

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE,

TOME XX

MER

Par M. Jacques ROCCA SERRA,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, Gérard César, Louis Minetti, vice-présidents ; Georges Berchet, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debaveleere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Hilaire Flandre, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Jean Puech, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, André Vallet, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A. 590.

Sénat : 85 et 86 (annexes n°s 22 et 23) (1996-1997).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS</b> .....	7
<b>I. LES DÉPENSES ORDINAIRES</b> .....	7
A. LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III).....	7
B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES (TITRE IV).....	8
<b>II. LES DÉPENSES EN CAPITAL</b> .....	9
A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT (TITRE V).....	9
B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT (TITRE VI).....	9
<b>CHAPITRE II LA MARINE MARCHANDE</b> .....	11
<b>I. LA SITUATION DU PAVILLON FRANÇAIS</b> .....	11
A. UNE FLOTTE EN LÉGÈRE AUGMENTATION MAIS QUI VIEILLIT.....	11
B. UN COÛT DU PAVILLON DIFFICILE À ÉVALUER.....	13
C. LE PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAIS (TAAF) : DES LACUNES TROUBLANTES.....	13
D. LE PROJET AVORTÉ DE PAVILLON ET DE REGISTRE EUROPÉEN.....	15
<b>II. LES AIDES DIRECTES</b> .....	15
A. DES ATERMOIEMENTS REGRETTABLES AU NIVEAU EUROPÉEN.....	15
B. LA POURSUITE DES AIDES.....	16
C. LES QUIRATS.....	17
<b>III. L'ARMEMENT FRANÇAIS</b> .....	18
A. LES RÉSULTATS DE 1995.....	18
B. LES RÉSULTATS DES PRINCIPAUX ARMEMENTS.....	20
<b>IV. LA SÉCURITÉ EN MER</b> .....	24
A. DES STATISTIQUES À MÉDITER.....	24
B. L'APPLICATION DE MÉMORANDUM DE PARIS LE RÔLE DE L'OMI ET LA POLITIQUE COMMUNE.....	26

<b>C. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)</b> .....	27
<b>D. LE CONTRÔLE DES NAVIRES</b> .....	28
<b>E. LES UNITÉS DES AFFAIRES MARITIMES</b> .....	29
<b>V. LA FORMATION : UNE PRIORITÉ</b> .....	30
<b>A. LA FORMATION MARITIME</b> .....	30
<b>B. FORMATION ET PATRIMOINE</b> .....	31
<b>CHAPITRE III LES PORTS</b> .....	33
<b>I. LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS</b> .....	34
<b>A. LES PORTS AUTONOMES</b> .....	34
<b>B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL</b> .....	35
<b>C. LES PORTS ET LA PÊCHE</b> .....	37
<b>II. LES CONTRATS DE PLAN</b> .....	40
<b>III. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS</b> .....	42
<b>A. LES PORTS AUTONOMES</b> .....	42
<b>B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL</b> .....	45
<b>C. L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTÉ DES PORTS MARITIMES : UNE             PRIORITÉ</b> .....	47
<b>EXAMEN PAR LA COMMISSION</b> .....	51



## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'année 1996 au terme de laquelle intervient notre discussion budgétaire a été marquée, de façon incontestable, par la concrétisation de la volonté du Gouvernement et de sa majorité de réaliser « **l'ambition maritime de la France** », telle qu'elle avait été définie durant la campagne pour les élections présidentielles.

La réunion du comité interministériel de la Mer le 4 juillet 1996 a illustré cette volonté.

La publication de la loi n° 96-607 du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce, à l'élaboration de laquelle le groupe sénatorial d'étude de la Mer a puissamment contribué, a constitué un pas décisif pour la revitalisation de la construction navale en France. Son décret d'application n° 96-843 du 23 septembre 1996 a été pris dans des délais remarquablement brefs.

Le projet de loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines n° 511 (Sénat 1995-1996) déposé le 26 septembre 1996, dont notre assemblée vient d'examiner les dispositions, constitue le deuxième pas effectué pour revitaliser les communautés portuaires.

Enfin, le Gouvernement a annoncé le dépôt, à l'horizon de la fin de l'année d'un projet de loi destiné à adapter les règles de gestion des ports.

Il faut saluer cet effort et cette volonté.

Il était devenu, en effet, inacceptable de consentir davantage au recul de notre pays dans le domaine maritime. Rappelons que, de 1975 à 1995, notre flotte de commerce était passée du 7ème au 28ème rang mondial, que notre capacité de transport avait été divisée par quatre et que les emplois de la marine marchande étaient passés de 30.000 à 4.500. Rappelons que notre construction navale qui détenait 5 % du marché mondial en 1985 n'en détenait plus qu'un pour cent dix ans plus tard.

La discussion du projet de loi de finances pour 1997 fournit l'occasion de compléter, dans le domaine budgétaire, l'action législative conduite par ailleurs. Chacun s'accorde à reconnaître la démarche drastique de réduction des dépenses publiques que constitue cette loi de finances. Or, dans cette ambiance où le moindre gaspillage est traqué, où l'ensemble des moyens des ministères reste, dans le meilleur des cas, stables, **le budget de la Mer constitue un îlot préservé.** Avec 6,21 milliards de francs, il est, en effet, proche du budget que nous avons adopté pour 1996.

**Il faut mettre cette stabilité au crédit du Gouvernement qui a eu le courage de ne pas altérer des moyens indispensables dans des secteurs aussi exposés que ceux de nos ports et de notre marine marchande.**

**Il convient donc de saluer le courage de l'exercice.**

## CHAPITRE PREMIER

### PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS

Les crédits demandés pour la Mer en 1997 atteignent, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, 6,21 milliards de francs, soit un recul de 1,27 % en francs courants par rapport au budget voté de 1996 et ce en dépit de la croissance mécanique, d'une année sur l'autre, de la dotation à l'ENIM.

#### I. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les dépenses ordinaires représentent 92,8 % de ces crédits. Elles représentent 5,77 milliards de francs pour 1997, soit un recul de 0,48 % en francs courants par rapport au budget voté de 1996.

##### A. *LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III)*

Les moyens des services ne représentent que 515,9 millions de francs, soit un recul de 11,75 % par rapport à 1996.

Les principales dépenses à signaler à ce titre concernent :

- les rémunérations des personnels des services communs des affaires maritimes, soit 157,4 millions de francs sur le chapitre 31-90 article 30 ;
- les moyens de fonctionnement des services déconcentrés, avec 44,4 millions de francs sur le chapitre 34-98 article 30 ;
- les moyens polyvalents d'exercice en mer des responsabilités du ministère, soit 11,6 millions de francs (chapitre 35-52 article 10) ;

- la signalisation maritime en métropole, avec 19,2 millions de francs sur le même chapitre 35-52, article 70 ;

- l'entretien et l'exploitation des ports maritimes non autonomes en métropole, avec 34 millions de francs sur le chapitre 35-34 article 10.

## **B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES (TITRE IV)**

Les interventions publiques bénéficient, à elles seules, de 84,5 % des crédits de la Mer, avec 5,25 milliards de crédits. Encore faut-il préciser que ces crédits croissent de 0,78 %, fait exceptionnel en cette année de réductions budgétaires eu égard aux masses en cause.

Comme à l'accoutumée, la plus grande partie des crédits est consacrée à la subventions à l'**Établissement national des Invalides de la marine (ENIM)**. L'ENIM recevra en 1997, 4,59 milliards de francs, soit une progression de 1,59 %.

Cette évolution marque bien les limites de la discussion budgétaire, pour deux raisons :

- la première raison tient au caractère strictement mécanique de l'évolution, liée à la démographie de la population maritime. Elle est donc absolument indifférente à la politique de réduction budgétaire menée par ailleurs :

- la seconde raison tient à ce qu'à eux seuls les crédits de l'ENIM absorbent 73,99 % des crédits de la Mer. **Hors ENIM, le budget de la Mer ne représente ainsi qu'un milliard six cents millions de francs pour 1997**, ce qui est modeste si l'on veut réaliser l'ambition maritime de la France.

Les principales dépenses à signaler, par ailleurs, au titre IV concernent :

- l'apprentissage maritime, avec 74,2 millions de francs (chapitre 43-37, article 10) ;

- la participation aux dépenses des ports maritimes autonomes en métropole, soit 392,5 millions de francs sur le chapitre 44-34 article 10 ;

- la contribution aux charges du groupe maritime d'économie mixte, avec 113 millions de francs sur le chapitre 43-35 article 30 ;

- les allocations compensatrices attribuées en application de la convention entre l'Etat et l'Unedic relative aux personnels navigants de la marine marchande, avec 45 millions de francs sur l'article 46-37 article 10. On notera que cette dernière dépense connaît un fléchissement de 37,5 % d'une année sur l'autre.



## **II. LES DÉPENSES EN CAPITAL**

Les dépenses en capital prévues au fascicule de la Mer sont modestes. Elles n'atteignent que 444,9 millions de francs pour 1997, soit 7,14 % des crédits de ce fascicule. Encore faut-il ajouter que ces crédits reculent de 9,75 % par rapport au budget voté de 1996.

Quant aux autorisations de programme, avec 44,71 millions de francs pour 1997, elles reculent de 7,63 % par rapport à 1996.

### **A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT (TITRE V)**

Les investissements exécutés par l'Etat reçoivent 230,5 millions de francs, soit un recul de 13,5 % par rapport au budget voté de 1996.

Les autorisations de programme à ce titre atteignent 232,5 millions de francs, en recul de 1,35 % par rapport à 1996.

On notera principalement :

- que les ports maritimes en métropole reçoivent 138,6 millions de francs alors que les ports maritimes outre-mer reçoivent 13 millions de francs (chapitre 53-30 articles 30 et 70) ;

- que les moyens polyvalents destinés à faciliter l'exercice en mer des responsabilités du ministère reçoivent 12,5 millions de francs (chapitre 53-32 article 10) ;

- et que la surveillance et l'information de la navigation maritime dans les zones de trafic intense reçoit 18,2 millions de francs sur le même chapitre 53-32 à l'article 30.

### **B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT (TITRE VI)**

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat atteignent 214,4 millions de francs pour 1997, en recul de 5,42 % par rapport au budget voté de 1996.

Quant aux autorisations de programme à ce titre, elles reçoivent 214,6 millions de francs, en recul, elles aussi, de 13,8 % par rapport à 1996.

Deux points sont à souligner :

- 9.6 millions de francs en crédits de paiement et en autorisations de programme sont attribués à la société nationale de sauvetage en mer (chapitre 66-32, article 20). Cette dotation recule ainsi de 0,16 % en francs courants par rapport à 1996 ;

- l'essentiel des crédits de paiement du titre VI, soit 201.3 millions de francs est consacré à l'aide à l'investissement, à la consolidation et à la modernisation de la flotte de commerce (chapitre 63-35, article 20).

## CHAPITRE II

### LA MARINE MARCHANDE

#### I. LA SITUATION DU PAVILLON FRANÇAIS

##### A. *UNE FLOTTE EN LÉGÈRE AUGMENTATION MAIS QUI VIEILLIT*

Le premier semestre de l'année 1996 a été marqué par une augmentation du nombre total de navires sous pavillon français, la flotte comprenant 211 navires au 1er juillet 1996 contre 209 au 1er janvier 1996.

La capacité de transport de la flotte a également augmenté, au cours des six derniers mois, de 215.000 unités de jauge brute et de 291.000 tonnes de port en lourd.

Le gain de deux unités, résulte des 16 transactions intervenues, 7 sorties et 9 entrées de navires dont 4 de navires neufs : trois de ces nouvelles acquisitions concernent la flotte des navires à passagers, dont on doit noter l'accroissement de la capacité de transport avec l'entrée d'un transbordeur à grande capacité, le « Napoléon Bonaparte », de 44.300 unités de jauge brute, qui pourra transporter 2.460 passagers et 710 voitures et de deux transbordeurs rapides, le NGV ASCO, prévu pour transporter, à 37 noeuds, plus de 500 passagers et 150 voitures entre Nice et la Corse et le Solidor 3, de 2.000 unités de jauge brute et 33 noeuds, pouvant embarquer 450 passagers et 52 voitures. La quatrième entrée du semestre 1996 est celle d'un vraquier qui vient remplacer un navire construit en 1982.

L'âge moyen de la flotte au 1er janvier 1996 montre que, pour l'ensemble de la flotte, le mouvement de renouvellement intervenu, au cours de l'année 1995, et notamment l'entrée de 12 navires neufs, n'a pas apporté tous les fruits attendus puisqu'aussi bien son âge moyen s'établit à 15,2 ans, accusant ainsi un vieillissement d'un an.

La catégorie des navires à passagers, dont la flotte a un peu plus de 10 ans d'âge moyen, reste la plus jeune. Dans la catégorie des cargos, les cargos conventionnels, les petits caboteurs et les navires stationnaires de

l'outremer accusent un âge moyen élevé, comme aussi l'ensemble des transporteurs d'hydrocarbures dont l'âge moyen reste supérieur à 17 ans, les entrées d'un pétrolier long cours et de quatre caboteurs pétroliers neufs ne parvenant pas à compenser le vieillissement des transporteurs de pétrole brut et des navires gaziers.

**FLOTTE DE COMMERCE SOU PAVILLON FRANÇAIS AU 1ER JUILLET 1996 (NAVIRES DE CHARGE DE + DE 100 TP)**

CATEGORIES	NOMBRE	J.B.	T.P.L.*	MODIFICATION DE RAPPORT AU 1/10/96		
				NOMBRE	J.B.	T.P.L.
<b>NAVIRES A PASSAGERS</b>						
Paquebots	3	25 100	6 666	- 1	- 227	- 115
Transbordeurs	29	366 231	101 293	3	56 180	11 628
Aéroglesseurs/vedettes à passager	7	2 034	155	0	0	0
<b>Total navires à passagers</b>	<b>39</b>	<b>393 365</b>	<b>108 114</b>	<b>2</b>	<b>55 953</b>	<b>11 513</b>
<b>CARGOS</b>						
Cargos	19	42 642	55 220	0	1 405	0
Porte-conteneurs	25	675 672	759 088	1	16 252	22 420
Bananiers, polythermes	5	10 202	17 684	0	0	0
Transporteurs de vrac sec	12	544 334	956 238	1	164 350	289 933
Citernes à vin et huile	3	8 881	15 802	0	0	0
Transporteurs de soufre et de produits chimiques	4	15 329	22 471	- 1	3 446	5 453
Caboteurs de < 500 tonnes	6	1 715	2 625	0	0	0
Navires secs stationnaires	42	31 141	38 447	0	- 3 898	- 6637
<b>Total cargos</b>	<b>116</b>	<b>1 329 916</b>	<b>1 867 575</b>	<b>3</b>	<b>181 555</b>	<b>311 169</b>
<b>PÉTROLIERS</b>						
Pétroliers L.C.	15	1 902 946	3 807 908	0	0	0
Caboteurs pétroliers	25	280 022	465 062	- 2	- 21 446	2 535
GNL/GPL	6	151 264	134 990	0	0	- 33 541
Pétroliers & GPL stationnaires	10	105 295	170 683	- 1	- 1 135	0
<b>TOTAL PÉTROLIERS</b>	<b>56</b>	<b>2 439 527</b>	<b>4 578 643</b>	<b>- 3</b>	<b>- 22 581</b>	<b>- 32 513</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>211</b>	<b>4 162 808</b>	<b>6 554 332</b>	<b>2</b>	<b>214 927</b>	<b>290 169</b>
*TPL : Tonne de port en lourd						- 1 507

## **B. UN COÛT DU PAVILLON DIFFICILE À ÉVALUER**

### **Aucune donnée pertinente n'est disponible en matière de coût d'exploitation des navires**

S'agissant plus particulièrement des coûts des équipages, qui ne constituent que l'un des postes du coût d'exploitation, l'étude la plus récente avait commandée par le Secrétariat d'Etat à la Mer réalisée en 1991 et actualisée le 15 décembre 1992.

Au total, selon cette étude, les coûts des navigants français apparaissent :

- comparables pour les officiers et très inférieurs pour les marins, aux coûts des navigants allemand :
- supérieur de 35 % à ceux des navigants britanniques (contre 55 % avec des cotisations ENIM à taux plein :
- supérieur à 50 % pour les officiers et 15 % pour les marins, par rapport aux navigants danois (contre respectivement 70 % et 30 % avec des cotisations ENIM à taux plein).

## **C. LE PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAIS (TAAF) : DES LACUNES TROUBLANTES**

L'immatriculation des navires au territoire des Terres australes et Antarctiques françaises (TAAF), dans la mesure où elle permet de réduire le coûts d'exploitations, offre aux armements qui optent pour ce registre la possibilité d'être plus compétitifs sur le marché du transport maritime international. En conséquence, plusieurs armements nationaux ont pu maintenir leur présence sur des secteurs particulièrement exposés à la concurrence internationale, tels que les transports de vrac et les hydrocarbures, tout en fournissant une offre de transport de qualité, dans le respect des normes internationales les plus exigeantes.

Sur le plan social, les effets combinés de l'extension progressive du régime d'immatriculation TAAF à de nouvelles catégories de navires, d'une part, et l'augmentation de 35 %, obligatoire, à 70 % de la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre de l'allègement des charges sociales patronales de l'ENIM, d'autre part, ont eu des conséquences contrastées sur l'emploi :

- diminution des effectifs totaux de navigants français, ayant pour effet de réduire le différentiel de compétitivité avec les concurrents étrangers tout en évitant autant de sorties de la flotte française ;

- maintien à bord, à l'initiative des armateurs, d'une proportion de navigants français très supérieur au minimum obligatoire ;

- effet positif à l'embauche de navigants, par la prise en compte de 70 % de l'équipage, sur l'ensemble des navires déjà immatriculés aux TAAF antérieurement à 1993.

Ainsi, le régime d'immatriculation aux TAAF a permis de maintenir sous pavillon français la plus grande partie des navigants français dans ce secteur d'activité, d'éviter certains dépavillonnements et de sauvegarder l'essentiel du savoir faire maritime français.

Cependant, le décret du 20 mars 1987 et ses textes d'application ont été annulés par le Conseil d'Etat.

En principe, le vote du 2 de l'article 26 de la loi n° 95-151 du 26 février 1995 relative aux transports aurait du permettre de combler la lacune ainsi créée.

**Or, le décret à prendre pour préciser les conditions d'immatriculation au registre des Terres australes et Antarctiques françaises n'a pas encore été pris. Cela peut paraître d'autant plus surprenant que le Parlement avait été invité de façon pressante par le Gouvernement à adopter l'article 26. Un vide juridique s'est constitué à par manque de réactivité de l'administration.**

## **D. LE PROJET AVORTÉ DE PAVILLON ET DE REGISTRE EUROPÉEN**

**Aucun consensus n'a pu se dégager parmi les Etats membres sur ce dossier, alors qu'il est de la compétence du Conseil, aux termes de l'article 84-2 du traité de l'Union.**

En conséquence, la commission dans son document d'orientation stratégique « *Vers une nouvelle stratégie commune* » présenté au mois d'avril 1996, vient de proposer de retirer des débats du Conseil la proposition de règlement communautaire (Euros).

La majorité des Etats membres a pris acte de cette position, seuls le Portugal et la Finlande ayant exprimé de nets regrets à l'annonce du retrait. La France maintient son souhait d'harmoniser les conditions d'exploitation des navires appartenant à des opérateurs européens mais considère aujourd'hui que les conditions du succès de la création d'Euros ne sont pas réunies.

## **II. LES AIDES DIRECTES**

### **A. DES ATERMOIEMENTS REGRETTABLES AU NIVEAU EUROPÉEN**

**La mise en oeuvre de l'accord conclu le 21 décembre 1994, dans le cadre de l'OCDE entre l'Union européenne et les principaux Etats concernés par la construction navale a été à nouveau repoussée.**

Cet accord, rappelons-le, instaure des règles strictes pour l'octroi d'aides dans la construction navale et devait constituer une étape vers l'harmonisation des conditions de la concurrence internationale dans ce secteur. Le congrès américain opposant, avec l'amendement « Bateman » en juin 1996, des obstacles à sa ratification, l'accord -dont l'entrée en vigueur est subordonnée à la ratification de l'ensemble des parties- semble fragilisé.

L'Union européenne a, pour sa part, décidé, au début de 1996, de maintenir en vigueur, jusqu'à la date d'applicabilité de l'accord, sa réglementation actuelle en matière d'aides à la construction navale (VIIe Directive) permettant une subvention étatique à hauteur de 9 % du coût de la construction pour les gros navires.

Enfin, le 20 septembre 1996, elle a décidé de prolonger le régime européen d'aides publiques (aux armateurs, à la production, à la restructuration et à la recherche) jusqu'au 31 décembre 1997.

**Votre commission renouvelle les mises en garde qu'elle a énoncées s'agissant de l'application non réciproque d'un tel accord au profit de concurrents aussi redoutables que la Corée, le Japon ou les Etats-Unis. L'accord OCDE ne doit pas être un marché de dupes.**

Quelques chiffres permettent de mesurer le risque encouru par les constructeurs européens.

Ainsi, alors qu'en 1970 les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne représentaient 32 % de la flotte mondiale, ils n'en représentent plus que 14 % en 1996. Depuis 1976, 200.000 emplois ont été perdus dans le secteur de la construction navale en Europe. En France, les effectifs qui atteignaient 35.000 salariés en 1975 sont tombés à 6.000 aujourd'hui. Quant à la Corée du Sud, elle a vu l'effectif de ses chantiers navales passer de 36.000 à 45.000 employés en quatre ans.

**Votre commission accueille donc avec soulagement le maintien de l'aide directe de l'Etat à la construction navale.**

## ***B. LA POURSUITE DES AIDES***

S'agissant des mesures prises par les pouvoirs publics en vue de conforter la situation du pavillon, il convient de noter la prolongation du plan pluriannuel 1990-1996 qui avait entraîné un ralentissement sensible du dépavillonnement. Il a donc été décidé de poursuivre les aides à l'investissement, l'aide à la consolidation et la modernisation (ACOMO) et le remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle pendant la période 1995-1997.

### **- Aide à l'investissement**

Le plafond des aides susceptibles d'être versées lors de l'acquisition d'une première immatriculation sous pavillon français de navires neufs est porté de 40 à 50 millions de francs, améliorant sensiblement les possibilités d'aide publique pour les unités neuves les plus importantes.

En outre, l'âge maximum auquel un navire d'occasion peut être subventionné a été porté de 10 à 15 ans. En corollaire, le taux maximum de subvention a été porté de 10 à 15 % pour un navire d'un coût compris entre 80 et 120 millions de francs.

En 1995, compte tenu des délais nécessaires à la mise au point de ces modifications, il n'a été ouvert que deux autorisations de programme pour des navires livrés avant le 31 décembre 1994, soit un total de 49 millions de francs.

En 1996, il est prévu de consacrer 82 millions de francs à cette action et 103 millions de francs en 1997.

### **- Aide à la consolidation et à la modernisation**

Son attribution est élargie à toutes les entreprises de transport maritime exposées à la concurrence internationale. Ses critères de répartition sont diversifiés pour prendre en compte, à côté des investissements non maritimes, le niveau des emplois maritimes et sédentaires, notamment celui des officiers affectés à un emploi de lieutenant. Cette adaptation permet de



renforcer la contribution de l'ACOMO à la sauvegarde du savoir-faire maritime français, en permettant l'emploi de jeunes gens ayant cette formation comme navigants.

En 1995, 102 millions de francs ont été consacrés à cette action, montant qui sera reconduit en 1996. Il est prévu de doter ce type d'opérations de 90 millions de francs en 1997.

En outre, pour permettre une gestion de l'aide à l'investissement et de l'ACOMO, leurs crédits respectifs ont été réunis au sein d'un même article budgétaire.

#### **- Remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle**

Il est reconduit également jusqu'en 1997, où sera remboursée la taxe professionnelle de 1996. Les crédits inscrits en loi de finances rectificative pour 1995 et reportés en 1996, soit 85,8 millions de francs, permettront de verser le reliquat de subvention dû au titre de la TP 1994 puis de procéder au remboursement d'une première tranche de la TP 1995, le solde devant être versé en 1997.

Ces dispositions d'aide directe se cumulent avec les **allègements de cotisation armatoriale à l'ENIM** mis en oeuvre depuis août 1993 pour les navires immatriculés aux Terres australes et Antarctiques françaises, réduction s'appliquant aussi, depuis le 1er janvier 1994, aux navires immatriculés en Métropole effectuant des liaisons internationales (réduction de plus de la moitié du taux de cotisation).

Cette mesure a dorénavant un effet annuel intégral. Son coût budgétaire ne connaîtra pas, dans l'hypothèse du maintien de la réglementation en l'état, de modification significative. Il devra atteindre en 1996 comme en 1997, 58 millions de francs pour les navires immatriculés aux TAAF et 80 millions de francs pour les navires immatriculés en métropole qui effectuent des liaisons internationales.

L'ensemble de ces mesures a -il faut en convenir- permis de maintenir sous pavillon national la plus grande partie des navigants français dans ce secteur d'activité, d'éviter certains dépavillonnements et de sauvegarder l'essentiel du savoir faire maritime français.

Il faut souhaiter que la mise en place du nouveau régime fiscal des quirats ne soit pas assorti, à terme, d'un fléchissement de ces aides.

### **C. LES QUIRATS**

La loi du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce devrait attirer l'épargne vers l'investissement dans la flotte maritime française.

Le dispositif permet aux personnes physiques de déduire, au titre de l'impôt sur le revenu, afférent à l'année de versement, les sommes investies jusqu'au 31 décembre 2000 dans

la limite annuelle de 500.000 francs pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés et de 1.000.000 francs par couple;

En matière d'impôt sur les sociétés l'intégralité des sommes investies sont déductibles du bénéfice imposable de l'exercice de versement.

On attend de cette incitation qu'elle attire vers l'investissement maritime environ la moitié des sommes nécessaires au renouvellement annuel de la flotte, soit 1 milliard de francs. Au total, c'est de huit à dix navires par an qui devraient passer sous pavillon français dans le cadre de ces dispositions.

Cette augmentation du nombre de navires français ne sera pas seulement génératrice d'emploi à bord, mais également à terre, au sein des compagnies de navigation, des services portuaires et, de façon générale, dans le secteur des transports.

**Il conviendrait que la mise en place de ce nouveau texte s'opère, outre le décret évoqué dans l'avant-propos du présent rapport, dans les meilleurs délais, s'agissant notamment de la circulaire sur les fonds de placements quirataires et celle relative aux navires d'occasion. Il faut souhaiter que les délais de réaction des services administratifs permettent un bon fonctionnement de l'activité commerciale.**

### **III. L'ARMEMENT FRANÇAIS**

#### ***A. LES RÉSULTATS DE 1995***

Les résultats de l'armement du commerce français pour l'année 1995 -dernière année connue- ne sont disponibles que partiellement.

Les lignes régulières de long cours assurent l'essentiel du transport intercontinental des marchandises générales, les deux tiers de ces marchandises étant transportés et conteneurs. Les lignes régulières ont dégagé un chiffre d'affaire de l'ordre de 9,5 milliards de francs. Afin de garantir une relative stabilité des rémunérations et de rentabiliser la gestion des parcs de conteneurs, la profession maritime s'est, d'une part, organisée et d'autre part, s'est engagée vers la fourniture des prestations incluant l'intermodalité. Cependant, les taux de fret sont insuffisants en raison notamment de la surcapacité dans ce domaine et de la pression de la concurrence des principaux armateurs mondiaux.

Le transport de passagers, au niveau international, concerne les lignes de courte distance et les croisières. Les lignes de courte distance desservies à l'intérieur de l'union européenne ont été soumises à une concurrence vive en raison des disparités tant au niveau des charges salariales que des taux de change ainsi que par la mise en service du Tunnel sous la Manche.

Sur le marché du vrac sec, le résultat d'une activité de l'armement français établit à 25 millions de francs en tenant compte du « grand vrac », c'est à dire du transport de cargaisons de produits bruts et de matières premières, ainsi que des transports spécialisés (produits chimiques, colis lourds, liquides...). Le « grand vrac » a été opéré par 40 navires armés ou affrétés par six groupes ou compagnies françaises réalisant un chiffre d'affaires de 2.6 milliards de francs. Il est à noter que 4/5 du tonnage sont réalisés sur des trafics entre pays étrangers. Le vrac spécialisé a été transporté par une trentaine de navires mis en ligne par une dizaine de compagnies dont le chiffre d'affaires est de l'ordre de 500 millions de francs.

Le secteur du transport de pétrole s'est concentré autour de deux types d'activité :

- le transport du pétrole brut lequel se trouve confronté à la nécessité du renouvellement de sa flotte (la plupart des navires ayant environ 20 ans d'âge) dont le coût unitaire des investissements est particulièrement élevé.

Sept compagnies interviennent sur ce secteur et ont présenté un chiffre d'affaires de 1.5 milliard de francs pour 14 navires exploités au long cours et une dizaine d'unités contrôlées sous pavillon tiers.

- le transport maritime de produits pétroliers qui représente un marché plus diversifié, assuré par une flotte d'environ 40 navires mis en ligne par une dizaine d'armements français présents sur le marché dont le chiffre d'affaires ressortent en 1994 (dernière année connue) à 900 millions de francs.

Cette activité doit faire face à la libéralisation du cabotage national au niveau communautaire.

## **B. LES RÉSULTATS DES PRINCIPAUX ARMEMENTS**

### **● Delmas-Vieljeux (SV)**

SDV arme une flotte d'environ trente navires toutes catégories confondues. La société exploite, seule ou en partenariat, une vingtaine de lignes maritimes régulières. Les lignes conteneurisées représentent la majeure partie du trafic avec un parc de 60.000 conteneurs gérés par le groupe dont 6.000 en propriété.

La poursuite du redressement de l'exploitation des lignes maritimes s'est confirmée en 1995. Cette amélioration s'explique par une meilleure maîtrise des coûts d'armement et d'entretien, par le taux de remplissage des navires et le retour à l'équilibre des lignes Océan indien.

Sur les lignes d'Afrique, qui concourent pour 47 % du chiffre d'affaires total, l'impact de la dévaluation du franc CFA s'est concrétisé, dans un premier temps, par une baisse des volumes transportés sur l'Afrique mais compensée par le développement des exportations et des parts de marché notamment en Afrique de l'Ouest.

Cette stratégie de productivité et de gestion active de la flotte repose sur les cessions de navires et, le cas échéant, sur l'affrètement des navires auprès des tiers. En effet, le groupe a mis en place, pour l'activité maritime, une stratégie globale qui consiste à dissocier l'exploitation des lignes, logée dans différentes filiales opérationnelles, de la propriété des navires, logée dans SCAC-DELMAS VIELJEUX-SDV. Cette politique dite de « gestion active de la flotte », repose sur des cessions de navires, voire d'affrètement auprès de tiers.

Le chiffre d'affaires de SDV en 1995 ressort à 20,2 milliards de francs (contre 21,4 en 1994). La baisse du chiffre d'affaires s'explique par les cessions d'activité ainsi que par les effets de la dévaluation du franc CFA début 1994. Toutefois, le résultat d'exploitation s'établit à 764 millions de francs l'exercice précédent Cette augmentation provient, notamment, des bénéfices d'exploitation dégagés par les lignes maritimes. En 1995, le résultat net global (part du groupe), après amortissements des survaleurs, s'inscrit à 339 millions de francs contre - 458 millions de francs l'exercice précédent. Il est à noter également que le ratio d'endettement net sur capitaux propres a été réduit, en 1995 de 2,3 à 0,8.

### **● La compagnie nationale de navigation (CNN)**

La CNN poursuit le renforcement de sa position et de sa spécialisation dans le domaine des transports et services pétroliers.

En 1995, le groupe CNN opérait, en propriété ou en gérance, sur 29 pétroliers ; par ailleurs, le groupe gère en propriété ou contrôle 39 navires d'assistance ou de recherche, 2 navires de ligne, 7 navires rouliers et vraquiers polyvalents, 1 vraquier sec soit au total 69 navires.

Les effectifs se décomposaient en personnel sédentaire (621) et personnel navigant (530).

L'année 1995 a été marquée par la commande d'un navire neuf destiné à assurer le transport directement sur le site de KOUROU des éléments du lanceur ARIANE V. Début 1996.

c'est un nouveau pétrolier de 300.000 tonnes (Le Bourgogne) qui a été mis en service. Au total, les investissements maritimes du groupe CNN, en 1995 ont été réalisés à hauteur de 474 millions de francs.

Pour l'exercice 1995, le chiffre d'affaires consolidé du groupe, a atteint 1.925 millions de francs contre 1.851 en 1994. Le résultat social pour 1995 est déficitaire de 111 millions de francs. L'exercice 1995 se solde par une perte nette consolidée de 84,7 millions de francs.

### ● **Britanny ferries**

Le groupe BAI, en 1995, employait au total (en France et en Grande-Bretagne) 1.760 personnes en basse saison dont 1.016 navigants, et 2.654 personnes en haute saison, dont près de 1.800 navigants y compris le personnel hôtelier à bord des navires.

En 1996, la BAI arme directement une flotte de 9 navires dont 7 ouverts aux passagers comme aux véhicules industriels.

Il s'agit d'une flotte moderne : 75 % des places sont offertes sur des unités de 7 ans ou moins.

Les navires du groupe opèrent sur 9 lignes régulières au départ des ports de la zone ouest de la Manche et assurent jusqu'à 30 départs par jour.

En 1995, 2.824.000 de passagers, 746.000 voitures, ainsi que 190.400 camions ont été transportés représentant une réduction de 5,5 % en passagers et une progression de 2 % en fret.

Le chiffre d'affaires du groupe s'élève à 1.700 millions de francs en 1995 contre 1.900 millions de francs en 1994. Son résultat d'exploitation ressort en 1995 à 6,7 millions de francs (143 millions de francs pour l'exercice 1994). Le résultat financier s'établit la même année à - 167,2 millions de francs et le résultat courant à -16,3 millions de francs. L'exercice 1995 dégage un résultat net consolidé négatif à -79,7 contre -10,5 millions de francs en 1994.

Il faut souligner le rôle et le rayonnement en Bretagne du groupe Britanny ferries.

La situation de la BAI, dans le contexte de l'activité Trans-Manche, caractérisé en particulier par la concurrence très forte des opérateurs maritimes avec les liens fixes mais aussi d'entre eux, mais également par le niveau de changes de la monnaie britannique, est incontestablement difficile. Des mesures de redressement de l'entreprise, qui impliqueront également un concours de fonds publics, de l'Etat comme des collectivités territoriales impliquées, sont en cours de définition.

**Mais, à l'examen, l'effort déjà consenti par les collectivités territoriales paraît atteindre ses limites, sauf à devenir imprudent. Il conviendrait donc que l'Etat conduise une réflexion sur les voies à choisir pour soutenir les entreprises françaises assurant le trafic Trans-Manche sans, pour autant, infléchir l'effort consenti par ailleurs pour compenser le surcoût du pavillon.**

## ● **La compagnie générale maritime (CGM) : une privatisation amère pour le contribuable**

Le groupe Compagnie générale maritime (CGM), propriété à 99,9 % de la compagnie générale maritime et financière (CGMF), elle même propriété de l'Etat, a pour vocation principale le transport de marchandises conteneurisées au long cours en lignes régulières. Il est aujourd'hui presque totalement recentré sur ce métier et exploite un nombre limité de lignes en position forte.

Au 31 décembre 1995, le chiffre d'affaires consolidé a atteint 3.848,4 millions de francs et le déficit a été réduit à - 497,6 millions de francs. L'endettement global était de 2.555,2 millions de francs (981,2 millions au bilan, 1.574 millions hors bilan). 2.738 personnes ont été employées en moyenne dont 719 navigants et 2.019 sédentaires. Les capitaux propres s'établissent à 46,3 millions de francs.

Au cours du premier semestre de l'année 1996 :

- la CGM a engagé la cession de son secteur de manutention portuaire en France métropolitaine. La filiale marseillaise manutention générale méditerranéenne (MGM) a été cédée au mois d'avril 1996 à un actionariat solide constitué d'industriels expérimentés de la place. Un protocole d'accord a été conclu en vue de la cession de la participation majoritaire que la CGM détient dans la générale de manutention portuaire (GMP) du Havre ; le transfert des actions devrait suivre rapidement ;

- l'ultime dotation en capital autorisée par la Commission de l'Union européenne, d'un montant de 1.125 millions de francs, a fait l'objet d'un premier versement de 250 millions de francs ;

- dans le domaine social, le flux naturel des départs volontaires et des départs en retraite, ajouté aux effets de la vente des filiales de manutention (800 salariés), devrait placer l'effectif moyen à environ 2.000 personnes, y compris les navigants, à la fin de 1996.

Pour 1997, les prévisions en matière de structure financière, de performance commerciale, d'organisation et d'effectif, sont largement dépendantes de la consistance du projet industriel du repreneur qui sera retenu.

Votre commission tient à rappeler l'importance des dotations en capital reçues de l'Etat par la CGM, soit un total de 2,825 milliards de francs, répartis comme suit :

- juillet	1933 :	150 millions de francs pour la mise en oeuvre du plan de filialisation
- juin	1994 :	800 millions de francs liés à des cessions d'actifs et à la restructuration des agences européennes
- octobre	1994 :	750 millions de francs liés à l'arrêt du trafic vers l'Extrême-Orient et à un plan de réduction des effectifs
- juin	1996 :	250 millions de francs affectés au service de la dette
- second semestre	1996 :	875 millions de francs affectés au service de la dette

La Commission de l'Union européenne a autorisé ces recapitalisations, y compris celle accordée en 1996 à hauteur de 1.125 millions de francs à condition qu'elle soit la dernière et en vue de permettre la privatisation de la compagnie avant la fin de l'année 1996. La Compagnie n'en conserve pas moins un endettement résiduel de l'ordre de 600 millions de francs.

Rappelons qu'une privatisation du groupe CGM a été décidée dans son principe par la loi n° 93-923 du 19 juillet 1993 et par le décret n° 95-841 du 17 juillet 1995 pris pour son application.

La vente des actions détenues par la CGMF devait avoir lieu de gré à gré sur la base d'un cahier des charges approuvé le 18 juillet 1996 par la commission de la privatisation. L'avis de mise à la disposition de ce document a paru au Journal Officiel de la République française le 23 juillet 1996. Neuf candidats à la reprise ont confirmé leur intérêt auprès du Ministre de l'économie et des finances par la remise d'une lettre d'intention.

C'est, en définitive, à la Compagnie maritime d'affrètement qu'a été confiée la charge de la reprise de la CGM, en octobre 1996. Le nouvel ensemble tiendra le 4e rang en Europe et le 14e rang mondial, avec 50 navires exploités, dont 21 en propriété.

Votre commission prend acte de la cession au secteur privé de ce qui fut un des fleurons de notre flotte de commerce. Elle souligne combien -comme pour le Crédit Lyonnais ou pour Thomson SA- le contribuable aura été sollicité pour donner à cette entreprise une valeur.

## IV. LA SÉCURITÉ EN MER

### A. DES STATISTIQUES À MÉDITER

L'exercice qui s'achève a été dominé par la catastrophe survenue près du port de la Côtinière (Charente Maritime) le 11 août 1996.

Le tableau ci-après fournit, pour le premier semestre 1996, le nombre d'accidents, en particulier ceux concernant la navigation et les avaries pour les navires de commerce, pêche et plaisance. Au total 277 navires ont eu un accident de navigation, 688 navires ont subi des avaries. En outre, 261 engins de plage ont été impliqués dans un événement.

#### ÉVÉNEMENTS DE MER CONCERNANT LES NAVIRES PROFESSIONNELS ET NAVIRES/ENGINS DE PLAGE

<b>NAVIRES IMPLIQUÉS</b>	<b>1er semestre 1996</b>
<b>Navires de commerce :</b>	<b>8</b>
Accidents de navigation	129
Avaries	324
Autres types d'accident	
<b>TOTAL</b>	<b>461</b>
<b>Navires de pêche :</b>	
Accidents de navigation	32
Avaries	142
Autres types d'accidents	268
<b>TOTAL</b>	<b>442</b>
<b>Navires de plaisance :</b>	
Accidents de navigation	237
Avaries	417
Autres types d'accidents	346
<b>TOTAL</b>	<b>1 000</b>
<b>Engins de place</b>	
Planche à voile	167
Véhicule nautique à moteur	17
Autres engins de plage	77
<b>TOTAL</b>	<b>261</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>2 164</b>



Quant au tableau ci-dessous, il présente le nombre de personnes impliquées dans ces mêmes accidents. Au total, 10 personnes sont décédées, 35 personnes ont été portées disparues.

**PERSONNES IMPLIQUÉES DANS LES ÉVÉNEMENTS DE MER CONCERNANT LES NAVIRES PROFESSIONNELS ET NAVIRES/ENGINS DE PLAGE**

<b>NAVIRES IMPLIQUÉS</b>	<b>1er semestre 1996</b>
<b>Navires de commerce :</b>	
Personnes tirées d'affaire seules	1 188
Personnes assistées/sauvées	231
Personnes blessées	18
Disparues	3
Décédées	1
<b>TOTAL</b>	<b>1 441</b>
<b>Navires de pêche :</b>	
Personnes tirées d'affaire seules	105
Personnes assistées/sauvées	370
Personnes blessées	47
Disparues	25
Décédées	2
<b>TOTAL</b>	<b>549</b>
<b>Navires/Engins de plage :</b>	227
Personnes tirées d'affaire seules	662
Personnes assistées/sauvées	28
Personnes blessées	7
Décédées	7
<b>TOTAL</b>	<b>931</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>2 921</b>

## **B. L'APPLICATION DE MÉMORANDUM DE PARIS LE RÔLE DE L'OMI ET LA POLITIQUE COMMUNE**

### **● Le mémorandum de Paris**

Le mémorandum de Paris permet, depuis juillet 1992, d'effectuer les contrôles opérationnels en s'appuyant sur les dispositions retenues à ce sujet dans le cadre de l'organisation maritime internationale. Ces contrôles, dont l'origine est une initiative française, doivent permettre de vérifier la capacité réelle des équipages à conduire le navire, et à réaliser les opérations commerciales, en toute sécurité pour la vie humaine et l'environnement. Ces contrôles sont très importants car les statistiques montrent que plus de la moitié des événements de mer sont d'origine humaine.

722 déficiences ont été relevées en 1995 concernant les contrôles opérationnels.

Pour sa part, la France a effectué, en 1995, 1.690 inspections à bord de 1.415 navires, ce qui représente 29,02 % des navires étrangers ayant fait escale dans un port de la France métropolitaine.

Avec 185 navires étrangers retenus dans ses ports, la France a réalisé un taux de 13,07 %. La moyenne des pays membres du mémorandum est de 12,86 %.

● La conférence diplomatique qui s'est tenue au siège de l'organisation maritime internationale (OMI) du 15 avril au 3 mai 1996 a adopté les instruments suivants :

- la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'Indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention SNPD) ;

- le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC).

L'ordre du jour des prochaines sessions du comité juridique de l'OMI portera, notamment, sur l'indemnisation pour la pollution due au combustible de soutes des navires, sur l'assurance obligatoire et sur un projet de convention de l'enlèvement des épaves.

En outre, le groupe intergouvernemental d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes (OMI/CNUCED) doit poursuivre des travaux sur la révision de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires.

● Au niveau de l'Union européenne, l'action consiste essentiellement à harmoniser l'application des règles internationale entre Etats membres.

La France, qui avait pris l'initiative d'une réunion spécial du Conseil conjoint des Ministres des transports et de l'environnement après les accidents de l'hiver 1993-1994, a obtenu des avancées significatives dans le renforcement de la lutte contre les navires sous normes. Ainsi, une directive européenne sur le contrôle des navires étrangers dans les ports de l'union européenne, il faut le rappeler, définitivement adoptée le 19 juin 1995.

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

La SNSM bénéficie, au titre du budget de la mer, d'une double source de crédits.

On notera que ces crédits évoluent particulièrement favorablement eu égard au climat général de restructuration des dépenses qui caractérise le présent projet de loi de finances.

#### **ÉVOLUTION DES CRÉDITS PRÉVUS DANS LES PROJETS DE LOI DE FINANCES HORS RÉSERVE PARLEMENTAIRE 1993-1997 EN FRANCS**

	1993	1994	1995	1996	1997
<b>Titre IV</b>					
Chap. 46-32 - Art. 20 Subvention d'entretien	3 000 000	2 550 000	3 110 000	3 110 000	4 000 000
<b>Titre VI</b>					
Chap. 66-32 - Art. 20 Subv. d'équipement	6 510 000	7 310 000	7 310 000	6 700 000	9 600 000
C.P.	6 510 000	7 310 000	7 310 000	6 700 000	9 600 000

La SNSM réalise, depuis plusieurs années, un effort important pour renouveler sa flotte. Elle a cherché à diversifier ses moyens de financement pour augmenter ses ressources. Ce renouvellement s'appuie sur un plan réactualisé chaque année pour tenir compte des besoins nouveaux. En 1997, la SNSM prévoit, au titre de ce plan de modernisation, la mise en service de quatre canots tout temps en remplacement d'unités de même type mais devenus obsolètes ainsi que de deux vedettes plus légères.

**MOYENS DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER**

	1992 au 1er janvier	1993 au 1er janvier	1994 au 1er janvier	1995 au 1er janvier	1996 au 1er janvier
Canots tous temps	38	38	39	38	39
Vedettes 1ère classe	26	27	28	30	30
Vedettes 2ème classe	44	46	46	47	49
Vedettes 3ème classe	27	24	23	23	23

Le tableau ci-après préserve le bilan d'activité de la société nationale de sauvetage en mer pour les années 1992 à 1995 :

	1992	1993	1994	1995
Navires assistés	2 951	3 060	2 626	2 851
Personnes assistées	8 299	8 867	10 120	9 616
Plus véliplanchistes	2 012	2 302	1 300	1 603
Personnes sauvées d'un danger certain	769	707	833	901

Il convient de rappeler que le sauvetage des vies humaines en mer est gratuit. En revanche, la SNSM peut être défrayée de ses interventions d'assistance aux biens par l'application de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer, qui prévoit une rémunération équitable pour les faits d'assistance à des navires, qui ont eu un résultat utile.

La SNSM a mis en place des procédures et un suivi du recouvrement des créances en matière d'assistance ou remorquage, allant jusqu'à l'action judiciaire.

**D. LE CONTRÔLE DES NAVIRES**

L'Organisation maritime internationale (OMI) et l'association internationale des sociétés de classification (IACS) ont conclu un accord de coopération, un consultant de l'OMI étant chargé d'évaluer le système et les procédures de vérification du fonctionnement des sociétés de classification de l'IACS. Les audits des sociétés membres de l'IACS ont conduit à demander des améliorations à certaines d'entre elles, sans toutefois entraîner

d'exclusions. Les assureurs, sollicités pour participer à cette enquête, se sont jusqu'à présent récusés.

L'Union européenne est allée plus loin en adoptant une directive sur les sociétés de classification agréées par ses Etats membres. Cette directive, qui est entrée en vigueur le 1er juin 1996, établit les normes à respecter par les sociétés de classification autorisées à effectuer des visites de sécurité sur les navires battant pavillon européen et prévoit le type de supervision à mettre en place par les Etats membres.

Le tableau ci-dessous présente les statistiques de visites de navires.

On peut constater que le recours par les armateurs français à la délégation donnée aux sociétés de classification est resté exceptionnel.

#### VISITES DE NAVIRES FRANÇAIS À L'ÉTRANGER

	1994	1995
<b>Sociétés de classification</b>		
Bureau Veritas	19	2
Lloyds's Register of shipping	0	0
<b>Administration française</b>	247	120
<b>Total</b>	266	122

#### **E. LES UNITÉS DES AFFAIRES MARITIMES**

Les unités des affaires maritimes (vedettes et embarcations) apportent leur concours au contrôle des navires et de la navigation. Le dispositif regroupant ces unités repose sur deux composantes :

- une flottille de 80 vedettes et embarcations de 6 à 34 mètres, constamment modernisée. Un effort important a été accompli au cours des dernières années pour remplacer des unités âgées et obsolètes par des vedettes mieux adaptées à l'accomplissement de leurs missions de service public, tant au niveau de leurs capacités d'intervention que de leurs qualités d'habitabilité, de confort et de sécurité.

Au titre de 1996, il était prévu de remplacer une vedette régionale.

Afin de faire face aux conséquences de la pleine intégration des flottilles espagnoles et portugaises dans les eaux communautaires, et l'entrée en vigueur des nouvelles règles de contrôle des pêches, il est envisagé d'un patrouilleur récent d'environ 45 mètres, dont la mise en service pourrait avoir lieu à la fin de l'année 1996. Ce navire, qui viendrait renforcer substantiellement l'action des vedettes régionales existantes, aurait vocation à intervenir sur l'ensemble du Golfe de Gascogne.

Parallèlement, la vedette régionale basée à Cherbourg sera réformée. La sortie de flotte de cette unité sera accompagnée d'un redéploiement de moyens identiques sur la Manche afin d'accroître également dans cette zone l'activité de surveillance.

- Les unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui sont une nouvelle organisation du travail fondée sur la mobilité et la polycompétence des personnels.

Cette organisation, mise en place en 1993, permet d'accroître la présence des affaires maritimes sur le terrain, notamment dans des sites importants tels que les nouveaux ports de plaisance. Actuellement, 12 départements métropolitains et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon disposent d'une unité littorale.

La couverture entière du littoral français suppose la création de 12 ULAM supplémentaires, dotées chacune de vedette côtière et d'un moyen nautique tractable. Au titre de 1996, il était prévu d'en créer trois et les constructions nouvelles prévues en 1997 et 1998, seront affectées à ces unités, en remplacement des vedettes existantes dont l'âge et l'état rendront alors nécessaire leur sortie de flotte.

Les constructions nouvelles prévues au titre de 1996, dont la mise en service est prévue en 1997, seront affectées en Corse et dans le département des Côtes d'Armor.

## **V. LA FORMATION : UNE PRIORITÉ**

### ***A. LA FORMATION MARITIME***

La formation maritime reste reconnue dans le projet de budget pour 1997 comme une priorité. Elle apparaît comme une des meilleures sources d'investissement pour l'avenir. L'ensemble des moyens de paiement qui lui seront consacrés dans le budget de la mer passera de 106,9 millions de francs à 110,3 millions de francs, soit une augmentation de 3,2 %.

La France dispose dans le domaine de la formation maritime d'une réputation, d'une compétence et d'un savoir-faire unanimement reconnus. Les jeunes issus de ce système de formation trouvent tous, sans difficultés, un emploi. Il convient en premier lieu de faire vivre ce potentiel.

Il convient en second lieu de l'adapter à l'évolution du contexte économique afin de répondre tout à la fois à l'espoir de débouchés de jeunes que des besoins de qualification d'un secteur économique. Les demandes des professionnels se font de plus en plus précises et pressantes.

La subvention de fonctionnement aux ENMM reste, pour 1997, à son niveau de 1996, soit 6 millions de francs (chapitre 36-37 article 10).

Quant à la dotation d'équipement aux établissements scolaires maritimes, elle atteint 6,1 millions de francs en crédits de paiement et

6 millions de francs en autorisation de programmes (chapitre 56-37 article 10).

## **B. FORMATION ET PATRIMOINE**

L'action du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme en faveur du patrimoine maritime s'est traduite en 1996, par le concours apporté à **l'association de préfiguration de la Fondation pour le patrimoine maritime et fluvial**. En effet, la convention passée entre le ministère et l'association, aux termes de laquelle le ministère met à la disposition de l'association des locaux, des moyens de fonctionnement et un agent de catégorie A doit être renouvelée.

Pour mémoire, l'association a reçu, à la fin de l'année 1995, une subvention de 1.500.000 francs, crédit attribué à **l'initiative du Sénat** et inscrit sur le chapitre 41-10, article 10.

En outre, le ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme apporte son soutien financier à des associations qui mènent des actions intéressantes en faveur de la culture et du patrimoine maritime. C'est ainsi que la fédération régionale pour la culture marine de Bretagne ou la fédération Manche ont bénéficié de subventions se montant à environ 10 % de la dotation initiale du chapitre 41-10, article 10 (576.000 francs en 1996). Pour 1997, la dotation sera de 0,57 millions de francs.





## CHAPITRE III

### LES PORTS

En 1995, près de la moitié du commerce extérieur de la France exprimé en tonnage (47,69 %) et un peu moins du cinquième du commerce extérieur de la France exprimé en valeur (17,65 %) ont été acheminés en utilisant les services d'un port maritime français.

Ce fait s'explique par l'importance du tonnage des matières premières importées par voie maritime (pétrole brut, minerais, charbon, etc.) qui masque celui des marchandises diverses à forte valeur ajoutée.

**Les ports et le transport maritime jouent un rôle stratégique essentiel dans les échanges internationaux**, non seulement pour les importations de produits de base vitaux pour notre économie (pétrole, minerais, charbon, engrais, produits agro-alimentaires), mais aussi pour les échanges de produits manufacturés à forte valeur ajoutée.

L'examen des cinq dernières années permet de faire quelques constatations.

En tonnage, la part de l'acheminement maritime par les ports français dans les importations a légèrement diminué, passant de 60,05 % en 1991 à 57,21 % en 1995 ; la part de l'acheminement maritime par les ports français dans les exportations qui était en 1991 de 32,51 % est passée à 31,38 % en 1995.

La différence entre importations et exportations est d'ordre structurel. Elle s'explique par le volume élevé des importations de matières premières, transportées par voie maritime en très grande majorité.

En valeur, la part de l'acheminement maritime par les ports français dans les importations a diminué, passant de 23,38 % en 1991 à 16,88 % en 1995.

1995 ; la part de l'acheminement maritime par les ports français dans les exportations qui étaient en 1991 de 21,35 % est passée à 18,39 % en 1995.

Cette évolution montre globalement une diminution de la part des matières premières transportées en vrac et corrélativement, l'augmentation très importante des échanges de biens manufacturés à forte valeur ajoutée avec nos partenaires de l'Union européenne.

**Le renforcement de la compétitivité des ports**, dans un contexte d'intensification des échanges maritimes de marchandises diverses et de produits finis qui ouvre, à nos plus grands ports, de nouvelles perspectives **est un enjeu économique majeur** pour reconquérir des trafics et développer, dans les enceintes portuaires, de nouvelles activités créatrices de valeur ajoutée et d'emplois.

## I. LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS

### A. LES PORTS AUTONOMES

Le chiffre d'affaires (ou production vendue) des ports autonomes métropolitains, qui regroupe les prestations de services des ports (droits de port, taxes d'outillage, recettes des domaines et concessions, autres prestations de services) s'est établi à 2.960 millions de francs en 1995, proche de celui de 1994 (2.956 millions de francs).

La composition du chiffre d'affaires est stable depuis 1993 : les droits de port constituent 52,2 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des ports autonomes, les recettes d'outillage assurent 29,5 % du total des recettes et les produits des domaines en représentent 14,5 %.

Selon les dernières prévisions des ports autonomes, un chiffre d'affaires de 3.088 millions de francs pourrait être atteint en 1996.

En 1995, les ports se sont engagés dans une réduction significative de certains de leurs postes de dépenses, afin de réduire le déficit d'exploitation, qui ne représenterait plus que 4,3 millions de francs.

Mais pour 1996 les prévisions sont à nouveau pessimistes, en raison de la baisse des trafics céréaliers qui affecte particulièrement le port de Rouen. Le résultat global devrait, selon les prévisions des ports, connaître un déficit de 22 millions de francs.

1995 voit une amélioration globale des soldes intermédiaires de gestion.

Comparativement à l'année 1994, la production vendue a diminué de 1,8 % en 1994, pour être portée à 2.960 millions de francs.

L'excédent brut d'exploitation augmente de 1,8 % pour se situer à 791 millions de francs grâce à un effort global de maîtrise des charge externes.

La marge brute d'autofinancement s'établir à 634 millions de francs, en hausse de 11,4 % et la marge nette d'autofinancement atteint 336 millions de francs (+ 17 %).

## ***B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL***

En 1995, pour l'ensemble des concessions portuaires, on a constaté globalement une diminution du chiffre d'affaires hors taxes (1.325 millions de francs contre 1.415 millions de francs en 1994) et de la capacité d'autofinancement brut (491 millions de francs contre 558 millions de francs en 1994). Mais le niveau de la dette a continué, dans le même temps, à décroître (1.212 millions de francs) contre 1.302 millions de francs en 1994).

Toutefois, ces données globales ne rendent pas compte de la diversité des résultats des concessions qui impose de distinguer le port de Calais et les autres ports. La taille des autres ports d'intérêt national est beaucoup plus modeste et leurs situations financières sont très variables.

- La situation financière de tous les ports de pêche est délicate, voire critique, compte tenu de la crise qui affecte depuis quelques années le secteur de la pêche.

- Si la plupart des concessions de commerce ont une situation financière satisfaisante, certaines connaissent des difficultés durables, d'autres se trouvent confrontées à des évolutions de trafic (concurrence du tunnel transmanche ou conséquences de la politique agricole sur les trafics de produits agro-alimentaires) qui remettent brusquement en cause leur équilibre et d'autres, enfin, après une période difficile, paraissent bien engagées dans la voie du redressement.

## ● Calais

Il faut souligner la part très importante du port de Calais dans l'ensemble des résultats : **son chiffre d'affaires représente plus du tiers du chiffre d'affaires global des ports d'intérêt national** et sa réduction en 1995 a été plus accentuée que celle de l'ensemble des autres ports.

Néanmoins, malgré la concurrence du tunnel sous la Manche, le port de Calais conserve sa position de premier port français transmanche (en 1995, 55,26 % du trafic fret et 66,38 % du trafic des ports français transmanche sont passés par Calais), ce qui lui a permis, au cours des dernières années, de réaliser sans recours à l'emprunt, d'importants investissements.

Sa position géographique lui assurant de garder la meilleure part du trafic maritime sur le détroit du Pas-de-Calais (depuis quatre ans, anticipant l'ouverture du tunnel, les compagnies maritimes ont regroupé leurs lignes de Calais), il pourra sans difficulté majeure supporter la diminution du trafic et des recettes portuaires résultant de la concurrence du tunnel transmanche.

## ● Boulogne

Malgré le plan de restructuration mis en oeuvre en 1993, après la perte de l'essentiel du trafic Transmanche, la situation financière de la concession n'a pu être rééquilibrée en raison du niveau de son endettement et de l'absence de perspectives de développement du trafic portuaire qui auraient pu, au moins partiellement, compenser la perte des recettes de l'activité transmanche.

Des solutions sont actuellement recherchées afin de rendre la concession portuaire financièrement viable et de permettre au port de Boulogne d'apporter sa part de financement dans le contrat de plan Etat-Région qui permettra de procéder à la remise en état des installations portuaires, pour certaines vétustes, et achever la modernisation du port de pêche.

Malgré la chute des apports de la pêche industrielle, **Boulogne reste le premier port de pêche français** avec notamment une zone de transformation des produits de la mer où sont traitées 300.000 tonnes de poisson par an. Mais les apports de poissons débarqués, pour plus de la moitié par la pêche artisanale, ne représentent qu'une toute petite partie des volumes traités, l'essentiel arrivant par la route. Ainsi, en 1995, les apports de poisson vendus en criée de Boulogne ont atteint (63.246 tonnes (- 1,8 % par rapport à 1994) pour un prix moyen de 9 francs/kg (+ 5,8 % par rapport à 1994).

## ● Dieppe

Après deux années difficiles qui ont fortement dégradé sa situation financière, le port de Dieppe connaît depuis 1993 un essor de son activité grâce, d'une part, à la reprise réussie de la ligne Dieppe-Newhaven par Sealink Stena Line, qui a manifesté son intérêt pour cette ligne en participant au financement de la gare maritime, et, d'autre part, au développement des trafics fruitiers générés par la réforme de la manutention portuaire. Ces trafics paraissent pouvoir se fixer à Dieppe de façon durable, malgré la baisse de trafic enregistrée en 1995.

En 1995, les apports de poisson vendus à la criée à Dieppe ont continué à décroître sensiblement : ils ont atteint 4.445 tonnes (- 15 % par rapport à 1993) pour un prix moyen de 11,72 francs/kg (-8,7 % par rapport à 1993).

Le concessionnaire a engagé cette année la modernisation du centre de pêche afin de le mettre en conformité avec les normes sanitaires européennes. La rénovation de la halle à marée est évaluée à 12 millions de francs ; elle sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire et financée à hauteur de 50 % par des subventions du FEOGA et des collectivités locales. Les mareyeurs devraient réaliser et financer eux-mêmes la modernisation des ateliers de mareyage, ce que rend maintenant possible la loi sur la domanialité.

La réalisation prochaine de l'élargissement de l'écluse du bassin du commerce, au financement de laquelle l'Etat contribuera à hauteur de 26,5 millions de francs, répond à l'évolution du gabarit des nouveaux navires fruitiers.

### ● Caen

Pour financer l'aménagement du second poste transmanche et la reconstruction du pont de Bénouville le concessionnaire a dû, en 1992-1993, très largement recourir à l'emprunt. Alors que le niveau de la dette de la concession a été fortement augmenté et, par conséquent, les charges financières en résultant qui pèseront durablement sur les comptes de la concession, le trafic portuaire a chuté de plus de 35 % en 1993-1994. Cette baisse résulte largement de la perte attendue du trafic sidérurgique après la fermeture définitive de la société métallurgique de Normandie et de la diminution des exportations de céréales, liée à la réforme de politique agricole commune en 1994.

La reprise des exportations de céréales enregistrée en 1995, qui ne retrouvent toutefois par leur niveau antérieur, ne modifie pas la situation financière de la concession qui demeure fragile.

### ● Sète

Depuis plusieurs années la situation financière de la concession a été durablement déséquilibrée par un endettement important et une diminution du trafic. Bien qu'il ait pratiqué une politique de limitation des investissements, le concessionnaire a, cependant, dû procéder à une renégociation et à rééchelonnement de sa dette à trois reprises (1986-1988, 1990 et 1994).

Après avoir bénéficié d'une année exceptionnelle en 1994 sous l'effet de difficultés qu'a connues dans le même temps le port de Marseille, le trafic portuaire a enregistré une baisse de 5 % en 1995, et la situation financière de la concession demeure fragile.

## C. LES PORTS ET LA PÊCHE

### ● Cherbourg

Le port de Cherbourg, qui accueille des navires de pêche artisanale, a été relativement épargné par la crise. En 1995, les apports de poisson vendus en criée de Cherbourg ont atteint 8.254 tonnes (+ 16,7 % par rapport à 1994) pour un prix moyen de 10,62 francs par kilo (- 4,53 par rapport à 1994).

La modernisation du port de pêche engagée il y a trois ans est maintenant achevée. Elle a été complétée par la construction, cette année, d'une unité de production de glace (dont le montant s'élève à 3 millions de francs, et dont le financement est couvert à hauteur de 50 % par des subventions). Ce nouvel équipement, qui remplacera l'actuelle unité devenue obsolète, améliorera la qualité du service offert aux pêcheurs.

La situation financière du port de pêche s'est sensiblement dégradée au cours des dernières années. Malgré le plan de redressement qu'il a mis en oeuvre en 1994, le concessionnaire parvient difficilement à rembourser la dette souscrite pour financer l'opération de modernisation.

### ● Lorient

Les volumes de poisson directement débarqués à Lorient ont sensiblement diminué au cours des dernières années sous l'effet de la crise qui a touché le secteur de la pêche et de la politique de débarquement dans les bases avancées. Avec une baisse des apports de 50 % en dix ans, la pêche industrielle et semi-industrielle a en effet fortement décliné. Les armements ont connu ou connaissent de graves difficultés qui ne sont pas sans conséquence sur l'activité du port et de la criée de Lorient. Le groupe Jégo-Quéré qui représentait la moitié du tonnage débarqué dans le port de Lorient dans les années 80, a été repris il y a deux ans par le groupe espagnol Pescanova ; une restructuration a été menée. L'armement Lucas, qui représentait 5.000 tonnes d'apports, a été repris par le groupe Intermarché qui est déjà présent à Lorient avec une usine de transformation de poisson et concrétise ainsi sa volonté de filière intégrée.

En 1995, les apports de poisson vendus à la criée ont continué à chuter : ils ont atteint 26.327 tonnes (- 21,7 % par rapport à 1994), pour un prix moyen de 11,59 francs/kg (+ 6,8 % par rapport à 1994).

**Lorient reste néanmoins un grand centre de commercialisation et de transformation du poisson où, comme à Boulogne, l'essentiel du poisson traité arrive par la route en provenance de l'étranger ou d'autres ports français (les apports extérieurs alimentant cette filière sont estimés à environ 90.000 tonnes).**

La société d'économie mixte de Lorient-Keroman, concessionnaire du port depuis le 1er janvier 1994, et son sous-traitant, la compagnie d'exploitation du port, ont mis en oeuvre des mesures destinées à redresser l'exploitation du port.

### ● Saint-Malo

Les apports de poissons vendus à la criée à Saint-Malo, en 1995, ont progressé et atteint 4.887 tonnes (+ 34,5 % par rapport à 1994) pour un prix moyen de 11,36 francs/kilo (- 2,163 % par rapport à 1994).

La situation financière du port de pêche est mauvaise. Alors qu'elle était tout juste équilibrée à la fin des années 1980, elle s'est rapidement dégradée sous l'effet de la diminution des apports et du poids de la dette souscrite pour financer l'opération de modernisation de la criée réalisée en 1990-1991. La capacité d'autofinancement devenue négative ne permet plus de rembourser les emprunts et le concessionnaire étudie des mesures de redressement.

### ● Brest

A la demande de la Chambre de Commerce et d'Industrie, concessionnaire du port de commerce, une concession pêche a été créée à Brest et l'aménagement d'une criée a été réalisé en 1991-1992 afin d'offrir aux pêcheurs fréquentant le port de meilleures conditions de commercialisation de leurs produits.

En 1995, troisième année de pleine activité de la criée, les apports de poisson ont continué à progresser et atteint 1 4137 tonnes (+ 28,8 % par rapport à 1994) pour un prix moyen de 20 francs/kilo (+ 6,9 % par rapport à 1994).

Toutefois, la situation financière de la concession demeure mauvaise, le niveau des apports ne permettant pas pour le moment que l'activité de la criée soit équilibrée.

### ● Concarneau

Les apports de poisson vendus à la criée de Concarneau ont progressé en 1995 ; ils ont atteint 30.000 tonnes (+ 5,9 % par rapport à 1994). Mais, le prix moyen du poisson, qui avait brutalement chuté en 1993, a continué à baisser, il était de 11,95 francs/kg en 1995 (- 3,07 % par rapport à 1994).

Une nouvelle criée a été mise en oeuvre en service en 1993. Prenant en compte, d'une part, la situation financière de la concession fragilisée par la baisse de recettes et l'augmentation de la dette contractée pour financer le programme de modernisation, et d'autre part, la modification des besoins, le concessionnaire a redimensionné le programme de restructuration des ateliers de mareyage qui s'achève cette année. Il a par ailleurs mis en oeuvre des mesures de redressement afin de pouvoir dégager une capacité d'autofinancement suffisante pour couvrir le remboursement de la dette.

### ● La Rochelle

La situation financière de la concession est très fortement dégradée. La baisse des apports a déséquilibré les comptes de la concession, déséquilibre encore aggravé par l'augmentation de la dette. Un plan de redressement a été mis en oeuvre par le concessionnaire.

### ● Sète

En 1995, les apports de poisson vendus à la criée de Sète ont atteint 3.274 tonnes (+ 3,48 % par rapport à 1994) pour un prix moyen de 14,81 francs/kilo (- 2,75 % par rapport à 1994).

Un programme de modernisation a été mis en oeuvre afin de mettre les installations portuaires en conformité avec les normes sanitaires européennes. Bien qu'il ait été dimensionné au plus juste, son financement a nécessité un recours à l'emprunt dont la charge va peser sur la situation financière déjà fragile de la concession.

## II. LES CONTRATS DE PLAN

Les opérations d'infrastructure portuaire, prévues dans les contrats de plan Etat-région, sont les opérations présentant un intérêt stratégique pour le développement de notre économie et de notre commerce extérieur. Elles concernent principalement les grands ports à savoir les ports autonomes maritimes : extension de terminaux à conteneurs et marchandises diverses, programmes structurels d'amélioration des accès, par exemple. Quelques opérations sont également programmées dans les ports d'intérêt national dans la mesure où, favorisant la desserte de l'arrière pays de ces ports, elles concourent à la dynamique tant de l'économie régionale que nationale et contribuent à l'aménagement du territoire.

L'enveloppe financière, dans les contrats de plan Etat-Région 1994-1998, qu'il est prévue d'affecter au titre du budget de la mer aux grandes opérations d'équipements d'infrastructure des ports maritimes de métropole et d'outre-mer s'élève pour les cinq années à 755,93 millions de francs.

Par ailleurs, les collectivités locales participeront, pour un montant équivalent (entre 700 et 800 millions de francs), au financement de ces opérations.

En outre, dans le cadre du contrat de développement entre l'Etat et le Territoire de Polynésie française, il est prévu une participation du budget de la mer à hauteur de 20 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures portuaires dans différentes îles de Polynésie.

La liste des opérations, le montant de la participation financière de l'Etat affectée à chacune d'elles, pour l'ensemble des années 1994 à 1998 ainsi que les réalisations des années 1994 et 1995 et la programmation de 1996 sont indiqués dans le tableau ci-après :



CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION  
1994-1998  
PORTS MARITIMES

Unité : M.F.

RÉGION	PORT	OPÉRATIONS	Crédits d'État- MER - A.P. PRÉVISIONS 1994-1998	1994 (réalisation)	1995 (réalisation)	1996 (Programmation)	
NORD - PAS DE CALAIS	<b>I - PORTS METROPOLITAINS</b>						
	DUNKERQUE	- Dégagement des accès de la darse 4	30,00				
		- Réalisation d'un 1er poste à quai	40,00				
		- Réalisation d'un 2ème poste à quai	52,00				
		- Mise en oeuvre d'un quai d'accostage	8,00			4,2	
BOULOGNE	- Reconstruction/Requalification des ouvrages à Boulogne	40,00		0,65	3,50		
	TOTAL REGION		170,00		0,65	7,70	
HAUTE NORMANDIE	LE HAVRE	- Etudes et premiers travaux d'aménagement pour l'accueil des grands navires porte-conteneurs transocéaniques.	124,50		3,06		
		ROUEN	- Approfondissement du chenal (descente à 10,30m)	100,00			18,75
		- Construction de terminaux spécialisés	9,00		9,00		
		DIEPPE	- Elargissement des accès au bassin du commerce	26,50			26,53
	TOTAL REGION		260,00		12,06	45,28	
PAYS-de-la- LOIRE	NANTES-SAINT-NAZAIRE	- Aménagement de la zone de Donges-Est	39,60				
		- Réalisation des postes rouliers 2 et 3	25,50		11,00		
	TOTAL REGION		65,10		11,00		
AQUITAINE	BORDEAUX	- Amélioration des accès à Bassens et à Ambès	60,00	4,00		5,28	
		BAYONNE	- Amélioration des accès dans le chenal de l'Adour	24,80	10,00		
	TOTAL REGION		84,80	14,00		5,28	
PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR	MARSEILLE	- Rénovation du terminal à passagers	85,00	40,44	34,40	6,60	
		- Confortement de la forme de radoub n°2	10,20	4,80	4,50		
		- Terminal à conteneurs à Fos	5,00				
		TOTAL REGION		100,20	45,24	38,90	6,60
TOTAL I			680,10	59,24	62,61	64,86	

CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION  
1994-1998  
PORTS MARITIMES

RÉGION	PORT	OPÉRATIONS	Crédits d'État- MER - A.P. PRÉVISIONS 1994-1998	1994 (réalisation)	1995 (réalisation)	1996 (Programmation)
	<b>II - PORTS D'OUTRE-MER</b>					
GUADELOUPE	POINTE-A-PITRE	- Aménagements divers, en particulier à la plate-forme logistique de la Pointe Jarry	9,5			5,00
MARTINIQUE	FORT-DE-FRANCE	- Réaménagement du secteur centre (2ème tranche)	4,9	2,70	1,90	
		- Nouveau terminal à conteneurs de la Pointe des Grives	38,93	0,06	0,64	
GUYANE	DEGRAD DES CANNES	- Divers aménagements	2,5			
POLYNESIE		- Aménagements portuaires (1)	20,00			2,94
	<b>TOTAL II</b>		<b>75,83</b>	<b>2,76</b>	<b>2,54</b>	<b>7,94</b>
	<b>TOTAL GENERAL (I + II)</b>		<b>755,93</b>	<b>62,00</b>	<b>65,15</b>	<b>72,80</b>

(1) Contrat de développement État-Territoire.

### III. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS

#### A. LES PORTS AUTONOMES

En 1996, dans la continuité d'une évolution constante depuis plusieurs années, un tiers des crédits d'investissements alloués aux ports autonomes seront consacrés à des investissements de capacité. Les deux tiers restants seront affectés à des opérations spécifiques de rétablissement des profondeurs, pour maintenir les conditions de navigabilité et de sécurité d'accueil des navires dans les deux ports autonomes de Rouen et de Nantes-Saint-Nazaire, ainsi qu'à des grosses réparations répondant à un impératif de sécurité.

**ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS  
DES PORTS AUTONOMES**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996(P)
Etat (crédits de paiement)	163,4	143,8	141,8	104,2	130,3	90,0
Coll. locales et tiers (FEDER...)	258,1	177,8	259,2	214,3	233,8	270,0
Emprunt	162,8	150,5	81,3	191,2	223,3	140,0
Port (ressources propres)	549,0	426,1	409,7	375,5	271,4	400,0
<b>TOTAL</b>	<b>1 133,4</b>	<b>898,3</b>	<b>892,0</b>	<b>885,2</b>	<b>858,8</b>	<b>900,0</b>

Les autorisations de programme mises en place en 1995 et prévues pour 1996 se répartissent ainsi qu'il suit :

	Etat AP effectués	Participation des ports autonomes (engagements)	Total
1995	90,71 mf	100,89 mf	191,60 mf
1996 (programme)	69,33 mf	83,02 mf	152,35 mf

Les principales opérations financées en 1995 et prévues en 1996 sont les suivantes :

● **Dunkerque**

Grosse réparation sur l'écluse de l'avant-port : remplacement de l'amortisseur du :

Réaménagement du quai Freycinet 13 pour le trafic de marchandises diverses (contrat de plan)

● **Le Havre**

Etude d'extension portuaire -projet « Port 2000 » (contrat de plan) :

Réfection des ouvrages de soutènement et remise en état du pont Rouge (pont mobile) :

Remplacement de la télécommande de l'écluse François 1er :

Rénovation de l'écluse Quinette de Rochemont.

● **Rouen**

Rétablissement des profondeurs:

Aménagement de terminaux (contrat de plan).

● **Nantes - Saint-Nazaire**

Création d'un poste roulier sur le terminal à marchandise diverses et à conteneurs de Montoir (principalement pour le trafic de voitures) (contrat de plan) :

Rétablissement des profondeurs à Montoir et Donges :

Restauration du quai Wilson.

## LA MODERNISATION DU PORT DE MARSEILLE

La modernisation des équipements du port de Marseille en 1996 s'est concrétisée par la poursuite de travaux engagés en 1995.

### Réparation navale et rénovation de la forme de radoub n° 2

Depuis 1988, le port de Marseille a entrepris un important programme de remise en état des installations de réparation navale.

La forme 2, principalement utilisée pour la réparation de navires de petite taille, cargos et engins de servitude, a dû être remise en état pour être maintenue dans des conditions d'utilisation optimales compte tenu de son état de dégradation avancée et de ses perspectives d'activité.

La continuité de la réparation navale étant nécessaire au bon fonctionnement du port, la réfection de la forme a été réalisée en deux tranches. Les marchés nécessaires à la réalisation de ces travaux ont été lancés en 1995, les dernières réalisations se sont achevées au début de 1996.

### La rénovation du terminal passagers

Le trafic passagers du Port de Marseille est pour moitié international (liaisons avec l'Afrique du Nord) et pour moitié national (liaisons avec la Corse).

Soucieuses d'améliorer la rentabilité de leur exploitation, les compagnies maritimes ont mis en service, dès 1992, de nouveaux grands navires rouliers de 165 mètres de long et de 30 mètres de large venant compléter les transbordeurs de grande capacité déjà en service.

Or, l'exiguïté des passes d'entrée du port rendait les manoeuvres d'évitage périlleuses, voire dangereuses par vents forts, phénomène fréquent sur le site de Marseille. Pour faire face à la concurrence des ports italiens sur la desserte de la Corse, dans une perspective de stabilité des trafics, le port a donc eu à répondre à deux principaux problèmes qui se posaient, à savoir la sécurité de l'accueil des navires de caractéristiques accrues et la qualité du service offert aux passagers dans des installations insuffisamment fonctionnelles.

Cinq tranches de travaux d'élargissement et de rénovation des installations ont ainsi été engagées depuis 1992 afin d'offrir de nouvelles capacités d'accostage pour la présence simultanée de deux grands navires à quais à améliorer la manoeuvrabilité des navires ainsi que la fiabilité des accès nautiques. La quatrième tranche a permis la réalisation du tenon des postes 80 et 81 pour 11,04 millions de francs financés à hauteur de 6,63 millions de francs par l'état.

Les travaux relatifs à la quatrième tranche ont été réalisés en début d'année. En revanche, des difficultés rencontrées pour la fiabilisation du pont de la Pinède, qui restera le seul accès de la digue du Large après la dépose du pont d'Arenc, n'ont pas permis de lancer la cinquième tranche, qui devrait débiter au cours du deuxième trimestre 1997.

La cinquième tranche concerne la dépose du Pont d'Arenc, ainsi que l'élargissement de la passe d'Arenc afin de pouvoir offrir, par tous temps, l'évitage dans le bassin de la Grande Joliette, la sortie des navires par le nord du port et le passage des navires vers les postes au nord de la passe. Le montant des travaux est estimé à 43 millions de francs, dont 34,4 millions de francs à la charge de l'Etat.

● **Bordeaux**

Amélioration des accès à Bassens (contrat de plan).

● **Marseille**

Modernisation du terminal à passagers - élargissement de la passe d'Arcenc et aménagement d'un pont mobile sur la passe de la Grande Bigue (contrat de plan) ;  
Modernisation de la forme de radoub n° 2 (contrat de plan).

**B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL**

● Pour 1996, les prévisions d'investissements, s'établissent ainsi qu'il suit (autorisations de programme) :

*milliers de francs*

	Etat	Fonds de concours	Ensemble
1996	66 432	376 356	442 788 *

\* Dont 132,6 millions de francs destinés à l'opération d'élargissement de l'écluse d'accès au bassin de commerce à Dieppe (contrat de plan) et 184 648 kf pour la réalisation du programme d'aménagement du port de Bayonne (contrat de plan).

L'exercice 1996 se caractérise par une montée en régime dans l'exécution des nouveaux contrats de plan Etat-Région et par de nombreuses opérations de grosses réparations. Les principales opérations sont les suivantes :

- Boulogne : réfection de quais (contrat de plan) : poursuite des opérations inscrites au contrat de plan pour le port de Boulogne qui concernent prioritairement l'activité de la pêche : réhabilitations d'infrastructures dégradées par les tempêtes et travaux de modernisation du port, en application des normes sanitaires européennes.

- Dieppe : élargissement de la passe d'accès au bassin du commerce (contrat de plan). Les activités traditionnelles du port de commerce de Dieppe sont la liaison transmanche avec New-Haven et le trafic fruitier (230 000 tonnes d'agrumes du Maroc et bananes du Cameroun et de Côte d'Ivoire) effectué dans le bassin du commerce, auquel le succès de la réforme de la manutention a redonné un nouvel élan. Le développement de ce trafic (300 000 tonnes prévues en l'an 2000) nécessite l'approfondissement de l'écluse et son élargissement de 22 à 28 mètres.

- Bayonne : poursuite du programme d'aménagement du port (contrat de plan). Cette opération consiste en un remodelage et un réaménagement des ouvrages portuaires, liés, notamment, à une importante implantation industrielle sur le port qui devrait engendrer 250 emplois directs nouveaux ainsi qu'un trafic de 1,2 millions de tonnes.

- Cherbourg : restauration du quai des Mielles. La principale armature du port de commerce de Cherbourg a été en partie sinistrée à la suite d'une rupture de la gabionnade cloisonnée qui constitue sa structure. Des mesures conservatoires de première urgence ont dû être entreprises très rapidement, la stabilité d'une centaine de mètres de quai étant menacée d'une rupture progressive.

- Caen : remplacement des portes de l'Orne. la remise en état du barrage des portes de l'Orne dans le bassin de Saint-Pierre du port de Caen était urgente ; la fonction de régulateur de l'Orne de cet ouvrage qui était vétuste et en partie hors service étant primordiale pour la lutte contre les risques naturels d'inondations en périodes de crues.

- Lorient : grosses réparations des quais de Kergroise. Des phénomènes d'instabilité et de « grand plissement » ayant été constatés sur le site, un programme de travaux de grosses réparations a été pris en considération. La responsabilité de l'Etat en matière de sécurité sur ces quais ne lui permet pas de laisser durablement en activité un ouvrage dont l'instabilité est connue et risque de conduire de manière brutale à la ruine définitive d'un linéaire important de quais.

- Sète : restauration des ponts mobiles : La réparation des ponts mobiles du port de Sète qui sont actuellement vétustes et dont certains (primordiaux pour la circulation dans la ville) menacent ruine, revêt un caractère d'extrême urgence. Une partie de ces travaux de réhabilitation doit impérativement être engagée dans des délais très rapprochés compte tenu des risques importants d'accidents qu'ils font courir aux usagers (accidents pour lesquels la responsabilité de l'Etat serait engagée).

- Martinique : travaux de réaménagement du secteur centre (contrat de plan, 2ème tranche). Il s'agit de la réparation du quai des Tourelles pour la réception des passagers de croisière et de l'allongement du quai des grands cargos dédié au trafic roulier.

● En 1997, les opérations de contrat de plan engagées seront poursuivies. En outre, quelques opérations de gros entretien seront également financées, dont l'opération de l'établissement annuel des profondeurs au port de Degrad-des-Cannes en Guyane, ainsi que la réalisation des trois opérations nouvelles de capacité intéressant les ports d'intérêt national :

- Saint-Malo : amélioration de l'accueil des car-ferries (transmanche) ;

- La Rochelle : extension du terminal forestier de Chef-de-Baie (bois, papier et pâte à papier) ;

- Nice : extension des capacités portuaires pour l'accueil des trafics de croisière.

### **C. L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DES PORTS MARITIMES : UNE PRIORITÉ**

Votre commission tient à rappeler que les ports maritimes constituent le maillon de départ d'une chaîne de transport multimodal vers lequel convergent les modes terrestres.

Il faut évoquer les principaux efforts marqués pour améliorer la desserte de nos ports maritimes.

#### **● Les infrastructures routières**

##### **- Dunkerque :**

Les aménagements de la RDI ont été réalisés.

La déviation de la RD11 devrait être engagée à la fin de 1997.

L'autoroute A 16 entre l'Isle-Adam et Boulogne devrait, pour son tronçon, Amiens-Abbeville être mise en service en juillet 1997 et pour son tronçon Abbeville-Boulogne en 1998.

##### **- Le Havre-Rouen :**

La mise en service de l'A 29 entre le Havre et Yvetot est intervenue en mai 1996. Le tronçon Yvetot-Saint-Saens sera achevé en 1998.

La section Bouttencourt-Neufchâtel de l'A 28 devrait intervenir au début de 1997.

la mise en service de la liaison A 29/A 13 par le pont de Normandie est prévue pour la mi-1996.

Les travaux de la RN 154 entre Evreux et Nonancourt ont commencé en 1996.

##### **- Nantes - Saint-Nazaire**

La déclaration d'utilité publique du tracé nord de Niort de l'A 83 a été signée en juillet 1996.

La DUP de l'A 85 pour Langeais Tours a été signée à la même époque.

#### **● Bordeaux**

La décision ministérielle du 29 mars 1996 a fixé le fuseau de la liaison Bordeaux-Pau qui sera concédée.

Les aménagements de la RN 134 pour l'accès au tunnel du Somport devaient commencer à l'automne 1996.

La DUP de la section Arveynes-Saint-Julien sur l'A 89 a été signée en janvier 1996.

● **Marseille**

La mise en service de l'A 54 Nîmes-Arles A 7 est intervenue en mars 1996.  
Les conclusions de la mission d'expertise sur la section Col du Fau-La Saulce de l'A 51 ont été rendues en janvier 1996.

● **Les infrastructures ferroviaires**

- Le Havre : La mise au gabarit B + de la voie ferrée Paris-Le Havre devrait être achevée pour décembre 1998.

- Marseille : La mise au gabarit B + de la ligne Paris-Dijon-Lyon-Marseille devrait pouvoir intervenir après l'achèvement du TGV Méditerranée.

● **Les voies navigables**

**A l'heure actuelle, les ports français n'ont pas une desserte fluviale équivalente à celle des grands ports concurrents de l'Europe du Nord. N'existent en effet que des sections à grand gabarit sans liaisons entre bassins.**

Pour le port de Dunkerque, la liaison Dunkerque-Escaut est pénalisée par une hauteur libre insuffisante sous les ponts. Manquent aussi les liaisons « Seine-Nord » et « Seine-Est » vers la Moselle et le Rhin.

Pour les ports de Rouen et du Havre, dont l'arrière-pays s'achève presque à Paris, manquent également les travaux de liaisons « Seine-Nord » y compris l'aménagement de l'Oise et la liaison « Seine-Est ».

Quant au port de Marseille-Fos, le développement de la desserte fluviale ne concerne que les ports de la Saône et de Lyon : la réalisation d'une desserte complète reste subordonnée à celle de la liaison Rhin-Rhône.

**Votre commission considère, une nouvelle fois, comme essentiel pour l'avenir de nos grands ports maritimes que la valorisation des voies fluviales permette la desserte de l'hinterland de ces ports. Dans cette perspective elle soutient :**

- la décision d'achèvement de la liaison fluviale à grand gabarit « Rhin-Rhône » ;

- la montée en puissance du fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN) ;



**- l'élaboration du schéma directeur des ports maritimes mais également, l'élaboration d'un schéma directeur des plates-formes multimodales.**



## EXAMEN PAR LA COMMISSION

La Commission des Affaires économiques a procédé, le mardi 12 novembre 1996, sur le rapport de M. Jacques Rocca Serra, rapporteur pour avis, à l'examen des crédits de la Mer.

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **M. Jean François-Poncet, président**, s'est enquis des retards apportés à la mise en oeuvre de l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire relatif à l'achèvement de la liaison fluviale « Rhin-Rhône ».

**M. Jacques Rocca-Serra, rapporteur pour avis**, a précisé que la principale difficulté consistait à opérer les acquisitions foncières et les expropriations avant l'année 1998, terme fixé pour l'échéance de la procédure d'utilité publique. Il a déploré les obstacles que rencontraient ces acquisitions, en dépit de la volonté récemment affichée par M. le Premier ministre.

En réponse à une question de **M. Jean François-Poncet, président**, **M. Jacques Rocca-Serra, rapporteur pour avis**, a jugé que les obstacles environnementaux étaient moins importants que ceux opposés par une partie de l'administration des finances et par certains corps d'ingénieurs.

A l'issue de cette discussion, la commission a décidé, dans sa majorité, de **donner un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés à la Mer dans le projet de loi de finances pour 1997.**