 (18,32 %)	1.368,08 (16,71 %)	2.219,00 (26,02 %)
Subvention de l'Etat	4.242,40 (55,62 %)	4.363,20 (55,06 %)	4 053,00 (49,52 %)	4.053,00 (47,53 %)

(1) résultats comptables

(2) résultats comptables

(3) budget primitif

(4) projet de budget indicatif

Ce tableau montre :

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

- la progression des compensations inter-régimes, qui tiennent compte des facteurs démographiques et des capacités contributives (masses salariales) des régimes ;

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

L'influence des mesures de soutien à la Marine Marchande prises en ces dernières années mérite d'être notée, les moindres diminutions d'effectifs ayant pu contribuer à stabiliser la part de subvention.

II - L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DES CESSATIONS D'ACTIVITE

1.1. l'évolution des effectifs de l'armement français

Une étude réalisée fin 1991 par interrogation directe des groupes et entreprises de la marine marchande dénombreait 10.298 marins dont 3.214 officiers et 7.084 personnels d'exécution.

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

EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LA FLOTTE DE COMMERCE

EVOLUTION DE L'EMPLOI	I - Fin 1989			II - Juin 1991 (*)		
	OFF	PE	TOTAL	OFF	PE	TOTAL
A. LIGNES REGULIERES	877	1 418	2 295	795 (-92)	1 177 (-241)	1 972 (-323)
B. TRANSPORT DE PASSAGERS	631	3 079	3 710	688 (+57)	3 255 (+176)	3 943 (+233)
C. TRANSPORT A LA DEMANDE (LC)	319	320	639	351 (+32)	226 (-94)	577 (-62)
D. TRANSPORT PETROLIER	489	768	1 257	498 (+9)	632 (-136)	1 130 (-127)
E. CABOTAGE	199	297	496	163 (-36)	262 (-35)	425 (-71)
F. SERVICES PUBLICS	162	463	625	170 (+8)	425 (-38)	595 (-30)
G. ACTIVITES PORTUAIRES	584	1 398	1 982	573 (-11)	1 352 (-46)	1 925 (-57)
TOTAL	3 261	7 743	11 004	3 238 (-23)	7 329 (-414)	10 567 (-437)

(*) : () = évolution depuis fin 1989

2. Le régime de cessation anticipée d'activité (C.A.A.)

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

Il permet aux marins licenciés pour motif économique, âgés de plus de 50 ans et réunissant au moins 30 annuités de services, de percevoir un revenu de remplacement jusqu'à l'âge de 55 ans, à partir duquel ils peuvent être admis au bénéfice d'une pension de retraite.

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

Initialement prévu pour 1.000 marins, le contingent a été augmenté à cinq reprises. Le régime est actuellement ouvert à 3.100 marins. Il sera ouvert à un nouveau contingent de 350 par un avenant à la convention du 25 avril 1985 passée entre l'Etat, l'association pour la gestion du système de C.A.A. et l'UNEDIC, qui sera signé au cours du quatrième trimestre 1992.

Au 31 juillet 1992, 2.730 marins ont bénéficié ou bénéficient du régime (le nombre de marins entrés en C.A.A. a été de 667 en 1985, 526 en 1986, 470 en 1987, 395 en 1988, 209 en 1989, 200 en 1990, 183 en 1991 et 80 pour les 7 premiers mois de 1992).

En 1992, le nombre de demandes de cessation anticipée d'activité pour des marins du commerce devrait avoisiner 200, compte tenu des difficultés que connaissent plusieurs armements maritimes, dont la Compagnie Générale Maritime.

Compte tenu des incertitudes économiques et des conséquences de la modification éventuelle des conditions de transport du pétrole brut, il convient de prévoir, pour 1993, 300 demandes de C.A.A., ce qui équivaut à la prise en charge d'environ 1.200 marins en 1993.

III - LA POURSUITE DE LA RENOVATION DU SYSTEME D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL MARITIME

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

1. La rénovation des filières d'enseignement professionnel

a) Les écoles nationales de la marine marchande

Le net redressement du recrutement sur concours dans les quatre Ecoles nationales de la marine marchande (E.N.M.M.) s'est poursuivi en 1992 où le nombre de candidats a été particulièrement élevé. Le tableau ci-après illustre cette évolution.

Capitaine de 1ère classe

	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>
- Accès en 1ère année				
Places offertes	70	80	100	105
Nombre de candidats	97	294	381	491
Nombre de reçus	70	80	100	105
- Accès direct en 2ème année				
Places offertes		20	20	25
Nombre de candidats		45	77	101
Nombre de reçus		20	20	25

Capitaine de 2ème classe

	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>
Places offertes	50	50	60	65
Nombre de candidats	88	141	203	276
Nombre de reçus	45	50	60	65

Les effectifs en formation dans les ENMM s'établissent comme suit :

	<u>89/90</u>	<u>90/91</u>	<u>91/92</u>	<u>92/93</u>
Formation officiers (dont étrangers)	684 31	667 38	769 35	890 35
Formation CAP marin du commerce dans les CETM	115	129	116	140
TOTAL	799	796	885	1 030

Les effectifs des élèves en formation dans les Ecoles Nationales Marine Marchande continuent de progresser dans les filières de capitaine de 1ère et 2ème classes, dont les contingents ont été augmentés pour répondre à la demande des armateurs, qui sont confrontés depuis 1990 à des difficultés de recrutement d'officiers, phénomène qui affecte d'ailleurs l'ensemble des pays industrialisés.

b) Les Ecoles de formation maritime et aquacole (E.M.A.)

Formations	Années scolaires	
	1991/1992	1992/1993 (prévisions)
<u>Pêches maritimes</u>	805	906
CAM	-	-
CAP 1ère année	288	202
2ème année	243	256
3ème année	162	229
BEP 1ère année	112	113
2ème année	-	106
<u>Cultures marines</u>	199	236
CAP 1ère année	35	24
2ème année	35	34
3ème année	31	25
BEP 1ère année	56	57
2ème année	42	54
BAC 1ère année	-	42
<u>Poissonnier</u>	13	10
CAP 1ère année	-	10
2ème année	13	-
<u>Commerce</u>	122	116
CAP 1ère année	41	42
2ème année	36	39
3ème année	45	35
<u>Commerce/Pêches</u>	77	133
BEP machines marines		
1ère année	77	77
2ème année	-	56
TOTAL	1 216	1 401

L'augmentation prévisible des effectifs dans les Ecoles de formation maritime et aquacole s'explique par :

- la montée en puissance progressive de la filière du C.A.P. de marin-pêcheur en trois années qui remplace désormais celle du C.A.M. (Certificat d'Apprentissage Maritime) ;

- la mise en place des 2èmes années des deux formations de B.E.P. :

• B.E.P. "Conduite et exploitation des navires de pêche",

• B.E.P. "Machines marines".

Par contre, les filières du C.A.P. et du B.E.P. de conchyliculteur connaissent quelques difficultés de recrutement, qui s'expliquent en partie par le peu d'intérêt du secteur professionnel concerné pour la formation initiale. Une réflexion sera conduite en 1993 sur les aménagements à apporter à ces deux filières de formation.

Le renforcement récent des exigences de qualification professionnelle pour l'exercice de la profession de marin, pour les navires de faible tonnage, devrait entraîner à terme une légère augmentation des effectifs de la filière du C.A.P. de marin du commerce.

La rentrée scolaire du mois de septembre 1992 sera marquée par ailleurs par la mise en place de la 1ère année du cycle de formation en deux ans conduisant au diplôme du baccalauréat "cultures marines".

2. Le réseau des écoles de formation maritime et aquacole

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

Cette réforme statutaire, qui est effective pour les quinze E.M.A. depuis le 1er janvier 1992, confère la personnalité morale et l'autonomie financière aux E.M.A. et permet aux Régions de jouer pleinement et avec toute la cohérence voulue le rôle que les

lois de décentralisation du 22 juillet 1983 et du 25 janvier 1985 leur ont reconnu dans la gestion du dispositif régional de formation maritime.

Les E.M.A. sont ainsi devenues des lycées maritimes et aquacoles et forment un réseau d'enseignement secondaire maritime placé sous la tutelle du Secrétariat d'Etat à la Mer.

Les E.M.A. étant sous statut d'E.P.L.E., le rôle de l'A.G.E.M.A. est profondément modifié. Elle conserve toutefois la gestion de l'ensemble des personnels en service dans les E.M.A. et assure des fonctions de soutien pédagogique aux établissements.

3. Les traductions budgétaires pour 1991 et 1992

a) Les subventions de fonctionnement

La subvention de fonctionnement attribuée aux écoles nationales de la marine marchande en 1992 est de 6,864 millions de francs et sera ramenée à 6,658 millions de francs au titre de l'année 1993.

Ce montant est justifié par l'effort important effectué par les E.N.M.M. dans la maîtrise des dépenses de fonctionnement et par le développement d'actions de formation continue réalisées pour le compte d'entreprises de navigation.

Dans le cadre des dispositions des lois de décentralisation, la formation initiale du niveau secondaire dispensée dans les E.M.A. reste de la compétence de l'Etat.

L'Etat s'acquitte de cette obligation par le versement d'une subvention annuelle dont le montant doit garantir les salaires des personnels enseignants.

Pour l'année 1992, la subvention à l'A.G.E.M.A., initialement fixée à 54,849 millions de francs a été abondée de 6,6 millions de francs par virements internes au budget du secrétariat d'Etat à la mer, pour être portée à 61,449 millions de francs.

Pour 1993, cette subvention sera de 67,600 millions de francs pour permettre la poursuite de la mise en oeuvre de la rénovation des formations maritimes (ouverture de la 2ème année des B.E.P. maritimes et de la 1ère année du baccalauréat professionnel "cultures marines").

b) Les subventions d'équipement

La poursuite en 1992 du programme de modernisation des équipements pédagogiques tant dans les écoles maritimes et aquacoles (E.M.A.) que dans les écoles nationales de la marine marchande (E.N.M.M.) nécessite des besoins en investissement à hauteur de 6,5 millions de francs d'autorisations de programme se répartissant comme suit :

- 3,14 millions de francs seront consacrés au premier équipement pédagogique des E.M.A. à la charge de l'État, financé dans le cadre des contrats de plan Etat-régions pour la période 1989/1993 au titre desquels ont notamment été programmés deux simulateurs de navigation et de pêche à Boulogne-sur-Mer et Cherbourg, deux simulateurs de propulsion à La Rochelle et à Sète, ainsi que des équipements en automatisme et en électronique à Boulogne-sur-Mer et au Centre d'instruction à la Sécurité de Concarneau. Par ailleurs, il est prévu d'équiper les E.M.A. de Nantes, Bastia et Ciboure de simulateurs machines ; la mise en place de ces équipements pédagogiques devrait débuter en 1993 ;

- 3,36 millions de francs permettront, d'une part, de poursuivre le programme de rénovation des bâtiments des E.N.M.M. entrepris en 1990 et, d'autre part, de donner suite au programme d'équipement pédagogique mis en place dans ces établissements en 1989 (simulateurs de navigation et de machines marines) rendu nécessaire par l'évolution des formations et l'actualisation des programmes d'enseignement.

CHAPITRE V

POLICES ET SIGNALISATION MARITIMES

Les dotations consacrées en 1993 aux actions de polices et de signalisation maritimes :

- passent, en crédits de paiement, de 185,96 millions de francs en 1992 à 152,33 millions de francs en 1993, soit une diminution de 18,14 % en francs courants ;

- demeurent sensiblement équivalentes, en autorisations de programme, à celles de l'année précédente (81,51 millions de francs en 1993, contre 82,65 millions de francs en 1992).

Cette évolution résulte essentiellement de :

- la progression des crédits affectés aux moyens des services (Titre III), qui atteignent 99,22 millions de francs, contre 92,22 millions de francs en 1992 ;

- la diminution des crédits d'interventions publiques (Titre IV), soit - 109 millions de francs, qui est essentiellement imputable à l'ajustement de la contribution de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer ;

- la diminution en crédits de paiement (43,5 millions de francs en 1993 contre 76 millions de francs en 1992) et la reconduction, en autorisations de programme (75 millions de francs), au niveau atteint l'année des crédits d'investissements du titre V ;

- la diminution de la subvention d'équipement versée à la Société nationale de sauvetage en Mer (Titre VI), qui atteint 6,51 millions de francs en 1993 (contre 7,65 millions de francs en 1992).

I - LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE

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

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

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

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

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

Le tableau ci-après présente l'évolution des moyens en personnel des cinq C.R.O.S.S., des trois sous-C.R.O.S.S. et du centre spécialisé créé à Fort-de-France (Martinique).

**EVOLUTION DES EFFECTIFS DES C.R.O.S.S.
DE 1989 A 1992**

	1990	1991	1992
AFFAIRES MARITIMES			
officiers	30	29	29
personnel civil	10	8	8
total	40	37	37
MARINE NATIONALE			
aspirants	29	33	33
officiers mariniers	65	65	65
quartiers-maitres et matelots	98	103	103
total	192	201	201
TOTAL GENERAL	232	238	238
NOMBRE DE CENTRES	5 CROSS 3 SOUS-CROSS	5 CROSS 3 SOUS-CROSS 1 centre spécialisé	5 CROSS 3 SOUS-CROSS 1 centre spécialisé

S'agissant des installations, les opérations suivantes ont été poursuivies en 1991 :

- achat en série d'émetteurs-récepteurs V.H.F. (1ère tranche de 25 livrés en juillet 1992) ;
- installation d'un radiogoniomètre à la Pointe du Raz télécommandé par le C.R.O.S.S. Corsen ;
- réalisation d'un centre de sauvetage en mer aux Antilles ;
- développement et amélioration des réseaux V.H.F. des C.R.O.S.S. Gris-Nez et Etel ;
- agrandissement des locaux vie du C.R.O.S.S. Gris-Nez.

Les opérations suivantes ont été ou seront engagées en 1992 et se poursuivront en 1993 :

- achat d'une 2ème tranche d'émetteurs-récepteurs V.H.F. ;
- installation du réseau Navtex au C.R.O.S.S. Corsen ;

- début de la rénovation complète du réseau V.H.F. du C.R.O.S.S. La Garde ;
- faisceau hertzien Douvres-Gris-Nez ;
- l'achat d'une 3ème tranche d'émetteurs-récepteurs V.H.F. ;
- l'installation du réseau Navtex au C.R.O.S.S. La Garde ;
- l'installation de stations M.H.F. au C.R.O.S.S. Corsen et au C.R.O.S.S. La Garde.

Il convient de rappeler à cet égard que :

- d'une part, ces travaux sont liés à la mise en place du système mondial de détresse et de sécurité en mer (S.M.D.S.M.) résultant d'un amendement de 1988 ratifié par la France à la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention S.O.L.A.S. 1974 élaborée dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale).

- d'autre part, la dotation du chapitre d'investissement (53-32 article 30) consacrée à ces actions est passée de 5 millions de francs en 1991 à 18 millions de francs en 1993, soit une augmentation de 260 % en 2 ans.

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

Les subventions de fonctionnement et d'investissement à la Société nationale de sauvetage en mer inscrites au titre IV (chapitre 46-32) et au titre VI (Chapitre 66-32) diminuent respectivement de 1,09 million de francs et de 1 million de francs par rapport au budget voté pour 1992.

Le tableau ci-après retrace l'évolution de ces crédits de 1989 à 1993.

(en francs)

	1989		1990		1991		1992		1993
	LFI	Credits effectivem ents ouverts	LFI	Credits effectivem ents ouverts	LFI	Credits effectivem ents ouverts ⁽¹⁾	LFI	Credits effectivem ents ouverts ⁽²⁾	Projet de budget
Titre IV Chap 46-32 art. 20 Subvention d'entretien	3 096.144	2.941.144	3 096.144	3 036 000	3 080 000	2 930 000	4 090 500	3 885 975	3.000 000
Titre VI Chap.66-32 art. 20 Subvention d'équipement									
AP	8.500.000	8 075 000	8 500 000	8 330 000	8 460 000	7 610 000	7 650 000	7 038.000	6 500 000
CP	8 500.000	8 075 000	8 500 000	8 330 000	8 460 000	7 610 000	7 650 000	7 038.000	6.500 000

(1) Annulation de crédits prononcée par arrêté du 9 mars 1991 (J.O du 10.03.91).

(2) gel de crédits (5 % en fonctionnement, 8 % en investissement) prononcée par circulaire budget du 16 mars 1992.

Il convient par ailleurs de rappeler que :

- si la S.N.S.M. effectue environ 40 % des opérations de sauvetage (essentiellement liées à l'activité de plaisance en zone littorale), l'Etat assure le reste, et principalement, le sauvetage hauturier pour un coût d'environ 140 millions de francs par an ;

- d'autres ressources financières sont mobilisées au profit de la S.N.S.M, et proviennent notamment des collectivités locales ou des dons (cf tableau ci-dessous).

Autres participations

	1989		1990		1991		1992	
	Fonc-tionne.	Investis.	Fonc-tionne.	Investis.	Fonc-tionne.	Investis.	Fonc-tionne.	Investis.
collectivités territoriales	3.807.705	10 409 932	3 800 000	9 959 500	3.400 000	12 610.000	4 025.000	11.295.000
dons	3 542.000	6 870 000	3 602.000	6.832.000	4.410 000	6 030.000	8.700.000	8.565.000

CHAPITRE VI

LES AUTRES ACTIONS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE

Les autres actions définies dans le cadre du budget de la marine marchande pour 1993 sont :

- **la protection et l'aménagement du littoral ;**
- **l'administration générale ;**
- **la recherche.**

I - LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL.

Les moyens alloués en 1993 à la protection et à l'aménagement du littoral atteignent :

- **15,93 millions de francs en crédits de paiement (contre 27,36 millions de francs dans le budget voté pour 1992) ;**
- **8 millions de francs en autorisations de programme (contre 15,7 millions de francs en 1992).**

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

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

- la protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels ;
- l'amélioration de l'accès des piétons le long du littoral.

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

Elle se fait 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.

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

Sept schémas de mise en valeur de la mer ont été lancés à ce jour. Leur lancement a été subordonné à la prise en charge par les collectivités locales concernées d'un tiers du coût unitaire. Plusieurs autres sont prévus, dont certains (Rade de Lorient, Baie d'Arcachon) doivent s'engager en 1992.

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

a) Les travaux de défense contre les eaux de mer

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

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

Le Secrétariat d'Etat à la Mer n'est compétent que pour les aides éventuelles aux travaux de défense des lieux habités accordées aux collectivités locales et aux associations syndicales de propriétaires des terrains protégés.

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

Pour 1993, le montant des crédits de paiement prévus à ce titre correspond donc uniquement à la poursuite d'engagements antérieurs.

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

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

Pour lutter contre ces risques, il est nécessaire, d'une part, d'assurer la sécurité de la navigation maritime - c'est en particulier, le rôle des C.R.O.S.S. et des équipements de signalisation maritime -, d'autre part, de prendre les dispositions utiles pour limiter l'impact d'une éventuelle pollution.

Dans ce dernier cadre, le Secrétariat d'Etat à la Mer a pour mission de se doter de 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 doit être poursuivie dans les années à venir, notamment pour pallier le vieillissement du matériel utilisé lors de précédents accidents pétroliers, tels que ceux de l'Amoco Cadiz et du Tanio, et pour

accroître l'efficacité du matériel, compte tenu des progrès réalisés à la suite des recherches qui ont été effectuées depuis.

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

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

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

La mise en oeuvre de cette servitude, effectuée par les services extérieurs du Secrétariat d'Etat à la Mer (Direction Départementale de l'Equipement ou Services Maritimes spécialisés), en concertation avec les élus locaux et les propriétaires concernées, comprend deux étapes : la définition du tracé de la servitude, puis l'aménagement du sentier.

La dotation prévue pour 1993 sur le chapitre 53-30, article 20 (0,3 million de francs en A.P. et 0,5 million de francs en C.P.) sera consacrée en priorité à la délimitation du domaine public maritime.

II - L'ADMINISTRATION GENERALE ET LA RECHERCHE

1. L'administration générale

Les dépenses consacrées aux moyens généraux de l'administration atteignent 347,24 millions de francs en crédits de paiement, soit une progression de 2,38 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992.

Cette évolution tient simultanément compte, au titre des mesures acquises, de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique, 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 8,34 millions de francs.

Les mesures nouvelles (+ 5,77 millions de francs) traduisent :

- les modifications de l'activité ou de l'organisation des services (+ 0,35 million de francs) ;

- l'inscription d'une provision pour hausse de rémunération et la poursuite de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique (+ 4,22 millions de francs) ;

- divers ajustements aux besoins, transferts ou économies (+ 1,19 millions de francs) ;

- l'ajustement aux besoins des crédits destinés aux actions de promotion dans le domaine maritime (- 5,16 millions de francs) ;

Il convient par ailleurs de noter que les autorisations de programme destinées à l'équipement administratif des services, soit 10 millions de francs en 1993, diminuent de 9,09 % en francs courants par rapport à 1992.

2. Recherche scientifique et technique

Les crédits (DO + CP) consacrés, au sein du budget de la mer, à la recherche scientifique et technique diminuent globalement de 2,74 % en 1993 et atteignent 8,52 millions de francs.

Comme l'année précédente, cette évolution résulte essentiellement de la diminution des subventions aux organismes de recherche financés par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (F.A.R.I.) du ministère chargé de la mer dont le montant des crédits de paiement passe de 7,34 millions de francs en 1992 à 7,09 millions de francs en 1993. Parallèlement, les autorisations de programme correspondantes diminuent également de 11,39 millions de francs en 1992 à 9,89 millions de francs en 1993.

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

ANNEXE

BIAN DES AIDES EUROPEENNES VERSEES A LA FRANCE
AU TITRE DE LA FLOTTE DE PECHE ET DES CULTURES
MARINES (1983-1991)

ANNEE	METROPOLE ou TRM	TOTAL				PETITE ARTISANALE				PETITE INDUSTRIELLE				AQUACULTURE ET RECREY ARTISANAIS						
		NOMBRE	SUB- VENTIONS	INVEL- TISSEMENTS	TAUX MOYEN	NOMBRE	SUB- VENTIONS	INVEL- TISSEMENTS	TAUX MOYEN	NOMBRE	SUB- VENTIONS	INVEL- TISSEMENTS	TAUX MOYEN	NOMBRE	SUB- VENTIONS	INVEL- TISSEMENTS	TAUX MOYEN			
1983	Métropole	55	3	43 647	220 203	19 31%	48	3	28 703	158 195	18 14%	5	0	12 800	24 020	21 7%	2	1 544	3 880	25 0%
	TRM	0	0	3 700	12 220	31 00%	0	0	0	0	0 00%	2	0	1 850	6 370	30 00%	2	1 000	0 000	22 5%
	Total	55	3	46 846	232 423	20 10%	48	3	28 703	158 195	18 14%	7	0	14 650	30 390	22 6%	4	2 544	3 880	23 8%
1984	Métropole	97	8	65 803	261 534	17 63%	54	7	48 814	298 460	16 00%	6	1	11 230	24 800	20 70%	5	4 567	9 134	25 0%
	TRM	14	0	17 146	97 910	30 01%	3	0	3 207	9 082	22 00%	6	0	9 907	23 055	23 00%	5	9 372	26 461	30 5%
	Total	111	8	82 949	359 444	19 37%	57	7	52 021	307 542	16 31%	12	1	21 137	47 855	21 0%	10	13 939	35 595	21 7%
1985	Métropole	83	7	85 322	431 564	20 34%	54	1	38 207	215 238	17 60%	10	6	41 700	185 300	22 50%	10	5 335	22 522	23 1%
	TRM	9	0	7 700	20 100	30 04%	0	0	300	3 062	14 00%	3	0	3 000	13 000	23 67%	1	4 001	11 000	30 0%
	Total	92	7	93 022	451 664	20 00%	54	1	38 507	218 299	17 0%	13	6	44 700	198 300	22 50%	11	9 336	33 522	23 1%
1986	Métropole	91	13	90 610	380 664	21 0%	57	7	36 360	178 660	20 34%	6	6	15 900	68 640	22 71%	12	7 180	32 142	25 0%
	TRM	19	0	8 900	20 000	30 67%	11	0	2 200	8 000	24 0%	2	0	1 820	8 000	30 0%	2	4 500	11 324	28 0%
	Total	110	13	99 510	400 664	21 0%	68	7	38 560	186 660	20 6%	8	6	17 720	76 640	22 5%	14	11 680	43 466	25 5%
1987	Métropole	75	14	82 680	326 840	21 30%	46	5	34 230	167 660	22 0%	6	8	26 560	126 800	28 0%	20	7 918	32 000	24 0%
	TRM	3	0	6 902	13 736	33 30%	2	0	3 620	11 300	31 0%	0	0	0	0	0 00%	1	962	2 000	30 0%
	Total	78	14	89 582	340 576	21 6%	48	5	37 850	178 960	22 0%	6	8	26 560	126 800	28 0%	21	8 880	34 000	24 0%
1988	Métropole	31	25	24 002	105 804	22 0%	8	13	5 241	11 000	47 2%	8	12	5 111	30 307	13 0%	11	13 700	35 100	25 0%
	TRM	14	0	7 965	21 001	35 0%	10	6	7 965	21 001	35 0%	0	0	0	0	0 00%	0	0	0 000	0 00%
	Total	45	25	31 967	127 805	24 0%	18	19	13 206	32 001	30 1%	8	12	5 111	30 307	13 0%	11	13 700	35 100	25 0%
1989	Métropole	57	23	104 540	393 821	26 1%	15	14	17 150	71 210	24 0%	12	9	70 640	234 051	27 0%	10	14 751	60 500	25 0%
	TRM	0	0	0	0	0 00%	0	0	0	0	0 00%	0	0	0	0	0 00%	0	0	0 000	0 00%
	Total	57	23	104 540	393 821	26 1%	15	14	17 150	71 210	24 0%	12	9	70 640	234 051	27 0%	10	14 751	60 500	25 0%
1990	Métropole	62	48	97 837	416 588	23 2%	12	27	18 974	84 718	22 6%	6	21	47 263	188 670	25 0%	24	30 800	143 200	21 5%
	TRM	0	0	10 526	30 103	35 0%	6	0	7 316	20 003	35 0%	2	0	3 220	9 200	35 0%	0	0	0 000	0 00%
	Total	70	48	107 973	446 691	24 0%	18	27	26 290	104 721	24 0%	8	21	50 483	197 870	25 5%	24	30 800	143 200	21 5%
1991	Métropole	50	18	33 292	161 103	20 6%	8	18	3 200	14 957	22 0%	0	0	0	0	0 00%	20	20 001	144 144	21 0%
	TRM	0	0	0	0	0 00%	0	0	0	0	0 00%	0	0	0	0	0 00%	0	0	0 000	0 00%
	Total	50	18	33 292	161 103	20 6%	8	18	3 200	14 957	22 0%	0	0	0	0	0 00%	20	20 001	144 144	21 0%
Total	Métropole	612	150	592 850	2 687 012		310	95	234 130	1 108 165		45	64	260 033	975 550		248	117 788	516 197	
	TRM	63	0	90 000	100 120		37	0	23 277	76 690		19	0	19 077	60 745		11	21 214	86 745	
	Total	675	150	682 850	2 787 132		347	95	257 407	1 184 855		64	64	279 110	1 036 295		259	138 992	602 942	

• Modération

Nombre : unit
Subvention : K.F
investissement : K.F

Source : DPA/M P1/P2/P3

Réunie le 4 novembre 1992, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter le budget de la Marine marchande (Équipement, Logement et transports - IV - Mer) pour 1993.