

N° 87

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 2001

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 2002, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Philippe MARINI,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 25

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET LOGEMENT :

IV.- MER

Rapporteur spécial : M. Marc MASSION

(1) Cette commission est composée de : MM. Alain Lambert, *président* ; Jacques Oudin, Gérard Miquel, Claude Belot, Roland du Luart, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Aymeri de Montesquiou, *vice-présidents* ; MM. Yann Gaillard, Marc Massion, Michel Sergent, François Trucy, *secrétaires* ; Philippe Marini, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Bernard Angels, Bertrand Auban, Denis Badré, Jacques Baudot, Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Gérard Braun, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Yvon Collin, Jean-Pierre Demerliat, Eric Doligé, Thierry Foucaud, Yves Fréville, Adrien Gouteyron, Hubert Haenel, Claude Haut, Alain Joyandet, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, François Marc, Michel Mercier, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Pelletier, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 3262, 3320 à 3325 et T.A. 721

Sénat : 86 (2001-2002)

Lois de finances.

SOMMAIRE

Pages

CHAPITRE I - LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE	4
I. L'IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ DE SOUTENIR LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE	4
A. LA FLOTTE FRANÇAISE A ETE DURABLEMENT AFFAIBLIE.....	4
1. <i>Etat de la flotte de commerce française en 2001</i>	4
2. <i>Age moyen des navires</i>	5
B. LE RÉGIME DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE	6
C. UNE OPTION POSSIBLE : LA TAXATION FORFAITAIRE AU TONNAGE	9
II. POURSUIVRE L'EFFORT EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ MARITIME	10
A. LE RENFORCEMENT DES CONTRÔLES	10
B. LE RENFORCEMENT DES MOYENS DES CROSS.....	11
C. LE DÉVELOPPEMENT DES ULAM.....	12
D. LA MODERNISATION DE LA SIGNALISATION MARITIME.....	13
III. LA RÉFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME	14
A. LES SUBVENTIONS ALLOUÉES	14
B. LA RÉALISATION D'UN GRAND SERVICE PUBLIC DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME.....	15
IV. L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (ENIM)	17
A. LE FINANCEMENT DE L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE.....	17
B. L'ÉVALUATION DES DÉPENSES ET DES RECETTES POUR 2002	17
V. LA PROTECTION ET L'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL	18
A. PROTECTION DU LITTORAL.....	18
B. LE RÉTABLISSEMENT DU CARACTÈRE MARITIME DE LA BAIE DU MONT-SAINT-MICHEL.....	19

CHAPITRE II - LA POLITIQUE PORTUAIRE	21
I. LA SITUATION DES PORTS FRANCAIS	21
A. UNE BAISSSE GLOBALE DES TRAFICS	21
1. <i>L'activité des ports français en 2000</i>	21
2. <i>Bilan par catégorie de conditionnement</i>	22
B. LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS CONTINUE À S'ASSAINIR	23
1. <i>Une amélioration de tous les indicateurs financiers des ports autonomes</i>	23
2. <i>La situation des ports d'intérêt national</i>	23
II. LA POLITIQUE PORTUAIRE FRANCAISE	25
A. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ	25
B. LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	26
C. LA PROMOTION DU CABOTAGE MARITIME	29
D. LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ PORTUAIRE	29
III. L'HARMONISATION EUROPÉENNE DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES PORTS	30
MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	35
EXAMEN EN COMMISSION	36

CHAPITRE I

LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

I. L'IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ DE SOUTENIR LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

A. LA FLOTTE FRANÇAISE A ÉTÉ DURABLEMENT AFFAIBLIE

1. Etat de la flotte de commerce française en 2001

La flotte de commerce française s'établit à 206 navires au 1^{er} juillet 2001, contre 209 au 1^{er} janvier 2000. Sa capacité s'est réduite de 6,5% et s'élève aujourd'hui à 4,43 Mtjb. Elle conserve à peu près le même niveau depuis les années 1990, au cours desquelles on a assisté à une relative stabilisation de l'effectif de la flotte française.

Cette stabilisation est intervenue après une longue et grave crise qui a démarré avec le contre-choc pétrolier de 1979, culminé en 1986 lorsque le dollar a perdu 30% de sa valeur, et qui s'est poursuivie avec le marasme économique général qui s'est alors installé, au moment même où se mettaient en place les flottes des pays en développement d'Asie et d'Amérique du Sud.

En Europe, la tendance n'a pu être inversée qu'au milieu des années quatre-vingt dix, et c'est à cette époque que la flotte pétrolière française s'est stabilisée. Depuis 1995, celle-ci maintient la capacité de ses 55-60 navires à un niveau d'environ 4,5 millions de tpl (4,7 millions de tpl au 1^{er} janvier 2001).

En revanche, la flotte sèche a été plus gravement touchée encore, perdant 80 navires dans la seconde partie des années quatre-vingt, soit le tiers de ses unités et la moitié de sa capacité pour s'établir à 168 navires pour 2,2 millions de tpl en 1990. Dans la seconde partie des années 90, la flotte sèche est composée d'une quarantaine de navires passagers et de 110 à 115 navires de charge, l'ensemble représentant une capacité d'emport toujours voisine d'environ 2 millions d'unités de jauge.

Le tableau ci-dessous figure l'état détaillé de la flotte de navires de commerce de plus de 100 tonnes de jauge brute de capacité sous pavillon français au 1^{er} janvier 2000 et les différences par catégorie par rapport au

1^{er} janvier 1999, compte tenu des entrées et sorties de flotte pendant cette période.

2. Age moyen des navires

La crise de l'armement a minoré les capacités de renouvellement de l'ensemble de la flotte et s'est traduite par une élévation de l'âge moyen des navires, en particulier au sein de l'armement pétrolier.

L'âge moyen de la flotte atteint 15,2 ans au 1^{er} janvier 1999, soit quatre années de plus qu'au début de la décennie 1990. Il s'établit à 16 ans pour la flotte pétrolière, 8 ans pour les cargos et 10 ans pour la flotte de navires à passagers.

- Au sein de la flotte pétrolière deux catégories particulières ne se renouvellent pas : **les transporteurs de pétrole brut et les navires gaziers.**

- Pour les transporteurs de pétrole brut, la classe de très gros transporteurs devient dominante (12 unités) mais trois navires seulement datent des années 1990 et **l'âge moyen de 17 ans est préoccupant.** Les moyens porteurs ne comptent plus que deux unités contre 7 au début de la décennie.

A la suite du naufrage de l'Erika, l'Union européenne et l'organisation Maritime internationale devaient prendre des mesures pour raccourcir le calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque et des navires les plus anciens. Aucune décision concrète ne semble avoir été prise aujourd'hui.

De son côté le Comité interministériel de la mer du 28 février 2000 a indiqué que les navires transportant des matières polluantes et dangereuses feraient l'objet d'une attention particulière pour l'accès aux financements introduits par le dispositif de GIE fiscal.

- Pour les navires gaziers le vieillissement a été spectaculaire portant l'âge moyen de cette flotte à 19,5 ans. Au sein de celle-ci on distingue les transporteurs de gaz naturel comptant trois unités datant des années 1970, et les transporteurs de gaz de pétrole totalisant cinq unités dont deux récentes, datant des années 1990.

- Le secteur des caboteurs pétroliers a le plus bénéficié d'investissements nouveaux. Passant d'un effectif de 26 à 31 unités (au 1^{er} janvier 1999), son âge moyen a été réduit, passant de 14 ans à 9 ans. Il y a dix ans, cette flotte ne comportait que deux unités de moins de cinq ans d'âge alors qu'elle en compte maintenant dix. Dans le même temps la taille de cette

flotte a été accrue de moitié, avec 17 unités de capacité supérieure à 20.000 tpl et une taille unitaire proche de 45.000 tpl.

- La flotte de commerce française comprend **15 grands pétroliers**. Ce nombre respecte le critère de 5,5% entre la capacité de transport maritime (en tonnes de ports en lourd) et les quantités en tonnes de pétrole brut traitées par les raffineries.

• Pour l'ensemble des cargos la flotte, fortement réduite en effectif et en capacité a accusé un vieillissement d'un an, portant l'âge moyen à 10 ans.

- L'effectif des navires de lignes s'est fortement contracté au cours de la décennie, et les cargos généraux ou porte-conteneurs ont perdu en capacité d'emport alors qu'étaient profondément remaniés les types de navires constituant cette flotte.

- Les grands rouliers porte-conteneurs sont progressivement sortis de flotte : 7 subsistent seulement, au lieu de 16 au début des années 1992.

- Les 23 vraquiers qui totalisaient 0,65 M tpl de capacité de flotte en 1989 ont tous été remplacés, formant aujourd'hui une flotte jeune de 4 ans d'âge moyen.

• Le secteur des navires à passagers a conservé son âge moyen de 10 ans tout en doublant sa capacité. Il offre aujourd'hui 45.000 places de passagers et 16.000 places de voitures. Cette évolution résulte de la modernisation du secteur le plus important de cette flotte, celui des transbordeurs, notamment en Méditerranée. Mais la caractéristique la plus nouvelle concerne le secteur des paquebots de croisière ou mixtes qui compte maintenant 6 unités entrées en flotte au cours de la décennie.

B. LE RÉGIME DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE

Pour enrayer le déclin de la flotte de commerce française l'Etat a mis en place un plan pluriannuel de soutien à la marine marchande. Lors du Comité interministériel de la mer du 1^{er} avril 1998, deux mesures ont été prises, s'inscrivant dans le cadre de la réglementation européenne telle qu'elle ressort des nouvelles orientations communautaires publiées le 5 juillet 1997 par la Commission européenne.

Conformément à ces orientations, le soutien à la flotte de commerce prend dorénavant exclusivement la forme de la diminution ou de l'annulation des charges fiscales et sociales applicables aux personnels navigants des compagnies maritimes.

1999 a été la première année de mise en oeuvre de ce nouveau dispositif d'aide.

En premier lieu, le dispositif de remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle a été prorogé par le Conseil interministériel de la mer du 1^{er} avril 1998 pour la période de versement de cet impôt de 1997 à 1999, permettant le versement aux armateurs de la quasi-totalité de la taxe versée en 1997, soit 93 millions de francs et les deux tiers de la taxe de 1998, soit 67,1 millions de francs.

En outre, et dans le respect des orientations communautaires, a été créé un dispositif de remboursement par l'Etat des contributions sociales patronales afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail versées par les entreprises qui emploient des personnels navigant sur des navires de commerce battant pavillon français aux organismes chargés du recouvrement de ces contributions. Ce dispositif est destiné aux armateurs opérant des navires soumis à la concurrence internationale sous conditions d'engagement concernant l'évolution de la flotte, de la formation et de l'emploi.

En 2000, 38 armements ont été bénéficiaires d'un tel remboursement pour un montant total de 136,5 millions de francs (20,809 millions d'euros). En 2001, le montant devrait être supérieur en raison de la prise en compte des armements desservant la Corse. Les crédits totaux disponibles atteignent 196 millions de francs (29,880 millions d'euros).

Un pas supplémentaire dans le soutien à la flotte de commerce française a été franchi lors du Comité interministériel de la Mer réuni le 27 juin 2000. Il a en effet été décidé d'étendre, à compter du 1^{er} janvier 2001, aux cotisations d'allocations familiales et aux contributions patronales d'assurance chômage le dispositif de remboursement bénéficiant aux entreprises dont les navires, immatriculés au registre de métropole ou à celui des TAAF, sont confrontés à la concurrence internationale.

Pour les entreprises ayant des navires inscrites au registre des TAAF, ces nouveaux remboursements seront accordés à celles ayant passé un accord avec leurs représentants du personnel en matière d'effectifs de navigants, de formation ainsi que d'application des règles d'armement des navires enregistrés aux TAAF de l'ensemble de l'entreprise.

Le projet de budget pour 2002 prend en compte le remboursement des cotisations d'allocations familiales et d'assurances chômage au titre des personnels navigant sur des navires sous registre métropolitain et DOM. La dotation du chapitre 45-35 (article 50) passe ainsi de 196 millions de francs (29,880 millions d'euros) en 2001 à 281 millions de francs (42,838 millions d'euros) en 2002.

Enfin, au plan fiscal, **le nouveau dispositif du GIE fiscal issu de la loi n°98-546 du 2 juillet 1998 remplace le dispositif quirataire instauré par la loi du 5 juillet 1996.** Il poursuit le même objectif : favoriser l'investissement maritime qu'il s'agisse des navires de charge ou des navires de passagers. Les nouvelles dispositions comportant notamment un amortissement exceptionnel des navires qui sont détenus par des groupements d'intérêt économique ainsi que la rétrocession à l'utilisateur du navire des deux-tiers de l'avantage fiscal. Enfin la revente du navire par le GIE à l'utilisateur lorsque les deux tiers de la durée normale d'utilisation du bien sont écoulés, fait l'objet d'une exonération de la taxation sur les plus values de cession.

Depuis sa mise en oeuvre, 49 dossiers pour 70 navires ont fait l'objet d'une demande d'agrément auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

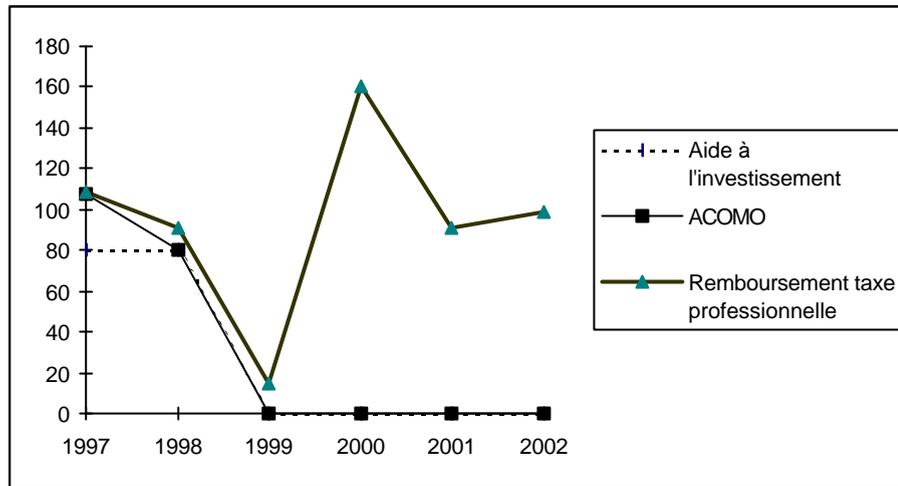
26 dossiers ont été acceptés au 1^{er} juillet 2001 représentant 33 navires pour un montant total d'investissement de 8.665,1 millions de francs (1.320 millions d'euros). Les agréments délivrés concernent 11 navires à passagers (un navire à grande vitesse, 5 transbordeurs et 5 vedettes à passager) et 22 navires de charge (4 porte-conteneurs, 4 pétroliers, 4 chimiquiers, 2 gaziers, 3 câbliers, 2 remorqueurs, 1 sablier, 1 vedette rapide). L'avantage fiscal consenti au titre de ce nouveau dispositif représente environ le quart du total investi.

Tableau synthétique des aides au secteur de la flotte de commerce

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Aide à l'investissement	12,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ACOMO	12,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Remboursement taxe professionnelle	13,83	2,27	24,53	13,90	15,27	15,46
Remboursement Contributions patronales	0,00	0,00	19,62	20,80	29,88	42,84
TOTAL	38,22	2,27	44,14	34,71	45,15	58,30
Réduction des taux ENOM	20,55	21,53	21,65	21,65	22,11	22,10
TOTAL	58,77	23,80	65,79	56,36	67,25	80,40

Il faut remarquer que les aides publiques à la flotte de commerce ont très fortement varié depuis 1990 : la forte diminution de l'aide à l'investissement et de l'aide à la consolidation et à la modernisation a été compensée par la mise en place des remboursements de contributions patronales.

Evolution des montants des aides publiques
(en millions de francs)



C. UNE OPTION POSSIBLE : LA TAXATION FORFAITAIRE AU TONNAGE

Un certain nombre de pays européens, tels les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Norvège, la Finlande et la Grèce, ont instauré, depuis quelques années, **un régime de taxation forfaitaire selon la jauge des navires** exploités auquel est appliqué le taux normal de l'impôt sur les sociétés. Un tel dispositif présente l'avantage de la **simplicité**, dans la mesure où il conduit à déterminer la base d'imposition de l'armateur en appliquant un barème fixé par la loi au tonnage des navires qu'il exploite. Il présente aussi l'avantage de la **prévisibilité**, à la différence du barème commercial.

A l'initiative du ministère de l'équipement, des transports et du logement, **un groupe de travail a été formé** conjointement avec le ministère de l'économie des finances et de l'industrie, afin d'étudier la situation en France. D'après les informations fournies par le gouvernement, il semblerait que les pays ayant réformé leur politique fiscale aient réussi à enrayer le déclin de leurs flottes ou à accroître l'expansion de celles-ci. Les résultats de l'étude conduite par le gouvernement devraient être connus prochainement.

II. POURSUIVRE L'EFFORT EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Après une forte hausse des moyens d'engagement en 2001, les crédits de paiement en faveur de la sécurité maritime augmenteront de 23% en 2002, atteignant 14,5 millions d'euros (95 millions de francs). La politique de création d'emplois en faveur de la sécurité est par ailleurs poursuivie, 42 emplois étant créés à ce titre. La sécurité est, comme l'année passée, la priorité de ce projet de budget.

A. LE RENFORCEMENT DES CONTRÔLES

Le contrôle des navires, notamment ceux navigant sous pavillon étranger, est une arme dissuasive contre l'utilisation de navires vétustes, et dont l'efficacité est directement proportionnelle à la pression exercée. **Cette mission relève des centres de sécurité des navires, qui sont chargés de contrôler tant les navires français, armés au commerce, à la pêche ou à la plaisance, que les navires étrangers en escale dans nos ports.**

Ces services se trouvent confrontés depuis quelques années à une augmentation considérable de leurs missions, sous l'impulsion de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Union Européenne. Le niveau de la réglementation s'est en effet fortement élevé, tant en quantité qu'en complexité sur les points suivants :

- renforcement des règles de sécurité des navires à passagers, en particulier suite aux naufrages du Herald of free enterprise et de l'Estonia ;

- apparition des navires à passagers rapides qui nécessitent des contrôles accrus ;

- augmentation importante de la quantité de marchandises dangereuses ou polluantes transportées ;

- mise en œuvre du Code International de gestion de la Sécurité (code ISM). La mise en œuvre de ce code a représenté pour ces services un effort très important puisqu'une vingtaine d'inspecteurs ont dû sans délai se convertir en auditeurs, afin qu'il soit possible de réaliser les audits nécessaires pour que la France respecte ses obligations internationales en la matière.

En outre, à cette inflation de normes internationales s'est ajoutée l'action de l'Union européenne qui s'est traduite par la publication de plusieurs directives ou règlements dont l'application simultanée nécessite une mobilisation générale des services.

Dans le même temps la situation des effectifs s'est fortement dégradée puisque 24 inspecteurs, soit près de 40% de l'effectif, ont atteint l'âge de la retraite et quitté le service entre 1997 et 2000. Avec ces départs, ces services ont perdu un capital essentiel en matière de compétence et d'expérience accumulées.

C'est dans ce contexte qu'est survenue la catastrophe de l'Erika. Les réflexions qui ont suivi ont conduit à rechercher des solutions permettant de reconstituer en quantité et en qualité les services chargés de la sécurité des navires.

Le comité interministériel de la mer réuni le 28 février 2000 a ainsi décidé le renforcement des effectifs des centres de sécurité. Un plan pluriannuel établi pour la période 2000-2002 a prévu le doublement du nombre d'inspecteurs de la sécurité. La loi de finances pour 2001 a créé 16 emplois. Dans la loi de finances pour 2002, 34 postes d'inspecteurs pour les centres de sécurité des navires seront créés.

B. LE RENFORCEMENT DES MOYENS DES CROSS

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS) voient leurs moyens accrus ainsi que leurs compétences élargies.

Il existe 5 CROSS métropolitains et deux centres spécialisés à Fort-de-France et à la Réunion. Ils sont chargés de l'exécution de cinq missions :

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

Trois d'entre eux (Gris-nez, Jobourg, Corsen) ont plus particulièrement en charge la surveillance de la navigation maritime dans les dispositifs de séparation du trafic du Pas-de-Calais, des Casquets et d'Ouessant. Les CROSS Etel et La Garde ont, par contre, une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches.

Pour assurer leurs missions, les CROSS disposent d'équipements spécifiques de détection (radars de surveillance, aides aux opérateurs pour la poursuite des pistes, télémétrie) et de transmission (radiotéléphonie, émetteurs de bulletins d'information NAVTEX).

L'achèvement du plan pluriannuel de professionnalisation des CROSS, durant l'exercice budgétaire 2001, a conduit à remplacer nombre pour nombre les 100 appelés du contingent par des personnels sous statut professionnel. En 2001, l'effectif budgétaire des CROSS est de 274 personnes, toutes sous statut professionnel.

Le renforcement des CROSS passe aussi par l'élaboration d'un programme pluriannuel d'investissement de 5,3 millions d'euros (35 millions de francs) en autorisations de programme et 3,7 millions d'euros (24 millions de francs) en crédits de paiement permettant la mise en place des premières stations radars de nouvelle génération des CROSS de la Manche et le système de suivi du trafic maritime global.

L'ensemble des équipements des CROSS fait actuellement l'objet d'un programme de modernisation dont la conception résulte d'obligations internationales souscrites par la France auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

A l'issue de l'exercice actuel devraient être réalisés :

- la réparation, l'entretien et le renouvellement des équipements techniques des CROSS, et l'entretien immobilier des centres ;
- la sécurisation des réseaux de télécommunication des CROSS Jobourg et Gris-Nez ;
- refonte de la chaîne radar (installation de deux radars d'appoint);
- création d'un centre de gestion des informations sur le trafic maritime au CROSS Jobourg ;
- l'étude du trafic en méditerranée ;
- le remplacement des enregistreurs de communications radiotéléphoniques.

C. LE DÉVELOPPEMENT DES ULAM

Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes comprend une flottille de sept vedettes régionales et un patrouilleur en haute mer de 46 mètres couvrant la zone du large, et un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) qui, en zone côtière et à l'échelon départemental, assurent des missions de surveillance et de police, de contrôle technique de certaines catégories de navires et de proximité administrative.

Les ULAM sont des services placés sous l'autorité du directeur départemental et couvrent désormais la plupart des départements littoraux, à

l'exception du Var dont le projet est en cours, de la Gironde, de la Seine-Maritime et du Pas-de-Calais qui doivent faire l'objet d'études tandis que la Guyane et la Réunion doivent faire l'objet d'un traitement spécifique. Ces études, déjà programmées l'année dernière, n'ont toujours pas abouti.

Les unités littorales sont dotées de moyens nautiques adaptés aux conditions locales de navigation et de véhicules terrestres. **Pour la période 1998-2000 a été lancé un programme de construction de 15 vedettes côtières** destinées à équiper les nouvelles ULMA et à remplacer les moyens obsolètes. Une première tranche de quatre unités de quinze mètres a été mise en service au cours du deuxième trimestre de l'année 2001 à Sète, Martigues, Nice et Ajaccio. Une deuxième tranche doit être lancée en 2002. **Au troisième trimestre 2001 a été lancé un appel d'offres international pour la construction d'un nouveau patrouilleur de haute mer de cinquante mètres, qui devrait être mis en service au cours de l'année 2003.** Leur personnel a été renforcé, en 2001, par quatre postes supplémentaires de contrôleurs. Pour l'année 2002, est prévue la création d'un emploi supplémentaire de contrôleur des affaires maritimes.

Le bilan concernant les six premières années des ULAM est positif et sa modernisation bien enclenchée.

D. LA MODERNISATION DE LA SIGNALISATION MARITIME

La dotation inscrite au titre du projet de loi de finances initiale pour la signalisation maritime s'élève pour 2002 à 3,6 millions d'euros, en légère baisse (- 1,5 %). Elle est destinée :

↳ à permettre de compléter la fourniture de bouées nouvelle génération nécessaires pour assurer une utilisation rationnelle des nouveaux baliseurs du Havre, de Brest et de Dunkerque ;

↳ à mettre en place le solde des crédits de paiement pour la construction des baliseurs du Havre, de Brest et de Dunkerque dont les livraisons interviendront respectivement en février 2002, septembre 2002 et janvier 2003 ;

↳ à poursuivre le volet du plan e modernisation concernant la remise en état des ESM ;

↳ à continuer en Outremer l'implantation du réseau français DGPS ;

↳ à poursuivre le programme de remplacement des balises répondeuses radar.

La responsabilité de l'Etat est en effet engagée en matière de signalisation maritime, compétence non décentralisée.

III. LA RÉFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

A. LES SUBVENTIONS ALLOUÉES

Le dispositif de l'enseignement maritime, que la réforme actuelle ne prévoit pas de modifier en cela, comprend quatre écoles nationales de la marine marchande (Le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille) qui forment les officiers, un collège d'enseignement technique maritime annexé à l'école nationale de la marine marchande de Marseille et douze écoles de formation maritime et aquacole dotées du statut d'établissement public local d'enseignement depuis le 1^{er} janvier 1992. S'y ajoutent des établissements agréés relevant des ministères de l'Education nationale et de l'Agriculture, des chambres de commerce et d'industrie et d'associations privées.

La participation de l'Etat au financement de l'enseignement et de la formation professionnelle maritimes est retracée dans le tableau suivant :

Evolution des crédits budgétaires

	<i>en Euros</i>				
	1998	1999	2000	2001	2002
Ecoles nationales de la marine marchande (ENMM)					
Fonctionnement (chapitre 36-37, art. 10)	1,07 €	1,33 €	1,37 €	1,52 €	1,52 €
Equipement (chapitre 56-37, art. 10)	0,43 €	0,61 €	0,67 €	0,88 €	*0,61€
Association des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA)					
Fonctionnement (chapitre 43-37, art. 10)	11,70 €	12,04 €	11,23 €	8,72 €	2,18 €
Ecoles de formation maritime et aquacole (EMA-EPLE)					
Equipement (chapitre 56-37, art. 20)	0,66 €	0,40 €	0,40 €	0,48 €	0,31 €
Etablissements privés					
Fonctionnement chapitre (43-37, art. 20)	0,66 €	0,66 €	0,66 €	0,69 €	0,68 €
Total					
Fonctionnement (chapitre 36-37, art. 10)	13,42 €	13,92 €	13,25 €	14,25 €	17,15 €
Equipement	0,93 €	1,01 €	1,07 €	1,37 €	

* Prise en charge quasi générale des personnels de l'enseignement secondaire maritime par l'Etat au 1er janvier 2002 sur la sectin services communs

B. LA RÉALISATION D'UN GRAND SERVICE PUBLIC DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Le système de l'enseignement maritime présente une séparation très nette entre la formation supérieure sous statut public et la formation secondaire dont les personnels enseignants et de structure sont gérés par une association de droit privé, l'Association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles (AGEMA). **L'enjeu du passage sous statut public des personnels des écoles et lycées d'enseignement maritime et aquacole et de construire un système d'enseignement maritime complet et cohérent.**

L'étude du passage sous statut public a débuté en 1997 par le projet de création d'un corps des Professeurs des affaires Maritimes (PAM) fusionnant les enseignants de l'AGEMA et les Professeurs Techniques de l'Enseignement Maritime (PTM) qui assurent aujourd'hui les travaux pratiques dans les ENMM.

Les négociations avec les partenaires sociaux, déjà bien avancées et positives, furent bloquées en 1988 par suite d'une interrogation concernant le futur ministère de rattachement des agents de l'AGEMA.

Le Premier ministre a souhaité, lors du comité interministériel de la mer du 1^{er} avril 1998, qu'une mission interministérielle soit réalisée « en vue d'une pleine intégration de l'enseignement maritime et aquacole à l'enseignement public ».

Une première mission composée de trois inspecteurs généraux a rendu un rapport d'étape le 31 juillet 1998. Les conclusions de ce rapport mettaient en avant la nécessité pour les personnels de l'AGEMA de passer sous statut public ainsi que le développement de la coopération entre les trois ministères concernés - Equipement, Agriculture et Education nationale - à l'instar de ce qui se fait déjà entre le MELT et l'éducation nationale. Elles ne tranchaient pas sur le rattachement ministériel des enseignants.

Une deuxième mission a été confiée à l'Inspection générale des finances (rapport RAMBAL) qui préconisait un rattachement de l'enseignement maritime secondaire au ministère de l'agriculture et de la pêche.

L'arbitrage interministériel rendu le 21 mai 1999 précisait que :

- le passage sous statut public du personnel de l'AGEMA se ferait à partir du 1er janvier 2000. Les 287 agents de l'AGEMA sous contrat à durée indéterminée se verraient proposer un statut d'agent de droit public ; soit titulaires, soit de contractuels.

- le ministère de l'équipement serait chargé de préparer le chantier statutaire en liaison avec le ministère de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. Il préparerait également la discussion budgétaire avec le secrétariat d'Etat au budget.

- La dissolution de l'AGEMA devrait intervenir avant le 30 juin 2001.

En vue de la création d'un grand service public de l'enseignement maritime, 315 postes budgétaires ont été créés lors de la loi de finances 2000 pour permettre aux personnels de l'AGEMA sous contrat à durée indéterminée d'être intégrés, s'ils le souhaitent dans des corps existants des Ministères de l'Education nationale, de l'Agriculture et de l'Equipement ou de devenir des contractuels de droit public.

Cette intégration a été prévue par l'article 133 de la loi de finances pour 2001.

Avec un an de retard, le décret n° 2001-33 du 10 janvier 2001 a fixé les conditions d'intégration des personnels dans les différents corps de fonctionnaires. Les agents avaient jusqu'au 1^{er} juillet 2001 pour indiquer à l'administration qu'ils souhaitaient être intégrés dans des corps de fonctionnaires relevant du ministre chargé de l'équipement ou du ministre chargé de l'agriculture. **Au total, 263 agents ont demandé à être intégrés dans un corps de ces ministères. Leur intégration aura lieu au plus tard le 1^{er} janvier 2002.** Les personnels qui ont fait le choix de devenir contractuels de droit public bénéficieront d'un statut qui est en cours d'élaboration.

L'article 69 *octies* du projet de loi de modernisation sociale doit traiter de la situation des personnels non couverts par l'article 133 précité, c'est-à-dire, en particulier, ceux qui ont été recrutés au cours de l'année 2002. Contrairement aux prévisions initiales, l'AGEMA continuera donc d'exister en 2002.

Le retard dans l'intégration des personnels de l'AGEMA à la fonction publique est lié au caractère interministériel du dossier et aux problèmes posés par la réduction du temps de travail (diminution du face à face pédagogique de 26 heures à 18 heures et passage à 35 heures du personnel de structure). Il a entraîné un besoin de financement pour l'AGEMA estimé à 5,34 millions d'euros (35 millions de francs) fin 2001, qui devrait être réglé par un décret d'avances.

Votre rapporteur spécial se réjouit de voir que l'intégration de la plus grande partie des personnels prendra enfin effet au 1^{er} janvier 2002.

IV. L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (ENIM)

Créé en 1930, l'ENIM a en charge la protection sociale des gens de mer à travers la caisse générale de prévoyance (Caisse générale de prévoyance) pour la maladie, la maternité, l'invalidité, les maladies professionnelles et le décès et la caisse de retraite des marins (CRM) pour la vieillesse.

A. LE FINANCEMENT DE L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

En 1999, l'ENIM a servi des prestations à près de 245.000 personnes (marins professionnels du commerce, des pêches maritimes, de la plaisance et leurs ayants droit) parmi lesquelles on dénombrait 42.900 actifs cotisants et 125.000 pensionnés, la proportion de ces derniers continuant à s'accroître.

Le montant total des pensions versées au titre de la caisse de retraite des marins a atteint 990,92 millions d'euros (60500 millions de francs) en 2000, contre 954,33 millions d'euros (6.260 millions de francs) en 1999.

Pour compenser la dégradation du taux de couverture des dépenses de protection sociale des marins, les sources extérieures de financement ont fourni chaque année des contributions de plus en plus importantes. En particulier, l'apport des transferts de compensation a augmenté de façon très significative (ils ont été multipliés par cinq en dix ans) alors que celui de la subvention de l'Etat diminuait, tant en part relative qu'en francs constants.

Pour l'exécution du budget 2000, la structure des recettes s'établit pour l'essentiel comme suit :

- **Cotisation des marins, pensionnés et armateurs : 14,48 %**
- **Transferts sociaux (compensations inter-régime) : 30,54 % ;**
- **Subvention de l'Etat : 50,15 %**

B. L'ÉVALUATION DES DÉPENSES ET DES RECETTES POUR 2002

L'évaluation des dépenses et des recettes de l'ENIM pour 2002 est fondée sur les hypothèses économiques et sociales fixées par le Gouvernement pour la loi de finances 2002 et sur les paramètres, notamment

démographiques, propres au régime, appliqués aux crédits inscrits au budget primitif 2001 revu en fonction des résultats comptables de l'exercice 2000.

Le tableau suivant évalue les recettes et les dépenses pour 2002 :

Projet de budget de l'ENIM pour 2002

(en millions d'euros)

Pensions Caisse de retraite des marins	1 006,20	Contributions et cotisations des armateurs et des marins	210,68
Pensions Caisse générale de prévoyance	60,87	Cotisations des pensionnés	-
Prestation de la Caisse générale de prévoyance	316,79	Cotisations marins chômeurs	0,61
Action sanitaire et sociale	8,08	Compensatin Caisse nationale d'assurance maladie	450,64
Fonds de solidarité vieillesse et invalidité	4,24	compensatin démographique et surcompensatino	-
Frais de personnel	21,67	Contribution assurance automobile	3,05
Frais de fonctionnement hors personnel	8,60	Produits accessoires exceptionnels (hors CNASEA)	14,13
Amortissements	2,35	fonds de solidarité vieillesse et invalidité	4,24
Diverses autres charges de la gestion courante	0,95	Subvention de l'Etat	707,51
Dépenses exceptionnelles	18,97	Compensaiton ACOSS	59,46
		Remboursement du CNASEA	0,64
		Fonds de financement CMU	0,76
Total	1 451,37	Total	1 451,37

V. LA PROTECTION ET L'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL

A. PROTECTION DU LITTORAL

Le dispositif français de lutte contre les pollutions marines accidentelles distingue traditionnellement la lutte en mer (POLMAR-mer) et la lutte à partir du rivage (POLMAR-terre). Les moyens pour lutter en mer sont assumés par le ministère de la Défense, le ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports étant chargé de la préparation de la lutte sur le littoral.

Le tableau suivant met en avant la forte progression des moyens consacrés par le ministère de l'équipement, des transports et au logement à la protection du littoral dans ce cadre.

Le financement du plan POLMAR-TERRE
depuis 1997 en loi de finances initiale

(en milliers d'euros)

	Fonctionnement	Investissements
1997	270	750
1998	270	960
1999	460	990
2000	457	1220
2001	610	1220

*Source : ministère de l'Équipement, des Transports
et du Logement*

Si cette hausse a commencé avant la catastrophe de l'Erika, cette dernière a entraîné une accélération de la progression des crédits, en particulier des **moyens d'investissement** afin de permettre la reconstitution du stock des matériels POLMAR, notamment les barrages, considérablement endommagés par la nature de la marée noire et surtout par la violence des tempêtes subies. En 2000, 7,32 millions d'euros (48 millions de francs) d'autorisations de programme ont été ouverts.

Pour ce qui est de la **dotation de fonctionnement**, elle couvre les dépenses de fonctionnement et d'entretien des équipements dans les treize centres de stockage de matériels POLMAR, ainsi que les coûts liés aux exercices de préparation. Ces exercices sont nécessaires à la préparation des hommes mais aussi à la vérification du matériel et des plans de pose des barrages, à l'actualisation des plans départementaux POLMAR-terre et au développement de la connaissance réciproque des diverses administrations concernées, pour rendre plus efficace le travail en commun en temps de crise. C'est pourquoi l'augmentation de la dotation d'un quart en 2001 a été utilisée pour augmenter le nombre d'exercices, conformément à l'objectif fixé lors des comités interministériels de la Mer de l'année 2000.

Le projet de loi de finances pour 2002 confirme l'augmentation des moyens puisque les dotations en dépenses ordinaires (chapitre 35-33, article 20) sont portées à 686 000 euros (4,5 millions de francs) et que les autorisations de programme (chapitre 55-30, article 90), après avoir été augmentées en 2000, sont maintenues au niveau atteint, soit 1,22 million d'euros (8 millions de francs).

***B. LE RÉTABLISSEMENT DU CARACTÈRE MARITIME DE LA BAIE DU
MONT-SAINT-MICHEL***

Dans le projet de budget pour 2000, deux articles ont été créés, consacrés au rétablissement du caractère maritime de la baie du Mont-

Saint-Michel. La baie s'ensable en effet chaque jour d'avantage, et des mesures de sauvetage s'imposent.

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 23 Juillet 1999 a arrêté le montage financier permettant les opérations de désensablement, sur la base d'une estimation de **99 millions d'euros** (650 millions de francs) hors taxes. Etant donnés les cofinancements (Agence de l'eau, FEDER, collectivités locales), **la part de financement revenant à l'Etat est de 43,9 millions d'euros** (288 millions de francs), répartis entre le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, le ministère de la Culture et le ministère chargé de la mer. Ce dernier prend à sa charge les travaux d'hydraulique maritime et l'organisation du transport de la terre ferme au Mont.

L'année 2000 a été consacrée à la mise au point détaillée des éléments du projet et à l'attribution des maîtrises d'œuvre nécessaires pour en assurer l'accompagnement.

Au titre V, 300 000 euros (2 millions de francs) en crédits de paiement et 530 000 euros (3,5 millions de francs) en autorisations de programme devaient couvrir les investissements exécutés par l'Etat (chapitre 53-30, article 50) en 2000. En 2001, en revanche, les crédits de paiement prévus étaient limités à 76 000 euros (500 000 francs) et il n'était pas envisagé d'ouvrir d'autorisations de programme. Il en sera de même en 2002 et les crédits de paiement seront encore réduits, à 46 000 euros (301 740 francs). Au titre VI (chapitre 63-30, article 50), en 2001, les subventions d'investissements ont été réduites en crédits de paiement, de 460 000 euros à 370 000 euros (de 3 à 2,4 millions de francs) mais les autorisations de programme ont augmenté de 990 000 euros à 1,52 million d'euros (6,5 à 10 millions de francs). Pour 2002, il est proposé de ne pas ouvrir de crédits de paiements et de reconduire les autorisations de programme au niveau de 2001.

Ces réductions budgétaires sont la conséquence du retard pris dans l'élaboration du projet. Dans la mesure où les autorisations de programme demeurent élevées, la poursuite de sa réalisation ne sera pas compromise.

CHAPITRE II

LA POLITIQUE PORTUAIRE

I. LA SITUATION DES PORTS FRANCAIS

A. UNE BAISSSE GLOBALE DES TRAFICS

1. L'activité des ports français en 2000

L'activité des ports maritimes de commerce métropolitains reste à un niveau élevé par rapport aux trafics marchandises de la décennie, malgré la décroissance des trafics pétroliers depuis la fin de 1998. **Totalisant 346,3 millions de tonnes (hors avitaillement), le trafic global présente une augmentation de 4% par rapport à l'année 1999**, après la baisse de 1,1% enregistrée l'année dernière, retrouvant un rythme de croissance comparable à celui observé en moyenne sur la période 1995-1998 après le palier des années 1992-1994.

Hors produits pétroliers le trafic de 2000 a progressé de + 2,2% par rapport à l'année précédente.

Les trafics embarqués, dont le volume atteint 100,99 millions de tonnes augmentent de +1% alors que les marchandises débarquées, avec 245,4 millions de tonnes, progressent de 5,3 %.

La répartition du trafic total des entrées et sorties, et leurs évolutions par catégorie de port, sont indiquées dans le tableau ci-après.

Bilan d'activité des ports français en 2000

(en millions de tonnes)

	Entrées	2000/1999	Sorties	2000/1999	Total	2000/1999
Ports métropolitains	232,9	(- 3,2%)	99,9	(+4,1 %)	332,8	(+3,9 %)
dont :						
● Ports autonomes	189,5	(- 4,3%)	64,8	(+3,6 %)	254,3	(- 2,4 %)
● Ports d'intérêt national	40,3	(2,6%)	33,7	(+ 4,6 %)	74,0	(+ 3,5 %)
● Ports décentralisés	3,1	(- 3,6%)	1,4	(+ 16,5 %)	4,5	(+ 1,9 %)
● Ports d'outre-mer	8,1	(+6,9 %)	1,8	(2,0%)	9,9	(+6,0 %)

Le trafic des ports autonomes (270,8 millions de tonnes) augmente de 6,5% ; celui des ports d'intérêt national (70,7 millions de tonnes) diminue de 4,5 %.

2. Bilan par catégorie de conditionnement

Structure du trafic portuaire français

(en millions de tonnes)

	1995	1996	1997	1998	1999
tonnage total	296,5	298	323,9	336,5	332,8
vracs liquides	50 %	51 %	50 %	50 %	42 %
vracs solides	24 %	23 %	23 %	24 %	22 %
marchandises diverses	25 %	23 %	27 %	25 %	11 %
dont conteneurs	6 %	6 %	6 %	6 %	7 %

Les **vracs liquides**, qui représentent près de la moitié du tonnage de marchandises traité par les ports métropolitains, augmentent de 6,2 % sous l'effet d'une reprise des trafics de produits pétroliers.

La progression des **vracs solides** (87,6 millions de tonnes) de + 4,1 % est sensiblement supérieure à celle enregistrée l'année dernière (+1%).

Le trafic maritime de **marchandises diverses** demeure stable en 2000 et se maintient à un niveau élevé (88,8 millions de tonnes) pour la quatrième année consécutive.

Représentant désormais plus du quart du tonnage de ces marchandises diverses, les **trafics conteneurisés** ont atteint en 2000 25,6 millions de tonnes, soit une progression de + 7,3 % qui confirme les taux de croissance des années

précédentes (+6,8% en 1999, +7,2 % en 1998, +6,4 % en 1996, l'année 1997 avec + 12,9 % ayant été exceptionnelle à cause de la fermeture aux camions du tunnel sous la Manche).

Les marchandises diverses non conteneurisées diminuent de 2,6% par rapport à 1999 avant tout en raison de la baisse des trafics rouliers transmanche à Calais.

B. LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS CONTINUE À S'ASSAINIR

1. Une amélioration de tous les indicateurs financiers des ports autonomes

En 2000 la plupart des indicateurs financiers continuent l'amélioration amorcée en 1999.

La production vendue des ports autonomes s'est établie à 505,2 millions d'euros (3.313,9 MF) en 2000. Elle est composée pour 52% des droits de port, pour 28% des taxes d'outillage, pour 14% des redevances du domaine et des concessions et pour 4,5% des autres recettes.

En 2000, le **résultat net global** des ports a confirmé le redressement entamé en 1999 avec une **croissance de +4 %** en dépit de la réduction des durées d'amortissement sur certaines catégories d'immobilisations.

Les soldes intermédiaires de gestion sont également en sensible augmentation en 2000 et se situent à un niveau record par rapport aux années précédentes. La production vendue augmente de 2,4% par rapport à 1999, l'excédent brut d'exploitation augmente de 4,3% et la marge brute d'autofinancement progresse de 21,7%. **En dépit d'une diminution de certains trafics et de baisses tarifaires, les capacités de financement propre des ports ont été préservées grâce à la poursuite des efforts de gestion et aux effets des politiques de désendettement.**

2. La situation des ports d'intérêt national

Les ports d'intérêt national ont connu une diminution globale de leur chiffre d'affaires hors taxes de - 3,7 % qui s'est établi à 214,6 millions d'euros (1.407,7 millions de francs), ainsi qu'une diminution de leur marge brute d'autofinancement (-4,6 %) tandis que le niveau de la dette a continué à décroître (124,9 millions d'euros contre 138,4 millions d'euros en 1999).

Toutefois, **ces résultats globaux cachent une grande diversité de situation.** Il faut, en effet, noter la part très importante du port de **Calais** dans l'ensemble de ces résultats : malgré la concurrence du tunnel sous la manche il a conservé sa position de premier port français transmanche et son chiffre

d'affaires représente 35 % du chiffre d'affaires global des ports d'intérêt national.

La taille des autres ports d'intérêt national est plus modeste et leurs situations financières sont très variables.

La plupart des concessions portuaires ont une situation financière qui peut être considérée comme correcte ou satisfaisante. Les chiffres qui précèdent démontrent une amélioration des principaux indicateurs financiers, notamment grâce à certains progrès sur la voie du désendettement, ainsi qu'à un encadrement plus rigoureux des charges d'exploitation.

Certains concessions enregistrent une amélioration notable de leur activité et de leur situation financière.

C'est en particulier le cas de la concession du port de commerce de **La Rochelle** qui s'affirme sur la filière « bois » et dont l'endettement s'éteint. C'est aussi le cas du port de **Nice** qui voit son activité « passagers » se développer au titre des liaisons avec la Corse, en même temps que **Bastia**.

D'autres concessions, après une période difficile, paraissent s'engager dans la voie du redressement et d'une diversification de leurs activités, telles les concessions :

- **du port de Caen**: la chute du trafic enregistrée au cours des dernières années avait sensiblement dégradé sa situation financière. Le trafic est désormais en progression de plus en plus sensible et la marge nette d'autofinancement à nouveau positive depuis 1998 ; le désendettement se poursuit : le ratio dette/marge brute d'autofinancement qui s'élevait à 15,5 en 1996 s'établit à 3 en 2000.

- **du port de commerce de Sète** qui poursuit son désendettement grâce à la progression de son chiffre d'affaires et à une politique d'investissement maîtrisée.

D'autres encore, se trouvent confrontées à une situation fragile sous l'effet d'évolutions de trafics remettant en cause leur équilibre (effets de la concurrence du tunnel sous la Manche, conséquences de la politique agricole commune sur certains trafics agro-alimentaires...).

Parmi ces concessions portuaires, il y a lieu de mentionner :

- **Boulogne-sur-Mer**, port qui s'est trouvé fortement touché par la perte de l'essentiel de son trafic transmanche. Toutefois, les efforts engagés, notamment pour réduire son endettement dans le cadre d'un plan de redressement défini entre l'Etat concédant et la Chambre de Commerce et d'Industrie concessionnaire, doivent lui permettre de retrouver l'équilibre de son exploitation courante. Ces efforts lui ont permis en 1999 de compenser la

baisse du chiffre d'affaires liée à la suppression du duty free par des économies sur les postes de charges. Le désendettement se poursuit, la dette représente désormais 2,3 années de chiffre d'affaires.

- **Dieppe** : la situation financière de la concession est actuellement extrêmement fragile ; c'est pourquoi le ministre de l'équipement, des transports et du logement a diligenté une mission d'expertise sur le port de Dieppe qui a été confiée au printemps dernier au Conseil général des ponts et chaussées pour disposer, d'une part, d'une analyse aussi fine que possible sur la situation de la concession portuaire et, d'autre part, de propositions sur les voies et moyens de son redressement, qui ont par la suite fait l'objet d' »une concertation dans le cadre d'un examen interministériel. Cette concertation doit prochainement conduire à des mesures aptes à remédier à la situation du port.

- **La Rochelle** (concession pêche) : afin de permettre au port de pêche d'apurer la dette de l'activité pêche de la concession, un certain nombre de négociations se sont tenues entre les différents partenaires de la concession portuaire. Le plan de financement de la concession comprend à cet effet un apport de 5,18 millions d'euros (34 millions de francs) repartis entre 1,07 millions d'euros pour l'Etat, 1,83 millions d'euros pour la Chambre de Commerce et d'industrie et 2,29 millions d'euros pour les collectivités territoriales (Communauté d'agglomération de la Rochelle, Conseil Général et Conseil Régional). Un projet d'avenir visant, en particulier, à atteindre l'équilibre d'exploitation de l'activité pêche est en cours d'élaboration sous l'égide du préfet.

II. LA POLITIQUE PORTUAIRE FRANCAISE

A. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ

Le gouvernement, lors du Comité interministériel de la Mer du 1^{er} avril 1998, avait déjà décidé d'un certain nombre de mesures destinées à renforcer la compétitivité de nos ports : **la possibilité d'exonération de la taxe professionnelle des équipements de manutention portuaire**, qui s'est concrétisée dans le projet de loi de finances pour 2001, le renforcement de la compétitivité de certaines professions portuaires et leurs rajeunissement, **la modernisation et la simplification des procédures douanières** pour accélérer le transit des marchandises dans nos ports, la **suppression de taxes parafiscales**, autant de mesures qui permettent de réduire le coût du passage portuaire et d'accroître la compétitivité des ports français. Quatre axes d'actions prioritaires ont été définis :

- accroître la compétitivité de la filière portuaire dans son ensemble et la qualité de service ;
- améliorer la desserte terrestre des ports maritimes ;
- responsabiliser les acteurs portuaires par une modernisation et une simplification de la gestion des ports ;
- accélérer l'harmonisation, au niveau européen, de l'environnement économique des ports.

B. LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

En terme d'infrastructures, le gouvernement s'est engagé à améliorer la capacité des ports français par un quadruplement de l'effort financier de l'Etat sur 7 ans en faveur des investissements d'infrastructures dans les ports relevant de sa compétence.

Globalement pour 2002, les moyens d'engagement consacrés aux ports maritimes sont de 128,7 M€(844MF). **Si cette dotation reconduit les moyens d'engagement de 2001 en faveur des ports, elle reste toutefois très supérieure aux moyens consacrés antérieurement à ce secteur.** Le projet de budget pour 2002 marque surtout une nouvelle revalorisation, de 11,6 %, hors « Port 2000 », des crédits d'investissements (AP) destinés aux ports maritimes (chapitre 53-30 – article 30).

Ce projet de budget intègre également la dernière tranche des crédits budgétaires programmés pour l'opération « **Port 2000** », qui vise à ériger le port du Havre au rang de grande plate-forme européenne pour les échanges de marchandises conteneurisées. Une dotation de 27,44 M € (180 MF) portera ainsi à 91,47 M € (600 MF) l'effort total du budget général de l'Etat. En complément de ces crédits budgétaires, l'Etat apportera également au port autonome du Havre une dotation en capital de 68,60 M€(450 MF) qui sera relayée par un effort complémentaire des collectivités locales.

L'opération Port 2000

Le projet « Port 2000 » vise à accroître les possibilités d'accueil du Port autonome du Havre dans le domaine des trafics maritimes de marchandises conteneurisées, qui connaît dynamique soutenue à l'échelle de l'économie mondiale.

L'enjeu est de présenter en France, aux armements et aux chargeurs, un ensemble portuaire compétitif qui constitue une base en Europe pour le trafic des conteneurs, en complémentarité avec les grands ports Nord européens.

Le port du Havre, grâce à la place commerciale qu'il occupe déjà, et à ses facilités nautiques, possède en effet tous les atouts pour tenir un rôle international majeur pour l'accueil et la distribution des trafics conteneurisés.

Face à l'évolution de la demande qui s'adresse à lui, le port du Havre doit donc présenter une réponse appropriée en termes de qualité de service et en termes de capacité qui s'avère maintenant urgente, qui s'inscrive dans le long terme, c'est à dire à l'horizon 2020 auquel se placent les grands ports européens et leurs clients principaux.

Le projet d'extension « Port 2000 » permettra d'offrir :

- **un accès nautique sécurisé,**
- **un long linéaire de quai associé à de larges terre-pleins favorisant simultanément le service rapide aux navires et aux conteneurs et le rendement élevé des équipements,**
- **des possibilités de formation de lots de trains entiers à proximité des quais,**
- **un potentiel de postes à quais plus importants,**
- **des transferts aisés de conteneurs entre les lignes mères et les caboteurs, ainsi qu'avec les différents modes de transport terrestre,**
- **des possibilités de phasage de construction des postes à quais en cohérence avec l'évolution des trafics.**

Entre 1986 et 1991, le trafic du port du Havre a connu une croissance moyenne de 9 % par an. Cette dynamique s'est interrompue entre 1992 et 1994 avec la mise en place de la réforme de la manutention. Depuis 1995, le trafic progresse à nouveau s'établissant à 1,378 million d'EVP en 1999.

Le processus de choix du projet s'est inscrit dans une démarche de concertation afin de faire émerger l'ensemble des avis publics. La consultation du public a duré de novembre 1997 à mars 1998. Le programme tel qu'il est ressorti du débat public a été pris en considération par le ministre de l'équipement, des transports et du logement le 5 décembre 1998.

Le projet « Port 2000 » a également fait l'objet d'une information de la Commission européenne.

L'essentiel des travaux de construction du projet proprement dit débute en septembre 2001, une fois achevées les opérations de mise en sécurité du site, consistant dans le déminage de la zone du chantier. Ce site compte en effet un certain nombre de munitions, encore potentiellement actives, datant des événements de la dernière guerre mondiale.

La mise en service des premiers postes à quais extérieurs devrait intervenir en 2004, le chantier comprenant en premier lieu le creusement d'un nouveau chenal d'accès ainsi que d'une digue de protection.

En corollaire des investissements portuaires, sont programmés des investissements pour l'amélioration des dessertes terrestres du port (connexions avec les accès routiers, amélioration de la desserte ferroviaire et aménagement d'un terminal dédié au trafic fluvial).

Aux conditions économiques de 1998, le coût du projet s'élevait à 394 M € (2.585 MF), dont 45,7 M€(300 MF) relatifs aux mesures d'accompagnement environnementales. Avec la réactualisation nécessitée par l'évolution des conditions économiques, et les ajustements opérés sur le contenu technique proprement dit du projet, **le coût du projet a été arrêté à 517 M€ (3.390 MF valeur juin 2000) en hypothèse dite haute de coût**, suite à une mission d'expertise confiée au Conseil général des Ponts et chaussées.

Le financement général du projet suppose notamment une intervention du budget de l'Etat à hauteur de 91,5 M€(600 MF), qu'il a été décidé d'étaler en 3 tranches, 33,5 M€ (220 MF) au titre du budget de l'année 2000, 30,5 M€(200 MF) au titre du budget de l'année 2001 et 27,5 M€(180 MF) au titre du budget de l'année 2002.

Un effort complémentaire de l'Etat au financement du projet «Port 2000» est prévu sous forme d'une dotation en capital de 68,6 M€(450 MF), qui vient s'ajouter aux crédits budgétaires déjà programmés. **L'effort de l'Etat sera complété par un effort également complémentaire des collectivités locales** (Département de Seine-Maritime et Région de Haute-Normandie).

Cet apport complémentaire de financements intervient dans le cadre d'un Contrat liant l'Etat et le port autonome : compte tenu de l'envergure du projet « Port 2000 » et de ses enjeux économiques, il est en effet apparu opportun de cadrer cette opération dans une démarche de contractualisation entre l'Etat et le Port.

Ce contrat prévoit en contrepartie de financements supplémentaires un engagement du port autonome sur des objectifs de compétitivité et de résultat, ainsi que de maîtrise de ses charges et encadre de même son niveau d'endettement.

Dès 2002, 3.500 emplois directs et indirects seraient créés du fait des retombées économiques du projet.

D'autres investissements de capacité ou de modernisation, de dimension plus modeste, sont aussi prévus comme l'extension du terminal forestier et les travaux préparatoires à des extensions futures sur le site de Donges-Est à **Nantes-Saint-Nazaire** ou l'approfondissement des bassins du terminal à conteneurs de **Marseille**.

Enfin, l'amélioration de la qualité des dessertes terrestres des ports est un facteur essentiel de leur compétitivité, en application des orientations définies par le Comité Interministériel de la Mer du 27 juin 2000, qui a décidé de promouvoir la part ferroviaire dans l'acheminement terrestre des marchandises à destination ou en provenance de nos ports. Un programme

prévisionnel d'amélioration des réseaux ferrés internes aux ports a été établi en liaison avec la SNCF et RFF.

C. LA PROMOTION DU CABOTAGE MARITIME

Lors du CIM du 27 juin 2000, le Gouvernement engagement a arrêté le principe d'un soutien financier public au démarrage de nouvelles lignes et à la réalisation d'études de faisabilité préalable à leur lancement. La France a notifié à la Commission le 17 octobre 2000, un dispositif général d'aide d'Etat s'inspirant largement des modalités du programme communautaire actuel PACT (Pilot actions for Combinet Transport). La décision de la Commission devrait intervenir prochainement. Le projet de loi de finances pour 2002 prévoit l'inscription d'un crédit de 0,92 M€(6 MF).

Le gouvernement a décidé également de contribuer à la promotion du cabotage en apportant un soutien financier au bureau de promotion du short sea (BP2S) créé en janvier 2000, qui réunit l'administration (Direction du transport maritime, des ports et du littoral), les professionnels de la chaîne de transport (armateurs, chargeurs, transporteurs terrestres, agents maritimes, commissionnaires de transport) ainsi que les ports. Ce soutien, d'environ 0,3 M€ (2MF) est comparable aux moyens financiers déployés chez nos voisins.

D. LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ PORTUAIRE

La sécurité portuaire, en assurant le bon accès des navires, est une condition préalable au développement des activités portuaires.

Le projet de budget pour 2002, avec 70,6 M€(463 MF), reconduit l'effort d'augmentation des crédits destinés à l'entretien des infrastructures portuaires et en particulier des moyens consacrés aux dragages d'entretien des accès maritimes, qui enregistrait déjà en 2001 une progression de 6 % par rapport à la LFI 2000.

Le programme de réhabilitation des infrastructures portuaires de base, tel qu'il résulte des nouveaux contrats de plan portuaires entre l'Etat et les régions poursuivi en 2002, avec par exemple, la réhabilitation de la digue de calibrage du chenal d'accès au port de Rouen, **la réhabilitation d'écluses à Dunkerque et à Saint-Malo, la poursuite de la restauration de la digue du large à Cherbourg.**

Au plan humain, les effectifs des officiers de port et officiers de port adjoints, chargés de la police et de la sécurité dans tous les aspects e l'activité du port, seront renforcés de **7 postes supplémentaires** représentant une

augmentation de 14 % des effectifs pour l'ensemble des ports sur les deux exercices 2001 et 2002.

III. L'HARMONISATION EUROPÉENNE DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES PORTS

La politique portuaire est directement concernée par la politique de concurrence et la politique des transports définies au niveau de l'Union européenne. Ces deux politiques ont d'ailleurs fait l'objet du « **livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes** » présenté le 10 décembre 1997 par la Commission européenne.

- **action n° 1** : *l'intégration* des ports dans le réseau transeuropéen de transport.
- **action n° 2** : la *connexion* du réseau transeuropéen avec les pays limitrophes, dans la perspective de l'élargissement de l'Union européenne.
- **action n° 3** : le renforcement des ports comme *points de transfert intermodal*.
- **action n° 4** : le développement du *transport maritime à courte distance* en Europe.
- **action n° 5** : une meilleure prise en compte de la *sécurité maritime et de l'environnement*.
- **action n° 6** : une amélioration de la *recherche-développement*.
- **action n° 7** : la fixation d'un *cadre pour les redevances portuaires* qui sera inscrit dans une proposition de directive du Conseil.
- **action n° 8** : un cadre pour la fixation des redevances portuaires, hors de la zone portuaire.
- **action n° 9** : le *soutien financier de l'Union Européenne* pour le développement des infrastructures.
- **action n° 10** : le respect des règles du traité CE pour *les services portuaires*.
- **action n° 11** : un cadre réglementaire pour *libéraliser les services portuaires*.

Ce document définit les axes de réflexion de la commission en matière de politique portuaire et devrait servir de base à de futures actions, notamment des directives.

Le gouvernement français a fait connaître sa position par un mémorandum, de même que les autres Etats-membres. Suite à cette vaste

consultation une conférence s'est tenue à Barcelone en mai 1998 sur les perspectives pour les ports européens.

En ce qui concerne la réalisation éventuelle d'un cadre communautaire en matière de tarification et de financement, la quasi-totalité des délégations s'est montrée favorable à la réalisation, par la Commission, d'un inventaire des aides et des financements, la France insistant pour que cette étude prenne en compte l'ensemble du sujet, au-delà du strict cadre de l'établissement portuaire. Quand au cadre de tarification, la France s'est montrée réservée, estimant que l'intervention de la communauté devait se limiter à remédier aux distorsions de concurrence et à l'élaboration de lignes directrices souples et flexibles, suivant le principe de subsidiarité.

A ce sujet Mme Loyola de Palacio a indiqué, le 26 mai 2000, que les ports ne seraient pas des cas pilotes, et que tout système de tarification des infrastructures se devra d'être général et de couvrir tous les modes de transports. Avant que des propositions concrètes puissent être envisagées la Commission souhaite intégrer le volet social à sa réflexion.

L'inventaire lancé en décembre 1998 par la commission auprès des Etats-membres portait sur les financements et les logiques de facturation, concernant 4 ou 5 ports que l'Etat-membre doit sélectionner pour leur représentativité. Dans son introduction, il est précisé que le champ couvert par cette enquête comporte les mesures fiscales et sociales de niveau national, régional ou local. **Le Gouvernement français a répondu à l'été 1999 à l'inventaire de la Commission.**

En ce qui concerne la démarche de la Commission sur les services portuaires, la France s'est montrée plus réservée sur les services comme le pilotage et le remorquage, compte tenu des missions de service public et de sécurité qui sont attachées. **La Commission** a indiqué qu'elle ferait des propositions de cadres réglementaires « flexibles » tenant compte des exigences de service public. Pour cela, elle **a lancé une étude début 1999 devant déboucher sur des proposition minima de qualification, formation et équipement.**

Résumé des observations sur le livre vert

adoptées par la commission des finances du Sénat le 8 avril 1998

1 - une approbation sur les objectifs poursuivis, à savoir intégrer les ports dans des **réseaux transeuropéens** et assurer le respect d'une **concurrence libre et loyale** dans l'Union européenne, dans la mesure où un classement a priori des ports ne contredirait pas ces objectifs.

2 - un accord de principe sur les mesures en faveur de la sécurité et de l'environnement, **sous réserve du respect du principe de subsidiarité.**

3 - un soutien sans réserve en faveur de la **transparence** avec le souhait de mettre en oeuvre une **séparation comptable entre les services commerciaux et la gestion des infrastructures** dans les ports.

4 - des réserves à l'égard d'une application rigide **du principe utilisateur-payeur** qui ne tiendrait pas compte de la nécessité de financer des investissements sur le long terme, et pourrait bloquer ces projets d'investissement.

5 - le souci de ne pas adopter une approche rigide en matière de **redevances portuaires** : la politique en la matière ne devra pas être différente de celle existant pour les autres modes de transports, afin de ne pas créer un désavantage compétitif sur ce segment et les ports devraient conserver une liberté de tarification.

6 - un accord pour **une libéralisation progressive des services portuaires mais sans remise en cause brutale de leur situation et en tenant compte de leurs obligations** et de leurs situations différenciées

Le « paquet » des orientations portuaires, présenté par la Commission le 13 février 2001 comprend deux volets : d'une part, les enseignements tirés de l'enquête effectuée auprès des Etats-membres sur l'accès au marché des services portuaires.

La Commission a obtenu au cours de l'inventaire des financements portuaires des réponses fortement variées et incomplètes : ces réponses portent pour les années 1995 à 1997 sur 52 ports sur les 350 ports identifiés du Réseau Trans Européen (RTE). La Commission a dressé une typologie de la propriété et de la gestion des ports. Elle estime que **90 % du trafic maritime européen s'effectue dans des ports où le financement des infrastructures et la facturation des dépenses sont déterminés ou influencés par les Pouvoirs Publics.**

Les données obtenues indiquent que les ports de la façade « mer du Nord » bénéficient de financements publics plus importants que les ports des autres façades, notamment de la façade sud-ouest de l'Europe.

Il convient de noter que la **Commission reconnaît à la France une transparence supérieure à la moyenne des Etats-membres.** La Commission n'a pas fait part de ses intentions sur les suites à donner aux enseignements qu'elle a énoncés dans le premier volet du « paquet portuaire ».

Dans le second volet constitué du projet de directive concernant l'accès au marché des services portuaires, l'objectif affiché par la

Commission est de clarifier le régime des droits exclusifs et/ou des monopoles de droit ou de fait, de nature publique ou privée, pour l'exercice de ces activités. Cependant, la Commission cherche à concilier des exigences de sécurité maritime, de protection de l'environnement et d'obligations de service public. D'où l'affirmation des principes suivants :

- **liberté de prestation (d'implantation et de choix de son personnel) ;**
- **reconnaissance de l'auto-assistance ;**
- **possibilité pour les autorités compétentes de soumettre les prestataires à des autorisations et de limiter leur nombre.**

Le champ d'application de ce projet de directive est fondé sur des seuils de trafic par port maritime (3Mt ou 500.000 passagers) et concerne les services aux navires, à la marchandise (comprenant plusieurs activités : manutention, stockage, groupage) et aux passagers.

A l'heure actuelle, aucun Etat-membre n'a clairement indiqué de position officielle sur ce projet de directive. Les observations françaises concernent, à ce stade, le besoin de fonder ce projet sur des justifications approfondies, ainsi que d'une étude d'impact sérieuse sur les conséquences économiques et sociales des propositions que la Commission formule, la nécessité de clarification de concepts-clé de cette proposition, notamment sur la cohérente des seuils, la notion d'auto-assistance ou le rôle de l'autorité portuaire. Force est de constater que le texte du projet ne contient pas de dispositions pour une harmonisation sociale et des qualifications, dispositions pourtant attendues pour permettre le développement de conditions de concurrence loyale entre les ports.

Le Parlement européen a nommé un rapporteur sur ce dossier qui a présenté son rapport en juin 2001. Les amendements qu'il apporte visent principalement à exclure la manutention et les services aux passagers du champ d'application de la directive ainsi qu'à insérer des dispositions sur la mise en place d'une concurrence loyale entre les ports. La présidence belge du Conseil au second semestre 2001 s'attache pour sa part à conclure l'examen des trois textes du 1^{er} « paquet Erika » et à poursuivre l'examen du 2^{ème} paquet. La proposition de directive ne figure ni au projet d'ordre du jour du Conseil Transports d'octobre, ni à celui de décembre 2001.

Le Gouvernement français aborde les échanges sur ce dossier en ayant les objectifs suivants :

- **garantir la qualité des prestations des services portuaires, plus particulièrement lorsqu'elles concourent à la bonne exploitation et la sécurité portuaire, ceci devant se traduire par la définition de qualification adaptées ;**

- veiller à la solidité juridique du cadre dans lequel s'exercent ces activités, en droit interne comme en droit communautaire ;

- mesurer et anticiper les impacts potentiels en termes sociaux et d'emploi, aussi bien pour la situation actuelle que, dans la durée, pour les besoins futurs de qualifications.

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

- Les crédits du titre III de l'état B, concernant l'équipement, les transports et le logement : IV.- Mer ont été majorés de 78.944.954 euros.

Parallèlement, les crédits du titre III de l'état B, concernant l'équipement, les transports et le logement : IV.- Service communs ont été réduit de 78.944.954 euros.

Il s'agit de revenir en arrière sur le transfert des emplois inscrits jusqu'à présent sur la section « Mer », sur la section des services communs du budget de l'équipement, des transports et du logement qui avait été proposée par le gouvernement. Il s'agissait, selon le gouvernement, de moderniser la politique du ministère et de faciliter une approche multimodale des services de transport.

La commission des finances de l'Assemblée Nationale a estimé que cette mesure était en **contradiction avec la loi organique relative à l'examen des loi de finances**, qui a modifié l'ordonnance de 1959. Elle a en outre exprimé sa crainte que ce transfert ne se traduise pour le Parlement, par une **perte de lisibilité** sur ces crédits.

En dépit des propositions du gouvernement visant à individualiser ces crédits au sein du bleu « Services communs » en créant quatre articles nouveaux d'une part, et à reproduire l' »indication des emplois concernés dans le « bleu » de la section « mer », **les amendements proposés par la Commission des finances de l'Assemblée visant à rétablir la situation initiale ont été adoptés.**

- Les crédits du titre IV de l'état B, concernant l'équipement, les transports et le logement : IV.- Mer ont également été majorés, à titre non reconductible, de 7.600 euros.

Il s'agit d'abonder l'article 30 « Transports maritimes, ports et littoral. Subventions à divers organismes » du chapitre 46-32 « Subventions dans le domaine maritime ».

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a procédé le mercredi 24 octobre 2001, sous la présidence de M. Alain Lambert, président, à **l'examen des crédits de l'équipement, des transports et du logement : IV.- Mer et article 73 rattaché,**

M. Marc Massion, rapporteur spécial, a tout d'abord signalé que le budget de la mer ferait désormais l'objet d'un seul et unique rapport, son collègue Claude Lise ayant accepté de lui céder ses attributions concernant la marine marchande.

Il a ensuite évoqué l'article 73 rattaché qui vise à étendre le bénéfice de la cessation d'activité anticipée aux marins ayant été exposés à l'amiante. Il a indiqué que cette mesure aurait un coût budgétaire de 0,3 million d'euros.

Puis il a abordé le projet de budget pour la mer.

Il a indiqué que les crédits inscrits au budget de la mer pour 2002 s'élevaient à 940,1 millions d'euros, en diminution de 8 % par rapport au budget voté de 2001. Cette baisse n'est qu'apparente, a-t-il précisé : elle résulte en fait du transfert de la totalité des crédits de rémunération des personnels sur la section « services communs » du budget de l'équipement, des transports et du logement. Hors personnel, le budget de la mer augmente de 1% par rapport au budget voté de l'année dernière.

Il a tout d'abord observé que la sécurité maritime demeurerait, comme l'an dernier, la priorité de ce budget, et s'est félicité de ce qu'au total, les crédits de paiement consacrés à la sécurité maritime augmentent de 20 % en 2002.

Ainsi, a-t-il poursuivi, les centres de sécurité des navires qui sont chargés de contrôler les navires français ainsi que les navires étrangers en escale dans les ports, voient leurs effectifs substantiellement renforcés puisqu'il est créé 34 postes d'inspecteurs de la sécurité, ce qui porte à 104 le nombre total d'inspecteurs de la sécurité.

Il a estimé l'effort louable, bien qu'insuffisant pour atteindre l'objectif fixé par le mémorandum de Paris, soit 25 % de navires contrôlés. **M. Marc Massion** a indiqué que lors du naufrage de l'Erika, la France était très en deçà de ce pourcentage puisqu'elle contrôlait à peine 14 % des navires, faute de moyens humains, les inspecteurs n'étaient que 54 en l'an 2000. Il a également fait remarquer que nos voisins Anglais ou Espagnols, employaient 200 inspecteurs de la sécurité ou leur équivalent, estimant que cela laissait à la France une marge de progression confortable.

Evoquant les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer), il a rappelé qu'ils étaient débordés, à la fois par l'extension de leurs missions et par la multiplication de leurs interventions. Il indiqua qu'en moyenne, 7000 opérations de recherche et de sauvetage étaient menées par an. Il s'est félicité de ce que cette année, la dotation dévolue aux CROSS continue d'augmenter de 40% en crédits de paiement, indiquant que cela qui permettrait de renouveler les radars et aussi d'améliorer la couverture radio actuelle.

Concernant la signalisation maritime, il a indiqué que sa dotation progressait également fortement en crédits de paiement, + 50 %, ce qui permet la poursuite du plan de modernisation des phares et balises. Il a rappelé que ce plan avait permis la construction de trois baliseurs et qu'après le baliseur côtier du Havre en 2001, l'année 2002 serait celle de la livraison du grand baliseur océanique de Brest, le baliseur océanique de Dunkerque sera livré en 2003.

Par ailleurs, afin de développer le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, qui assure des missions de surveillance et de police ainsi que de contrôle technique de certaines catégories de navires, il a relevé l'acquisition d'un second patrouilleur de haute mer en 2002.

En ce qui concerne la sécurité portuaire, il a indiqué qu'elle figurait, comme l'an dernier, en bonne place dans le budget de la mer. Rappelant qu'en matière portuaire, la sécurité consistait à assurer le bon accès des navires et constituait une condition préalable au développement des activités portuaires, il a déclaré que l'effort financier consenti l'année dernière en direction de l'entretien des infrastructures portuaires et également des moyens consacrés aux dragages d'entretien des accès maritimes était reconduit cette année. Il a précisé que le programme de réhabilitation des infrastructures portuaires de base, tel qu'il résulte des nouveaux contrats de plan portuaires entre l'Etat et les régions, serait poursuivi en 2002 avec, par exemple, la réhabilitation de la digue de calibrage du chenal d'accès au port de Rouen, la réhabilitation d'écluses à Dunkerque et à Saint-Malo, la poursuite de la restauration de la digue du large à Cherbourg.

Par ailleurs, il a noté que 7 emplois de surveillants de port étaient créés (officiers de port et officiers de port adjoints), ce qui représente une augmentation de 14 % des effectifs pour l'ensemble des ports.

Puis il a déclaré que la deuxième priorité du budget concernait la protection et la mise en valeur du littoral et que les moyens consacrés au littoral augmentaient de 40 % en moyens d'engagement et de 42 % en crédits de paiement.

Après les efforts consentis pour la remise à niveau des matériels Polmar de lutte contre la pollution du littoral suite à la catastrophe de l'Erika,

il s'est félicité de ce que les moyens d'investissement, qui avaient fortement augmenté l'année dernière, soient reconduits au même niveau, afin de poursuivre la modernisation des matériels et d'assurer le renouvellement des matériels obsolètes.

Par ailleurs, rappelant que la catastrophe avait mis en lumière l'insuffisante fréquence des exercices de simulation du plan « Polmar-terre », il a indiqué qu'une instruction du 2 avril 2001 a prévu l'augmentation du rythme de ces exercices, dont le nombre devrait passer à un minimum de 10 par an à compter de 2002. Il a précisé que les crédits de fonctionnement étaient augmentés à cet effet.

Il a poursuivi en évoquant l'effort financier prévu en direction des zones littorales habitées et soumises à l'érosion marine. Il a indiqué que les crédits destinés à la protection des lieux habités contre l'érosion marine augmentaient fortement en autorisation de programme, traduisant les engagements pris par l'Etat dans le cadre des contrats de plans littoraux et des avenants consécutifs aux tempêtes de fin 1999.

Puis il a abordé un autre aspect du projet de budget qui concerne la protection sociale des marins, renforcée grâce à deux mesures. En premier lieu, il a évoqué la dotation destinée à financer la protection contre une exploitation « sous-normes » des marins, qui permettra d'apporter une aide aux associations et des avances sur salaire au bénéfice des marins abandonnés dans les ports français, en attendant la mise en place d'un système d'assurance internationale discuté dans le cadre de l'Organisation maritime internationale à l'initiative de la France.

Ensuite il est revenu sur l'article 73 rattaché concernant le régime de la sécurité sociale des marins. Il a précisé que cette année, la dotation de l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine, qui finance le régime de retraite des marins, intégrait un nouveau mécanisme de cessation anticipée d'activité pour les marins ayant fortement été exposés à l'amiante. Il s'agit, a-t-il rappelé, d'étendre aux marins le droit à cessation anticipée d'activité des travailleurs de l'amiante prévu par la loi de financement sur la sécurité sociale pour 1999.

Quant à la dotation de l'Etat à l'ENIM (qui représente les trois-quarts du budget de la mer), il a précisé qu'elle diminuait significativement cette année (- 3,5 %), mais que cette baisse était purement mécanique, résultant d'une hausse des transferts de compensation entre les régimes sociaux, et que les pensions seraient revalorisées en 2002 dans les mêmes conditions que les retraites du régime général.

Abordant le soutien de l'Etat français à la flotte de commerce française, il a rappelé que la flotte française n'avait cessé de décliner depuis 1970 et les deux chocs pétroliers. Il a indiqué qu'aujourd'hui la flotte

française comptait à peine 200 navires, 206 au 31 décembre 2000, et que notre compétitivité était bien moindre que celles de nos concurrents. C'est pourquoi, a-t-il indiqué, depuis 1990, la flotte de commerce française a fait l'objet d'un plan pluriannuel de soutien. Aujourd'hui, il a précisé que ce système de soutien consistait, d'une part en des réductions de charges fiscales et sociales pesant sur les entreprises de transport maritime, et d'autre part, en une mesure d'allègement fiscal pour les GIE qui acquièrent un navire.

Concernant les charges fiscales pesant sur les entreprises de transport maritime, il a indiqué qu'un allègement de la part maritime de la taxe professionnelle avait été institué et que depuis 1991, les subventions de l'Etat couvraient 100% du montant de la taxe. Il a déclaré que le dernier Conseil interministériel de la mer (CIM) du 27 juin 2000 avait levé l'incertitude qui pesait sur le maintien de cette aide, celle-ci ayant été prorogée, sans limitation de durée, toujours à hauteur de 100 % de la taxe.

Concernant les charges sociales, il a indiqué qu'un dispositif de remboursement avait été créé, et que les charges sociales patronales afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail versées par les entreprises qui emploient des personnels navigants sur des navires de commerce battant pavillon français étaient remboursées depuis ce même CIM. De plus, a-t-il ajouté, il a aussi été décidé, non seulement de pérenniser cette aide, mais de l'étendre aux cotisations d'allocations familiales et d'assurance chômage, mesure qui a été votée dans la loi de finances pour 2001 mais dont l'effet ne se fera sentir qu'en 2002, ce qui explique la progression de 20 % des crédits destinés à la flotte de commerce, a-t-il indiqué.

Concernant l'allègement fiscal pour les groupements d'intérêt économique qui acquièrent un navire, il a dressé un état des lieux, indiquant que 26 dossiers avaient été acceptés au 1^{er} juillet 2001 représentant 33 navires, pour un montant total d'investissements de 1,3 millions d'euros (8,6 millions de francs).

Enfin, il a déclaré que le soutien à la flotte française prenait aussi la forme d'un soutien au cabotage maritime depuis que le dernier CIMER avait insisté sur le caractère sûr et non-polluant de ce mode de transport. Il a indiqué que le Gouvernement avait arrêté le principe d'un soutien financier public au démarrage de nouvelles lignes et en a informé la Commission européenne, la décision de celle-ci devant intervenir d'ici la fin de l'année 2001

En guise de conclusion sur ces mesures de soutien à la flotte de commerce française, **M.Marc Massion, rapporteur spécial**, a fait remarquer qu'à la suite de la demande formulée par le dernier CIM du 27 juin 2000, des études étaient actuellement conduites par les ministères de l'équipement, des transports et du logement et de l'économie, des finances et de l'industrie afin d'examiner les dispositifs de soutien à la flotte de commerce en cours à l'étranger. En effet, il a déclaré que plusieurs pays avaient récemment adopté

divers dispositifs de taxation au tonnage, citant la Norvège, les Pays-Bas, le Danemark, la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Tous, a-t-il noté, voient leur flotte augmenter depuis l'adoption de ce mode de taxation. Il a indiqué que l'adoption d'un tel système chez nous aurait un coût budgétaire de l'ordre de 100 millions de francs.

Puis il a abordé la question des ports maritimes.

Avec un trafic global de 346,3 millions de tonnes, il a déclaré que l'activité des ports français avait augmenté de 4 % par rapport à l'année dernière, après avoir connu une légère baisse en 1999. Il a précisé que le trafic des ports autonomes avait augmenté de 6,5 %, tandis que celui des ports d'intérêt national avait diminué de 4,5 %, en raison d'un recul des échanges à Calais, qui représente 45 % du trafic des ports d'intérêt national. Hors Calais, a-t-il précisé, le trafic des ports d'intérêt national s'est maintenu au cours de l'année 2000.

Il a déclaré que l'extension des infrastructures portuaires, l'amélioration des dessertes terrestres, une plus grande sécurité portuaire étaient absolument nécessaires pour permettre aux ports français de se placer convenablement à l'échelle mondiale dans un secteur où la croissance est forte, deux fois plus rapide que celle des autres moyens de transports, et permet donc d'envisager des gains de parts de marché.

Il a évoqué l'opération « Port 2000 », dotée à elle seule de 47 % des investissements prévus en 2002, et qui, a-t-il indiqué, demeure l'investissement d'extension des ouvrages portuaires le plus conséquent du projet de budget pour 2002, comme les années précédentes. Il a indiqué que les travaux avaient pris un an de retard mais qu'aujourd'hui, il semblait que l'on soit sur la bonne voie. Actuellement, a-t-il précisé, les opérations de déminage sont en train d'être achevées. Quelques travaux préparatoires ont démarré. Le gros des travaux, la construction d'une digue, d'un chenal d'accès et de quatre postes à quai, devrait démarrer d'ici la fin de l'année, a-t-il indiqué.

Aujourd'hui, a-t-il poursuivi, l'avenir des ports français dépend des mesures prises au niveau européen et en particulier de l'avenir du projet de directive sur les services portuaires. Il a déclaré que cette directive était issue des réflexions qui ont suivi la publication en 1998 d'un « livre vert » sur les ports et les infrastructures maritimes, qui évoquait la réalisation éventuelle d'un cadre communautaire en matière de tarification et de financement.

Il a indiqué que le 13 février 2001, la Commission avait présenté ses propositions de cadre réglementaire dans un « paquet » portuaire comprenant, d'une part les résultats d'une enquête effectuée auprès des Etats-membres sur les financements dans les ports et, d'autre part, un projet de directive sur l'accès au marché des services portuaires.

Il a évoqué les deux enseignements principaux de l'enquête. D'une part, les ports de la façade « mer du Nord » bénéficient de financements publics plus importants quel que soit le type d'investissement que les ports des autres façades, notamment de la façade sud-ouest de l'Europe. D'autre part, la Commission reconnaît à la France une transparence supérieure à la moyenne des Etats-membres, confirmant les dires de la Cour des comptes.

Quant au projet de directive, il a pour objectif de clarifier le régime des droits exclusifs ou des monopoles de droit ou de fait, de nature publique ou privée, concernant l'accès au marché des services portuaires. **M. Marc Massion, rapporteur spécial**, a indiqué qu'à l'heure actuelle, aucun Etat-membre n'avait clairement indiqué de position officielle sur ce projet de directive, et que les interrogations du Gouvernement français au sujet de ce texte étaient donc importantes.