Une structure de gouvernement pour la mer

UNE STRUCTURE DE GOUVERNEMENT POUR LA MER

MISSION DE REFLEXION ET DE PROPOSITION

RAPPORT

Monsieur le Premier ministre

Présenté par Monsieur Bernard DUJARDIN
Contrôleur d'Etat
Assisté de
Monsieur Claude BENOIT Institut Français de la mer
Monsieur Eric ISPHORDING Ingénieur en chef de l'armement
Monsieur Gérard KAUFFMANN Contrôleur des armées
Monsieur Jean-Paul BODIN Contrôleur des armées
Monsieur Gilles COURTEMANCHE Inspecteur des affaires maritimes

14 JUILLET 1995

Le Premier Ministre

Paris, le 7 juin 1995
n° 1136

Monsieur le Contrôleur d'Etat,

Le Président de la République a eu l'occasion de réaffirmer à plusieurs reprises la vocation de grande puissance maritime de la France. Le Gouvernement a la volonté de rendre à notre pays son rang de puissance océanique de premier plan. La mer doit redevenir une ambition pour notre pays.
Plusieurs départements ministériels sont aujourd'hui chargés des différents aspects de cette politique maritime. Il n'en est pas moins indispensable de conférer à cette politique et aux administrations qui en ont la charge l'unité nécessaire, en conciliant efficacité et intérêt des professionnels de secteur.
L'importance que j'attache à résoudre ce problème et à répondre à l'attente des populations littorales dans les meilleurs délais, comme je m'y suis engagé devant le Parlement, me conduit à vous demander de me proposer sous trente jours une formule répondant à ces objectifs.
Vous veillerez à associera votre réflexion l'ensemble des intervenants concernés, que ce soient les différents départements ministériels impliqués, les parlementaires intéressés, les profeMonsieur Bemard DUJARDIN
Contrôleur d'Etat
Ministère de l'Economie
et des Finances

SOMMAIRE

- INTRODUCTION 1
1 Une politique de la mer 1
2 Un historique des institutions 2
A - L'environnement d'une politique de la mer 6
I - Une spécificité maritime toute relative 6
I,1 - La spécificité de l'activité maritime 6
1 - L'aménagement du littoral 6
2 - La pêche 6
3 - Le transport maritime 7
4 - La construction des navires 7
5 - Les travaux sous-marins 7
6 - L'ouverture économique sur le monde 8
7 - La défense nationale 8
8 - Le sport 8
I,2 - La spécificité des métiers de la mer 9
1 - Une apparente spécificité 9
2 - Une réalité rencontrée ailleurs 9
II - Les déterminants d'une politique de la mer 11
II,1 - Eléments politiques et stratégiques 11
1 - Politiques 11
2 - Stratégiques 12
II,2 - Eléments économiques et sociaux 12
1 - La crise des activités maritimes traditionnelles 12
2 - Aspects sociaux de cette crise 13
3 - Un essor possible des activités littorales 13
4 - L'exploitation des océans 14
II,3 - Eléments administratifs 14

B - Les structures d'une mise en oeuvre de la politique de la mer 16
I - Unification ou coordination de la politique de la mer 16
1 - Un département ministériel spécifique 16
2 - Un éclatement des compétences 17
3 - Un effort de conception et de coordination 17
4 - Les exemples étrangers 18

II - Une politique de la mer conduite par le Premier Ministre 19
1 - Le comité interministériel de la mer 20
2 - Le secrétariat général de la mer 20
3 - *Diagramme* 22
- CONCLUSION 23
1 Les relations entre la communauté nationale et les instances communautaires 23
2 Les relations entre l'Etat et les régions maritimes 23
- ANNEXES 25
***Annexe 1* - Enquête par courrier auprès de 884 personnalités 26**
1 - Répartition 26
2 - Questionnaires 29
***Annexe 2* - Exploitation du questionnaire 35**
1 - Spécificité des activités maritimes 35
2 - Quelle structure ministérielle ? 36
***Annexe 3* - Liste des personnalités interrogées 38**
***Annexe 4*- Bibliographie sommaire 54**

INTRODUCTION

1. Une politique de la mer

La vocation maritime de la France s'inscrit tant dans sa géographie que dans son histoire. Une politique de la mer relève de la nature des choses. Selon la volonté du gouvernement de la France, cette politique est présente ou absente de la vie nationale, adaptée à l'époque ou déconnectée de la réalité.

L'atout de la mer ne peut être valorisé que si la dimension mer est prise en compte par les pouvoirs publics dans leur réflexion et dans leur action. Les activités maritimes sont d'une grande richesse mais également d'une grande diversité. Elles peuvent être de dimension mondiale, européenne, nationale, régionale ou locale. Elles peuvent être sectorielles, toucher à l'industrie, au commerce, à la défense, au sport, à la culture. Sur le plan intérieur, elles s'intègrent dans l'aménagement et la défense du territoire. Il s'agit de mettre en valeur et de protéger les littoraux et régions côtières. La mer est également l'espace privilégié de l'ouverture économique et politique sur le monde. La politique de la mer donne le sens des relations commerciales mondiales et celui des orientations stratégiques. Elle fait découvrir la complexité et les interrelations des réalités internationales, celles du commerce extérieur sur les marchés lointains, comme celles de la protection et du développement des intérêts français dans le monde.

La politique de la mer embrasse de ce fait nombre de politiques maritimes qui parfois se chevauchent, parfois se distinguent sans lien entre elles. Le développement portuaire est un aspect de l'aménagement du territoire. L'exploration scientifique des fosses abyssales n'a pas de retombée directe pour l'heure sur l'économie maritime. La politique sociale qui s'adresse au monde de la pêche, concerne également le personnel du transport maritime et inversement. Les deux secteurs relèvent du même droit du travail et du même régime de protection sociale.

Selon les observations recueillies au cours de l'enquête, la caractéristique commune à l'ensemble des politiques maritimes est le long terme. Les investissements dans le secteur ont tendance à durer toujours plus longtemps. De la conception au retrait du service, un système d'armes naval a une durée de vie d'une quarantaine d'années. Un navire de commerce convenablement conçu reste productif à vingt ans d'âge. Cette tendance se confirme aujourd'hui à la pêche. Les chalutiers sont rééquipés à mi-vie afin d'être mis au niveau des progrès techniques intervenus dans l'intervalle. Certains phares, classés monuments historiques, jalonnent toujours les routes maritimes. Le régime d'enrôlement des navigants civils dans l'inscription maritime créés par Colbert est supprimé par de Gaulle. Le régime social des marins a plus de trois siècles d'existence et se modernise au fil des temps.

Toutes les décisions concernant la mer engagent l'avenir pour longtemps. Pensées dans le long terme, appliquées avec résolution, les politiques maritimes ouvrent la voie aux succès économiques et stratégiques et confirment la vocation maritime d'une nation. L'aventure du transport cryogénique du gaz, la force de dissuasion nucléaire sous-marine, l'essor de la plaisance en sont trois exemples récents en France.

Mais contraintes par les événements, subies du fait d'une vision prospective défaillante, écartelées par des intérêts divergents non arbitrés, les politiques maritimes asphyxient alors les ambitions maritimes. La gestion de la ressource de notre plateau continental depuis 1954 n'a-t-elle pas été faite au jour le jour à observer la crise de la pêche ? Est également à noter le déclin douloureux de la filière de transport maritime depuis le premier choc pétrolier, marqué par

la chute de la construction navale civile, le "dépavillonnement" de la flotte de commerce et l'absence de rentabilité d'investissements portuaires excédentaires.

Aujourd'hui, un certain nombre de politiques maritimes ne prennent en compte le facteur maritime que partiellement. Ce n'est pas le cas de l'ordre public en mer qui fait l'objet, dans le cadre d'une politique de l'action de l'Etat en mer très structurée, d'une mise en oeuvre exemplaire.

Mais nombre de questions économiques et scientifiques notamment semblent souvent ne pas considérer la dimension maritime dans sa globalité. Il en est ainsi dans le transport maritime de la participation des intérêts français aux trafics entre les trois grandes communautés économiques du nord, de la desserte des départements et territoires d'outre-mer, d'une politique globale de la construction navale lourde.

L'aménagement du littoral, outil de création d'activités maritimes nouvelles et de régénération de l'emploi dans des zones que touche durement le chômage, souffre d'un arbitrage hésitant des conflits entre l'initiative entrepreneuriale et la nécessaire protection des zones sensibles. Le patrimoine maritime est l'objet d'initiatives multiples et dispersées, publiques et privées. Il mérite une gestion coordonnée.

La recherche scientifique maritime montre un hiatus entre les besoins de recherche exprimés par les opérateurs économiques de la pêche, de la construction navale, du transport maritime... et la programmation et l'affectation des moyens financés sur fonds publics.

2. Un historique des institutions

La complexité du monde maritime, l'étendue mondiale du champ d'action, les sujétions de l'environnement physique et biologique particulier qui est le sien, la multiplicité des responsabilités exercées en ce domaine par de nombreux intervenants publics, suscitent depuis trente ans en France une demande soit d'unification de l'action de l'Etat, soit d'exercice d'une coordination fondée sur une autorité politique adéquate. Depuis plusieurs années, la réponse donnée à cette demande alterne structure de coordination et département ministériel unificateur, sans que les effets soient probants.

La recherche scientifique maritime est exemplaire à ce titre. La première tentative de coordination est celle du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O.) créé par la loi du 7 janvier 1967 et placé sous l'autorité directe du Premier Ministre. L'objectif était d'harmoniser les actions de recherche, fondamentale et appliquée, d'un grand nombre d'organismes et laboratoires publics. N'étant plus directement rattaché au Premier Ministre à partir de 1969, le C.N.E.X.O. perd alors toute possibilité de coordination réelle. Devenu, après fusion avec l'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes en 1984 Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (I.F.R.E.M.E.R), cet organisme de recherche à vocation générale coopérant avec d'autres, est le modèle d'une tentative d'action coordonnatrice devenue action spécifique technique dans certains domaines de la recherche scientifique maritime.

Une première proposition d'autorité ministérielle unificatrice vient du Conseil Economique et Social. Dans son avis du 10 mars 1976, il propose la création d'un "ministère de la

mer" assurant "la tutelle des pêches maritimes, (regroupant) également l'ensemble des services de
la Marine marchande, les ports, l'exploitation des ressources énergétiques et minérales des fonds sous-marins, la recherche océanologique, l'aménagement du littoral, la lutte contre la pollution des mers (...)".

La coordination de l'action de l'Etat en mer en vue d'élaborer une politique de la mer est organisée par le décret du 2 août 1978. Un comité interministériel de la mer présidé par le Premier Ministre réunit la quasi-totalité des ministres. Une mission interministérielle de la mer assure la préparation et le secrétariat de ce comité, ainsi que le suivi de la mise en oeuvre des décisions prises. Pour l'essentiel, la mission a pour vocation d'une part d'organiser sur un plan technique avec la Marine nationale et les administrations civiles parties prenantes, le maintien de l'ordre public en mer et notamment la prévention et l'action contre les pollutions accidentelles en mer et d'autre part de coordonner les activités économiques liées à la mer à l'exclusion des transports maritimes, de la pêche et de l'aménagement du littoral. La mission n'a pas à se substituer à un département ministériel dans son domaine d'action, mais à susciter l'arbitrage et à mettre au point la coopération lorsque plusieurs ministères ou organismes publics sont concernés. L'interprétation restrictive des attributions économiques du comité interministériel de la mer, la dilution par délégations successives de l'autorité du Premier Ministre au cours des organisations "unificatrices" qui allaient suivre, donnent aujourd'hui à la mission interministérielle un rôle incontesté et très efficace dans sa mission de maintien de l'état de droit en mer, mais l'écarte de l'élaboration et du suivi de la politique de la mer.

La création d'un ministère de la mer n'est pas retenue en 1978, afin d'éviter l'addition d'une structure verticale concurrente des structures ministérielles existant déjà. La mission se devait d'être une structure légère de coordination, se justifiant comme une "DATAR" de la mer, préparant les décisions d'arbitrage entre administrations centrales à l'abri des conflits de compétences avec celles-ci.

Une autorité ministérielle unificatrice est créée par un décret du 5 juin 1981. A un ministre délégué auprès du Premier Ministre, est préféré un ministre de la mer de plein exercice. Il exerce les attributions relatives à la marine marchande, aux ports maritimes et aux pêches et il "dispose de la mission interministérielle de la mer et préside le comité interministériel de la mer". La recherche scientifique maritime n'est pas placée directement sous son autorité, tout comme - fruit d'un constat d'évidence - la Marine nationale. Ce ministre de plein exercice ne peut avoir un rôle efficace de coordination au delà des frontières administratives fixées par ses attributions. La politique menée en matière de construction navale est éclairante à ce sujet, manquant plus d'imagination que de moyens, avec les conséquences que l'on connaît. La Défense n'est pas impliquée dans la réflexion. Les Finances tracent les limites de l'exercice. La pratique gouvernementale montre que les autres départements ministériels n'acceptent pas une coordination ressentie comme une limitation apportée à leurs compétences de la part d'un ministre qui n'est ni le premier, ni au premier rang de la hiérarchie gouvernementale.

Dès avril 1983, le ministère de la mer est rétrogradé au rang de secrétariat d'Etat, auprès du ministre des transports exerçant les attributions auparavant dévolues au ministre de la mer. L'autorité coordinatrice du Premier Ministre est ainsi "exercée" à travers deux écrans qui en

absorbent l'énergie. Ces années sont marquées par le "dépavillonnement" de l'armement national qui fait l'objet d'une réflexion à l'initiative du Premier Ministre sans déboucher sur une politique
d'urgence.
Aussi cette autorité revient-elle par un décret du 8 avril 1986, à un secrétaire d'Etat relevant directement du Premier Ministre, qui "dispose de la mission interministérielle de la mer et
"peut" présider le comité interministériel de la mer" au nom du premier ministre. Cette possibilité n'est cependant pas suffisante pour convaincre les autres ministres, concernés par les activités maritimes, de la nécessité d'une politique de la mer, transcendant les activités de leur département
ministériel.

Le décret du 28 juillet 1988 reprend les errements antérieurs et délègue à travers deux écrans, au ministre des transports et de la mer les attributions du précédent secrétaire d'Etat, confiées cette fois à un ministre délégué. Celui-ci est remplacé à son tour par un secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace par décret du 16 mai 1991 puis par un secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement et des transports par décret du 11 mai 1992.

Le 8 avril 1993, toute structure ministérielle spécifiquement "mer" disparaît. L'administration des pêches est rattachée au ministère de l'agriculture, intitulé dorénavant "et de la pêche". L'administration de la marine marchande est intégrée au ministère chargé des transports. Emu cependant par des remarques signalant le vide qu'entraîne cette dispersion, le Premier ministre annonce la volonté de son gouvernement de ne pas négliger la politique de la mer. *"C'est précisément la raison pour laquelle j'ai décidé que la mission interministérielle de la mer, qui exerce un rôle de coordination essentiel en matière de politique maritime, ne serait plus déléguée au ministre chargé de la mer, mais demeurerait placée sous mon autorité"*. Ce retour aux dispositions de 1978 donne aux travaux de coordination technique de la mission une efficacité particulière, mais ne rétablit pas le rôle qui aurait pu être le sien en matière de préparation, de discussion en comité interministériel et de suivi de décisions, d'une "politique de la mer". Paradoxalement, les moyens et le budget de la mission ne relèvent pas du Premier ministre, mais d'une ligne budgétaire mer inscrite au titre du ministère de la mer disparu.

De 1981 à 1992, pendant plus de dix ans, le département ministériel unificateur n'a pu élaborer, proposer, faire adopter et exécuter une politique de la mer au delà des actions maritimes sectorielles de sa propre compétence. Les deux exceptions notables pendant cette période sont le plan marine marchande entrepris par Monsieur Ambroise GUELLEC, et la réforme de la manutention portuaire mise en chantier par Monsieur Jean-Yves LE DRIAN, tous deux secrétaires d'Etat, mais soutenus l'un et l'autre par l'autorité expressément manifestée de leurs Premiers ministres, Monsieur Jacques CHIRAC dans le premier cas, Madame Edith CRESSON dans le second. Un ministre, sur le même rang que les autres, même agissant par délégation du Premier ministre pour certaines de ses attributions, à plus forte raison un secrétaire d'Etat auprès d'un ministre, n'est pas en mesure de coordonner l'action de ses collègues. Son domaine d'intervention manifestement horizontal est le carrefour de multiples politiques sectorielles. Il n'a pas le caractère thématique de la recherche ou de l'emploi pour ne prendre que deux secteurs où la fonction de ministère délégué présente tout son sens.

Le rappel de ces organisations successives fait apparaître clairement que les capacités de coordination du comité interministériel de la mer ont été sous-estimées, diminuées et même ignorées par l'existence d'un ministère de la mer. Dans la situation actuelle, la disparition de ce dernier ne semble pas pour autant avoir restauré le comité dans ses attributions originelles d'avant 1981 de définition des orientations gouvernementales, d'arbitrage entre les différents départements ministériels et de choix des priorités.

Le comité interministériel de la mer s'est réuni fréquemment de 1978 à 1981, une à deux fois par an, et peu depuis 1981, à cause des difficultés d'arbitrage entre les points de vue des directions du ministère chargé de la mer et de celles des autres ministères. Le rattachement même de la Mission interministérielle de la mer au ministre chargé de la mer lui donnait une image de juge et partie.

Le comité s'est réuni pour les deux dernières fois en juin 1990 puis en avril 1994.
Cette dernière réunion illustre parfaitement les difficultés rencontrées pour coordonner l'action des
administrations et définir une politique cohérente. Le conseil du 19 avril 1994 a été préparé par la mission interministérielle après que celle-ci ait été replacée sous l'autorité du Premier Ministre (Circulaire 3874/SG du 1er juin 1993).
Au cours de cette réunion des dossiers comme celui relatif à l'usage de la force en mer ont abouti et débouché sur des dispositions législatives et réglementaires (Loi du 15 juillet 1994 sur les pouvoirs de contrôle en mer), à l'étude depuis une dizaine d'années. Le comité interministériel de la mer de 1978 n'a le plus souvent débattu que de questions techniques, reprises et suivies d'une réunion à l'autre, comme celles relatives à la mise à niveau d'installation ou d'équipements maritimes, à la lutte contre les pollutions marines, à la recherche maritime et à la
rationalisation des moyens aéromaritimes des administrations de l'Etat. Ces thèmes, si importants
soient-ils pour mener à bien l'action de l'Etat en mer, sont des thèmes plus techniques que politiques. Ils illustrent les domaines dans lesquels l'action de la mission interministérielle de la
mer a réussi à coordonner les points de vue. Le comité interministériel de la mer n'a pas permis
d'élaborer une politique de la mer et ne s'est pas intéressé aux actions de l'Etat dans le domaine
économique et social comme par exemple les plans de restructuration de la flotte de pêche, l'avenir des sociétés françaises de transport maritime, la mise en valeur du littoral...
La question posée en 1978 reste d'actualité en 1995 : quel peut être, au plan de l'exécutif, le responsable d'une politique nationale de la mer: - un ministre regroupant l'ensemble
des secteurs maritimes dans un même département, - ou le Premier ministre lui-même au moyen
d'un dispositif de coordination d'activités demeurant rattachées à divers ministères ?
En fonction d'une analyse des avantages et des inconvénients présentés par l'une et l'autre formule, des propositions de structure institutionnelle de mise en oeuvre d'une politique nationale de la mer seront avancées. A cet égard, l'expérience des autres pays maritimes développés peut être source d'enseignement.

En l'absence d'une véritable spécificité du monde maritime, les déterminants politiques et techniques d'une politique de la mer sont à prendre en compte pour dessiner les structures possibles de l'action gouvernementale, soit autorité ministérielle unique, soit structure de coordination gouvernementale, l'objectif restant que la politique de la mer soit conduite par le Premier Ministre.

A. L'ENVIRONNEMENT D'UNE POLITIQUE DE LA MER

I. UNE SPECIFICITE MARITIME TOUTE RELATIVE

La question de savoir si autour de la mer s'organise une société aux caractéristiques telles qu'elle se distingue de la société ancrée aux parties solides de notre planète est un débat récurrent plus troublé par l'intervention intempestive des poètes que par les études sociologiques.
Il a paru opportun à l'occasion de cette enquête sur l'organisation gouvernementale de la politique de la mer d'interroger les principaux intervenants du monde maritime. Les observations formulées ci-dessous sont le fruit des consultations de ces personnalités en charge de responsabilités politiques, professionnelles, syndicales et culturelles.
La spécificité se pose sur deux plans, celui collectif de l'activité et celui individuel du métier.

I,1 - LA SPECIFICITE DE L'ACTIVITE MARITIME

Il y eut peut-être à d'autres époques des activites maritimes bien spécifiées: l'exploration du globe ; l'armement à la grosse aventure; la guerre de course; la lutte contre la piraterie en Méditerranée pour lequel un outil naval européen avait été créé, l'ordre de Malte; la grande pêche avec les cités baleinières comme la Géorgie du sud ou morutières comme Saint-Pierre. De nos jours cette spécificité est rarement identifiée.

1. L'aménagement du littoral

Le littoral est un lieu de confluence des intérêts maritimes, ruraux et urbains, industriels, commerciaux et touristiques. Son aménagement appelle un arbitrage positif entre l'ensemble de ces intérêts pour que l'intérêt général l'emporte. Le facteur maritime n'est qu'un élément parmi d'autres à prendre en compte au même titre que les liaisons terrestres, l'urbanisme et l'occupation des sols, la protection de la nature, etc...

2. La pêche

La profession considère la pêche comme une activité de production de produits alimentaires. Le pêcheur est producteur de poisson comme le céréalier est producteur de blé. Il est tout autant impliqué par l'exigence de qualité sanitaire du poisson et par l'organisation de sa commercialisation qui détermine son prix que par les conditions techniques de la production dans le milieu marin.
La conchyliculture est-elle une activité de la mer ? Dans les régions de tradition maritime (Finistère), la protection sociale de la profession passe par l'Etablissement National des Invalides de la Marine. Dans les régions de tradition rurale (Manche), elle passe par la Mutualité Sociale Agricole. Dans le premier cas, le conchyliculteur s'identifie à un marin; dans le second à un agriculteur.

3. Le transport maritime

Le chargeur est indifférent au circuit et au mode de transport utilisé par sa marchandise. Il choisit son transporteur en fonction d'un cahier des charges où se croisent le prix du service, sa fiabilité et sa rapidité. Le bien, objet du transport, est à prendre sur un site terrestre et à livrer sur un autre site terrestre. Le maillon maritime de la chaîne de transport ne représente qu'un pourcentage limité du coût total du transport, pour les conteneurs, autour de 20 %.

Les plates-formes portuaires sont intermodales. Le maritime n'est que la face la plus visible d'un complexe qui réunit des accès routier, ferré, fluvial et maritime à une même aire de stockage équipée des moyens de manutention adaptés. Débarquer et embarquer une marchandise nécessitent des outils d'échelle variable selon la taille du moyen de transport et restent des opérations de même nature que le véhicule soit terrestre ou maritime. Le déchargement d'un navire de pêche et le chargement d'un camion frigorifique sont des opérations similaires.

4. La construction des navires

La construction navale n'est qu'une branche de l'industrie mécanique lourde. L'assemblage d'un grand navire et celui d'une centrale thermique sont comparables. La fabrication des navires de plaisance est organisée selon des processus industriels proches de ceux de l'industrie automobile. Certains chantiers construisent des carrosseries de voiture en diversification de leurs activités nautiques.

Ce n'est pas parce que l'acte de construire un navire petit ou grand est ancestral qu'il appartient à l'ordre des industries technologiquement attardées. Au contraire, il participe des industries dites de pointe. La cuve d'un méthanier est un objet technologiquement comparable à celle d'un réacteur nucléaire. Le transbordeur rapide mérite une approche innovante du type T.G.V. Les industries nautiques sont avec l'aérospatiale, celles qui maîtrisent le mieux l'emploi des composites modernes et des fibres de carbone. Même dans un secteur qui, vu du quai, apparaît comme empreint de traditions, celui de la pêche, la haute technologie est partie prenante: la conduite du trait de chalut se fait avec le concours d'un ordinateur. Quant à la construction navale militaire, elle est le confluent où se concentre l'excellence technologique d'un pays. Le meilleur exemple en est la flotte sous-marine nucléaire. Ainsi en ce qui concerne le navire, la spécificité technologique apparaît comme beaucoup plus prégnante que le facteur marin alors que son image remonte à l'antiquité.

5. Les travaux sous-marins

Il est curieux de constater que quand le maritime est évoqué, les travaux sous-marins sont rarement cités. Il est significatif que ce secteur économique de pointe n'appartient pas sémantiquement au domaine maritime mais au domaine pétrolier. Dans une économie maritime française en déclin, il apparaît comme un pôle de dynamisme.

6. L'ouverture économique sur le monde

La décolonisation puis la disparition progressive des frontières ont placé de nombreuses activités maritimes autrefois protégées face à une concurrence internationale sans restriction. C'est le cas du transport maritime, de la construction navale, de la pêche, de l'aquaculture et des travaux sous-marins. Les professionnels de ces secteurs considèrent que leurs marchés totalement ouverts constituent une spécificité maritime. La construction navale civile et le transport maritime effectué en trafic tiers notamment n'ont pas de marché national plus ou moins captif pour adosser leurs productions. Les dévaluations sauvages de nos compétiteurs proches, le dollar comme unique monnaie de référence, les dynamismes des pays neufs, frappent plus durement, à les écouter, leurs secteurs que d'autres.

De nombreuses activités productrices de biens et services sur terre sont également soumises à une concurrence internationale sévère. Il n'est que de citer le textile et la construction aéronautique. Il n'en est pas moins vrai qu'à l'exception de la pêche, industrie principalement axée sur la fourniture du marché national, il y a impossibilité de protéger de nos jours en Europe par des dispositions non tarifaires, ces industries et qu'en conséquence se pose la question d'un éventuel statut d'"expatriation" qui n'est appliqué actuellement qu'aux travaux sous-marins de l'industrie pétrolière.

7. La défense nationale

La nouvelle donne stratégique qui combine, d'une part le fait nucléaire et le missile, d'autre part l'implosion du bloc soviétique et un monde instable, marque la mort de la stratégie navale classique à la spécificité hautement maritime. La course à la maîtrise de la mer ou à son interdiction ne semble pas avoir lieu d'être pour l'heure. Le moment est à la force de projection dont l'identité maritime est limitée par l'interopérabilité entre les trois armes. La combinaison de forces aéroterrestres et navales donne à la marine une vocation de soutien militaire et logistique à des opérations menées sur la terre à partir de la mer. Les porte-avions et transports de chalands de débarquement emportent dorénavant plus de moyens aéroterrestres de l'armée de terre que de moyens aéronavals. Le contrôle du ciel méditerranéen associe étroitement les moyens de l'Armée de l'air et ceux de la Marine nationale.

Le seul domaine militaire incontestablement et spécifiquement maritime est aujourd'hui la force océanique stratégique. La mer reste pour de nombreuses années encore le milieu le mieux adapté au séjour d'une force de dissuasion de seconde frappe.

8. Le sport

Il existe également un domaine civil où la spécificité maritime s'exprime. Il ne peut être ignoré. C'est celui du sport. Des caractères jeunes de tous âges découvrent sur la mer une école de liberté que notre société policée, craintive de la mort, dénie sur terre. Les défis des navigatrices et des navigateurs français à la voile ou à l'aviron, en solitaire ou en équipe, se placent sur la dernière frontière, celle de la mer où les vertus romaines peuvent s'exprimer.

*bI,2 - LA SPECIFICITE DES METIERS DE LA **MER***

"Nous soldats, nous avons des armes pour équiper nos hommes, vous les marins, vous avez des hommes pour armer vos bateaux", disait Foch. Faut-il en déduire que les métiers de la mer appartiennent à un autre monde ?

1. Une apparente spécificité

Le travailleur de la mer se distingue du travailleur de la ville ou du travailleur des champs par son rythme de vie. Il prend la mer alors que ces compatriotes ne prennent ni la ville ni les champs. Il n'obéit pas au régime de la vie diurne. Il part pour plusieurs jours. Le sous-marinier et le pêcheur sont ceux qui séjournent à la mer sans escale pour les plus longues périodes. Nombreux sont les pêcheurs qui travaillent quatorze heures par jour, deux cent quatre vingt jours par an par marée de quinze jours. Les marins de la flotte de l'océan indien ont pour résidence principale des navires dont le port d'attache est la haute mer.

La compétence professionnelle du marin est faite d'un mélange de connaissances techniques poussées et de cet indéfinissable sens marin que les pédagogues ne sont pas en mesure de normaliser. Pour autant y a-t-il une réelle spécificité du métier de navigant maritime ? Celle-ci n'a-t-elle pas été alignée sur le droit commun avec la suppression de l'inscription maritime en 1965 ?

2. Une réalité rencontrée ailleurs

Certains métiers ne font-ils pas appel à des contraintes du même ordre que celui de la mer ? Entre le personnel navigant des armements maritimes, le personnel roulant de la S.N.C.F. et du transport routier, le personnel volant de l'aéronautique civile et militaire, le personnel orbital des navettes et stations spatiales, le personnel de conduite des centrales électriques, le personnel de poursuite des lanceurs et des satellites, le personnel de conduite des unités de production métallurgiques à feux continus,... les points communs sont nombreux et semblent l'emporter sur des caractéristiques proprement liées au milieu d'activité. Le métier exercé exige en effet dans tous ces cas de figure une disponibilité, une vigilance et une attention de tous les instants, un horaire de travail qui dépend moins de la nature humaine que des exigences de la fonction, une qualification poussée et enfin une lourde responsabilité principalement axée sur la sécurité.

Si le droit du travail et la protection sociale maritime présentent des caractéristiques propres, les raisons ne s'en trouvent pas dans une analyse objective des conditions de travail. Alors même que le risque professionnel à la pêche est probablement le plus élevé de toutes les professions, il est dans le transport maritime aujourd'hui faible, probablement inférieur à celui du transport ferré. Que les marins soient employés à la pêche ou au commerce, ils obéissent à un régime de protection sociale unique dans lequel l'accident du travail n'est pas différencié de la maladie. Est-ce techniquement rédhibitoire ? Non. Les marins militaires dont le statut au regard du droit du travail et de la protection sociale est différent, bénéficient d'un régime d'accident du

. travail.

Au regard du déroulement de carrière, la différence d'activité constatée entre les navigants et les travailleurs à terre est faible. Militaires ou de commerce, les marins font à la mer une carrière courte ou alternée. Seuls les pêcheurs, tout comme les agriculteurs, font une carrière
longue de navigant, liée à leur qualité de producteur.
*
La spécificité maritime n'est pas un mythe mais une réalité sentimentale.
Il semble que ses seuls véritables déterminants résident dans le poids du passé et dans la pudeur du monde maritime. Tantôt le poids du passé est apprécié comme un frein au développement des activités de la mer et un handicap vis à vis d'une concurrence internationale
vive, tantôt il est considéré comme une vertu quand il maintient cet extraordinaire ciment social
qu'est la solidarité des gens de mer illustrée par le bénévolat du sauvetage en mer.
La pudeur du marin naît du milieu qu'il fréquente. Jean-François Deniau témoigne
dans "La Mer est Ronde" : *"...Dans toute longue traversée, c'est ce qui frappe... : le sentiment physique, parfois jusqu'à l'oppression, du cercle absolu, sans faille, qui vous entoure 24 heures*
sur 24 et se déplace avec vous."

Ainsi se forge l'esprit du marin, loin de l'esprit fermé que l'observateur superficiel est parfois prêt à lui prêter. Dans un siècle où l'extériorisation médiatisée dénature les vertus, la pudeur qui sert de respiration au monde maritime parce qu'on ne frime pas avec la mer, est à la fois un handicap et une raison d'espérer. Un handicap, parce que les gens de la mer, l'esprit ouvert par l'air du large mais empêchés de parole par les embruns, ont du mal à communiquer avec le corps social. En témoignent les colères professionnelles du secteur dont la violence est mal comprise de l'opinion publique. Une raison d'espérer: la présente mission sur les structures de gouvernement d'une politique de la mer a été l'occasion de faire s'exprimer un grand nombre d'intervenants du secteur et de constater sur le littoral un intense désir d'écoute. Les populations maritimes pour autant ne sont pas prêtes à se dévoiler. Leur pudeur cache une fierté que l'opinion
publique et l'Etat ne peuvent que respecter.

II. *LES* DETERMINANTS D'UNE POLITIQUE DE LA MER

Une politique de la mer a vocation à renforcer la puissance économique et politique du pays en couvrant de nombreux champs d'action relatifs aux transports, à la défense, à la protection de l'environnement, à la mise en valeur de l'espace maritime, à l'emploi de la population littorale. Il convient de prendre en compte les éléments politiques, stratégiques, économiques, sociaux et administratifs propres au monde maritime, pour définir une structure de gouvernement adaptée

II,1-ELEMENTS POLITIQUES ET STRATEGIQUES

1. Politiques

Une politique de la mer ne peut pas être bâtie sans tenir compte de plusieurs données nationales et extérieures :

- L'exercice de la souveraineté de l'Etat en mer, en matière d'ordre public, de sauvetage et de lutte contre les pollutions.
- Les activités maritimes sont un élément important d'une politique globale d'aménagement du territoire. Elles peuvent en effet faciliter le développement d'une région mais elles ont besoin d'infrastructures, d'équipements à terre pour croître. Le développement de ces activités n'est pas possible sans un souci de protection de l'environnement maritime et littoral.
- L'économie maritime est aujourd'hui au centre des politiques élaborées dans le cadre européen. La politique commune des pêches, orientée sur la mise en valeur de la zone économique européenne est, avec la politique agricole commune, l'un des plus importants témoignages de l'engagement européen. Les projets de développement de politiques communes dans le domaine des transports, de la protection de l'environnement, de la politique sociale, ont un volet maritime important. La nécessaire solidarité des pays européens en matière de sécurité en mer est à développer.
- De par sa zone économique exclusive répartie sur l'ensemble du globe, la France dispose d'un important patrimoine. La mise en valeur de ce capital, actuellement sous-développé, reste à imaginer. Des liens maritimes étroits de service public doivent être maintenus, au nom de la solidarité nationale, entre les Départements et Territoires d'Outre-Mer et la métropole pour des raisons humaines, économiques et stratégiques.
- Notre pays a un patrimoine maritime culturel important et diversifié qui traduit un savoir faire dans la construction navale, la mise en valeur des ressources maritimes mais aussi dans la construction d'infrastructures portuaires et militaires. Ce patrimoine peut faire l'objet d'une meilleure gestion et sa mise en valeur peut favoriser le développement d'activités touristiques et culturelles.

2. Stratégiques

Compte tenu de la place de notre pays dans le monde et de la répartition de ses intérêts, la mer a une dimension stratégique essentielle, comme le montrent les données suivantes:
- Les sous marins nucléaires lanceurs d'engins sont aujourd'hui au centre de la dissuasion nucléaire.
- Dans le contexte de grandes incertitudes sur la stabilité de nombreux pays et de rupture avec la guerre froide, avoir une force de projection est une nécessité pour notre pays appelé à mener des opérations extérieures. Si cette force comprend principalement des éléments militaires interarmées elle a aussi besoin d'utiliser des navires marchands. Cette situation nécessite l'existence de liens étroits entre la marine marchande et la Marine nationale, d'une flotte de complément, de liens entre gens de mer, et le maintien de dispositifs comme le transport maritime d'intérêt national (TRAMIN) et l'adéquation de la flotte de commerce aux besoins de défense (COPAND).
- Les accords de Schengen ont renforcé l'importance de la frontière maritime. Ils nécessitent un renforcement de la surveillance de la navigation et de la coopération dans ce domaine avec nos partenaires européens. Ils conduisent aussi à s'interroger sur l'organisation de la sûreté portuaire notamment dans le périmètre des terminaux à passagers des gares maritimes.
- La Marine nationale peut seule agir en haute mer au nom de la France.

II,2- ELEMENTS ECONOMIQUES ET SOCIAUX

L'économie maritime traverse une crise aux conséquences sociales importantes, accentuée par une mondialisation rapide de l'économie. Cependant des activités nouvelles peuvent limiter les effets de cette situation.

1. La crise des activités maritimes traditionnelles

Plusieurs chies illustrent cette crise.
- La flotte marchande sous pavillon national ne représente plus aujourd'hui que 0,8% de la flotte mondiale en tonnage brut contre 2% en 1983. La flotte de commerce sous contrôle français est immatriculée pour 2/3 sous pavillon français dont 40% à Port aux français (TAAF) et pour 1/3 sous pavillon étranger (en nombre de navires).
- Le trafic total des 6 ports autonomes français avoisine 240 millions de tonnes alors que le trafic transitant par Rotterdam est proche de 288 millions de tonnes et celui d'Anvers de 102 millions de tonnes.

Le réseau trop dense des ports disperse les efforts de la nation.
- Confronté à des problèmes importants de ressource, d'organisation des circuits de commercialisation et d'endettement, la flottille de pêche française a vu le nombre de ses bateaux baisser de 37% entre 1983 et 1991.

Le déficit des produits de la mer n'est pas résorbé et avoisine 10 milliards de francs.
Un plan de sauvetage des entreprises a été mis au point en 1994 avec l'aide des pouvoirs publics et fait suite à un plan de restructuration de la flottille. Il devra vraisemblablement être maintenu sinon amplifié.
- La construction navale divisée entre des chantiers civils et militaires est en dépression. Depuis 1976, les 3/4 de l'outil de production de la construction navale civile ont disparu. A l'exception de Lorient, les arsenaux sont sous-employés.
- Cette crise a des aspects financiers résultant d'une part des mécanismes monétaires (notamment une monnaie forte et des taux d'intérêt élevés) rendant l'accès difficile à des marchés extérieurs et facilitant le développement des exportations de pays concurrents notamment en ce qui concerne les produits de la pêche et de la construction navale. Par ailleurs, l'accès au crédit est difficile pour l'ensemble des activités maritimes.

2. Aspects sociaux de cette crise
Cette crise a des conséquences sociales qui expliquent en partie le fort taux de chômage dans la plupart des régions maritimes métropolitaines et d'outre-mer. Une diminution sensible du pouvoir d'achat de certaines populations littorales comme les pêcheurs a des conséquences graves pour les familles concernées mais aussi pour l'économie de certaines régions comme la Bretagne sud.
Cette crise entraîne un vieillissement de la population maritime et accentue les difficultés de financement du régime social des marins du commerce et de la pêche. Dans ce contexte de vieillissement de la population maritime active et de diminution des emplois, le maintien de structures de formation spécifiques est de plus en plus difficile d'autant que les vocations ont tendance à diminuer en raison notamment d'un recrutement familial traditionnel dans les métiers de ce secteur en décroissance rapide.
La réduction sensible des marchés internationaux d'armement et la compression des programmes nationaux amèneront la construction navale militaire à une réorganisation qui obligera à une reconversion industrielle dans les bassins d'emplois où elle constitue l'activité principale. Il est par ailleurs prévisible que cette contraction des moyens conduise dans l'armée de mer à une diminution des effectifs, stabilisés aujourd'hui à 60.000 hommes.
3. Un essor possible des activités littorales
Le monde maritime n'est pas voué au déclin. En témoigne l'essor de la plaisance et du tourisme maritime dans les vingt dernières années. Des capacités de création de ports de plaisance existent le long du littoral métropolitain notamment à partir de la mise en valeur de friches portuaires. Ce développement suppose la mise en place de schémas d'aménagement de la mer permettant de concilier développement économique, protection de l'environnement et maintien des activités traditionnelles notamment conchylicoles. Des possibilités de développement semblent également prometteuses dans les DOM-TOM pour une clientèle venant de la métropole mais aussi de pays riverains notamment aux Antilles et dans le Pacifique.

La mise en valeur du patrimoine culturel maritime est un autre objectif, comme en témoigne le succès des rencontres de vieux gréements et les initiatives prises par de nombreuses
associations pour préserver et exploiter ce patrimoine qu'il soit naval, architectural ou technique. Faut-il encore que ces activités soient coordonnées et non gaspilleuses de deniers publics !
L'aquaculture n'a pas connu en France un développement important faute d'une action de promotion dynamique et d'un accompagnement scientifique suffisamment préoccupé de résultats immédiats. Cependant la répartition sous toutes les latitudes des intérêts maritimes français offrent de réelles possibilités de développement notamment dans les DOM-TOM comme
peuvent le laisser espérer les réalisations existantes en Nouvelle Calédonie, en Guyane (élevage de
crevettes) et en Polynésie Française (production de perles noires).

4. L'exploitation des océans
La France n'occupe pas la place qui devrait être la sienne dans l'exploitation des océans. Sa technologie de travaux sous-marins et de conception d'ouvrages en mer est en pointe
et mérite d'être activement soutenue par l'Etat. Un autre domaine d'excellence connaît un développement spectaculaire : les télécommunications transocéaniques par câbles.

II,3 - ELEMENTS ADMINISTRATIFS
Plusieurs données traduisent le particularisme de l'administration des intérêts maritimes français:
- L'administration des activités maritimes civiles est confiée à une structure spécifique, les Affaires maritimes, qui gérent le régime social et le statut des marins du commerce
et de la pêche. Cette vieille administration connait depuis dix ans une profonde modernisation. Elle
est le point de contacts sur le littoral des marins qui sont attachés non sans raisons aux relations
personnelles qu'ils nouent avec ce guichet unique de proximité. Néanmoins cette administration
gère principalement des activités en crise. Le renforcement actuel de ses compétences régaliennes :
police de la navigation, sécurité en mer, police des pêches doit prendre en compte l'intervention
croissante des collectivités locales et de l'Union européenne dans les activités maritimes.
Le bon exercice de ces activités régaliennes en mer concernent outre l'administration des affaires maritimes d'autres services tels que les Douanes au ministère de l'Economie et des Finances, les services de gendarmerie, la Sécurité Civile, la Société Nationale de
Sauvetage en Mer et la Marine nationale. La coordination confiée au Préfet maritime par le décret du 9 mars 1978 ne pose pas de difficultés et s'exerce aujourd'hui à appliquer une réglementation bien au point.
- D'autres administrations ou organismes agissent en mer au nom de la puissance publique. Sont concernées, les Directions Départementales de l'Equipement, les services vétérinaires du ministère de l'Agriculture de la Pêche et de l'Alimentation, le Conservatoire

National du Littoral et des Rivages Lacustres, des établissements de recherche : l'IFREMER, le
CEDRE, l'ORSTOM, le CNRS, le SHOM, le bassin des carènes, le CNES, le Laboratoire National d'Hydraulique, etc.

- Un service public d'éducation relevant du ministère des transports et du ministère de la défense s'attache à la formation spécifique aux métiers de la mer civils et militaires.
- Enfin, la décentralisation a conduit les collectivités locales à s'intéresser au secteur maritime, mais en ce domaine, la législation des affaires de la mer n'est pas à jour des réformes décentralisatrices des années 1980. Ainsi, malgré la forte implication des régions dans le développement des activités économiques, celles-ci ne sont pas directement intéressées à l'économie portuaire.

Le particularisme de l'administration de la mer se traduit également dans une mission de coordination, confiée à la mission interministérielle de la mer par le décret du 2 août 1978 en raison de la complexité et la multiplicité des interventions des différents services. Cette Mission, suite à la création d'un département ministériel mer, a été peu à peu cantonnée dans des tâches plus techniques que politiques

La prise en compte de l'ensemble de ces données politiques, stratégiques, économiques et sociales relevant de plusieurs départements ministériels a conduit dans un souci de coordination à créer un comité interministériel de la mer par le décret du 2 août 1978.

B. LES STRUCTURES D'UNE POLITIQUE DE LA MER

I. UNIFICATION OU COORDINATION DE LA POLITIQUE DE LA MER

La difficulté d'une définition et d'une exécution d'une politique de la mer tient -d'une part à la diversité des dix sept administrations qui, en France, concourrent de près ou de loin à l'impulsion, à la réglementation et au suivi des actitivés maritimes ; -d'autre part à la multiplicité des enjeux maritimes qui concernent un grand nombre d'agents politiques et économiques.

La diversité des acteurs et la multiplicité des enjeux peuvent être réunies dans une démarche d'intégration, ou coordonnées en reconnaissant leurs différences de nature. Le choix s'établit entre un département ministériel spécifique et une structure de coordination gouvernementale.

1. Un département ministériel spécifique

A un ministère de la mer - regroupant les directions d'administration centrale ayant compétence dans les secteurs d'activités répondant aux enjeux cités ci-dessus - s'attache une valeur symbolique et politique non négligeable. Ce ministère peut regrouper les activités spécifiques de la mer. A cet égard, le regroupement des services dans un même immeuble présente une valeur affective, comme assurant la permanence d'une "maison des gens de mer". Un ministère de la mer facilite l'expression politique et la prise en compte au Conseil des ministres d'une population littorale qui a tendance à s'estimer méconnue et ignorée par les responsables gouvernementaux, alors qu'elle a conscience d'assurer des activités économiquement essentielles et stratégiquement décisives et qu'elle n'a pas de représentation élective propre en raison d'un découpage électoral qui ne prend pas en compte le littoral.

Un ministre de la mer "de plein exercice" peut réussir ce que les ministres de l'agriculture ont en vingt ans accompli pour les activités agricoles : changer l'image d'un secteur considéré comme passéiste et en déclin, en celle d'un secteur moderne et d'une grande importance économique dans la compétition internationale.

Mais ce ministre "unificateur" ne peut prendre en compte dans son département ministériel l'économie côtière, l'aménagement du littoral, la recherche scientifique maritime aux facettes multiples et une marine de guerre. Il ne peut en effet agréger des activités très hétérogènes. Son action en ce domaine heurterait de front les compétences des grands ministères et serait condamnée à l'impuissance.

Naturellement soucieux des activités considérées comme "traditionnelles" et en déclin, le ministre de la mer ne peut échapper à une logique de protection d'intérêts particuliers en difficulté. Il lui est difficile de faire évoluer un régime spécifique de protection concernant une base sociale relativement restreinte.

Quelle que soit sa place dans la hiérarchie gouvernementale, le ministre unificateur ne dispose pas, vis-à-vis de ses collègues du gouvernement, des pouvoirs nécessaires de coordination. Dans le principe même, une responsabilité de décision interministérielle ne peut être confiée à un seul ministre, sauf à la rigueur s'il est chargé du budget, sous peine de voir la légitimité de sa coordination contestée selon le motif que ce ministre serait à la fois juge et partie.

Par ailleurs, un ministre élu du littoral peut ne pas être dans la meilleure position pour arbitrer entre les intérêts de plusieurs façades maritimes. A l'inverse, un élu " continental " aura des difficultés à communiquer avec les populations maritimes aux traditions fortement ancrées.

2. Un éclatement des compétences

A une conception unificatrice peut s'opposer, comme c'est le cas depuis 1993, celle d'un éclatement des compétences entre départements ministériels. Cette organisation répond à une volonté de réduction significative du nombre de portefeuilles ministériels et à la constatation que la marginalisation des activités maritimes est fonction de l'affirmation de leur spécificité même. C'est en rapprochant leurs structures du droit commun que ces activités peuvent gagner de l'influence au sein de l'appareil de l'Etat et faire valoir l'importance des enjeux maritimes pour la France

La répartition entre plusieurs administrations centrales des compétences sectorielles maritimes peut rattacher les secteurs des transports maritimes, de la pêche et de la construction navale à des ministères puissants au plan national et représentatifs lors de négociations européennes et internationales.

Il convient cependant de souligner qu'une telle répartition ne permet pas toujours un affichage politique clair des responsabilités de chacun des ministres concernés. L'éparpillement des compétences et des responsabilités ne favorise pas le rapprochement des différents acteurs économiques des activités maritimes, rendu nécessaire par l'évolution de la concurrence mondiale à laquelle ils sont désormais exposés. La solidarité volontairement consentie entre acteurs de la vie économique existe peu en France alors même qu'une unité de vue entre constructeurs de navires, armateurs et chargeurs se réalise naturellement depuis longtemps dans d'autres pays (Allemagne et Danemark par exemple).

Faute d'une coordination consensuelle, l'éclatement de l'organisation administrative des activités maritimes traduirait l'absence d'une vision stratégique globale et d'une perception des intérêts commerciaux communs sur un marché mondial.

3. Un effort de conception et de coordination

Cette vision et cette perception peuvent résulter d'une coordination effectuée avec une volonté de transcender les politiques sectorielles.

Si la coordination opérationnelle mise en place, notamment en ce qui concerne l'action de l'Etat en mer, est assurée de façon satisfaisante, la coordination interministérielle doit être adaptée aux enjeux politiques, économiques et sociaux.

Exercée au travers d'un comité interministériel de la mer, cette coordination se doit de s'imposer aux multiples ministères et organismes publics, d'importance et de poids très divers. Ceci n'est possible que par la volonté du Premier ministre, présidant effectivement le comité. Alors pourront être prises des initiatives novatrices et engagé le changement d'image qu'implique une politique nationale de la mer.

Un ministre délégué auprès du Premier ministre. chargé de faire respecter la priorité nationale de la mer décidée par le Premier ministre en comité interministériel, n'aurait, dans cette perspective, d'autorité que constamment réaffirmée par le Premier ministre. Il ne pourrait présider le comité interministériel de la mer à la place de celui-ci sous peine de voir l'importance de ce comité rétrogradée rapidement. A cet égard, l'expérience acquise depuis 1978, rappelée en introduction, montre qu'une structure de coordination, assurant la préparation du comité interministériel de la mer, le suivi et le contrôle de l'exécution des décisions prises, ne peut être que l'émanation directe de l'autorité du Premier ministre.

4. Les exemples étrangers

Il est bon de mettre en parallèle à ces trois formules quelques expériences étrangères significatives.

Le conseil des ministres de l'Europe bleue concerne treize Etats maritimes. En 1995, à l'exception de l'Irlande représentée par un ministre de la marine, les douze autres Etats sont représentés par leur ministre chargé de l'agriculture. S'agissant du conseil des ministres de l'Union européenne en charge des transports maritimes, la marine marchande dépend dans treize Etats concernés sur quinze, de onze ministres chargés des Transports, d'un ministre de la marine marchande en Grèce et d'un ministre de la mer au Portugal.

Les problèmes de sécurité maritime sont dans de nombreux pays (Royaume-Uni, Espagne, Danemark), traités par des agences publiques distinctes des administrations centrales, ou par des organes de nature fédérantes que l'Allemagne et les Pays Bas appellent Gardes-côtes.

Dans le domaine des politiques maritimes économiques et de défense l'éclatement des compétences ministérielles est caractéristique. En Espagne il se manifeste d'autant plus que l'existence des régions autonomes balkanise à l'extrême un secteur déjà morcelé. Des groupes socio-professionnels s'en inquiètent et militent pour une agence maritime qui serait, toutefois limitée à un rôle consultatif et aurait pour rôle essentiel de tempérer les tendances autonomistes des provinces de ce pays.

A l'inverse, en Norvège où la mer est “ le garde-manger, la station service et la tirelire à devises de la nation ”, la coordination relève de la nature de la chose politique dans la mesure où le consensus maritime est le fondement de la vie économique. Certes, le pays est peu peuplé ce qui favorise le rapprochement et la communication directe entres responsables politiques, patronaux et syndicaux des activités liées à la mer. Pays fortement exportateur, ses ambassades sont entièrement au service du maritime et il est significatif que la direction générale

des affaires maritimes soit sous l'autorité du Ministère des Affaires Etrangères. Le Premier ministre est incontestablement ministre de la mer.
Quant au Royaume-Uni, pays où l'intervention de l'Etat est mesurée, il préfère se doter d'agences exécutives semi-gouvermentales pour décharger l'administration des responsabilités opérationnelles. Le formalisme n'est qu'apparent et le pragmatisme guide les actions.

En conclusion, les pays fortement maritimes ne semblent pas avoir besoin de structures interministérielles. En Norvège, la communauté nationale se confond avec la communauté maritime. Les affaires de la mer sont gérées avec détermination et succès. En témoigne la place de premier rang du pavillon norvégien dans le transport maritime et dans la pêche et l'aquaculture européennes.

Il n'en est pas de même au Royaume-Uni dont la vocation maritime semble être épuisée. Le déclin de la puissance maritime y est plus profond que celui que la France subit. Il montre où conduit une absence de politique de l'Etat. Le Parlement britannique et les populations littorales s'en inquiètent et appellent à une révision de ce comportement.

II. UNE POLITIQUE DE LA MER CONDUITE PAR LE PREMIER MINISTRE

L'impulsion d'une politique de la mer est à l'image du commandement d'un navire.

Elle se doit d'obéir au principe de l'autorité unique qui s'applique également aux institutions politiques de la France. Constitutionnellement, le Premier ministre dirige l'action du gouvernement qui détermine et conduit la politique de la nation. Il est en conséquence autant ministre de la mer que ministre de la terre. Il arrête la politique de la mer dont l'exécution repose sur une coordination efficace des divers intervenants ministériels concernés.

Les consultations entreprises au sein du monde maritime montrent qu'un instrument de coordination efficace doté d'une capacité d'initiative et de contrôle des politiques maritimes est nécessaire à la mise en oeuvre d'une politique de la mer. Il n'est pas pour autant suffisant. Il faut également un Premier ministre au fait des enjeux maritimes, capable d'assurer la synthèse et la prospective indispensables à une action qui porte sur le long terme.

Il paraît souhaitable en conséquence partant de l'existant de réunir auprès du Premier Ministre un dispositif institutionnel à trois composantes, adapté de celui dont dispose le gouvernement en matière de défense nationale (confer diagramme ci-dessous).

Le **comité interministériel de la mer** doit être l'organe d'impulsion des politiques maritimes et de la coordination gouvernementale. Ce comité, héritier de l'actuel comité interministériel de la mer, se doit d'en corriger les défauts. Il se réunirait sous la présidence effective du Premier ministre dans une formation à géométrie variable autour d'un noyau dur composé des ministres techniques chargés de l'Aménagement du Territoire, des Transports, de la Défense, du Budget et de l'Outre-Mer. Il serait convoqué à la demande sur un ordre du jour homogène.

Le **secrétariat général de la mer** assurerait l'héritage de la mission interministérielle de la mer. Le champ de compétences serait étendu et les moyens renforcés. Il s'appuierait sur les conférences maritimes nationale et interrégionales.

1 - Le comité interministériel de la mer

Les attributions du comité interministériel seraient confirmées et complétées. Sa composition s'adapterait aux sujets traités et serait à géométrie variable. Il aurait pour fonction :

- de prendre l'initiative des politiques maritimes,
- de mettre en oeuvre les décisions prises par le Premier Ministre,
- d'arbitrer les conditions d'exécution des politiques maritimes à caractère horizontal,
- de se prononcer sur les politiques sectorielles qui ont un effet sur la situation de plusieurs départements ministériels,
- d'exercer une vigilance particulière à l'égard des décisions internationales et notamment communautaires qui peuvent avoir des incidences sur la vie et l'économie du monde maritime.
-- de mener les études prospectives indispensables à l'éclairage du gouvernement,

Il coordonnerait donc l'action gouvernementale en matière de politiques maritimes. Il veillerait, en particulier, à l'aboutissement des tâches qui, par nature, sont interministérielles (fonction de réglementation, mise en oeuvre de moyens communs aux administrations, réaction communes et concertées face à des situations de crise, mais également traitement des dossiers économiques par exemple desserte de la Corse et des Départements et Territoires d'Outre-Mer, harmonisation des constructions navales civile et militaire, aménagement du littoral, patrimoine maritime, programmation de la recherche scientitique maritime, ...).

Le secrétariat du comité interministériel de la mer serait tenu par le secrétaire général de la mer.

2 - Le secrétariat général de la mer

Le secrétariat général de la mer assisterait le Premier ministre dans l'exercice de ses responsabilités en matière de politique de la mer. Il intégrerait la mission interministérielle de la mer.

La première tâche du secrétariat commun est de contrôler l'exécution des politiques maritimes décidées par le Premier Ministre et d'en évaluer les conséquences.

Le décret de 1978 devrait être revu pour lui donner une compétence élargie. Notamment, lui seraient confiés :

- en liaison avec les départements ministériels concernés, la coordination des études sur l'évolution de la politique de la mer et la capacité de proposition des politiques maritimes,
- l'analyse des propositions du Conseil National de la Politique Maritime,
- le contrôle et l'évaluation des politiques maritimes,
- la responsabilité de l'action de l'Etat en mer dans les mêmes conditions que celle exercée par la mission interministérielle de la mer. Les textes réglementaires afférents à cette mission sont à conserver en l'état. Il ne faudrait pas en effet que soit porté atteinte à ce qui constitue la réussite de la mission, c'est à dire sa capacité d'intervention en amont et en cas de crise, sur des affaires tenant à la sécurité de la navigation et à l'ordre public en mer au sens le plus général. Il faut donc

consolider les liens avec la Marine nationale et coordonner autour de sa cellule défense l'action des
hauts fonctionnaires de défense des ministères en charge de la conduite de politiques maritimes.
Un secrétaire général adjoint serait confié à un officier général de marine en activité.

Les moyens de fonctionnement renforcés seraient intégrés dans le budget du Premier ministre.

Les attributions actuelles des conférences maritimes seraient maintenues. Elles seraient élargies à l'ensemble des compétences du secrétaire général.
La **conférence nationale a** pour objet de réunir les hautes autorités administratives de manière à organiser techniquement la coordination des politiques maritimes et d'en contrôler la
bonne exécution.
Les **conférences interrégionales** seraient réunies par façade maritime à l'initiative du secrétaire général qui pourrait déléguer aux préfets maritimes le soin de les animer sur les questions d'ordre public. Dans les domaines économiques, tels que la coordination interportuaire
ou les questions d'aménagement du territoire, cette structure serait à même d'interrégionaliser par façade le traitement de problèmes qui concernent plusieurs régions en relation étroite avec la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

Les structures institutionnelles proposées tiennent compte de la nécessité de ne pas accroître encore la complexité de l'appareil administratif de l'Etat et de ne pas nuire ainsi à son efficacité. Elles vont dans le sens d'une simplification des circuits de décision et évitent d'avoir des
incidences budgétaires.
Si le besoin s'en fait sentir, le Premier ministre pourrait éventuellement réunir auprès de lui
à l'occasion ou annuellement un organe consultatif informel à caractère politique aux fonctions de conseil.
Cet organe consultatif politique représenterait l'ensemble des populations et des intérêts maritimes dans un équilibre numérique adéquat, alliant large représentativité et efficacité. Il aurait
vocation à exprimer des positions de synthèse et non à susciter les affrontements des intérêts catégoriels. Pour cette raison, il aurait une composition essentiellement politique. Les représentants sociaux professionnels disposent d'autres cadres d'expression, notamment les cinq
conseils supérieurs (Conseil Supérieur de la Marine Marchande - Conseil National des Communautés Portuaires - Conseil Supérieur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine - Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins - Conseil Supérieur de la
Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques) qui doivent être consolidés dans leurs missions
respectives.
Cet organe d'une quarantaine de membres serait composé de parlementaires de l'Assemblée Nationale, du Sénat et du Parlement Européen, de conseillers économiques et sociaux, des présidents de régions maritimes y compris d'outre-mer et des présidents des Territoires d'Outre-Mer. A ceux-ci, pourraient le cas échéant s'ajouter le secrétaire général de la défense nationale, le
secrétaire général du comité interministériel pour les questions de coopération économique européenne, le directeur de l'aménagement du territoire et de l'action régionale et les présidents

des cinq conseils supérieurs des professions et des activités maritimes.

22
Cet organe aurait pour vocation de conseiller le Premier ministre sur toute question dont il voudrait le saisir concernant la politique nationale de la mer.
3.

[image manquante]

CONCLUSION

La coordination de l'action gouvernementale qui fait l'objet de la présente réflexion n'est pas à même d'assurer à elle seule la cohérence d'une politique de la mer si n'est pas pris en considération le partage des pouvoirs entre l'Etat et l'Union Européenne d'une part, entre l'Etat et les collectivités territoriales d'autre part.

1. Les relations entre la communauté nationale et les instances communautaires

Dans ces relations, se révèlent quelques zones d'ombre qui illustrent les difficultés que présentent l'organisation et la coordination de la promotion des intérêts français devant les organes bruxellois.

Il ne faut pas que l'Union européenne en finançant des projets de soutien aux régions défavorisées de la communauté perturbe l'économie de régions françaises particulièrement vulnérables. Dans le cadre de la desserte de l'Irlande, Roscoff, qui n'a jamais été subventionné par la communauté, a un coût portuaire supérieur à celui du Havre dont la passerelle vers l'Irlande fait l'objet d'un concours financier européen. Les conditions d'une concurrence loyale sont faussées.

Les ostréiculteurs français se voient concurrencés sur leur marché national, le plus important d'Europe, mais au demeurant difficile car très saisonnier, par des productions soutenues par Bruxelles sur les marches de l'Union européenne.

En menant une politique de libre concurrence, la communauté aide indirectement les ports du nord Europe. Ceux-ci, bien mieux situés que les ports français sur l'hinterland de l'axe lotharingien, bénéficient de l'autoroute de la Manche mise à leur disposition sans le moindre péage par la France et le Royaume-Uni. L'économie portuaire française, loin d'en bénéficier, subit une concurrence soutenue involontairement par le contribuable français qui paye la sécurité de cette voie royale de la navigation maritime européenne.

Il est notable, par ailleurs, de constater que chez les socio-professionnels de la mer, il n'y a pas de "lobbying" proprement national auprès de la Commission. Au lieu que les intérêts français se présentent unis, les querelles gauloises sont parfois déballées dans les bureaux de la Commission. Les peuples de la Hanse montrent l'exemple en la matière à commencer par le parti maritime danois qui sait le cas échéant aider les fonctionnaires européens à tenir leur plume.

Il paraît indispensable de mener une réflexion approfondie sur les relations entre Paris et Bruxelles et sur la meilleure méthode pour les rendre plus performantes. Les politiques maritimes ne s'ont qu'une illustration d'un problème beaucoup plus vaste qui touchent à l'ensemble des relations économiques et sociales intraeuropéennes.

2. Les relations entre l'Etat et les régions maritimes

Ces relations sont à définir. Les conférences maritimes interrégionales sont de nature à faciliter la réponse à cet objectif. Toutefois, le véritable problème est de fond. Il s'agit d'arbitrer sur le plan régional, interrégional et national entre des équipements lourds de plates-formes portuaires, des liaisons terrestres, des criées et des sites de construction navale. Le sous-emploi manifeste de nombreux équipements publics financés par le contribuable constitue un cruel témoignage de

l'inadéquation de l'offre d'équipements avec la demande réelle du marché. Le port de pêche de La
Rochelle, le terminal roulier de Lorient, la trop grande forme de réparation navale de Brest, le port
saumonier d'Antifer, les grands quais désertés des grands ports autonomes, le surdimensionnement
du chantier de sous-marins de Cherbourg, la surdensité des criées du sud Bretagne, tout cela ne
donne pas une image raisonnable du monde maritime à la population française.

Les observations formulées à ce titre par les personnalités extérieures au monde maritime interrogées au cours de l'enquête confirment la nécessité - comme dans d'autres domaines
- d'ajuster les programmes d'infrastructures.

Une politique de la mer n'est pas faite pour le seul monde maritime mais pour l'ensemble de la population française. Elle doit être un instrument de la construction d'une prospérité et d'une
paix durables pour la France. Mettre en place les instruments institutionnels de cette politique est
le premier et petit pas d'une grande tâche à entreprendre.

ANNEXES

ANNEXE 1

ENQUETE PAR COURRIER AUPRES DE 884 PERSONNALITES

1. REPARTITION

A. REPARTITION DES PERSONNALITES CONSULTEES PAR CATEGORIE

I. POLITIQUES 163
1. Ministres en exercice : 6
2. Anciens ministres mer : 5
3. Députés : 47
4. Sénateurs : 55
5. Présidents de régions : 13
6. Présidents conseil général : 26
7. Elus locaux : 11

II. FONCTIONNAIRES 171
1. Ambassadeurs : 8
2. Préfets : 34
3. Affaires maritimes : 50
4. Services de l'équipement à vocation maritime : 30
5. Autres départements ministériels : 49

III. DEFENSE 98
1. En activité : 35
2. 2ème section ou à la retraite : 63

IV. SOCIO-PROFESSIONNELS DU MONDE MARITIME 393
1. Armateurs au Commerce : 47
2. Chargeurs et transporteurs au Commerce : 84
3. Représentants syndicaux (commerce) : 42
4. Armateurs et industriels à la Pêche : 23
5. Marins pêcheurs : 39
6. Responsables syndicaux (pêche) : 15
7. Conchyliculteurs : 10
8. Recherche : 18
9. Professionnels de la plaisance : 36
10. Représentants de Chambres de commerce et d'industrie : 14
11. Chantiers navals ou de réparation des navires : 10
12. Filière portuaire : 40
13. Presse :15

27
V. RESPONSABLES SYNDICAUX DE L'ADMINISTRATION CHARGEE DE LA MER 15

VI. PERSONNALITES DU MONDE MARITIME 44

TOTAL GENERAL : 884

B.REPARTITION DES PERSONNES CONSULTEES SELON L'ORGANISME D'APPARTENANCE

I. POLITIQUES 157
1. Assemblée Nationale : 47
2. Sénat: 55
3. Régions : 13
4. Conseils généraux : 26
5. Autres :16
II. ADMINISTRATION 227
1. Gouvernement : 6
2. Ambassadeurs : 8
3. Préfets : 34
4. Affaires maritimes : 50
5. Services maritimes (DDE, ports, etc) : 30
6. Ministère de la défense : 25
7. Autres départements ministériels : 59
8. Représentants organisations syndicales de l'administration chargée de la mer : 15

III. ORGANISMES SOCIO-PROFESSIONNELS 258
1. Conseil supérieur de la marine marchande : 59
2. Conseil national des Communautés portuaires : 51
3. Conseil supérieur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine: 64
4. Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques : 36
5. Comité national des pêches maritimes et des Elevages marins : 41
6. Comité national de la Conchyliculture : 7

IV. INSTITUTS - ACADEMIES 118
1. Académie de marine : 71
2. Institut français de la mer : 20
3. Groupe 11 du CHEAR : 9
4. IFREMER : 15
5. ORSTOM : 3

V. PERSONNALITES MARITIMES DU LITTORAL 80
Invitées par les préfets aux réunions de travail : Morbihan, Finistère, Loire-Atlantique, Rouen et Arras.

VI. AUTRES PERSONNALITES 44
1. Journalistes : 15
2. Personnalités qualifiées : 29

TOTAL GENERAL : 884

Observation : Certaines personnalités appartiennent concomittament à plusieurs catégories. Elles ne sont recensées qu'une fois.

2. QUESTIONNAIRES

QUESTIONNAIRE
(pour les politiques)

1 - Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

2 - Vos préoccupations dans le domaine maritime, dans le cadre de vos responsabilités électives, vous mettent-elles en relation avec plusieurs administrations ? Si oui lesquelles, par ordre d'importance ?

3 - Avez-vous l'occasion d'intervenir auprès des autorités communautaires dans le domaine maritime ? Si oui quels sont vos interlocuteurs ?

4 - Face à vos responsabilités électives, un département ministériel propre à la mer vous parait-il être le meilleur interlocuteur ? Sinon quel est le ministère qui est en mesure de répondre au mieux à vos besoins ?

5 - Estimez-vous satisfaisante la coordination actuelle de la politique maritime ?

QUESTIONNAIRE
(pour les socio-professionnels)

1 - Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ? Si oui en quoi consiste-t-elle ?

2 - Y a-t-il une spécificité des métiers de la mer ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

3 - Votre activité professionnelle vous met-elle en relation avec plusieurs administrations ? Si oui, classez-les par ordre de fréquentation ?

4 - Votre activité professionnelle est-elle soumise à l'observation de règlements communautaires ? Si oui quelles sont la ou les direction(s) générale(s) de la Commission européenne compétente(s) ?

5 - Avec quelles directions générales de la Commission, avez-vous des contacts occasionnels ou fréquents? Avez-vous une représentation permanente à Bruxelles ?
6 - Dans le cadre de votre activité, un département ministériel propre à la mer vous paraît-il en mesure de répondre au mieux à votre attente d'administré ? Sinon à quel département ministériel, votre profession souhaite-t-elle être rattachée ?

QUESTIONNAIRE
(pour les syndicats)

1 - Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ? Si oui en quoi consiste-t-elle ?

2 - Y a-t-il une spécificité des métiers de la mer ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

3 - Les préoccupations de votre organisation vous met-elle en relation avec plusieurs administrations ? Si oui, classez-les par ordre de fréquentation.

4 - Avez-vous des contacts avec la Commission européenne ? Si oui, quels sont vos interlocuteurs ?

5 - Un département ministériel propre à la mer vous paraît-il en mesure de répondre au mieux à votre attente ? Sinon, à quel département ministériel souhaitez-vous un rattachement des activités maritimes ?

QUESTIONNAIRE
(pour les fonctionnaires)

1 - Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

2 - Y a-t-il une spécificité des métiers de la mer ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

3 - Avec quels intervenants du monde maritime votre activité vous met-elle en relation ? Pouvez-vous les classer par ordre de fréquentation ?

4 - Avec quelles directions générales de la Commission avez-vous des contacts occasionnels ou
fréquents au sujet des questions touchant à des problèmes maritimes ?

5 - Estimez-vous satisfaisante la coordination actuelle de la politique maritime ?

6 - Un département ministériel propre à la mer vous parait-il être une bonne solution pour assurer la coordination de la politique maritime ?

QUESTIONNAIRE
(pour les militaires)

1 - Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

2 - Vos préoccupations dans le domaine maritime vous mettent-elles en relation avec des administrations autres que celles de la Défense ? Si oui lesquelles, par ordre d'importance ?

3 - Avez-vous l'occasion d'intervenir auprès d'organisations ou de commandements internationaux dans le domaine maritime ? Si oui quels sont vos interlocuteurs ?

4 - Estimez-vous satisfaisante la coordination actuelle de la politique maritime ?

5 - Un département ministériel propre à la mer vous parait-il être une bonne solution pour assurer la coordination de la politique maritime ?

QUESTIONNAIRE
(pour les journalistes)

1 - Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

2 - En tant qu'observateur du monde maritime, êtes-vous en relation avec plusieurs administrations ? Si oui lesquelles, par ordre d'importance ?

3 - Avez-vous l'occasion de vous entretenir avec des autorités communautaires dans le domaine maritime ? Si oui, quels sont vos interlocuteurs ?

4 - Avez-vous observé des dysfonctionnements de l'Etat, liés à la structure institutionnelle du Gouvernement, ces dernières années ? Si oui, lesquelles ?

5 - Un département ministériel propre à la mer vous paraît-il être une réponse institutionnelle adaptée au monde maritime ?

6 - Estimez-vous satisfaisante la coordination actuelle de la politique maritime ?

ANNEXE 2

1. Y a-t-il une spécificité des activités maritimes ?

[image manquante]

<u>COMMENTAIRE :</u> Cette statistique est une interprétation des réponses. Elle simplifie considérablement les nuances que les personnes interrogées ont spontanément formulées. La diversité et la richesse des réponses a permis d'analyser le caractère de la spécificité maritime (confer page 6).

[image manquante]

COMMENTAIRES

1. Les personnels navigants sont d'une manière générale plus attachés à un département ministériel propre.

2. Les professionnels, au contraire, sont pour des raisons invoquées d'efficacité politique, notamment de la représentation française à Bruxelles et de l'action budgétaire, plutôt favorables à une organisation verticale par fonctionnalité, comme la structure gouvernementale actuelle.

3. Tous soulignent la nécessité d'une structure de coordination forte qui permette d'agir au profit d'une politique de la mer forte.

4. Il faut rendre hommage au caractère sentimental du monde maritime. A titre d'exemple, un comité local des pêches maritimes a fait la réponse suivante à la question de la structure ministérielle, qui traduit bien dans toute son apparente contradiction cette vision des choses:

1) Un Département ministériel propre à la mer, bien entendu
2) Rattachement au Ministère de l'Agriculture.

Annexe 3 : Liste des personnalités interrogées

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

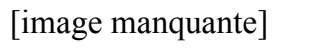
[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

47


[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

[image manquante]

ANNEXE 4

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

1. Note sur la politique de la mer de Monsieur Aymar ACHILLE-FOULD, ancien ministre, à l'époque Président de la Mission Interministérielle de la Mer, *8 mai 1981.*

2. Quelle politique maritime de la mer pour la France? Rapport du Centre des hautes études de l'armement, Président: Michel DEGUEN, *7 janvier 1991.*

3. Rapport sur la politique maritime de la France, établi à l'attention de Monsieur Jacques CHIRAC par Monsieur Josselin de ROHAN, Sénateur, et l'ensemble des membres du "groupe *maritime", février 1994.*

4. Rapport sur la réorganisation et la déconcentration des services de l'Etat, Jean *COSTET, février 1994.*

5. L'Etat en France : Rapport de la mission sur les responsabilités et l'organisation de l'Etat, Jean PICQ, *mai 1994.*

6. L'organisation politico-adminisrative de la politique maritime en France : Rapport d'un groupe d'élèves de l'Ecole nationale d'administration, promotion "René CHAR", animé par MM. Charles-Henri MECHET et Christian LE LAMER, *décembre 1994.*