

N° 101

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1993.

## 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 1994* ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

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° 23

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

IV. Mer :

. Marine marchande

*Rapporteur spécial : M. René REGNAULT*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; 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, Camille Cabane, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fcst, MM. Henri Gortachy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loidant, Roland du Luart, Michel Manet, Philippe Marini, Michel Morsigne, Jacques Moisson, Bernard Pellarin, René Régnauld, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Trégouët, Jacques Valade.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10<sup>e</sup> légial.) : 536, 580, 585 et T.A.66.

Sénat : 100 (1993-1994).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS .....</b>	<b>5</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>7</b>
<b>I - PRESENTATION DES CREDITS .....</b>	<b>9</b>
<b>A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE         POUR 1994 .....</b>	<b>9</b>
<b>B. LES PRINCIPALES ACTIONS .....</b>	<b>11</b>
<b>C. LES MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE         NATIONALE .....</b>	<b>17</b>
<b>II - LA FLOTTE DE COMMERCE .....</b>	<b>19</b>
<b>A. L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL .....</b>	<b>19</b>
<b>B. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE EN FAVEUR         DE LA FLOTTE DE COMMERCE .....</b>	<b>20</b>
<b>C. LA SITUATION DE LA COMPAGNIE GENERALE MARITIME (CGM) ..</b>	<b>26</b>

<b>III - LES GENS DE MER</b> .....	<b>31</b>
<b>A. LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS</b> .....	<b>31</b>
<b>B. LA POURSUITE DE LA RENOVATION DU SYSTEME         D'ENSEIGNEMENT MARITIME</b> .....	<b>34</b>
<b>IV - POLICES ET SIGNALISATION MARITIMES</b> .....	<b>39</b>
<b>A. LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE         ET DE SAUVETAGE</b> .....	<b>39</b>
<b>B. LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)</b> .....	<b>41</b>
<b>V - LES AUTRES ACTIONS DU BUDGET</b> .....	<b>45</b>
<b>A. LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL</b> .....	<b>45</b>
<b>B. L'ADMINISTRATION GENERALE ET LA RECHERCHE         SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE</b> .....	<b>49</b>

## **PRINCIPALES OBSERVATIONS**

### **1. Un effort significatif en faveur de la sécurité maritime**

Le budget de la Mer pour 1994 se caractérise, tout d'abord, par l'engagement d'un effort significatif en faveur de la sécurité maritime qui se traduit par la forte augmentation (+ 67 %) des crédits de paiement correspondants.

On ne peut donc que se féliciter de la priorité ainsi définie, les moyens nouveaux devant notamment permettre de poursuivre, à un rythme plus soutenu, le programme pluriannuel de renouvellement et de mise à niveau des équipements des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.), dans le cadre des obligations internationales souscrites par la France pour la mise en place du système mondial de détresse et de secours en mer.

Ces crédits supplémentaires permettront, en outre, d'entreprendre des opérations de gros entretien, de maintien en l'état ou de modernisation des installations de signalisation maritime.

Enfin, il convient de souligner que, dans un contexte général de maîtrise de l'évolution des effectifs de la fonction publique, les C.R.O.S.S. bénéficieront, en 1994, de la création ou de l'affectation de 16 emplois supplémentaires.

### **2. L'avenir incertain de la flotte de commerce française**

**De 1983 à 1992 :**

- la flotte de commerce sous pavillon français a régressé du 11ème au 27ème rang mondial ;
- l'âge moyen des navires est passé de 8 à 13 ans ;
- le nombre de postes de travail a diminué de 11.538 à 5.283.

Un redressement certain, quoique encore limité, est toutefois observable depuis trois ans en raison, notamment, du plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce mis en oeuvre depuis 1990. En dépit d'un contexte économique défavorable, la diminution du nombre de navires de commerce sous pavillon français a pu ainsi être enrayerée (221 navires en 1992 contre 218 en 1990 et 216 en 1991).

Or, si l'on constate que les crédits de paiement correspondant aux aides à l'investissement et à la modernisation de la flotte de commerce sont relativement épargnés par la rigueur budgétaire, on ne peut, en revanche, que s'interroger sur la diminution de 23 % des autorisations de programme en 1994.

Par ailleurs, il est encore trop tôt pour apprécier, en toute objectivité, les effets réels des mesures récentes visant à l'allègement des charges sociales pour les marins embarqués sur des navires immatriculés sous le "pavillon des Kerguelen" ou des lignes régulières de fret. En toute hypothèse, il conviendrait d'étudier les conditions susceptibles de permettre l'éventuelle extension de ce dispositif au secteur de la pêche maritime.

D'une manière générale, la vocation maritime de la France, quatrième exportateur mondial, doit être réaffirmée avec force par les Pouvoirs publics. Cette vocation s'enracine d'ailleurs dans une tradition nationale toujours vivace, comme l'atteste l'augmentation continue, depuis trois ans, du nombre de candidats au concours d'entrée dans les écoles nationales de la marine marchande.

L'histoire de notre pays nous apprend que la marine française a toujours su opérer de brillants redressement. Il convient donc d'espérer que notre flotte de commerce trouve aujourd'hui, sur son chemin, un nouveau Colbert ou un nouveau Sartine.

### **3. La nécessité d'une réflexion d'ensemble sur la gestion du littoral**

L'évolution des crédits consacrés aux actions de protection et d'aménagement du littoral (soit une diminution de 42 % en crédits de paiement et de 15 % en autorisations de programme) souligne l'urgence et la nécessité d'engager une réflexion d'ensemble en ce domaine et de procéder à une évaluation précise des conditions d'application de la loi de 1986 dite "loi littoral".

En effet, à l'usage, il s'avère que les dispositions de cette loi privilégient à l'excès une conception trop restrictive de la protection du littoral. Elles souffrent, en outre, de certaines imprécisions et notamment en ce qui concerne la définition des "espaces remarquables".

Les conditions réglementaires d'application de cette loi sont également trop contraignantes, ou interprétées de manière trop restrictive par les autorités administratives compétentes.

Or, protéger, ce n'est pas abandonner. Protéger, c'est aussi valoriser et aménager. Le moment est donc venu de faire un bilan général de l'application de la loi littoral, de déterminer, particulièrement au regard des contentieux actuellement en cours, les principales difficultés rencontrées en ce domaine par les collectivités locales et de procéder, enfin, aux adaptations législatives ou réglementaires jugées nécessaires.

## AVANT PROPOS

Mesdames,

Messieurs,

Le projet de budget de la marine marchande pour 1994 s'inscrit incontestablement dans un contexte difficile.

Il convient de toutefois noter la définition de certaines actions prioritaires, à savoir :

- d'une part, le renforcement des moyens de l'administration centrale ;

- d'autre part, un effort significatif en faveur de la sécurité maritime qui se traduit par la forte augmentation (+ 67 %) des crédits de paiement correspondants.

Par ailleurs, l'évolution des crédits de la marine marchande devrait également permettre :

- de confirmer la solidarité déjà manifestée, les années précédentes, en faveur du secteur maritime ;

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

En revanche, il est encore trop tôt pour apprécier, en toute objectivité, les effets réels des mesures récentes visant à l'allègement des charges sociales pour les marins embarqués sur des navires immatriculés sous le "pavillon des Kerguelen" ou des lignes régulières de fret. En toute hypothèse, il conviendrait également d'envisager l'extension de telles mesures au secteur de la pêche maritime.

Enfin, il apparaît aujourd'hui nécessaire de procéder à une évaluation précise de la loi "littoral" de 1986.

A l'usage, il s'avère que les dispositions de cette loi privilégient à l'excès une conception trop restrictive de la protection du littoral. Elles souffrent, en outre, de certaines imprécisions, et notamment en ce qui concerne la définition des "espaces remarquables".

Les conditions réglementaires d'application de cette loi sont également trop contraignantes, ou interprétées de manière trop restrictive par les autorités administratives compétentes.

**Or, protéger, ce n'est pas abandonner. Protéger, c'est aussi valoriser et aménager. Le moment est donc venu de faire un bilan général de l'application de la loi "littoral".**

## I - PRESENTATION DES CREDITS

### A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1994

Le budget de la Marine marchande, hors ports et pêches maritimes <sup>(1)</sup>, s'élève à 5.033,51 millions de francs (DO + CP) soit, à structure constante et à francs courants, une diminution de 2,6 % par rapport au budget voté pour 1993 (5.167,65 millions de francs).

(millions de francs)

Nature des crédits	Budget voté de 1993	L.F.I. pour 1994	Variation en % 1993/1994
Dépenses ordinaires	4.875,14	4.732,47	- 2,93
Dépenses en capital			
Autorisations de programme	325,00	257,61	- 20,74
Crédits de paiement	292,50	301,04	2,92
<b>Total (crédits de paiement)</b>	<b>5.167,65</b>	<b>5.033,51</b>	<b>- 2,60</b>

\*Loi de finances initiale 1994 - Budget voté 1993

#### 1. Les dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires connaissent une diminution de 2,93 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

Au sein de ces dépenses, les moyens des services (titre III) atteignent 509,91 millions de francs, en augmentation de 1,71 % par rapport au budget voté de 1993.

En revanche, les interventions publiques (titre IV) diminuent de 3,46 % en francs courants et passent ainsi de 4.373,82 millions de francs en 1993 à 4.222,55 millions de francs en 1994.

*1. Suite à la réorganisation des structures gouvernementales, les crédits de l'action 36 (Pêches maritimes et cultures marines) du budget de la Marine marchande sont transférés au budget de l'Agriculture et de la Pêche*



Les évolutions ainsi constatées s'expliquent essentiellement par :

a) *La définition de certaines actions prioritaires, à savoir :*

- le renforcement des moyens de l'administration centrale (titre III), qu'il s'agisse des crédits de fonctionnement proprement dits (+ 10,2 millions de francs) ou des dépenses informatiques et de fonctionnement du centre administratif des affaires maritimes (+ 1,1 million de francs).

- l'équipement des services de polices et de signalisation maritimes, dont les crédits de fonctionnement, d'entretien et d'exploitation (titre III) bénéficient d'une mesure nouvelle de 4,21 millions de francs.

- la formation professionnelle maritime (titre IV), une mesure nouvelle de 2,05 millions de francs étant prévue à l'article 10 du chapitre 43-37 (Apprentissage maritime). Il convient toutefois de noter que, parallèlement, cette dotation est diminuée de 5,03 millions de francs au titre de la révision des services votés.

b) *Les économies budgétaires atteignent 172,71 millions de francs*

Ces économies :

- se traduisent essentiellement par la réduction des crédits de fonctionnement et la suppression de 42 emplois (39 emplois d'administration centrale, 9 emplois à l'E.N.I.M. et 4 emplois spécifiques aux actions en faveur des gens de mer) ;

- prennent en compte la suppression des crédits de rémunération de l'ancien secrétaire d'Etat à la Mer et de son cabinet (-1,64 million de francs) ;

- résultent, en outre, de la modification des modalités de la surcompensation entre les régimes spéciaux de retraite et de la prise en charge, par le nouveau Fonds de solidarité vieillesse, de certaines dépenses non contributives de l'assurance vieillesse. L'économie ainsi réalisée au titre de la contribution de l'Etat aux dépenses de l'E.N.I.M. atteint 146,17 millions de francs.

## 2. Les dépenses en capital

Celles-ci s'élèvent à 301,04 millions de francs en crédits de paiement, soit une augmentation de 2,92 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993. En revanche, les autorisations de programme diminuent de 20,74 % et atteignent 257,61 millions de francs.

Parmi les dépenses en capital, les investissements exécutés par l'Etat (titre V) progressent de 38,79 % en crédits de paiement mais diminuent de 12,94 % en autorisations de programme. Les dotations correspondantes atteignent respectivement 105,2 et 91,85 millions de francs.

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (titre VI) diminuent de 9,63 % en crédits de paiement (ceux-ci s'élèvent à 195,84 millions de francs en 1994). Les autorisations de programme, qui passent de 219,5 millions de francs en 1993 à 165,76 millions de francs en 1994, diminuent, quant à elles, de 24,48 %.

### B. LES PRINCIPALES ACTIONS

(en millions de francs)

Nature des crédits	Budget voté de 1993	Loi de finances initiale pour 1994	Variation 1993/1994 (en %)
<b>Administration générale</b>			
A.P.	10,00	10,50	5,00%
C.P.	347,24	354,49	2,09%
<b>Polices maritimes et signalisation maritime</b>			
A.P.	88,61	73,31	-17,27%
C.P.	163,73	194,67	18,90%
<b>Protection et aménagement du littoral</b>			
A.P.	10,00	8,50	-15,00%
C.P.	17,93	10,44	-41,77%
<b>Flotte de commerce</b>			
A.P.	200,00	154,00	-23,00%
C.P.	328,00	314,00	-3,68%
<b>Gens de mer</b>			
A.P.	6,50	6,85	5,38%
C.P.	4 304,21	4 153,07	-3,51%
<b>Recherches scientifique techniques</b>			
A.P.	9,80	4,45	-54,59%
C.P.	8,53	6,83	-19,93%

## 1. Administration générale

Les dépenses consacrées aux moyens généraux de l'administration atteignent 354,49 millions de francs en crédits de paiement, soit une progression de 2,09 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

Cette évolution tient simultanément compte :

*a) 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 publiques et des ajustements de cotisations sociales et de prestations diverses à la charge de l'Etat. Au total, les dépenses de personnel résultant des mesures acquises progressent de 4,17 millions de francs.

*b) au titre des économies budgétaires* (Révision des services votés et Non-reconduction de crédits), de la suppression de 38 emplois (29 emplois d'administration centrale et de 9 emplois de l'E.N.I.M.), de la réduction de 8,07 millions de francs des crédits de fonctionnement des services (titre III) et de la suppression des moyens précédemment prévus au titre du secrétariat d'Etat à la Mer (-1,64 millions de francs).

*c) au titre des moyens nouveaux et des redéploiements de crédits*, du renforcement des moyens de fonctionnement des services, des crédits d'informatique et de la dotation affectée au centre administratif des affaires maritimes, soit, au total, une mesure nouvelle de 11,2 millions de francs.

Il convient par ailleurs de noter que les crédits d'équipement administratif des services (titre V) demeurent pratiquement stables en crédits de paiement (9,8 millions de francs en 1994 contre 10 millions de francs en 1993) mais progressent, en revanche, de 5 % en autorisations de programme (10,5 millions de francs) par rapport au budget voté de 1993.

## 2. Polices maritimes et signalisation maritime

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

- passent, en crédits de paiement, de 163,73 millions de francs en 1993 à 194,67 millions de francs en 1994, soit une augmentation de 18,9 % en francs courants ;

- diminuent de 17,27 % en autorisations de programme (88,61 millions de francs en 1993 contre 73,31 millions de francs en 1994).

S'agissant tout d'abord des dépenses ordinaires, les principales évolutions observées à cet égard traduisent :

*a) Les économies réalisées au titre de la révision des services votés ou de la non réduction de certains crédits.* Ces économies affectent plus particulièrement les crédits d'entretien et d'exploitation du titre III (-6,64 millions de francs) et la participation de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en Mer (chapitre 46-32 : - 1,85 million de francs).

*b) La transformation de 6 emplois de gendarmes en 6 emplois d'officiers mariniers dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.),* soit une mesure nouvelle de 0,8 millions de francs. Par ailleurs, 10 emplois de contrôleurs des travaux publics de l'Etat, antérieurement inscrits au budget de l'Urbanisme, sont également transférés au budget de la Mer (Action 32 - Polices maritimes et signalisation maritime).

*c) Le renforcement des crédits de fonctionnement, d'entretien et d'exploitation, notamment en matière de signalisation maritime (+ 3,2 millions de francs).*

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

• la forte progression des crédits de paiement, qui passent de 49 millions de francs en 1993 à 82 millions de francs en 1994 (+67%). Les dotations correspondantes sont principalement affectées aux grosses réparations des ouvrages de signalisation maritime et de la flottille, au renouvellement du matériel, à la restructuration du balisage flottant, à l'automatisation des phares et à divers travaux d'aménagement et d'équipement des C.R.O.S.S.

• la diminution des autorisations de programme (-14,5 millions de francs), qui représentent 66 millions de francs en 1994.

Enfin, et comme les années précédentes, la subvention d'équipement versée à la Société nationale de sauvetage en Mer (titre VI) diminue tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement et atteint 7,3 millions de francs (contre 8,1 millions de francs dans le budget voté pour 1993).

### **3. Protection et aménagement du littoral**

Les moyens alloués en 1994 à la protection et à l'aménagement du littoral diminuent :

- en crédits de paiement (10,44 millions de francs en 1994, contre 17,93 millions de francs dans le budget voté de 1993, soit une contraction de 41,77 % en francs constants) ;

- en autorisations de programme (8,5 millions de francs en 1994, contre 10 millions de francs en 1993, soit une diminution de 15 % en francs courants).

Les moyens consacrés au sentier des douaniers diminuent en crédits de paiement (0,8 million de francs en 1994 contre 0,9 million de francs en 1993) mais demeurent au niveau de l'année précédente, soit 0,8 million de francs, en ce qui concerne les autorisations de programme.

La contribution de l'Etat à la mise en oeuvre des schémas de mise en valeur de la Mer reste également stable en autorisations de programmes (2,7 millions de francs), mais diminue de 0,8 million de francs en crédits de paiement pour atteindre 2,5 millions de francs.

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

### **4. Flotte de commerce**

Les crédits consacrés à la flotte de commerce diminuent de 23 % en autorisations de programme (154 millions de francs en 1994 contre 200 millions de francs en 1993) et de 3,68 % en crédits de paiement (314 millions de francs en 1994 contre 326 millions de francs en 1993).

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 (130 millions de francs en 1994 contre 150 millions de francs en 1993) mais augmentent légèrement en crédits de paiement (146 millions de francs en 1994 contre 140 millions de francs en 1993).

En ce qui concerne par ailleurs les aides à la consolidation et à la modernisation des entreprises d'armement maritime, les dotations correspondantes diminuent tant en autorisations de programme (24 millions de francs en 1994 contre 50 millions de francs en 1993) qu'en crédits de paiement (37 millions de francs en 1994 contre 55 millions de francs en 1993).

En revanche, la contribution de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie Générale Maritime (C.G.M.) demeure à son niveau de 1992 et de 1993, soit 131 millions de francs.

## 5. Gens de mer

Les crédits (DO + CP) alloués à l'action en faveur des gens de mer diminuent de 3,51 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993. Ils atteignent ainsi 4.153,07 millions de francs.

Les moyens de fonctionnement du titre III demeurent à un niveau sensiblement équivalent à celui de l'année précédente (59,57 millions de francs, contre 58,99 millions de francs en 1993), en dépit de la suppression de 4 emplois et d'une économie budgétaire de 0,6 millions de francs sur les dépenses de fonctionnement.

En revanche, les dotations budgétaires inscrites au titre IV (interventions publiques) passent de 4.237,72 millions de francs en 1993 à 4.088,5 millions de francs en 1994.

Cette évolution s'explique principalement par :

- l'incidence de l'aménagement des modalités de la surcompensation et de la création du Fonds de solidarité vieillesse sur la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des invalides de la marine (soit une économie budgétaire totale d'environ 150 millions de francs) ;

- une mesure nouvelle de 2,05 millions de francs en faveur de la formation professionnelle maritime.

Il convient toutefois de noter que :

- l'ensemble des crédits affectés à la formation professionnelle maritime sont en légère diminution (chapitre 43-37 : 96,5 millions de francs en 1994 contre 99,5 millions de francs en 1993) ;

- les incidences des mesures budgétaires récemment annoncées par M. le Ministre de l'Équipement, des transports et du tourisme devant le Conseil supérieur de la marine marchande (abaissement des charges sociales patronales pour l'ensemble des marins français embarqués sur des navires immatriculés en France et opérant sur des trafics exposés soumis à la concurrence internationale) demeurent à déterminer.

Enfin, l'entretien et l'équipement en matériels techniques et pédagogiques des établissements scolaires maritimes (chapitre 56-37) bénéficient d'une dotation de 5 millions de francs en crédits de paiement (-2,5 millions de francs) et de 6,85 millions de francs en autorisations de programme (+ 0,2 million de francs).

## **6. Recherche scientifique et technique**

Les crédits consacrés, au sein du budget de la mer, à la recherche scientifique et technique diminuent :

- de 54,59 % en autorisations de programme ;

- de 19,93 % en crédits de paiement.

Outre la réduction de certains crédits de fonctionnement au titre des économies budgétaires, et comme les années précédentes, cette évolution s'explique essentiellement par la diminution des subventions aux organismes de recherche financés par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (FARI).

**C. LES MODIFICATIONS APORTEES PAR L'ASSEMBLEE  
NATIONALE**

**A titre non reconductible, l'Assemblée nationale a abondé le budget de la mer pour un total de 4,26 millions de francs en crédits de paiement et de 3,26 millions de francs en autorisations de programme. Ces crédits complémentaires se répartissent de la manière suivante :**

**Au titre IV :**

**Chapitre 46-32 article 20 (Société nationale de sauvetage en mer) : 1 million de francs.**

**Au titre VI :**

**a) chapitre 63-35 article 30 (Subventions d'investissement à la flotte de commerce) : 2,26 millions de francs.**

**b) chapitre 66-32 article 20 (Subvention d'équipement à la société nationale de sauvetage en mer) : 1 million de francs.**



## II - LA FLOTTE DE COMMERCE

Les dotations budgétaires prévues pour 1994 au titre de l'action en faveur de la flotte de commerce atteignent :

- 314 millions de francs en crédits de paiement (dépenses ordinaires et dépenses en capital), contre 326 millions de francs en 1993 ;

- 154 millions de francs en autorisations de programme, contre 200 millions en 1993.

### A. L'EVOLUTION DU TRAFIC MONDIAL

En 1992, la demande mondiale de transport maritime a continué d'être influencée par la tendance au ralentissement de la croissance apparue en 1989 chez les trois principaux groupes de pays déterminants de la conjoncture mondiale, l'Amérique du Nord, l'Europe Occidentale et l'Extrême Orient. La légère accélération de la croissance observée dans la zone OCDE par rapport à 1991 n'a pas été suffisante pour provoquer un rééquilibrage des marchés des transports maritimes encore caractérisés par un excès de l'offre.

Le commerce mondial transporté par voie maritime aurait progressé en 1992 d'à peu près 2,5 % en tonnage, manifestant lui aussi une légère accélération. Le malaise industriel et agricole, généralisé au sein des pays développés, a touché en conséquence, comme les années précédentes, les transports de minerai de fer, le charbon à coke, les engrais et sont seuls demeurés actifs les secteurs du transport de pétrole brut et des marchandises générales, avec des croissances respectives de 4,5 % et 3,2 %.

Quelques indicateurs permettent de caractériser globalement, malgré la diversité des marchés et des types de navires, l'ajustement entre demande et offre de transport : le prix de vente du service de transport, le fret, et celui de la location des navires ou affrètement. Or, ces indicateurs ne sont guère favorables. Sur les divers marchés, les frets ont connu une tendance générale à la baisse, très forte en ce qui concerne le pétrole, et assez marquée pour le vrac sec. Cette évolution des frets est confirmée par la place encore croissante prise par les transports effectués, tant pour le vrac sec qu'au pétrole, sous des charges au voyage et non pas à temps : un tel

comportement des opérateurs dénote la croyance en un nouvel affaiblissement possible des frets.

De même, les capacités de transport soit désarmées, soit sous-employées par insuffisance de chargement ou attente prolongée et vitesse réduite, représentaient à la fin de l'année un surplus encore croissant, estimé à 11 % en moyenne, soit un triplement du taux prévalant deux ans auparavant, et atteignant même 15 % pour le transport du pétrole.

La constatation de ce marasme au cours de l'année 1992 a conduit à la reprise importante des mises à la démolition, à la décroissance des commandes nouvelles adressées aux chantiers si l'on excepte les navires destinés au service des lignes régulières, et au plafonnement du nombre des navires en cours de construction.

## **B. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE EN FAVEUR DE LA FLOTTE DE COMMERCE**

### **1. L'évolution récente de la flotte de commerce française**

L'année 1992 où est apparu, en fin d'année, un solde positif de 5 unités, avec 221 navires contre 216 en début d'année, a confirmé la stabilité, constatée depuis 1990, de la flotte de commerce sous pavillon français.

Au total, en 1992, 16 navires avaient fait l'objet d'une aide à l'investissement, dont 11 neufs ont été livrés. Parmi ces navires ayant bénéficié d'une aide, figurent en particulier deux transbordeurs - le "Normandie" et le "Barfleur" de la BAI-, -un porte-conteneurs, le "CGM Normandie"-, -un pétrolier, le "Captain Ann"-, -un vraquier, le "Pierre LD" de Dreyfus.

La stabilité globale de la flotte s'est maintenue au cours des deux premiers trimestres de 1993, le nombre de navires sous pavillon français demeurant inchangé, comme en atteste le tableau ci-après.

Parmi les mouvements enregistrés depuis le 1er janvier 1993, on peut noter l'entrée du vraquier "Jean LD" pour la société Dreyfus et celle du "Jean Bosco", porte-conteneurs pour Maritime Delmas Vieljeux, construits tous deux en 1992.

A ces acquisitions de navires neufs aidés, se sont ajoutées des francisations provisoires, notamment celle du "Jean Alleaume", un transporteur de gaz et celle du "Poitou" pétrolier long-cours, ces entrées compensant les ventes à l'étranger de l'"Aquitaine" (pétrolier long cours) et du vraquier "La Richardais" appartenant au groupe Dreyfus et vendu à des intérêts grecs.

En outre, dans le secteur du transport de passagers, le transbordeur "Val de Loire", profondément transformé par Sanebem pour le compte de la BAI, a pris son service au printemps 1993 sur la liaison transmanche.

En 1994, la poursuite d'une politique de soutien à la flotte de commerce, notamment par l'allègement des charges sociales tant pour les navires immatriculés sous le pavillon des "Kerguelen" que ceux immatriculés en métropole, devrait permettre de maintenir la flotte sous pavillon national au même niveau qu'en 1992.

**Evolution de la flotte française en 1992 et 1993**

Catégories	1er janvier 1992		1er juillet 1992		1er janvier 1993		1er juillet 1993	
	Nombre	J.B. <sup>(1)</sup>	Nombre	J.B. <sup>(1)</sup>	Nombre	J.B. <sup>(1)</sup>	Nombre	J.B. <sup>(1)</sup>
<b>Navires à passagers</b>								
Paquebots .....	3	8.460	4	23.460	3	8.460	3	22.940
Transbordeurs .....	24	226.561	26	266.212	26	275.676	27	307.035
Aéroglisteurs marins .....	4	502	3	390	3	390	4	975
<b>Total navires à passagers</b>	<b>30</b>	<b>234.063</b>	<b>32</b>	<b>275.062</b>	<b>33</b>	<b>299.528</b>	<b>34</b>	<b>330.950</b>
<b>Cargos</b>								
Cargos de ligne .....	27	70.498	29	72.228	27	69.036	25	63.055
Cargos porte-conteneurs .....	34	894.463	32	886.741	32	873.795	32	871.250
Bananiers polytermes .....	4	9.756	4	9.756	4	9.756	4	9.756
Transporteurs de vrac sec .....	12	332.414	12	420.729	13	422.328	13	496.484
Transporteurs de vrac mixte (sec/pétrole) .....	1	74.457						
Citernes à vin et à huile .....	2	3.198	2	3.198	2	3.198	3	8.881
Transporteurs soufre liquide et produits chimiques .....	4	13.913	5	171.094	4	15.509	3	11.883
Caboteurs < 500 Tx .....	8	2.529	8	2.529	8	2.529	2	2.529
Navires secs stationnaires .....	38	31203	39	32.949	38	30.922	37	30.074
<b>Total cargos</b> .....	<b>130</b>	<b>1.432.431</b>	<b>131</b>	<b>1.447.239</b>	<b>128</b>	<b>1.427.075</b>	<b>125</b>	<b>1.493.912</b>
<b>Pétroliers</b>								
Pétroliers L.C. ....	14	1.593.753	14	1.665.257	13	1.596.241	13	1.582.125
Caboteurs pétroliers .....	27	259.092	28	255.322	29	253.036	30	260.523
GPL - GNL .....	6	148.200	7	149.540	8	155.075		
Pétroliers & GPL stationnaires	9	57.419	11	107.539	11	107.539		
<b>Total pétroliers</b> .....	<b>56</b>	<b>2.058.464</b>	<b>59</b>	<b>2.176.318</b>	<b>60</b>	<b>2.106.406</b>	<b>62</b>	<b>2.105.892</b>
<b>TOTAL GENERAL</b> .....	<b>216</b>	<b>3.724.958</b>	<b>222</b>	<b>3.898.619</b>	<b>221</b>	<b>3.833.007</b>	<b>221</b>	<b>3.930.754</b>

(1) Jauge brute

## **2. L'action des Pouvoirs publics en faveur de la flotte de commerce**

Outre diverses mesures d'ordre fiscal, l'action des Pouvoirs publics prend principalement la forme :

- de mesures budgétaires de soutien direct ;
- d'une prise en charge, par l'Etat, de l'allègement d'une fraction des cotisations sociales patronales.

### *a) Les mesures budgétaires de soutien direct*

#### **• L'aide à l'investissement (chapitre 63-35 - article 20)**

Cette aide vise à faire en sorte que les investissements maritimes réalisés par les armateurs français pour renouveler ou développer leur outil naval soient bien placés sous pavillon français.

Son attribution est en effet liée à l'engagement des compagnies de maintenir sous pavillon national le navire aidé pendant une durée de 8 ans pour les navires neufs, 4 à 8 ans pour les navires d'occasion.

De 1990 à 1992, quarante navires, livrés aux compagnies maritimes dont plus de la moitié neufs, ont bénéficié de cette aide. La proportion des navires neufs livrés en 1992 a été particulièrement élevée, avec onze navires sur seize ayant bénéficié de l'aide.

Au cours du premier semestre 1993 sont intervenues neuf livraisons de navires pour lesquelles est prévue une aide à l'investissement, au moins cinq autres étant programmées au deuxième semestre. Globalement depuis 1990, près de 8.000 millions de francs d'investissements maritimes ont bénéficié ou sont appelés à bénéficier de plus de 700 millions d'aides en autorisations de programme.

Sur l'exercice 1994, une dotation de 130 millions de francs en autorisation de programme est prévue.

#### **• L'aide à la consolidation et à la modernisation (chapitre 63.35 - article 30)**

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

navires de lignes régulières confrontés à la concurrence internationale.

L'aide repose sur les investissements réalisés par l'entreprise et visant à sa modernisation et au développement de son activité.

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

En 1992, quatre entreprises ont bénéficié de l'ACOMO : la CGM, la société SCAC DELMAS-VIELJEUX (SDV), la BAI, et la SNAT, pour un montant total d'aide de 60 millions de francs correspondant à la dotation disponible en 1992. Les engagements pour l'année 1992 ont porté 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.

En 1993, trois compagnies de transport de passagers opérant sur la Manche (la BAI, la SNAT et Emeraude Lines), vont bénéficier de 41 millions de francs d'aides pour accompagner leurs efforts de compétitivité par rapport à leurs homologues britanniques qui supportent des charges sociales moindres et bénéficient du faible niveau de la Livre.

En 1994, la dotation en autorisations de programme inscrite dans le projet de loi de finances est de 24 millions de francs.

*b) La prise en charge, par l'Etat, de l'allègement d'une fraction des cotisations sociales patronales*

L'allègement des cotisations patronales perçues par l'ENIM sur les salaires des navigants concerne, d'une part, les navires immatriculés aux TAAF, d'autre part, ceux immatriculés en Europe.

• **Les navires immatriculés aux TAAF**

Initialement ouvert aux navires exploités en transport à la demande, et à l'exclusion des navires pétroliers, le régime de l'immatriculation aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) a été élargi à cette dernière catégorie de navires par l'arrêté du 3 novembre 1992.

L'arrêté du 4 août 1993 a encore étendu le champ d'application de ce régime en l'ouvrant aux navires de commerce exploités en transport de ligne régulière, à l'exception des navires transporteurs de passagers et des navires faisant des touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

En outre, pour tous les navires immatriculés aux TAAF, la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre des mesures d'allègement de charges sociales est portée de 35 % à 70 %.

Au total, l'ensemble du dispositif d'immatriculation aux TAAF devrait avoir en 1994 un coût budgétaire estimé à 80 millions de francs.

#### • Les navires immatriculés en métropole

En 1994, un allègement de plus de la moitié des cotisations patronales sera applicable aux salaires des navigateurs français employés à bord des navires immatriculés en métropole et opérant sur des lignes internationales.

L'équilibre sera ainsi rétabli entre les différents registres du pavillon français. Le coût budgétaire de cette mesure devrait s'élever en 1994 à 80 millions de francs également.

Ainsi, c'est au total, plus de 160 millions de francs que dépensera l'Etat en prenant en charge l'allègement des cotisations ENIM.

## C. LA SITUATION DE LA COMPAGNIE GENERALE MARITIME (CGM)

### 1. La situation financière de la CGM

Les principaux résultats comptables de la Compagnie pour les exercices 1991-1992 apparaissent dans le tableau suivant :

(en millions de francs)

	1991	1992	Différence
Résultat d'exploitation .....	- 384	- 554	- 170
Résultat financier .....	- 114	- 274	- 160
Résultat courant .....	- 485	- 826	- 341
Résultat exceptionnel .....	- 54	110	56
Résultat net .....	- 472	- 733	- 261

Ils traduisent la dégradation sensible de la situation de la Compagnie pendant l'année écoulée.

Les efforts internes d'amélioration de la productivité, entrepris depuis 1989, n'ont pas permis de compenser les conséquences défavorables de l'évolution des marchés sur lesquels évolue la Compagnie.

Trois phénomènes principaux ont affecté la CGM en 1992. Ils expliquent largement la dégradation de ses résultats d'exploitation.

D'une part, sur les lignes Est-Ouest, la chute des taux de fret s'est accélérée en raison de l'insuffisance des volumes échangés, et surtout de la surcapacité en navires.

D'autre part, sur les exploitations Nord-Sud, dont celles desservant les Territoires et les Départements d'Outre-Mer, l'érosion des taux de fret s'est aggravée durant le deuxième semestre. Elle a pour principale origine la baisse des échanges Nord-Sud et le déploiement des grands navires, auparavant affectés aux lignes Est-Ouest. Sur les relations entre la Métropole et les Dom-Tom, la CGM a dû faire face à la concurrence nouvelle d'un opérateur qui utilise des



navires russes mis en ligne à des conditions très inférieures au marché international de l'affrètement.

Enfin, les conflits sociaux dans les ports français liés à la mise en place de la réforme des statuts des dockers ont perturbé l'ensemble des exploitations durant les deuxième et troisième trimestres, entraînant des modifications coûteuses des rotations des navires, ainsi que des dépenses élevées de pré ou post-acheminement des marchandises vers les autres ports européens.

Dans ce contexte, bien que le chiffre d'affaires ait très légèrement progressé, le niveau moyen des recettes n'a cessé de se dégrader. La baisse du résultat d'exploitation s'est encore accentuée (- 384 millions de francs en 1991, - 554 millions de francs en 1992). La détérioration du résultat financier résulte, en grande partie, de pertes de changes et de l'évolution défavorable du cours du dollar pendant le premier semestre. Le résultat exceptionnel ne peut être comparé valablement à celui des exercices précédents. Il tient compte en effet des premières cessions d'actifs réalisées lors de l'adoption du plan de restructuration. L'endettement total de la Société reste stable (4,5 milliards de francs).

## 2. L'évolution des effectifs

Le volume du personnel navigant et du personnel sédentaire continue à régresser en 1992, comme en témoigne le tableau ci-dessous :

	1991	1992	1992	1992
Personnel navigant	1.375	1.222	1.109	1.044
Personnel sédentaire	2.210	2.131	2.032	1.925

Ces résultats sont imputables aux effets du plan social actualisé par l'armement pour tenir compte de la restructuration du réseau et des sorties de flottes qui sont intervenues depuis le début de l'année.

### **3. Les mesures de redressement mises en oeuvre**

Afin d'assainir la situation de la Société, l'Etat a décidé d'approuver le plan d'action élaboré par le nouveau Président, nommé le 15 juillet 1992, afin de restructurer l'activité de la Compagnie. L'objectif de ce plan est un retour à l'équilibre du compte d'exploitation dès la fin de 1994. Adopté par le Conseil d'Administration de la Société le 22 octobre, il a été immédiatement mis en oeuvre. Il comporte trois séries de mesures :

- la réduction de l'endettement grâce à des cessions d'actifs non stratégiques et à une recapitalisation de la CGM par l'Etat (700 millions de francs versés en trois tranches dont deux en 1992 pour 400 millions de francs), ainsi que l'apurement des créances de la CGM sur l'Etat ;

- la renégociation de l'accord de flotte définissant le nombre des navires armés par la CGM, notamment la flotte ayant été réduite en 1992 de trois unités ;

- l'adaptation des conditions d'exploitation par l'application rapide de mesures de réorganisation interne et par la filialisation des activités opérationnelles de la CGM, destinée notamment à faciliter la conclusion d'accord de partenariat.

Par ailleurs, ces mesures s'accompagnent d'une redéfinition des conditions d'aménagement de la flotte.

La Compagnie a souhaité, dès que cela lui a été possible, immatriculer ses navires sur le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises, afin de pouvoir réduire le différentiel des coûts d'armement qu'elle subit vis-à-vis d'armateurs concurrents.

Le programme de rajeunissement de la flotte est désormais terminé et les dernières unités mises en ligne, particulièrement performantes, sont armées dans des conditions comparables à celles qui prévalent à bord des navires d'armement européen de taille comparable.

Simultanément, la CGM a entamé des pourparlers avec différents autres armateurs, afin d'étudier l'opportunité d'un éventuel rapprochement partiel ou total. Dans ce cadre, les discussions ont notamment eu lieu avec DELMAS-VIELJEUX. Ces discussions n'ont pas encore abouti.

**Ainsi, l'évolution défavorable et rapide de la conjoncture a frappé la CGM au moment où elle s'apprêtait à tirer partie des efforts de productivité réalisés durant les années précédentes.**

### III - LES GENS DE MER

Les crédits (dépenses ordinaires + dépenses en capital) alloués à l'action en faveur des gens de mer diminuent de 3,51 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993. Ils atteignent ainsi 4.153,07 millions de francs.

Les moyens de fonctionnement du titre III demeurent à un niveau sensiblement équivalent à celui de l'année précédente (59,57 millions de francs en 1993), en dépit de la suppression de 4 emplois et d'une économie budgétaire de 0,6 million de francs sur les dépenses de fonctionnement.

En revanche, les dotations budgétaires inscrites au titre IV (interventions publiques) passent de 4.237,72 millions de francs en 1993 à 4.088 millions de francs en 1994.

#### A. LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

##### 1. La situation financière de l'ENIM en 1992

L'exécution budgétaire de 1992 s'est soldée par un résultat déficitaire de 50,6 millions de francs contre un excédent de 181,7 millions de francs en 1991. Le budget primitif pour 1992 avait été établi et ce déficit représente 0,6 % de la masse initiale.

##### a) Les charges

Les dépenses définitives, en progression de + 4,89 % par rapport à l'année précédente où le volume de charges n'avait évolué que de + 1,78 %, s'établissent à 8,047 millions de francs, soit légèrement inférieur à la prévision initiale (8.185 millions de francs).

Cette progression des dépenses résulte de plusieurs facteurs, découlant naturellement et pour l'essentiel des dépenses de protection sociale représentant 96,5 % des charges :

- le montant total des pensions servies au titre de la caisse de retraite des marins et de la caisse générale de prévoyance

(5.834 millions de francs) a progressé moins vite en 1992 (+ 3,30 %) qu'en 1991 (+ 3,80 %);

- l'ensemble des prestations payées par la caisse générale de prévoyance subit une progression de l'ordre de + 10,6 % comparable à celle observée en 1990 (+ 12 %), alors qu'en 1991 un tassement d'environ - 5 % avait affecté ces dépenses.

Par ailleurs, les charges d'exploitation s'accroissent en 1992 de + 3,6 % par rapport à l'année précédente. Au total, la part des charges d'exploitation demeure toutefois modeste au regard du total des dépenses (2,17 %; contre 2,23 % en 1991).

Enfin, l'action sanitaire et sociale représente quant à elle une part relative équivalente à celle de 1991 (0,50 %), comparable aux années précédentes et aux autres régimes de sécurité sociale.

#### *b) Les ressources*

Elles s'élèvent à 7.996 millions de francs. Si les cotisations et contributions ont légèrement augmenté de + 1,65 % par rapport à 1991 (contre + 0,69 % en 1991 par rapport à 1990), les transferts sociaux résultant des compensations inter-régimes se sont eux caractérisés par des produits supérieurs de 508,6 millions de francs par rapport aux prévisions soit + 35,66 %. Cet écart apparaît d'autant plus important que de nouvelles modalités de calcul de la compensation entre régimes spéciaux au titre de la vieillesse (dite "surcompensation") ont été adoptées bien après les prévisions budgétaires 1992 réalisées à l'automne 1991.

## **2. La situation financière prévisionnelle de l'ENIM en 1993.**

Les dépenses, tel qu'il est possible de les appréhender après un semestre d'exécution budgétaire, devraient être conformes aux prévisions initiales.

En revanche, s'agissant des ressources, l'incertitude majeure réside dans l'évaluation des émissions de titres de perception des cotisations et contributions sociales. De fortes variations peuvent en effet découler de la crise actuelle de la pêche et d'un possible ralentissement d'activité sur le marché des produits de la mer.

L'établissement n'a pas connu de difficulté particulière de trésorerie en 1992 bien que fussent déjà perceptibles les signes de l'aggravation du secteur des pêches maritimes.

En 1993, à un léger fléchissement des émissions de titres de perception s'ajoute un net tassement des rentrées en trésorerie, des cotisations et contributions, appelant naturellement à la plus grande vigilance au regard des missions de l'ENIM, tout particulièrement s'agissant du paiement régulier, et à bonne date, des prestations ou pensions.

## **B. LA POURSUITE DE LA RENOVATION DU SYSTEME D'ENSEIGNEMENT MARITIME**

### **1. La politique de rénovation pédagogique**

Les travaux conduits au sein du Comité spécialisé de la formation professionnelle maritime depuis 1990 ont abouti à :

- la publication du décret du 20 novembre 1991, modifiant profondément le décret du 27 mars 1985 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime ;

- la création du certificat d'initiation nautique (CIN) qui permettra à des adultes non titulaires d'un diplôme de formation maritime d'embarquer sur un navire de commerce de pêche ou de plaisance ;

- la rénovation en 1992 des programmes de formation de lieutenant de pêche, de chef de quart et de motoriste à la pêche ;

- la création du certificat d'aptitude à la conduite des moteurs des navires conchylicoles ;

- la création du certificat de formation maritime hôtelière ;

- la rénovation du permis de transporter les passagers afin de renforcer la sécurité de la navigation sur les petits navires à passagers.

En 1994, un décret modifiant le décret du 27 mars 1985 relatif aux conditions d'exercice du commandement et des fonctions d'officier à bord des navires doit être publié afin de tenir compte de l'aménagement nécessaire des prérogatives attachées aux brevets, diplômes et certificats maritimes, notamment pour la filière de capitaine de 2ème classe de la navigation maritime.

Par ailleurs, à la demande du Comité spécialisé de la Formation Professionnelle maritime, un groupe de travail a été créé afin d'étudier la mise en place de nouvelles conditions d'entrée dans le cycle de formation de C2NM. Cette modification vise au renforcement de l'origine professionnelle des candidats et à favoriser la promotion sociale. Les nouvelles conditions d'entrée doivent être effectives pour le concours d'entrée de mai 1994.

*a) Les écoles nationales de la marine marchande (ENMM)*

La rénovation complète de la filière de capitaine de 1ère classe de la navigation maritime entreprise en 1990 est achevée et l'année 1994 sera marquée par la mise en place de la 5ème et dernière année du nouveau cycle de formation à l'issue de laquelle les élèves soutiendront un mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande.

Le net redressement du nombre de candidats au concours d'entrée dans les filières de capitaine de 1ère et 2ème classes de la navigation maritime enregistré en 1990 et 1991 s'est amplifié en 1992 et surtout en 1993 :

	1989	1990	1991	1992	1993
C1NM	97	294	381	491	610
C2NM	88	141	203	276	366

Cette évolution témoigne de l'intérêt que suscite à nouveau, parmi les jeunes français, les formations aux carrières d'officier de la marine marchande.

En 1993, 100 places ont été offertes à l'entrée dans la filière CNM contre 105 en 1992. Un contingent de 30 places a été ouvert pour l'accès direct en 2ème année réservé aux diplômés de l'enseignement supérieur scientifiques et technique. Pour la filière C2NM 40 places ont été offertes pour l'entrée en 1ère année.

*b) Les écoles de formation maritime et aquacole (EMA)*

A la rentrée scolaire du mois de septembre 1993, les filières de formation initiale de CAP de marin-pêcheur et des BFP "Conduite et exploitation des navires de pêche" et "machines marines" seront bien implantées dans le réseau des EMA.

La formation en deux années conduisant au baccalauréat professionnel section "cultures marines" sera pleinement ouverte dans trois EMA (Etel - La Rochelle - Sète).

Globalement, les effectifs en formation initiale restent stables : 1.216 élèves en 1991-1992, 1.363 en 1992-1993 et 1.349 en prévision pour 1993-1994.



A la suite d'une baisse de recrutement dans les sections de CAP maritimes, une réflexion engagée en 1993 devrait déboucher, en 1994, sur une réforme de ces filières.

## **2. Le rôle et les activités de l'association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA)**

L'association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA), association régie par la loi de 1901 placée sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, assure la gestion des personnels enseignants et de structure des 15 écoles de formation maritime et aquacole (EMA) réparties sur le littoral, ainsi que des fonctions de soutien pédagogique aux établissements.

### *a) L'évolution de l'AGEMA*

Depuis 1992, date à laquelle les écoles de formation maritime et aquacole (EMA) sont toutes devenues des établissements publics locaux d'enseignement dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, le rôle de l'AGEMA s'est trouvé modifié.

Toutefois, les personnels enseignants et de structure qui sont placés sous statut de droit privé et liés par contrat avec l'AGEMA continuent à être gérés et recrutés par l'AGEMA pour le compte de l'État (formations initiales) et des Régions (formations continues).

### *b) Les activités de l'AGEMA*

L'AGEMA a développé un important effort en matière pédagogique.

Dans ce domaine on peut citer les actions suivantes :

- participation active au travail d'élaboration des référentiels des formations, à la conception et modernisation des programmes des formations maritimes initiales (CAP maritime renoué de marin-pêcheur, BEP de conduite et d'exploitation des navires de pêche, BEP de machines marines, Baccalauréat professionnel en cultures marines);

- réalisation des instructions pédagogiques nécessaires à la mise en oeuvre de ces programmes ;

- relance des travaux de production de documents et supports pédagogiques.

- conception d'un module original de formation initiale à l'informatique destiné aux élèves de CAP et de BEP.

Le service pédagogique de l'AGEMA a aussi pris une part importante dans la définition du projet dit "d'informatique embarquée" qui permettra de développer des simulations de navigation et de pêche en utilisant les différents types d'ordinateurs de bord installés sur les navires de pêche.

Dans le cadre des lois de décentralisation, la formation initiale du niveau secondaire dispensée dans les écoles maritimes et aquacoles reste de la compétence de l'Etat.

L'Etat s'acquitte de cette obligation en versant, à l'AGEMA, une subvention annuelle, qui atteint 67,6 millions de francs en 1993 et 69,2 millions de francs en 1994.

## **IV - POLICES ET SIGNALISATION MARITIME**

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

- passent, en crédits de paiement, de 163,73 millions de francs en 1993 à 194,67 millions de francs en 1994, soit une augmentation de 18,9 % en francs courants ;

- diminuent de 17,27 % en autorisations de programme (88,61 millions de francs en 1993 contre 73,31 millions de francs en 1994).

### **A. LES CENTRES REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE (CROSS)**

#### **1. Les missions dévolues aux CROSS**

Les cinq CROSS 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 CROSS Etel et La Garde ont par contre une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches.

Le tableau ci-après présente, plus particulièrement, le bilan de l'activité des CROSS en matière de sauvetage en mer en 1991/1992 :

	Gris-Nez		Jobourg		Corsen		Etel		La Garde		Antilles-Guyane		TOTAL	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
<b>Opérations concernant :</b>	279	461	565	532	945	809	2.007	2.059	2.033	2.043		138	5.829	6.042
nb de navires	288	249	578	341	976	434	2.024	889	2.077	1.250		71	5.943	3.234
dont plaisance	76	94	211	187	301	261	612	482	988	1.019		37	2.188	2.078
planches à voile	31	36	67	45	60	33	108	89	172	128		2	438	333

## 2. L'équipement des CROSS

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

Au cours de l'année 1993, les opérations suivantes ont été ou seront réalisées :

- mise en service des stations NAVTEX aux CROSS Corsen et La Garde, le 1er Août,
- installation d'un radiogoniomètre à la Pointe du Raz,
- développement et amélioration du réseau VHF du CROSS Gris-Nez,
- achat en série d'émetteurs récepteurs VHF.

Les autres opérations engagées cette année sont :

- le début de la rénovation complète du réseau VHF des CROSS La Garde, Corsen et Jobourg ;
- l'installation de stations MHF au CROSS Corsen et au CROSS La garde ;
- l'installation du système d'Appel Sélectif Numérique (ASN) sur les réseaux VHF et les stations MHF ;

Ces opérations se poursuivront en 1994 avec pour objectif une mise en service opérationnelle avant le 1er février 1995, permettant ainsi à la France de respecter ses obligations internationales liées à la mise en place du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

- le début du processus de renouvellement des équipements radar des CROSS avec l'organisation d'un essai "grandeur nature" au CROSS Gris-Nez en novembre et la mise au point du cahier des charges du futur système d'aide aux opérateurs radar des CROSS. Un prototype de ce système pourrait être développé en 1994.

En 1993, le total des effectifs des CROSS atteignait 238 personnes.

En 1994, il est prévu d'affecter 16 emplois supplémentaires dans les CROSS.

Dans un contexte budgétaire difficile, cet effort doit être tout particulièrement souligné.

#### **B. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**

Le tableau présenté ci-après retrace l'évolution des crédits inscrits, en loi de finances initiale, au titre de la subvention d'entretien et de la subvention d'équipement de la société nationale de sauvetage en mer. Il précise également l'effort consenti, en ce domaine, par les collectivités locales ainsi que les dons effectués par des entreprises ou des particuliers.

**EVOLUTION DES CREDITS PREVUS ET OUVERTS AU TITRE DE LA S.N.S.M.  
1990 - 1994 (en Francs)**

	ETAT-MER								1994 projet de budget
	1990		1991		1992		1993		
	LFI	crédits effectivement ouverts	LFI	crédits effectivement ouverts (1)	LFI	crédits effectivement ouverts (2)	LFI	crédits effectivement ouverts	
TITRE IV chap.46-32 art.20 subvention d'entretien	3 096 144	3 036 000	3 096 144	2 930 000	4 090 500	3 885 975	4 400 000	4 400 000	2 550 000
TITRE VI chap.66-32 art.20 subvention d'équipement									
AP	8 500 000	8 330 000	8 500 000	7 610 000	7 650 000	7 038 000	8 110 000	8 110 000	7 310 000
CP	8 500 000	8 330 000	8 500 000	7 610 000	7 650 000	7 038 000	8 110 000	8 110 000	7 310 000

	1990		1991		1992		1993	
	fonctionn.	investiss.	fonctionn.	investiss.	fonctionn.	investiss.	fonctionn.	investiss.
	collectivités territoriales	3 800 000	9 959 500	3 400 000	12 610 000	4 025 000	11 285 000	4 300 000
dons	3 2 000	6 832 000	4 410 000	6 030 000	8 700 000	8 565 000	6 800 000	8 891 000

(1) annulation de crédits prononcée par arrêté du 9 mars 1991 (J.O. du 10/03/91).

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

Par ailleurs l'évolution des moyens de la SNSM est présentée dans le tableau ci-dessous :

	1989 au 1.10	1990 au 1.10	1991 au 1.7	1992 au 1.1	1993 au 1.1
Canots tous temps	37	37	37	38	38
Vedettes de 1ère classe	25	26	26	26	27
Vedettes de 2ème classe	38	41	41	44	46
Vedettes de 3ème classe	29	27	27	27	24
Canots pneumatiques	434	434	435	450	450

La SNSM a entrepris depuis cinq ans un effort important pour renouveler sa flotte. Elle a augmenté son budget, cherchant d'autres sources de financement que les subventions d'Etat. Ce renouvellement s'appuie sur un plan de cinq ans réactualisé chaque année pour tenir compte des besoins nouveaux.

Le sauvetage de vies humaines en mer est gratuit. Par contre, la SNSM peut être défrayée de ses interventions d'assistance aux biens par l'application de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer, qui prévoit une rémunération équitable pour les faits d'assistance à des navires.

La SNSM a mis en place des procédures et un suivi du recouvrement des créances plus rigoureux. Elle a ainsi pu récupérer 2,5 millions de francs en 1992. Par ailleurs, les services des Affaires Maritimes lui apportent leur soutien dans ses sanctions.

## **V - LES AUTRES ACTIONS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE**

### **A. LA PROTECTION ET L'AMENAGEMENT DU LITTORAL**

Les principales actions en matière d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral se traduisent, en termes budgétaires, par trois domaines prioritaires d'intervention : l'amélioration de la connaissance et de l'utilisation de l'espace, la poursuite des actions de protection du littoral contre les phénomènes naturels ou accidentels et, enfin, 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 (SMVM) 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 SMVM, 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 SMVM 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.

Onze 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.

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des financements contribuant à la réalisation de ces schémas de mise en valeur de la Mer.



(en millions de francs)

Nom du SMVM	Coût TOTAL	Participation de l'Etat				Participation des collectivités locales	
		DPNM	DAU	DATAR	FIQV	Départ.	Région
Pointe du Raz à l'Odet .	2,10	1,40	0,08	-	-	0,7	-
Baie de Bourgneuf ....	2,28	1,48	0,1	-	-	0,7 <sup>(1)</sup>	-
Etang de Thau .....	2,698	1,172	-	0,5	-	-	1
Baie de Lannion .....	2,40	0,95	0,25	-	0,4	0,8	-
Golfe de Saint-Tropez ..	0,8	0,50	-	-	-	-	Prévu 0,3
Littoral Charentais ...	2,0	1,14	0,2	-	-	0,66	-
Camargue .....	1,23	0,37	-	-	-	0,33	0,22
Trégor-Goëlo et Baie de Saint-Brieuc (Côtes d'Armor) .....	2,7	1,8	-	-	-	0,9	-
Rade de Lorient <sup>(3)</sup> (Morbihan) .....	1,5	1,0	-	-	-	-	-
Bassin d'Arcachon <sup>(4)</sup> (Gironde) .....	3,0	2,0	-	-	-	-	-

(1) 0,350 pour la Loire-Atlantique  
0,350 pour la Vendée

(3)(4) Mise en place du financement en cours.

Les prévisions pour 1994 des dépenses du chapitre 53-30, article 60, devraient permettre d'obtenir un rythme de deux nouveaux schémas de mise en valeur de la mer par an.

## 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

Le ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme (Direction des Ports et de la Navigation Maritime), qui est compétent pour les aides éventuelles aux travaux de défense des lieux habités, intervenait par le passé sous forme de subvention (titre VI)

aux collectivités locales et aux associations syndicales de propriétaires des terrains protégés. L'Etat a engagé une réflexion approfondie sur l'évolution de sa politique dans ce domaine. A la suite des travaux d'un groupe de travail interministériel placé sous l'égide du Conseil Général des Ponts et Chaussées, il a été décidé de concentrer ses moyens sur les études et actions d'intérêt collectif représentant des enjeux au niveau national : études d'ensemble de l'évolution des côtes et des moyens à mettre en oeuvre, amélioration des méthodes de défense, etc... Afin d'assurer la cohérence des opérations de défense contre la mer menées par les collectivités locales et les associations syndicales de propriétaires, l'élaboration de schémas techniques globaux à l'échelon pluri-communal ou pluri-départemental a été préconisée.

En 1994, les contraintes budgétaires nationales ne permettent pas à l'Etat de financer des actions locales, mais ses services continuent à apporter l'aide de leur compétence technique aux maîtres d'ouvrage.

*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, d'autre part, de prendre les dispositions utiles pour limiter l'impact d'une éventuelle pollution.

Dans ce dernier cadre, le Ministère chargé de la Mer (Direction des Ports et de la Navigation Maritime) a pour mission de se doter de divers moyens destinés à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures sur le littoral, puis de les maintenir en bon état d'intervention.

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

l'amélioration des conditions d'entreposage et la préparation des modalités de son transport devraient rendre ce matériel disponible plus rapidement.

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.

Pour assurer le bon fonctionnement des Centres Polmar et améliorer sans cesse leur efficacité, la Direction des Ports et de la Navigation Maritime se donne comme objectif pour 1994 de mettre à niveau les moyens en conservant à un niveau significatif les lignes budgétaires finançant la lutte contre les pollutions marines accidentelles en raison de la continuité indispensable à maintenir dans l'engagement des actions au titre de ce secteur.

*c) La servitude de passage des piétons le long du littoral*

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

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

La dotation prévue pour 1994 sur le chapitre 53-30, article 20, tend à permettre la poursuite de la mise en oeuvre d'une politique très appréciée du public et qui doit être valorisée ainsi qu'à répondre aux demandes de plus en plus nombreuses de délimitations du domaine public maritime émanant des propriétaires riverains.

## **B. L'ADMINISTRATION GENERALE ET LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

### **1. L'administration générale**

Les dépenses consacrées aux moyens généraux de l'administration atteignent 354,49 millions de francs en crédits de paiement, soit une progression de 2,09 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

Cette évolution tient simultanément compte :

*a) 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 publiques et des ajustements de cotisations sociales et de prestations diverses à la charge de l'Etat. Au total, les dépenses de personnel résultant des mesures acquises progressent de 4,17 millions de francs.

*b) au titre des économies budgétaires* (Révision des services votés et non-reconduction de crédits), de la suppression de 38 emplois (29 emplois d'administration centrale et de 9 emplois de l'ENIM), de la réduction de 8,07 millions de francs des crédits de fonctionnement des services (titre III) et de la suppression des moyens précédemment prévus au titre du secrétariat d'Etat à la Mer (- 1,64 million de francs).

*c) au titre des moyens nouveaux et des redéploiements de crédits*, du renforcement des moyens de fonctionnement des services, des crédits d'informatique et de la dotation affectée au centre administratif des affaires maritimes, soit, au total, une mesure nouvelle de 11,2 millions de francs.

Il convient par ailleurs de noter que les crédits d'équipement administratif des services (titre V) demeurent pratiquement stables en crédits de paiement (9,8 millions de francs en 1994 contre 10 millions de francs en 1993) mais progressent, en revanche, de 5 % en autorisations de programme (10,5 millions de francs) par rapport au budget voté de 1993.

## **2. La recherche scientifique et technique**

**Les crédits consacrés, au sein du budget de la mer, à la recherche scientifique et technique diminuent :**

- **de 54,59 % en autorisations de programme ;**
- **de 19,93 % en crédits de paiement.**

**Outre la réduction de certains crédits de fonctionnement au titre des économies budgétaires, et comme les années précédentes, cette évolution s'explique essentiellement par la diminution des subventions aux organismes de recherche financés par le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation (FARI).**

**Réunie le jeudi 21 octobre 1993, sous la présidence de M. Christian Poncelet, Président, la commission des finances a décidé de recommander au Sénat d'adopter le budget de la Marine marchande (Equipements, transports et Tourisme - IV - Mer) pour 1994.**