

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

---

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

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1992* CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME XX

**MARINE MARCHANDE**

Par M. Louis de CATUELAN,

Senateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Serge Mathieu, Louis Minetti, René Tregouet, *secrétaires* ; Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blazot, Marcel Bony, Jean-Eric Bousch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Guusebaire Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Rémi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moïnard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Henri Revol, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 2240, 2255 (annexe n° 22), 2257 (tome XI), 2260 (tome IX) et T.A. 533.

Sénat : 91 et 92 (annexe n° 29) (1991-1992)

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. LA FLOTTE DE COMMERCE</b> .....	7
<b>A. LE TRAFIC MARITIME</b> .....	7
<b>1. Le trafic maritime mondial en 1990</b> .....	7
<b>2. La part de l'armement français dans la capacité de transport mondiale et dans le transport maritime du commerce extérieur français</b> .....	8
<b>B. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1990</b> .....	9
<b>1. Un ralentissement de la diminution du nombre de bâtiments et du tonnage</b> .....	9
<b>2. Des effectifs navigants en diminution constante</b> .....	11
<b>3. L'évolution des différents armements</b> .....	11
<b>4. La nécessité de préserver une marine marchande française</b> .....	12
<b>5. Poursuivre le plan de soutien à la marine marchande</b> .....	15
<b>6. Les autres mesures souhaitables</b> .....	18
<b>II. LES PÊCHES ET PRODUITS MARITIMES</b> .....	21
<b>A. LA SITUATION GÉNÉRALE DU SECTEUR</b> .....	21
<b>1. La flotte de pêche</b> .....	21
<i>a) Une diminution de la flotte</i> .....	21
<i>b) Une baisse des effectifs</i> .....	23
<b>2. L'aquaculture marine</b> .....	24
<b>B. LA PRODUCTION</b> .....	25
<b>C. LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER</b> .....	26
<b>D. LES AIDES PUBLIQUES</b> .....	28
<b>1. Les aides communautaires</b> .....	28
<b>2. Le plan "Mellick"</b> .....	29

	<u>Pages</u>
<b>E. L'ACTIVITÉ DU FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHÉS (FIOM) .....</b>	<b>31</b>
<b>1. Les mesures de soutien du marché .....</b>	<b>31</b>
<b>2. Le développement de la consommation des produits de la mer .....</b>	<b>32</b>
<b>3. L'orientation de la production .....</b>	<b>32</b>
<i>a) Le soutien des campagnes de pêche .....</i>	<i>32</i>
<i>b) L'aide aux investissements à terre .....</i>	<i>33</i>
<i>c) L'aide aux cultures marines .....</i>	<i>33</i>
<b>4. L'amélioration de la commercialisation .....</b>	<b>33</b>
<b>5. L'indemnisation du chômage lié aux intempéries .....</b>	<b>34</b>
<b>III. L'ACTION SOCIALE ET LA FORMATION .....</b>	<b>34</b>
<b>A. L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (ENIM) ...</b>	<b>34</b>
<b>1. La situation financière .....</b>	<b>34</b>
<b>2. Les évolutions .....</b>	<b>36</b>
<i>a) L'exercice 1990 .....</i>	<i>36</i>
<i>b) Le bilan prévisionnel pour 1991 .....</i>	<i>36</i>
<i>c) Les perspectives pour 1992 .....</i>	<i>37</i>
<b>B. LA FORMATION .....</b>	<b>38</b>
<b>1. Une priorité absolue .....</b>	<b>38</b>
<b>2. Les réformes .....</b>	<b>39</b>
<b>3. Les subventions aux organismes de formation .....</b>	<b>39</b>
<i>a) Les subventions aux Ecoles nationales de la Marine Marchande (l' N.M.M.) et à l'Association pour la Gérance des Ecoles de formation Maritime et Aquacole (AGEMA) .....</i>	<i>39</i>
<i>b) Les autres dotation .....</i>	<i>41</i>
<i>c) La rémunération des stagiaires de la formation maritime continue .....</i>	<i>42</i>

	<b><u>Pages</u></b>
<b>IV. LA SÉCURITÉ EN MER</b> .....	<b>42</b>
<b>A LA SURVEILLANCE MARITIME ASSURÉE PAR LES CROSS</b> .....	<b>43</b>
<b>B. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER</b> .....	<b>44</b>
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>47</b>

Mesdames, Messieurs,

S'élevant à 6,65 milliards de francs, le projet de budget de la Mer pour 1992 est en progression de 3,4 %, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, par rapport à la loi de finances initiale pour 1991.

Mais cette progression cache en fait une diminution du budget de la Mer de 1,66 % en francs courants si l'on exclut la part toujours croissante consacrée à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM).

Outre le maintien de l'effort de solidarité avec la progression de la subvention à l'ENIM, ce budget traduit essentiellement deux priorités :

- la mise en oeuvre du plan de sortie de flotte dit "plan Mellick"
- un effort supplémentaire en faveur de la sécurité en mer.

Si votre commission estime que ces crédits sont insuffisants pour faire face à l'ampleur des problèmes auxquels sont confrontées tant la flotte de commerce (les crédits du plan de soutien à la marine marchande sont en baisse) que la flotte de pêche, elle se félicite, en revanche, de l'augmentation sensible des crédits inscrits au titre de la sécurité en mer et notamment de ceux affectés aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), dont la dotation passe de 12 millions de francs à 25 millions de francs.

Votre commission souhaite cependant qu'un effort budgétaire supplémentaire soit effectué en faveur de la Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.).

## **I. LA FLOTTE DE COMMERCE**

### **A. LE TRAFIC MARITIME**

#### **1. Le trafic maritime mondial en 1990**

L'activité de transport maritime a repris une courbe ascendante depuis 5 ans. L'année 1990 a marqué une légère décélération avec une croissance des échanges maritimes de 3 % en volume, contre plus de 5 % l'année précédente.

La progression des transports maritimes a résulté de quatre années antérieures de reprise puis d'affermissement des échanges. En effet, la corrélation qui s'établit entre les besoins de transport maritime et la croissance économique générale est un phénomène observable à la hausse comme à la baisse.

Ainsi, l'année 1990 a vu une évolution contrastée, avec un retournement de conjoncture au deuxième semestre de 1990 dont les effets ont été accentués par les événements survenus au Moyen-Orient et leurs conséquences économiques (blocus). La crise du Golfe a entraîné une forte baisse de la demande de transport de l'Europe vers le Moyen-Orient (- 30 %).

Cependant, si la croissance a été plus modérée en 1990, il n'en demeure pas moins que le trafic mondial a dépassé, pour la première fois, un volume de 4 milliards de tonnes au cours de cette année.

Ce résultat est notamment dû aux trafics énergétiques qui sont restés particulièrement actifs (+ 4 % en volume) ainsi qu'à celui des marchandises diverses (+ 2,9 % en volume).

Parallèlement à cette progression du trafic, la flotte mondiale, qui depuis 1982 avait perdu 60 millions de tonnes, a continué en 1990 d'accroître sa capacité avec une augmentation de 7,7 % par rapport à l'année précédente, ce qui la porte à 667 millions de tonnes. La capacité de la flotte a donc progressé davantage que le

niveau du trafic. Or la capacité de la flotte est au centre même de l'équilibre du marché maritime.

Un accroissement trop fort de la flotte mondiale avec la réouverture de plusieurs sites de chantiers navals, en Extrême-Orient notamment, risquerait d'entraîner à nouveau le monde maritime dans le cycle de crises qu'il a connu au cours de la décennie précédente.

Evolution du commerce maritime mondial en tonnage

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
<b>Pétrole - Produits pétroliers - Gaz</b>	1526	1502	1522	1460	1540	1558	1659	1772	1842
<b>Marchandises solides</b>	1772	1785	1918	1981	1970	2009	2129	2215	2259
<b>TOTAL</b>	3298	3287	3440	3441	3510	3567	3788	3987	4101

Les taux de fret de 1990 sont en baisse sensible par rapport à ceux des trois années précédentes. Sur les lignes régulières, la dégradation des revenus de fret a été quasi-générale. La dureté de la concurrence explique le faible niveau des taux.

Sur le marché du vrac sec, les taux de fret ont été généralement plus bas que ceux de l'année précédente, mais la baisse est restée modérée. Pour le vrac pétrolier, après un début d'année 1990 stable et une forte baisse des taux au deuxième trimestre, des signes d'amélioration sont apparus à partir du troisième trimestre.

## **2. La part de l'armement français dans la capacité de transport mondiale et dans le transport maritime du commerce extérieur français**

La flotte française sous pavillon national se situait au 28ème rang mondial au 1er juillet 1991. La flotte de commerce, au 1er janvier 1991, compte 215 navires pour 3,7 millions de tonneaux et 5,8 millions de tonnes de port en lourd.

Mais le pavillon français ne représente qu'une partie de la flotte exploitée par les armateurs français : plus d'un tiers de cette

flotte est, en effet, sous pavillon étranger. Perspectives qui sont, pour le moins, inquiétantes.

La part de notre commerce extérieur empruntant le transport maritime a été d'un peu moins d'un tiers en valeur, alors qu'en volume elle a atteint 54,6 %. Ainsi en 1989, l'ensemble des trafics passant par les ports français a représenté 218 millions de tonnes pour une valeur de 613,7 milliards de francs.

Mais le pourcentage du transport maritime du commerce extérieur effectué sous pavillon français est faible et continue de baisser : 10 % en moyenne en volume, correspondant à 8,8 % pour l'importation et à 16,3 % pour l'exportation.

Le taux de couverture qui était de 30 % en 1978, n'a cessé de baisser depuis, du fait des modifications de structure de nos échanges, du recours croissant des armements français à l'exploitation de navires battant pavillon étranger, ainsi qu'à l'internationalisation de l'activité de l'armement français vers des trafics tiers (63 % de l'activité totale).

## B. LA FLOTTE DE COMMERCE EN 1990

### 1. Un ralentissement de la diminution du nombre de bâtiments et du tonnage

La décélération du nombre des sorties de flotte, engagée depuis deux ou trois ans, s'est poursuivie en 1990.

Le Comité central des armateurs de France (C.C.A.F.) a estimé à 6,7 % seulement, en tonnage, la régression de la flotte sous pavillon national pour l'année 1990, alors qu'elle avait été de 12 % en 1988 et de 6,9 % en 1989.

Le tableau ci-après retrace l'évolution de la flotte sous pavillon français au cours des trois dernières années.

1er janvier	1989	1990	1991
Nombre de navires dont T.A.A.F. *	235 31	223 29	215 42
Millions de tonneaux de jauge brute	4,19	3,95	3,74

\* T.A.A.F. : *Terres australes et antarctiques françaises.*

La flotte de commerce sous pavillon français comportait, au 1er janvier 1991, 215 navires représentant une jauge brute de 3,7 millions de tonneaux. Cette flotte se décompose ainsi : 21 navires à passagers, 49 pétroliers et 145 cargos.

Les aménagements apportés au régime d'immatriculation T.A.A.F. par le Plan marine marchande ont sans doute permis une augmentation du nombre de navires inscrits à ce registre et, partant, ont sans doute concouru à la stabilisation d'ensemble. Nous n'estimons pas pour autant que ce "pavillon-bis" soit une solution tout à fait satisfaisante.

Ainsi le nombre de navires immatriculés au registre "Kerguelen" (T.A.A.F.) a augmenté de 60 % entre 1987 et 1991, passant de 37 à 59 unités.

Néanmoins, la lente érosion du transport maritime de pétrole brut sous pavillon national n'a pas été arrêtée ; en effet, certains armateurs, dans l'attente d'un éventuel réexamen de la loi de 1928, ont continué de limiter au minimum leur flotte sous pavillon français.

D'autre part, le vieillissement de la flotte se poursuit et l'âge moyen approche, au début de l'année 1991, les 12 ans. Ainsi dix-huit navires seulement, au lieu de 21 il y a un an, ont moins de cinq ans d'âge. L'âge moyen européen est de 12,5 ans en moyenne. C'est donc l'ensemble du renouvellement des flottes nationales de la Communauté qui a été trop différé.

## 2. Des effectifs navigants en diminution constante

Ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, les effectifs navigants se réduisent chaque année pour atteindre un total de 10 760 navigants au 1er janvier 1991, dont 3 242 officiers et 7 518 matelots.

Evolution des effectifs navigants

1er janvier	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Officiers .....	6.080	4.650	3.950	3.580	3.260	3.242
Matelots .....	12.600	9.730	8.470	8.050	7.740	7.518
<b>Total .....</b>	<b>18.680</b>	<b>14.380</b>	<b>12.420</b>	<b>11.630</b>	<b>11.000</b>	<b>10.760</b>

En 1991, la baisse s'est un peu ralentie, notamment dans la catégorie des officiers, mais il convient toutefois de noter que le succès du pavillon-bis français a entraîné une baisse des effectifs du personnel d'exécution, aggravant les conditions d'emploi dans ce secteur.

## 3. L'évolution des différents armements

En 1990, un certain nombre de mouvements de réorganisation structurelle et commerciale ont eu lieu au sein des armements français. Ces restructurations doivent aider les grandes compagnies maritimes françaises, confrontées à une concurrence internationale particulièrement vive, à améliorer leur compétitivité.

Ainsi, si la situation de la Compagnie générale maritime (C.G.M.) reste préoccupante en 1990, cette compagnie a tenté, au cours de l'année, en passant des accords avec l'américain SEALAND et le néerlandais NEDLOYD, de consolider sa position.

Pour la compagnie DELMAS, l'année 1990 a été marquée par la mise en oeuvre d'un important programme de modernisation de la flotte et par la poursuite de la croissance externe.

DELMAS a commandé 5 navires porte-conteneurs et 2 navires citernes qui devront être livrés entre 1992 et 1994. 7 navires

d'occasion ont également été acquis (contre 4 cessions de navires plus anciens).

Malgré des résultats financiers très satisfaisants, la S.C.A.C. a pris le contrôle de la compagnie, concrétisant ainsi sa stratégie visant à assurer la maîtrise du transport de bout en bout, qui est un facteur important de rentabilité. En effet, la hausse du prix des soutes, l'incertitude des taux de change (baisse du dollar en 1990), la baisse tendancielle des taux de fret et la difficulté d'ajustement de l'offre et de la demande de transport maritime ne permettent pas de dégager des marges suffisantes. De plus, avec la conteneurisation, le transport maritime compte moins dans la chaîne du transport ; c'est la raison pour laquelle les compagnies maritimes mettent l'accent sur le développement du transport terrestre et de la logistique intégrée. La stratégie du transport tend donc à appréhender l'ensemble de la chaîne ; il faut remarquer également que "l'ère des armateurs" tend à s'achever au profit de sociétés financières dont l'armement maritime n'est, hélas, qu'une activité accessoire qui est traitée comme telle.

La Compagnie Nationale de Navigation -C.N.N.- a créé, avec l'armement allemand SAL, un consortium pour la desserte du continent indien.

Dans le domaine des croisières, ACCOR et la Compagnie française de croisières (C.F.C.) du groupe PAQUET, ont pris le contrôle intégral d'Ocean Cruise Lines/Pearl Cruises.

Enfin, il convient de rappeler la création de la SNAT, filiale du GIE TRANSMANCHE détenue à 90 % par la S.N.C.F. et à 10 % par la C.G.M.F.), pour l'exploitation des lignes Transmanche.

#### **4. La nécessité de préserver une marine marchande française**

Votre rapporteur a souvent, de par le passé, regretté le manque d'intérêt porté par ses concitoyens concernant l'avenir de la marine marchande française, dont l'existence, aujourd'hui menacée, est pourtant essentielle.

Les opérations maritimes d'intérêt national qui ont eu lieu dans le cadre de l'opération DAGUET ont clairement démontré la valeur d'une analyse qui ne se limite pas à de simples considérations économiques de compétitivité à court terme.

**La flotte de commerce française a apporté un appui décisif à l'acheminement des moyens français mis à la disposition de la force internationale dans le conflit du Koweït.**

Des considérations tenant à l'exigence de discrétion, de sécurité et d'opportunité ont conduit à ne faire appel qu'à des navires français dans le cadre des formules souples offertes par la loi du 21 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national dite "TRAMIN". Il n'y a pas eu, comme ont été contraints de le faire les Américains et les Britanniques, recours au marché international de l'affrètement.

L'ensemble transporté par voie maritime civile a atteint 22 000 personnes transportées et environ 80 000 tonnes de fret.

**Les événements ont amplement confirmé l'intérêt de disposer sous pavillon national d'une flotte bien dimensionnée et adaptée à ce type de missions.**

Ainsi, la disponibilité indispensable d'une flotte de commerce qui soit à la hauteur, en navires et en hommes, des besoins de la politique extérieure du pays et de la défense nationale est un élément essentiel qui milite pour la préservation d'une flotte nationale conséquente.

Ces navires peuvent, sans doute, être immatriculés aux T.A.A.F., mais il serait préoccupant qu'ils le soient tous. Il conviendrait au contraire de maintenir une bonne proportion d'immatriculations en métropole et donc de navigants majoritairement nationaux.

La parfaite neutralité des navigants étrangers au cours de l'opération "DAGUET" ne peut en aucun cas être considérée comme un fait acquis dans le cadre d'une crise d'un autre type.

**Votre rapporteur souhaite rappeler, afin que l'enseignement tiré de l'opération DAGUET ne soit pas trop vite oublié, les conclusions du Conseil supérieur de la marine marchande.**

**Le Conseil estime que :**

*- "dans le cadre d'une opération ne nécessitant pas plus de moyens que DAGUET (qui a utilisé 32 navires différents dont une vingtaine simultanément) la flotte française s'est trouvée à la limite de ses capacités hors toute période estivale de pointe, et que toute réduction nouvelle de son volume affecterait sa disponibilité opérationnelle au profit des Armées ;*

*- les Pouvoirs Publics doivent poursuivre et achever l'effort entrepris, avec le plan pluriannuel pour la Marine Marchande*

*adopté par le Gouvernement, en vue de réduire les écarts de coûts de production existant entre l'armement français et ses principaux concurrents internationaux."*

La crise du Golfe persique vient donc confirmer le fait que la marine marchande représente un secteur vital pour la France dans les domaines économique et social, comme sur le plan de nos intérêts stratégiques.

A cet égard, les propositions de la commission chargée d'examiner les moyens propres à assurer la sécurité de nos approvisionnements pétroliers par voie maritime, visant à créer une flotte de cinquante navires sous pavillon national, vont dans la bonne direction.

Ces travaux ont confirmé la nécessité de pouvoir assurer, en temps de crise, l'acheminement sous pavillon national de produits stratégiques. La capacité de transport nécessaire a été estimée par la commission interministérielle présidée par Mme CHASSAGNE à 4 millions de tonnes de produits lourds pour le pétrole brut et à 360 000 tonnes pour les autres produits stratégiques. Il est à présent indispensable d'appliquer les propositions d'évolution de la loi de 1928 sur les conditions de transport de pétrole brut et des produits pétroliers destinés à l'industrie française.

Il faut donc poursuivre l'effort entrepris dans le cadre du plan de soutien à la marine marchande et adopter de nouvelles mesures afin de préserver la flotte nationale.

Le maintien d'une flotte française conséquente est une nécessité nationale, et votre rapporteur estime qu'il faut que tous ceux qui en sont convaincus unissent leurs efforts pour atteindre ce but. Mais s'il faut préserver une flotte civile nationale, il ne faut pas oublier la nécessité de sauvegarder aussi le savoir-faire acquis par les équipages français.

Un exemple, une taxe de 0,5 centimes sur le litre de carburant préserverait le maintien de 1 000 marins et le pavillon français des pétroliers serait sauvegardé. C'est un argument qui a été rejeté par le ministère des Finances. Attitude regrettable quand on connaît le coût du chômage et la considération que la France devrait avoir pour son pavillon. Je demanderai donc que cette possibilité soit réexaminé

## **5. Poursuivre le plan de soutien à la marine marchande**

S'inspirant largement des recommandations formulées dans le rapport présenté par M. Jean-Yves LE DRIAN, le plan pluriannuel de soutien à la flotte de commerce prévoit un ensemble de mesures devant permettre l'adaptation en profondeur du secteur du transport maritime aux conditions de son environnement international.

La mise en oeuvre du plan comporte plusieurs volets :

- L'aide à l'investissement, destinée à encourager l'important effort de renouvellement de la flotte entrepris par les armements, a vu son champ d'application s'élargir : abaissement du tonnage minimal exigé de 400 à 150 tonneaux -afin de prendre en compte notamment les activités de remorquage ou de micro-cabotage- âge limite d'éligibilité des navires d'occasion porté de 8 à 10 ans, afin de tenir compte de l'évolution du marché, et aide à la création d'entreprise.

Sur l'exercice 1991, pour une dotation initiale de 200 millions de francs, abondés de 0,92 million de francs de reports et diminués de 30 millions de francs d'annulations de crédits, 147,2 millions de francs d'autorisations de programme ont, au 1er août, d'ores et déjà été consommés, (contre 124,7 millions de francs au 1er août 1990, soit 69,27 % des disponibilités de l'exercice 90), représentant 77,36 % des disponibilités.

Une dotation de 185 millions de francs d'autorisations de programme est inscrite dans le projet de budget pour 1992, soit une baisse de 7,5 %.

En 1992, au moins 13 navires neufs doivent être livrés et entrer dans la flotte française, dont deux porte-conteneurs, deux rouliers, trois pétroliers, deux chimiquiers et deux vracquiers.

- La priorité accordée aux transports maritimes de lignes régulières sous pavillon français s'est traduite dans le budget de 1991 par une dotation de 100 millions de francs inscrite en loi de finances initiale, au titre de l'aide à la consolidation et à la modernisation. Cette aide doit permettre de soutenir l'effort de modernisation et d'adaptation des armements de ligne régulière

confrontés à la concurrence internationale et de favoriser la mise à niveau de leurs coûts.

Une dotation de 65 millions de francs est inscrite dans le projet de budget pour 1992. Elle vise la poursuite de l'effort de soutien aux actions engagées par les armements au long cours (conteneurs, informatique, investissements commerciaux) et par les armements opérant sur le Transmanche, forts pourvoyeurs d'emplois (stratégie fondée sur la recherche d'économie, l'amélioration de la qualité du service et l'accroissement des recettes liées aux prestations commerciales). Cette dotation est en baisse par rapport à l'année 1991 de 35 %.

Ces crédits sont insuffisants pour couvrir la totalité des besoins de la flotte marchande nationale. Il sera donc essentiel que l'effort porte sur la totalité des cinq années d'application du plan.

• Sur le plan fiscal, la taxe professionnelle maritime, assise sur les navires et les personnels navigants, versée par les armateurs cette année, sera remboursée intégralement en 1992.

Depuis 1988, la taxe professionnelle maritime était remboursée à hauteur de 66 %. Le passage à un taux de remboursement de 100 % proposé par le rapport LE DRIAN et mis en oeuvre dans le cadre du plan de soutien à la marine marchande met fin à une situation discriminatoire pour le pavillon français par rapport aux autres pavillons de la C.E.E.

Le coût de cette mesure est estimé à 50 millions de francs environ.

• En matière de conditions d'emploi des équipages sur les navires immatriculés aux terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.), les suggestions faites par le rapport LE DRIAN ont été mises en oeuvre.

Les arrêtés du 28 décembre 1989 et du 10 avril 1990 ont précisé le champ d'application de ce régime au domaine des transports à la demande, à l'exception du transport de pétrole brut, et porté le taux minimal de Français à bord de 25 à 35 %, dont au moins quatre officiers. Il est vrai que ce pourcentage représente quand même très peu de marins, vu les effectifs réduits des équipages.

Le coût de cette mesure doit être compensé par l'Etat grâce à un allègement correspondant des cotisations sociales payées par les armateurs.

Ce coût a été évalué à moins de 20 millions de francs.

Ce dispositif a permis l'immatriculation de 33 navires supplémentaires sous pavillon français.

• Dans le domaine social, un nouveau contingent de 350 possibilités de départ en cessation anticipée d'activité (C.A.A.) a été offert au titre de 1990 pour un montant de 13 millions inclus dans la dotation de 96 millions de francs ouverte en loi de finances initiale pour 1990. Pour l'exercice 1991, la dotation budgétaire affectée au financement du dispositif C.A.A. a été de 89 millions de francs. Pour l'exercice 1992, elle sera maintenue à ce niveau.

Votre rapporteur estime que l'Etat, qui avait jusqu'à présent tenu ses engagements dans le cadre du plan de soutien à la marine marchande, présente pour 1992, un montant de crédits insuffisant. En effet, ce plan signifiait un engagement pour une période minimale de 5 ans et qui d'après les déclarations de l'époque, ne pouvait qu'être révisé à la hausse.

Or, pour 1992, les autorisations de programme représentant 250 millions de francs, dont 65 au titre des aides à la consolidation et à la modernisation et 185 pour les aides à l'investissement, sont en baisse de 50 millions de francs par rapport à la loi de finances initiale pour 1991 (1).

Par contre, les crédits de paiement pour l'aide à l'investissement passent de 108 millions de francs à 135,36 millions de francs, soit une croissance de 25,3 %, mais les aides à la consolidation et à la modernisation passent de 100 millions de francs à 77,6 millions de francs, soit une régression de 22,36 %. Quoiqu'il en soit, les crédits de paiement prévus pour l'aide à l'investissement ne permettront pas de couvrir les primes correspondant aux navires livrés en 1992.

---

(1) Il est vrai qu'en raison de la régulation budgétaire, ces crédits avaient déjà été réduits en 1991 à 250 millions de francs.

### Evolution des crédits plan marine marchande

(en millions de francs)

Autorisations de programme	1990	1991	1992
- Aide à l'investissement .....	202	200	185
- Aide à la consolidation et à la modernisation .....	100	100	65
<b>Total .....</b>	<b>302</b>	<b>300</b>	<b>250</b>

Cette baisse risque de se traduire par des sorties de flotte et d'avoir pour conséquence de nouvelles réductions de personnels.

Votre commission estime qu'il est impératif de maintenir l'effort entrepris sur toute la durée de ce plan de cinq ans. Regrettant que cette dotation ne soit pas plus importante, elle souhaite que les aides à la consolidation et à la modernisation (ACOMO) soient maintenues au-delà de 1992.

### 6. Les autres mesures souhaitables

Si le plan de soutien à la marine marchande était une mesure qui s'imposait et que votre commission réclamait depuis longtemps, elle note cependant que ce plan présente des lacunes.

Aussi votre commission suggère que certaines dispositions complémentaires soient prises, afin d'enrayer la réduction continue des effectifs du secteur.

- Elle estime que le principe d'un soutien à l'investissement quirataire tel qu'il a été retenu par le plan doit être amélioré afin d'attirer réellement des capitaux privés vers l'investissement maritime, malgré les réticences du ministère des Finances sur cette question.

En effet, dans le régime actuel, le montant de la déduction fiscale (10 % de l'investissement plafonné à 10 000 francs pour une personne seule et 20 000 francs pour un couple) est trop faible, la durée d'immobilisation des fonds (huit ans) trop longue et le dispositif ne s'applique pas aux navires d'occasion qui constituent, cependant, un moyen indispensable pour assurer le renouvellement de la flotte.

● Par ailleurs, votre commission regrette que les petites entreprises, de lamanage notamment, ne puissent avoir recours aux aides à la construction offertes aux armateurs, puisqu'elles n'utilisent généralement pas le tonnage nécessaire pour bénéficier de ces aides. Concernant cette profession, elle souhaite d'ailleurs que tous les ports français aient recours aux professionnels du lamanage qui assurent un véritable service public.

● En outre, votre commission note les importantes lacunes que comporte ce plan. Ainsi, ce dernier ne prévoit aucune disposition d'aménagement du régime de taxation des plus-values liées aux opérations d'achat-vente concernant les navires.

Elle estime que l'exonération des plus-values réalisées sur le navire en cas de réemploi serait un moyen de lutter contre le vieillissement de la flotte et pourrait permettre d'envisager davantage d'investissement de renouvellement.

La taxation des plus-values sur ventes de navires doit être examinée à la lumière des caractéristiques économiques particulières du secteur. Comme on le sait, les conditions de concurrence internationale et le caractère structurellement faible du prix du transport maritime ne permettent pas aux entreprises d'armement de dégager, au niveau du compte d'exploitation, les moyens suffisants pour renouveler l'outil de production. Mais, du fait de l'existence d'un marché de l'occasion actif, la vente d'un navire à un moment opportun permet de réunir une part importante du financement d'un nouvel élément actif. Depuis toujours, la vente et l'achat d'un navire constituent l'un des aspects fondamentaux de la stratégie d'une compagnie de navigation. Les plus-values réalisées sur la vente des navires en attendant leur affectation à la reconstitution du capital contribuent à un meilleur équilibre financier des entreprises. Celui-ci, traditionnellement, dépend largement du fait que les navires sont achetés et revendus dans de bonnes conditions de marché. Il est donc important :

- que l'entreprise puisse choisir les moments où elle effectue une cession d'actif et un nouvel investissement ;

- que l'incidence fiscale de la cession d'actif ne soit pas dissuasive.

Une disposition prévoyant la possibilité d'affecter en franchise d'impôt la plus-value à un nouvel investissement maritime serait certes dérogoratoire par rapport au droit commun de la taxation

des plus-values, mais d'autres pays européens ont déjà mis en place de tels dispositifs en raison de la spécificité du secteur.

Ainsi, la Belgique, l'Espagne, les Pays-Bas et l'Allemagne exonèrent les plus-values réalisées sur les ventes de navires sous réserve de réemploi de celles-ci pour l'achat de navires.

Le rapport LE DRIAN avait, du reste, souligné l'importance de l'exonération des plus-values.

● Pour permettre à la flotte sous pavillon national d'être plus compétitive, votre commission souhaite également que le régime de l'expatriation fiscale soit octroyé aux officiers et marins, de façon à rapprocher le coût de la main d'oeuvre française de celui des pays concurrents.

● Concernant l'amélioration de la loi de 1928, elle souhaite que la proposition de la commission chargée d'examiner les moyens propres à assurer la sécurité de nos approvisionnements pétroliers par voie maritime, visant à mettre en place une flotte d'une cinquantaine de navires sous pavillon national soit retenue.

Enfin, votre commission considère que la proposition communautaire d'instituer un registre EUROS pourrait constituer une alternative intéressante à la disparition des pavillons nationaux. Les conditions de définition de ce registre, si elles renaient une composition de l'équipage avec la totalité des officiers de nationalité européenne et la moitié du personnel d'exécution appartenant à des pays de la CEE, permettraient de réduire le coût moyen d'armement d'un navire à 2 500 dollars par jour contre 6 000 dollars sous pavillon français et 1 500 sous pavillon international. Les représentants des armateurs consultés considèrent que le coût de 2 500 dollars est acceptable.

## **II. LES PÊCHES ET PRODUITS MARITIMES**

Les investissements de la flotte de pêche diminuent fortement en autorisations de programme passant de 135 à 40 millions de francs (- 70,37 %). Mais, 40 millions correspondant aux reports dûs à l'arrêt des constructions aidées en 1991, devraient venir s'y ajouter.

Les crédits de paiement concernant l'ensemble du secteur de la pêche maritime et des cultures marines enregistrent, en revanche, une progression de 3,9 % pour atteindre 151,7 millions de francs.

Votre commission est préoccupée par cette évolution qui voit la diminution régulière des moyens disponibles pour les aides à la modernisation des bateaux.

La dotation du chapitre des subventions aux pêches maritimes et cultures marines, portée de 58,96 millions de francs à 75 millions de francs, devrait permettre le financement des moyens d'accompagnement des sorties de flotte décidées dans le cadre du Plan pêche.

### **A. LA SITUATION GÉNÉRALE DU SECTEUR**

#### **1. La flotte de pêche**

##### *a) Une diminution de la flotte*

L'année 1991 a été la dernière année d'application du Programme d'orientation pluriannuel (1987-1991) communautaire.

Le tableau ci-après retrace, en puissance, en tonnage et en nombre de navires, l'évolution de la flotte de pêche française de 1988 à 1991.

SITUATION NATIONALE DE LA FLOTTE (1)

	TRANCHES DE LONGUEUR H. T.	CARACTERIS- TIQUE	1988 (31.12)	1989 (31.12)	1990 (31.12)	1991 (2) (31.07)
PECHE  ARTISANALE	L < 12 M	NOMBRE P (KW) T.J.B.	9 071 460 705 38 301	8 156 454 702 36 061	7 001 422 182 32 478	6 740 416 195 31 750
	12 M < L 16 M	NOMBRE P (KW) T.J.B.	930 158 764 21 643	929 163 183 22 147	868 159 098 21 670	857 158 508 21 695
	16 M < L 25 M	NOMBRE P (KW) T.J.B.	1 012 315 874 54 624	1 043 334 367 58 250	1 035 341 141 59 773	1 032 342 271 60 546
PECHE SEMI- INDUSTRIELLE	25 M < 38 M	NOMBRE P (KW) T.J.B.	130 67 567 23 101	131 69 495 23 265	123 66 840 21 885	122 66 628 21 824
PECHE INDUSTRIELLE	38 M < L	NOMBRE P (KW) T.J.B.	101 173 883 74 507	102 174 613 73 570	106 185 517 76 517	103 185 830 76 725
TOTAL		NOMBRE P (KW) T.J.B.	11 244 1 184 793 212 266	10 361 1 196 360 213 302	9 133 1 174 778 212 323	8 854 1 169 431 212 540

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

(2) - Données provisoires 1991

La diminution est nette pour les navires de moins de 12 mètres, qu'elle soit exprimée en puissance (- 9,7 %), en tonnage (- 17,1 %) ou en nombre d'unités (- 25,6 %).

Toutefois, les navires de 12 à 16 mètres et surtout ceux allant de 16 à 25 mètres, s'ils diminuent en nombre, progressent en ce qui concerne la puissance et le tonnage.

La pêche semi-industrielle et industrielle est marquée, quant à elle, par une relative stabilité.

De façon globale, la décroissance régulière de la flotte de pêche française se poursuit mais elle n'aurait cependant pas été suffisante en 1991 pour permettre à la France d'atteindre les objectifs assignés par le Programme d'orientation pluriannuel si un plan d'aide à la sortie de flotte n'avait pas été mis en place.

#### *b) Une baisse des effectifs*

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du nombre de pêcheurs embarqués en 1985, 1990 et 1991.

Catégories	1985	1990	1991
Grande pêche	581	534	572
Pêche au large	3 247	3 330	2 906
Pêche côtière	2 125	2 585	2 159
Petite pêche	9 585	8 345	7 170
Conchyliculture	3 210	3 650	3 685
Total :	18 748	18 444	16 492

Source : Ministère de la Mer - Statistiques des gens de la mer - Marins français embarqués au 31 décembre.

Ces données font apparaître une baisse des effectifs à la pêche au large, à la pêche côtière et à la petite pêche, tendance qui devrait se confirmer en 1992 à la suite de la mise en oeuvre du plan de réduction de la flotte de pêche décidé par le Gouvernement.

## **2. L'aquaculture marine**

L'aquaculture marine recouvre deux grands volets d'activité : la conchyliculture ou aquaculture traditionnelle et l'aquaculture, dite nouvelle, à savoir la production de poissons et de crustacés marins ainsi que la culture des algues.

### **• La conchyliculture**

La conchyliculture demeure la composante majeure de l'aquaculture marine française.

Elle représente environ 12 000 emplois permanents et autant d'emplois saisonniers répartis dans près de 10 000 exploitations.

En 1990, la production conchylicole a dépassé 200 000 tonnes, représentant un chiffre d'affaires de 2 milliards de francs, soit plus du quart du chiffre d'affaires total des pêches maritimes françaises.

**• Le secteur des poissons et crustacés connaît des contraintes de développement, essentiellement liées :**

- au caractère extrêmement concurrentiel du contexte international (pays nordiques pour la production d'espèces d'eau froide, pays riverains de la Méditerranée pour les poissons et crustacés en eaux plus chaudes) qui nécessite de compenser certains handicaps hydroclimatiques par des avancées technologiques ;

- à la difficulté pour les nouvelles exploitations aquacoles de s'insérer dans un domaine littoral déjà très intensément occupé.

Une loi relative à l'organisation interprofessionnelle des pêches maritimes et des élevages marins et à l'organisation de la conchyliculture a été promulguée le 7 mai 1991 (loi n° 91- 411 du 2 mai 1991).

L'objectif poursuivi de mise en place des nouvelles organisations interprofessionnelles devrait intervenir au début de l'année 1992.

● **La mise en place d'une réglementation européenne.**

Deux textes ont été adoptés cette année (janvier et juin 1991) concernant l'aquaculture et la conchyliculture. Il s'agit, d'une part, d'une directive n° 91/68 du 28 janvier 1991, relative aux conditions de police sanitaire régissant la mise sur le marché d'animaux et de produits d'aquaculture ; d'autre part, d'une seconde directive approuvée fin juin et non encore publiée, qui fixera les règles sanitaires régissant la production et la mise sur le marché des mollusques bivalves vivants. Ces deux directives devraient être transposées dans le droit positif français avant le 1er janvier 1993.

**B. LA PRODUCTION**

La production totale des pêches maritimes (poissons, crustacés et mollusques) a connu en 1988, 1989 et 1990, l'évolution suivante :

	<b>Quantités (tonnes)</b>	<b>Valeur (milliards de FF)</b>	<b>Prix moyen (FF/KF)</b>
1988	517 332	5,27	10,19
1989	531 240	6,40	12,04
1990	530 590	8,07	15,21

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

En 1990, on note une légère baisse des captures de poisson qui passent de 455 340 tonnes en 1989 à 442 360 en 1990, et une augmentation des captures de crustacés et mollusques qui atteignent 88 230 tonnes en 1990 contre 75 900 tonnes l'année précédente. La diminution dans les quantités pêchées a été particulièrement sensible

pour la morue (36 800 tonnes en 1988, 16 500 en 1990) et pour le lieu (48 900 tonnes en 1988, 38 200 tonnes en 1990).

La forte progression de la valeur de la production est due à l'augmentation du prix moyen du kilogramme de poisson qui est passé de 11,2 francs en 1989 à 15,1 francs en 1990.

Enfin, le secteur des conserves et semi-conserves est relativement stable avec 102 480 tonnes.

### C. LA BALANCE COMMERCIALE DES PRODUITS DE LA MER

#### • Un déficit structurel croissant

Les statistiques du commerce extérieur de la Mer montrent une dégradation continue du déficit de la balance commerciale des produits de la mer. Il a été pour l'année 1990 de 10,2 milliards de francs.

Le taux de couverture des importations par les exportations demeure cependant relativement stable s'établissant à 33,7 % en 1990.

Les échanges commerciaux ont progressé globalement de la façon suivante :

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

En 1990 comme en 1989, le déficit structurel de la balance commerciale des produits de la mer est largement imputable aux

importations de quelques produits à forte valeur marchande pour lesquels il existe une importante demande à laquelle la production française ne peut répondre.

Les importations de saumon, de thon et de cabillaud, constituent près de la moitié du déficit total. Pour ce qui est des crustacés et mollusques, les importations de coquilles Saint-Jacques, de crevettes, de moules et de crabes dépassent 25 % du déficit total.

\* \*

\*

Le débat sur les mesures techniques (maillage, filet dérivant, etc...) s'est conclu à Luxembourg le 28 octobre. La Commission, tenant compte des arguments français et de l'opposition de notre pays en ce qui concerne l'augmentation brutale des maillages sans considération pour les conséquences sociales et économiques d'une telle mesure, a considérablement assoupli ses positions :

- le maillage standard reste à 65 millimètres (mm) dans le Golfe de Gascogne, et passe à 100 mm, et non à 120, en Mer du Nord ; en outre l'étape suivante n'interviendra que si elle apparaît scientifiquement nécessaire ;

- concernant le filet dérivant, la dérogation à 5 kilomètres devrait permettre, au cours des deux campagnes de 1992 et 1993, de prouver l'absence de risque écologique.

## **D. LES AIDES PUBLIQUES**

### **1. Les aides communautaires**

Le Plan d'orientation pluriannuel (POP), établi le 11 décembre 1987 par la Commission des communautés européennes et modifié en dernier lieu par la décision de la Commission du 26 avril 1990, fixe des objectifs dont la réalisation conditionne l'octroi des aides communautaires et la légalité des aides nationales.

Il prévoit 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.

Le règlement C.E.E. n° 4028/86 qui définissait la politique structurelle de la Communauté en matière de flotte de pêche a subi d'importantes modifications en décembre 1990.

Dans ce cadre rénové, plusieurs actions sont prises en charge par la Communauté.

Les aides à la restructuration et au renouvellement de la flotte vont de 20 % à 35 % pour les navires de moins de 9 mètres, de 15 % à 30 % pour ceux allant de 9 à 33 mètres et de 5 % à 20 % pour les bateaux de plus de 33 mètres.

En second lieu, la Communauté a adopté un ensemble de mesures permettant de trouver un débouché aux capacités excédentaires de captures existant dans les eaux communautaires.

Enfin, ont été renforcées les dispositions relatives à l'adaptation des capacités de captures par l'arrêt définitif de navires de pêche. Celui-ci peut consister en une démolition, un transfert définitif dans un pays tiers ou une affectation définitive à une autre activité. Les primes afférentes sont fixées forfaitairement en fonction de l'âge et du tonnage de jauge brute du navire. Elles prennent la forme d'un remboursement des dépenses des Etats-membres sur la base de 70 % lors d'une démolition et de 50 % pour les arrêts définitifs d'un autre type.

En 1991, constatant que les efforts fournis n'avaient pas débouché sur une baisse significative de la puissance de la flotte française et que les objectifs fixés par le POP n'étaient pas atteints au 31 décembre 1990, la Commission a décidé de ne pas intervenir pour aider à la construction des navires de pêche et a interdit aux investisseurs français de recourir aux aides publiques.

En conséquence, seules des modernisations ont été prises en compte lors de la première tranche de 1991 (dix navires pour un montant total d'aide de 1 418 460 francs).

## **2. Le plan "Mellick"**

Afin de faciliter l'adaptation de la flotte de pêche française aux ressources halieutiques disponibles et d'assurer le respect des objectifs du Programme d'orientation pluriannuel (POP), il a été décidé de mettre en place des mesures dont l'objectif est la sortie de flotte de 100 000 kilowatts, soit environ 10 % de la puissance de la flotte de pêche française.

Ces mesures qui s'inscrivent dans le cadre défini par le règlement communautaire n° 4028/86 modifié par le règlement n° 3944/90, ont été mises en oeuvre par la circulaire du 18 avril 1991 du Ministère délégué chargé de la Mer.

Ce plan de deux ans exige de l'Etat un effort financier de 115 millions, complété par un apport équivalent de la Communauté et, à hauteur de 70 millions, par une contribution des collectivités locales.

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

Toutes les régions des façades Manche, mer du Nord et Atlantique, ainsi que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont décidé de participer financièrement au plan. Elles bénéficieront,

comme l'Etat, des mensualités de remboursement prévues par le règlement communautaire.

Au 6 septembre 1991, le total des dossiers déposés s'élevait à 81 181 kilowatts, dont 1 .915 kilowatts pour les navires de plus de 25 mètres et 69 216 kilowatts pour les navires de moins de 25 mètres.

Le plan pêche ou "plan Mellick" comprend également un volet social.

A cet effet, deux mesures ont été mises en place immédiatement.

Les marins-pêcheurs salariés âgés de 50 ans au moins ayant validé trente annuités de services peuvent recevoir un revenu de remplacement jusqu'à leur admission à une pension de retraite, dans le cadre d'un dispositif de cessation anticipée d'activité analogue à celui en vigueur pour les marins de la flotte de commerce.

S'ils ne peuvent bénéficier de la mesure précédente, les marins-pêcheurs privés d'emploi par suite des sorties de flotte ont la possibilité de percevoir une allocation complémentaire de ressources leur garantissant un revenu équivalent à celui qu'ils auraient obtenu s'ils avaient cotisé à l'assurance chômage pendant 365 jours au cours des 24 derniers mois.

\* \*

\*

Les crédits demandés pour 1992 seront consacrés à hauteur de 11 millions de francs à la pêche industrielle et de 12,5 millions de francs à la pêche artisanale. A cette dotation, il convient d'ajouter 25 millions de francs qui seront utilisés pour le versement des primes aux sorties de flotte. Il est prévu, par ailleurs, d'abonder ces crédits de 40 millions de francs qui n'auront pas été utilisés en 1991 pour la construction et qui seront de ce fait reportés sur la gestion 1992.

Ces crédits devraient permettre de poursuivre le renouvellement de la flotte artisanale, de maintenir un accompagnement minimum des projets concernant la flotte industrielle et de soutenir le plus activement possible l'entreprise de modernisation de la flotte française.

Si le plan pêche a connu un succès relatif, on peut quand même s'interroger sur la finalité de toutes ces dispositions qui font sortir de la flotte les navires les moins performants et qui, parallèlement, favorisent la modernisation des bateaux et donc leur capacité de prise, ce qui est en contradiction avec la nécessité de préserver la ressource halieutique qui inspire, à l'origine, les aides communautaires et nationales.

Votre rapporteur estime que la question de la pêche est particulièrement difficile et complexe, mais que les petits ports de pêche doivent trouver une juste place, car la qualité des produits pêchés contribuent grandement à notre tradition gastronomique.

#### **E. L'ACTIVITÉ DU FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHÉS (FIOM)**

Créé en 1975, le FIOM a pour mission de contribuer à la modernisation, à l'orientation et à la régulation de la production, de la commercialisation et de la transformation des produits de la pêche maritime et des cultures marines.

Il a bénéficié, pour ces deux dernières années, des budgets initiaux suivants :

*(en millions de francs)*

<b>1990</b>	<b>1991</b>
<b>113,65 MF</b>	<b>110,55 MF</b>

Les activités du FIOM en 1988 et 1989 s'articulent autour de cinq axes d'actions.

##### **1. Les mesures de soutien du marché**

Le FIOM, en sa qualité de relais financier intermédiaire du FEOGA, gère le financement des mesures de soutien du marché. En 1990, les interventions par retraits des espèces communautaires

se sont élevées à 12,94 millions de francs pour un tonnage de 3 920,3 tonnes.

Ces chiffres traduisent, par rapport à 1989, une diminution des retraits de 56 % en volume et de 27 % en valeur. Cette différence s'explique par une augmentation des retraits d'espèces à forte ou moyenne valeur et une diminution des retraits des espèces à faible valeur marchande.

## **2. Le développement de la consommation des produits de la mer**

L'action du FIOM dans ce domaine se présente sous deux aspects :

- La promotion nationale et régionale qui couvre des actions de publicité collective.

- La promotion à l'exportation qui se traduit par la participation d'entreprises françaises à des salons internationaux, sur le stand du FIOM, ou par des actions de prospection des marchés à l'étranger.

*(en millions de francs)*

	1990	1991
Promotion nationale et régionale	33,8	29,6
Promotion à l'exportation	6,5	8,4

## **3. L'orientation de la production**

### *a) Le soutien des campagnes de pêche*

Durant l'année 1990, le FIOM s'est engagé à hauteur de 7,89 millions de francs pour des armements de pêche industrielle désireux de conduire des opérations de redéploiement par l'exploration de nouvelles zones de pêche face à la raréfaction de la ressource dans les eaux communautaires.

**b) L'aide aux investissements à terre**

Cette aide correspond à la politique suivie en faveur de la modernisation des structures de commercialisation des produits de la mer afin de répondre dans les meilleures conditions de délai et de qualité aux besoins du marché.

**c) L'aide aux cultures marines**

Outre la promotion de la conchyliculture (7 millions de francs), incluse dans le budget général "promotion" du FIOM, les interventions de l'établissement public dans ce secteur comprennent la réalisation d'un plan pluriannuel de développement des pectinidés ainsi que des actions de commercialisation des huîtres.

*(en millions de francs)*

1990	1991
0,5	0,5

**4. L'amélioration de la commercialisation**

Afin d'améliorer la connaissance des marchés et de la consommation des produits de la mer, le FIOM réalise des études portant notamment sur les marchés et les produits nouveaux.

Ainsi en 1990 ont été notamment réalisées :

- une étude sur les applications et débouchés du surimi ;
- la mise au point d'un test de cuisson de sardines sous-vide ;
- une étude prospective sur la première mise en marché.

## **5. L'indemnisation du chômage lié aux intempéries**

La section sociale du FIOM apporte une aide au démarrage et au fonctionnement des caisses de chômage intempéries gérées par les comités locaux des pêches maritimes en prévision des arrêts d'exploitation des navires provoqués par le mauvais temps.

*(en millions de francs)*

<b>1990</b>	<b>1991</b>
<b>11,5</b>	<b>13,2</b>

## **III. L'ACTION SOCIALE ET LA FORMATION**

### **A. L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (ENIM)**

#### **1. La situation financière**

**Le tableau ci-dessous retrace les charges et les ressources de l'ENIM pour 1989 et 1990 ainsi que leurs perspectives pour 1991.**

CHARGES ET RESSOURCES DE L'ENIM EN 1990 ET 1991 - PERSPECTIVES 1992 EN MILLIONS DE F.

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

(1) Résultats comptables

(2) Budget primitif

(3) Projet de Budget (indicatif)

## 2. Les évolutions

### *a) L'exercice 1990*

L'exécution budgétaire de 1990 s'est soldée par un résultat excédentaire de 88,230 millions de francs contre un excédent de 263 millions en 1989. Le budget primitif pour 1990 avait été établi en équilibre et cet excédent représente 1,17 % de la masse initiale.

L'évolution des charges s'est traduite par une exécution budgétaire se situant légèrement en-deçà de la prévision initiale : 7 537 millions de francs soit une progression de 6,22 % par rapport à l'année précédente.

On constate une reprise importante des dépenses de prestations payées par la Caisse générale de prévoyance. Elles croissent en effet de 12 % par rapport à 1989 où elles n'avaient progressé que de 1,4 %. Les charges de pension servies par la caisse de retraite des marins augmentent de 4,75 %, soit légèrement plus qu'en 1989 (+ 3,68 %), sous l'effet de l'évolution en masse des salaires forfaitaires d'assiette.

Les ressources sont légèrement au-dessus du budget initial : 7 626 millions de francs.

Les transferts résultant des compensations inter-régimes se sont caractérisés par des produits supérieurs de 106,14 millions de francs par rapport aux prévisions, soit une hausse de 8,65 %, mais ce taux doit toutefois être apprécié avec les précautions d'usage en rappelant que pour une partie, ayant trait notamment à la compensation bilatérale avec la caisse nationale de l'assurance maladie, il s'agit là d'acomptes de régularisations financières susceptibles d'intervenir sur les exercices suivants.

### *b) Le bilan prévisionnel pour 1991*

Les dépenses devraient excéder de 10 à 15 millions de francs les prévisions initiales, du fait notamment des remboursements, sur les exercices antérieurs, des cotisations à la C.G.P. des pensionnés qui n'avaient pas fait valoir jusqu'ici leur droit à exonération, mais ont demandé à en bénéficier concomitamment à l'exonération de contribution sociale généralisée (C.S.G.). Ces

remboursements s'imputent en dépenses, tandis que l'exonération de cotisation engendre, pour l'exercice en cours, une minoration des recettes.

En ce qui concerne les ressources, le montant de la subvention de l'Etat prévue par la loi de finances initiale pour 1991 a été réduit de 50 millions de francs. Aucune autre évolution notable n'a été constatée.

Au total, et en l'état des prévisions actuellement possibles, l'exercice devrait s'achever avec un léger déficit (entre 60 et 70 millions de francs, soit moins de 1 % du budget initial).

### *c) Les perspectives pour 1992*

Au total, le volume budgétaire augmenterait en 1992 de 3,51 % en dépenses comme en recettes et atteindrait 8,2 milliards de francs.

Les charges de pension continueraient de progresser (+3,78 % pour la caisse de retraite des marins), de même que les prestations d'assurance maladie (+ 6%).

Les dépenses exceptionnelles (remises de dette et admissions en non-valeur) sont, pour leur part, dotées de près de 1,1 million de francs supplémentaires pour permettre de répondre, dans le cadre de la réglementation applicable, aux difficultés de paiement des entreprises de pêche maritime dans plusieurs secteurs touchés par des problèmes conjoncturels ou des réformes de structure.

Pour 1992, l'effet en année pleine de l'augmentation, au 1er juillet 1991 et dans un cadre général, de la cotisation des marins à la caisse générale de prévoyance, dont le produit atteindra 40 millions de francs, devrait compenser les conséquences encore difficiles à cerner des sorties de flotte dans le cadre du "plan pêches".

La subvention de l'Etat destinée à équilibrer le budget primitif pour 1991 s'établit à 4,615 milliards de francs et est en progression de 5,77 % par rapport à celle de l'année précédente.

## **B. LA FORMATION**

### **1. Une priorité absolue**

**La crise du transport maritime, les départs des registres nationaux et le manque d'attraction de certaines carrières ont provoqué un grave relâchement du recrutement et de l'instruction des marins et des officiers de marine.**

**On note pourtant, dès à présent, que les besoins en hommes des armements européens devraient augmenter dans les années à venir.**

**La tendance du marché confirme d'une part la rareté des officiers dans la plupart des Etats membres de la C.E.E. , l'Espagne étant le seul pays qui dispose encore d'officiers en excédent et, d'autre part, l'existence d'un surplus de personnel d'exécution âgé, alors que l'on rencontre une difficulté à recruter et à former de jeunes marins.**

**En France, on note heureusement une progression du nombre de candidats ayant concouru aux écoles de formation d'officiers de la marine marchande. Ainsi, en mai 1991, on a compté 384 candidats contre 52 en 1988 pour les formations de la première filière et 209 candidats contre 84 en 1988 pour les formations de la seconde filière. Ces indices témoignent du chemin parcouru et de l'intérêt que suscitent à nouveau, parmi les jeunes, les carrières maritimes. Il faut néanmoins signaler, qu'outre les abandons nombreux en cours de scolarité, à l'issue du temps de formation 40 % des élèves ne navigueront pas, mais travailleront dans un autre secteur économique. L'excellence de la formation qui leur est dispensée explique, en partie, le fait que d'autres entreprises cherchent à utiliser leurs compétences.**

**La formation doit constituer une priorité absolue et la France peut se féliciter d'avoir un système de formation performant dans le domaine maritime.**

**La formation des hommes doit être assurée avec suffisamment de soin et prendre en compte les perspectives d'avenir pour éviter que d'ici dix ans la France ne puisse plus armer un navire**

sans se rendre totalement dépendante d'un personnel étranger fourni par des sociétés spécialisées dans le recrutement des équipages.

## **2. Les réformes**

A partir de la rentrée 1991, le C.A.P. rénové de marin-pêcheur (en trois années) sera substitué au certificat d'apprentissage maritime. D'autre part, deux nouvelles formations de brevet d'études professionnelles (B.E.P.) seront mises en place afin d'obtenir, à l'avenir, un degré de qualification supérieur pour les équipages.

Concernant les écoles de formation maritime et aquacole (E.M.A.), leur transformation en établissements publics locaux d'enseignement (E.P.L.E.) est effective depuis le 1er janvier 1991 pour six d'entre elles. La réforme devrait être assurée pour l'ensemble des E.M.A. au 1er janvier 1992.

Cette réforme vise à restructurer nos E.M.A. qui deviendront ainsi des lycées maritimes et aquacoles et formeront un véritable réseau d'enseignement secondaire placé sous la tutelle du secrétariat d'Etat à la mer.

## **3. Les subventions aux organismes de formation**

*a) Les subventions aux Ecoles nationales de la Marine Marchande (E.N.M.M.) et à l'Association pour la Gérance des Ecoles de formation Maritime et Aquacole (AGEMA).*

Elles s'établissent comme suit :

(Millions francs)

	1990		1991		1992(prévisions)	
	AP	CP ou DO	AP	CP ou DO	AP	CP ou DO
<b><u>ENMM</u></b>						
Fonctionnement		5,818		7,365		7,260
Equipement	4,000	8,000	3,390	3,811	3,450	2,800
<b><u>AGEMA</u></b>						
Fonctionnement		53,064		53,698		53,849
1er équipement pédagogique	4,000	3,400	3,050	4,579	3,550	4,900

A.P. : autorisation de programme  
 C.P. : crédits de paiement  
 D.O. Dépenses ordinaires

En fonctionnement, les crédits inscrits pour 1992 au titre des subventions aux E.N.M.M. passent de 7,365 millions de francs en 1991 à 7,260 millions de francs soit une légère baisse de 1,4 %. En revanche, concernant l'équipement, la baisse est plus sensible puisqu'elle est de 26,3 % en crédits de paiement. Il est vrai qu'en autorisations de programme, est enregistrée une légère amélioration (+ 1,8 %).

La baisse des crédits de paiement consacrés aux investissements est tout à fait contestable vu l'état actuel des bâtiments et le relatif sous-équipement en matériel électronique. Pour ne citer que l'école du Havre, votre rapporteur pour avis a eu l'occasion de mesurer l'état déplorable de certains bâtiments.

Les 3,45 millions de francs d'autorisations de programme devraient permettre, d'une part, de financer des travaux de grosses réparations des bâtiments et, d'autre part, de rénover et compléter les équipements pédagogiques et de simulation de ces établissements.

La subvention de fonctionnement attribuée à l'A.G.E.M.A. en 1992 est quasiment stable par rapport à celle de l'année précédente.

Le premier équipement pédagogique trouve sa traduction dans les contrats de plan Etat-régions pour la période 1989/1993, au titre desquels ont notamment été programmés deux simulateurs de navigation de pêche à Boulogne-sur-Mer et à 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.

#### *b) Les autres dotations*

Le secrétariat d'Etat à la mer attribue également des concours financiers à des établissements privés d'enseignement maritime.

Les dotations correspondantes, affectées pour l'essentiel à des écoles implantées dans les départements et territoires d'outre-mer, se sont élevées à 5 22 510 francs en 1991 et seront ramenées à 5 094 276 francs en 1992. Au titre de l'année 1992, les dotations devraient être reconduites.

Le secrétariat d'Etat à la mer dispose aussi de crédits transférés du Fonds de la Formation Professionnelle et de la Promotion Sociale (F.F.P.P.S.), en vue du développement d'actions de formation complémentaire à l'intention des gens de mer. Ces crédits se sont élevés à 3 750 000 francs en 1990 et à 3 650 000 francs en 1991.

Votre commission déplore que l'on assiste à une régression, il est vrai de faible ampleur, des crédits accordés à la formation alors même que cette question devrait constituer une priorité absolue pour le secrétariat d'Etat à la mer.

*c) La rémunération des stagiaires de la formation maritime continue*

Les 1055 stagiaires de la pêche et du commerce actuellement en cours de formation continuent de percevoir la rémunération qui leur avait été annoncée. Les crédits nécessaires, soit près de 30 millions de francs, seront prélevés sur le budget du ministère du Travail. Par contre, cette disposition ne sera pas nécessairement renouvelée pour l'année suivante.

#### **IV. LA SÉCURITE EN MER**

Votre commission attache une grande importance aux problèmes de la sécurité en mer et se félicite donc que les crédits inscrits au titre de la sécurité et de la lutte contre la pollution connaissent une sensible augmentation en 1992. Elle regrette néanmoins, ainsi qu'elle l'avait déjà dit l'année dernière, que la subvention de la Société nationale de sauvetage en mer soit une nouvelle fois insuffisante.

Le problème de la sécurité de la navigation devient une préoccupation générale et suscite des initiatives diverses, tant de la part des organisations internationales que de celle des entreprises privées.

Les actions entreprises se situent, soit au niveau du contrôle des navires, soit au niveau de leur structure ou de leur conduite. Il est certain que la lutte contre la pollution passe également par le contrôle des navires et notamment de ceux battant des pavillons dits "économiques".

Le mémorandum de Paris, que tous les Etats européens, y compris les pays scandinaves, ont signé, met en place un dispositif de contrôle dans les ports qui a été amélioré lors de la réunion organisée à Paris au mois de mars 1991.

Il s'avère que l'ensemble des contrôles effectués favorise la plus large application possible des conventions internationales. On constate néanmoins que les accidents sont toujours nombreux et, souvent dus à des défaillances humaines, qui s'expliquent en grande partie par l'introduction d'un dispositif d'alarme sur certains navires qui permet maintenant d'accepter la présence d'un officier seul à la passerelle de jour, ce qui est absolument insuffisant. La présence d'un

seul homme, même avec des systèmes d'aide à la navigation, ne permet pas une surveillance complète.

Le domaine de la sécurité à bord des navires est marqué par la mise en oeuvre, depuis 1978, et l'élargissement à Paris en 1982, du Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, accord par lequel les 14 administrations signataires (administrations chargées de la sécurité des navires des onze pays de la C.E.E. ayant un littoral ainsi que de la Finlande, la Norvège et la Suède) se sont engagées à assurer un contrôle efficace et coordonné des navires étrangers dans leurs ports.

Au cours de l'année 1990, 13 969 visites de navires étrangers ont été effectuées dans les ports des 14 pays signataires ; 22 623 déficiences ont été relevées au cours de ces visites ; 404 navires ont dû être retardés ou retenus au port.

Les contrôles de navires étrangers dans les ports effectués par les autorités françaises en 1990 ont très sensiblement augmenté par rapport à 1989. Cette augmentation est le résultat de l'attention accrue portée par les services de la sécurité aux contrôles de l'état des navires.

L'objectif ambitieux fixé en 1982, à savoir contrôler dans chaque pays partie au Mémoire de Paris 25 % des navires distincts ayant escale dans ses ports, est en moyenne presque atteint. Pour sa part, la France a réalisé un taux de 23 % en 1990 et de 25 % au premier trimestre 1991.

#### A. LA SURVEILLANCE MARITIME ASSURÉE PAR LES CROSS

Les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) relèvent du secrétariat d'Etat à la mer. Ils jouent un rôle essentiel dans les domaines de la sauvegarde des personnes et des biens, de la police, de la navigation et des pêches et de la protection de l'environnement marin.

Tout en demeurant encore important, le nombre des navires contrevenants (1969 en 1989) est en légère diminution. Ce résultat s'explique notamment par l'amélioration de l'efficacité des CROSS dont la surveillance dissuade les contrevenants potentiels ou leur rappelle à temps les règles de circulation.

Au sein des crédits consacrés à la recherche, à la surveillance et au sauvetage en mer, de même qu'à la signalisation

**maritime, la part consacrée aux CROSS connaîtra une très forte progression puisqu'elle passera de 12 à 25 millions de francs.**

Elle devrait permettre le renouvellement et la mise à niveau des équipements existants ainsi que le financement de la première tranche d'un programme pluriannuel de mise en conformité avec les obligations internationales souscrites par la France dans le cadre du système mondial de détresse et de sauvetage en mer (S.M.D.S.M.).

## **B. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER**

La S.N.S.M. joue un rôle prépondérant dans le domaine du sauvetage en mer, puisqu'en 1989, cette association reconnue d'utilité publique a assisté plus de 2 400 bateaux, secouru près de 10 000 personnes dont 2 661 véliplanchistes et sauvé d'un danger certain, 752 personnes.

Pour mener à bien ses nombreuses missions (sauvetage, surveillance des plages, évacuations sanitaires des malades, ravitaillement des phares, recherche des corps disparus), elle dispose d'une flotte de 37 canots tous temps insubmersibles et autoredressables, 26 vedettes de 1ère classe, 94 vedettes diverses et 435 canots pneumatiques. Le renouvellement satisfaisant du matériel nécessite la construction de trois ou quatre canots "tous temps" et de sept à huit vedettes.

Or, au cours des dix dernières années, la S.N.S.M. n'a pu disposer à un rythme suffisant des crédits nécessaires au renouvellement de sa flotte.

Dans ces conditions, votre commission déplore que la subvention d'équipement en faveur de la S.N.S.M régresse une nouvelle fois en 1992 avec une baisse de 19 % à la fois des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Cette baisse va encore obliger cette association à chercher d'autres financements que les subventions d'Etat, notamment auprès des collectivités territoriales qui estiment, pour leur part, que l'Etat doit assumer cette responsabilité.

Face à l'action exemplaire de la S.N.S.M. votre commission estime regrettable que les subventions de l'Etat continuent à diminuer. En effet, non seulement la subvention d'équipement baisse, passant de 8,46 millions de francs en 1991 (en autorisations de

programme) à 6,85 millions de francs (- 19 %), mais celle concernant la participation aux dépenses enregistre pour sa part une baisse de 19,5 % et n'est plus que de 2,49 millions de francs contre 3,1 millions en loi de finances initiale pour 1991.

L'Assemblée nationale a adopté, lors d'une seconde délibération, un amendement ayant pour objet de majorer de 1,6 million de francs, à titre non reconductible, la dotation de la participation aux dépenses de la S.N.S.M. qui, de ce fait, est en hausse par rapport à la loi de finances initiale pour 1991. En revanche, la subvention d'équipement n'est pas modifiée et son insuffisance est de nature à créer des difficultés concernant le renouvellement nécessaire de la flotte de la S.N.S.M.

\*

\* \*

Dans le domaine de la sécurité, le budget du secrétariat d'Etat à la mer en 1992 traduit un haut degré de priorité, en matière de crédits d'équipement en particulier.

Ainsi, les crédits consacrés à la recherche, à la surveillance et au sauvetage en mer, de même qu'à la signalisation maritime, seront en augmentation sensible. Pour 1992, ils seront portés de 70 à 75 millions de francs (en autorisations de programme).

Cet effort sera relayé par une augmentation des crédits de fonctionnement consacrés aux actions de police et de signalisation maritimes, portés de 36,66 millions de francs à 39,07 millions de francs.

Votre rapporteur pour avis a toujours été de ceux qui défendent le système des phares et balises.

Ces moyens nouveaux sont d'ailleurs conformes aux orientations annoncées par le Secrétaire d'Etat à la Mer en matière de lutte contre la pollution et de préservation de l'environnement marin.

Votre commission approuve l'augmentation de ces moyens qui devraient permettre de renforcer les actions menées sur le littoral mais, plus fondamentalement encore, d'appuyer, en les rendant crédibles, les démarches entreprises par la France dans ces domaines auprès des instances internationales.

\*

\* \* \*

**Votre rapporteur pour avis tient à rappeler que, lors de sa séance du 16 avril 1991, le Sénat avait examiné une proposition de loi portant création d'un conservatoire national du patrimoine maritime, sous la forme d'un établissement public géré par des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et par des personnalités qualifiées et ayant pour mission la préservation, la conservation et la mise en valeur de notre patrimoine maritime et fluvial.**

**En effet, l'urgence de créer une institution située au carrefour des initiatives et des compétences se justifie tant par la nécessité de protéger et de mettre en valeur notre patrimoine maritime -élément de notre mémoire collective en cours de disparition- que par l'insuffisance et la dispersion des initiatives en la matière.**

**Cette proposition de loi, qui a pour auteurs un nombre important de sénateurs membres de l'ensemble des groupes politiques du Sénat, a été soutenue par notre Haute Assemblée dans son ensemble. Toutefois, eu égard au délai que le ministère délégué à la mer avait estimé nécessaire pour mettre en place un tel conservatoire, il a été décidé de renvoyer la proposition en commission, de façon à ce que les travaux ministériels et interministériels puissent se poursuivre. Le ministre délégué à la mer s'était alors engagé à permettre au Sénat d'examiner cette proposition de loi avant la fin de l'année 1991.**

**Or, les sévères restrictions budgétaires qui ont touché, en 1991, l'ensemble des ministères concernés, ont remis en cause le principe de la création d'un établissement public, qui -par définition- n'aurait pas pu fonctionner correctement en l'absence de fonds publics d'un montant suffisant.**

**Avec l'accord et la participation de votre rapporteur, le secrétaire d'Etat à la mer a proposé de faire évoluer, non pas le fond du projet mais sa forme, en créant une Fondation nationale pour la promotion de la culture maritime.**

Cette fondation, qui sera un établissement d'utilité publique, aura pour objet de favoriser les actions de sauvegarde du patrimoine culturel maritime existant, d'aider la réalisation de projets culturels d'ampleur nationale et de contribuer à la diffusion de la recherche qui est menée en sciences humaines dans le domaine maritime.

La formule juridique de la fondation d'utilité publique présente un double avantage :

- la souplesse, puisqu'elle peut être créée rapidement par voie réglementaire, un décret en Conseil d'Etat étant nécessaire pour permettre la reconnaissance d'utilité publique de la fondation ;

- l'efficacité : en effet, la fondation pourra bénéficier de différentes subventions publiques, mais elle pourra également faire appel au financement privé, et bénéficier de dons, libéralités et legs ; à cet égard, il est prévu de lancer prochainement une souscription nationale, qui devrait intéresser des particuliers, des associations comme des entreprises, dans le cadre de leur action de mécénat.

Votre rapporteur attache beaucoup d'importance à la concrétisation -d'ailleurs imminente- de ce projet.

A cet égard, il insiste sur la nécessité de prévoir un financement partiellement public de la fondation, et notamment, d'y affecter certains crédits budgétaires du secrétariat d'Etat à la mer pour 1992.

\*

\* \*

Au cours d'une réunion tenue le 19 novembre 1991, la Commission des Affaires économiques et du Plan a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour le vote des crédits relatifs à la Marine marchande.