

N° 169

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 novembre 2015

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi de finances pour 2016,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME V

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES : TRANSPORTS MARITIMES

Par M. Charles REVET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, vice-présidents ; Mme Natacha Bouchart, MM. Jean-François Longeot, Gérard Miquel, secrétaires ; MM. Claude Bérit-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Alain Fouché, Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, MM. Michel Vaspert, Paul Vergès.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 3096, 3110 à 3117 et T.A. 602

Sénat : 163, 164 à 168 et 170 (2015-2016)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
I. DES CRÉDITS QUI RÉVÈLENT L'ABSENCE D'AMBITION POUR LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE	7
A. UN NOUVEAU DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE CONSACRÉ À LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE.....	7
B. LE PROGRAMME 205 « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE »	10
1. L'action 01 « Sécurité et sûreté maritimes »	11
2. L'action 02 « Gens de mer et enseignement maritime »	13
a) La formation maritime	13
b) Le développement de l'emploi maritime	14
3. L'action 03 « Flotte de commerce ».....	14
4. L'action 04 « Action interministérielle de la mer »	15
5. L'action 05 « Soutien au programme »	15
C. LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »	16
1. L'action 11 « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires »	17
2. L'action 14 « Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens »	18
II. AUCUNE PERSPECTIVE D'AMÉLIORATION POUR NOS PORTS	19
A. LA FRANCE DISPOSE D'UN RICHE MAILLAGE PORTUAIRE EN PERTE DE VITESSE.....	19
B. LA TENDANCE RESTE INCHANGÉE MALGRÉ LES RÉFORMES ENGAGÉES.....	23
C. LA STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE NE RÈGLE PAS LES PROBLÈMES DE FOND.....	25
D. L'INVESTISSEMENT N'EST TOUJOURS PAS À LA HAUTEUR DES AMBITIONS AFFICHÉES.....	31
E. L'OMNIPRÉSENCE DE L'ÉTAT FREINE LA DIFFUSION D'UNE CULTURE COMMERCIALE.....	36
III. UN PAVILLON FRANÇAIS À LA DÉRIVE	38
A. LE DÉCLIN DU PAVILLON FRANÇAIS SE PROLONGE INÉXORABLEMENT	38
1. <i>Le transport maritime international subit de plein fouet la pression d'une intense concurrence</i>	39
2. <i>L'érosion des positions françaises se poursuit sur le transport de courte-distance</i>	41
3. <i>Seuls quelques trafics de niche continuent à afficher de bonnes performances</i>	42
B. UN SOUTIEN PUBLIC EST NÉCESSAIRE POUR COMPENSER LE DIFFÉRENTIEL DE COMPÉTITIVITÉ VIS-À-VIS DE NOS CONCURRENTS EUROPÉENS	43

TRAVAUX EN COMMISSION	47
I. AUDITION DE M. ALAIN VIDALIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE.	47
II. EXAMEN DU RAPPORT	69
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	81

Mesdames, Messieurs,

Alors que 90% des échanges mondiaux transitent par la mer, nous pouvons honnêtement rougir du manque d'ambition de nos politiques et de la faiblesse consternante de nos investissements dans ce domaine. Ils sont dérisoires à ceux de celui que notre pays consent sur l'autre frontière du futur qu'est l'aérospatial.

D'après le rapport rédigé en juillet 2015 par le Commissariat général au développement durable, consacré aux comptes des transports en 2014, le secteur des transports, pris de manière globale (route, air, fer, mer, fluvial, passagers et marchandises), affiche un déficit de ses échanges extérieurs de 12,3 milliards d'euros : il contribue par conséquent à la perte de compétitivité de la France. Or dans ce paysage catastrophique, il n'y a qu'un bon élève : le transport maritime, avec un solde positif de 4 milliards d'euros et une performance qui croît de 6% en moyenne annuelle depuis 2008. Certes, le transport aérien est lui aussi en excédent commercial, mais avec un montant nettement plus bas, de l'ordre de 100 millions d'euros, alors que son chiffre d'affaires global est bien plus élevé, 19 milliards d'euros contre 14 milliards d'euros pour le transport maritime.

Ces deux secteurs, l'aérien et le maritime, ont la particularité d'être confrontés directement à la concurrence internationale, et d'être soumis à une exigence de compétitivité forte. Au lieu de les aider à se développer, à gagner des parts de marché, à générer de la croissance et de l'emploi, on multiplie les rapports qui ne sont pas suivis d'effet. Bien sûr, le Gouvernement s'empresse de mettre en œuvre quelques mesures de simplification, mais aucune disposition économique forte n'est adoptée pour soutenir la compétitivité de nos pavillons et de nos *hubs*.

En matière maritime, nous sommes en train d'aller à rebours de toute logique économique et historique. Nous savons que l'avenir d'une nation se décide depuis toujours par l'avenir de ses ports. Nous savons que toutes les grandes économies du monde disposent de ports puissants et de nombreux navires pour exporter leurs productions. Il n'y a pas de grand pays industriel qui ne soit pas aussi un grand pays maritime. C'est une loi intangible, de la Venise d'hier à la Chine d'aujourd'hui.

Que constate-t-on pour la France ? Le trafic de nos grands ports maritimes ne fait que baisser quand celui de nos voisins continue d'augmenter. Le tonnage du seul port de Rotterdam représente presque le double de celui de nos sept grands ports maritimes réunis. Et le port d'Anvers, qui traite plus de conteneurs que l'ensemble des ports français, est devenu aux yeux de nombreux acteurs économiques le « premier port

français » par le nombre de conteneurs à destination ou en provenance de l'Hexagone. Quant à notre flotte de commerce, elle subit de plein fouet la concurrence internationale, avec une inquiétante accélération des dépaillonnements et faillites d'entreprises.

Dans ce contexte, votre rapporteur pour avis a examiné les crédits relatifs aux transports maritimes dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2016. Ces crédits relèvent des programmes 205 et 203 de la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* » et de deux directions centrales du ministère, la direction des affaires maritimes et la direction des services de transports. Ils connaissent une légère érosion, mais le phénomène le plus inquiétant est tout simplement le niveau des crédits, observé pour la première fois de façon consolidée : nous consacrons moins d'un dixième de point de PIB à notre politique maritime, alors que nous possédons la deuxième zone économique maritime mondiale, avec une superficie maritime supérieure à la superficie terrestre de l'Europe entière !

On est bien loin des annonces grandiloquentes autour d'une politique maritime ambitieuse ou d'une nouvelle stratégie nationale de la mer et du littoral, annoncée chaque année pour mieux être repoussée. Nous devons regarder la réalité en face et assumer notre responsabilité : nous avons de l'or bleu dans les mains et nous sommes en train de mutiler notre pays en refusant sa vocation maritime.

C'est au regard de ces considérations que votre commission a émis, lors de sa séance du mercredi 18 novembre 2015, sur proposition de son rapporteur pour avis, un avis défavorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports maritimes du projet de loi de finances pour 2016.

I. DES CRÉDITS QUI RÉVÈLENT L'ABSENCE D'AMBITION POUR LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

Les crédits relatifs aux transports maritimes relèvent de deux programmes de la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* » : le programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture* » et le programme 203 « *Infrastructures et services de transports* ». Ils s'inscrivent dans le cadre plus large de l'ensemble des crédits consacrés à la politique maritime, pour lesquels on dispose enfin d'une vision consolidée.

A. UN NOUVEAU DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE CONSACRÉ À LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

Alors que votre rapporteur le réclame depuis des années, un **document de politique transversale** « Politique maritime de la France » est présenté pour la première fois au Parlement, à l'occasion de ce PLF 2016 (il a été créé par la LFI 2015). Une **vision consolidée** des crédits est en effet nécessaire à l'heure où notre pays s'engage dans la **croissance bleue**. Cette politique interministérielle à destination du monde maritime comporte **trois axes stratégiques**.

Le **premier axe** « **Préserver l'environnement maritime et la biodiversité marine** » comprend cinq objectifs : 1) Renforcer la protection de l'environnement maritime ; 2) Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche ; 3) Préserver et restaurer la biodiversité marine ; 4) Reconquérir la qualité de l'eau en Bretagne pour réduire la prolifération des algues vertes ; 5) Réduire l'exposition des populations de Martinique et Guadeloupe au chlordécone.

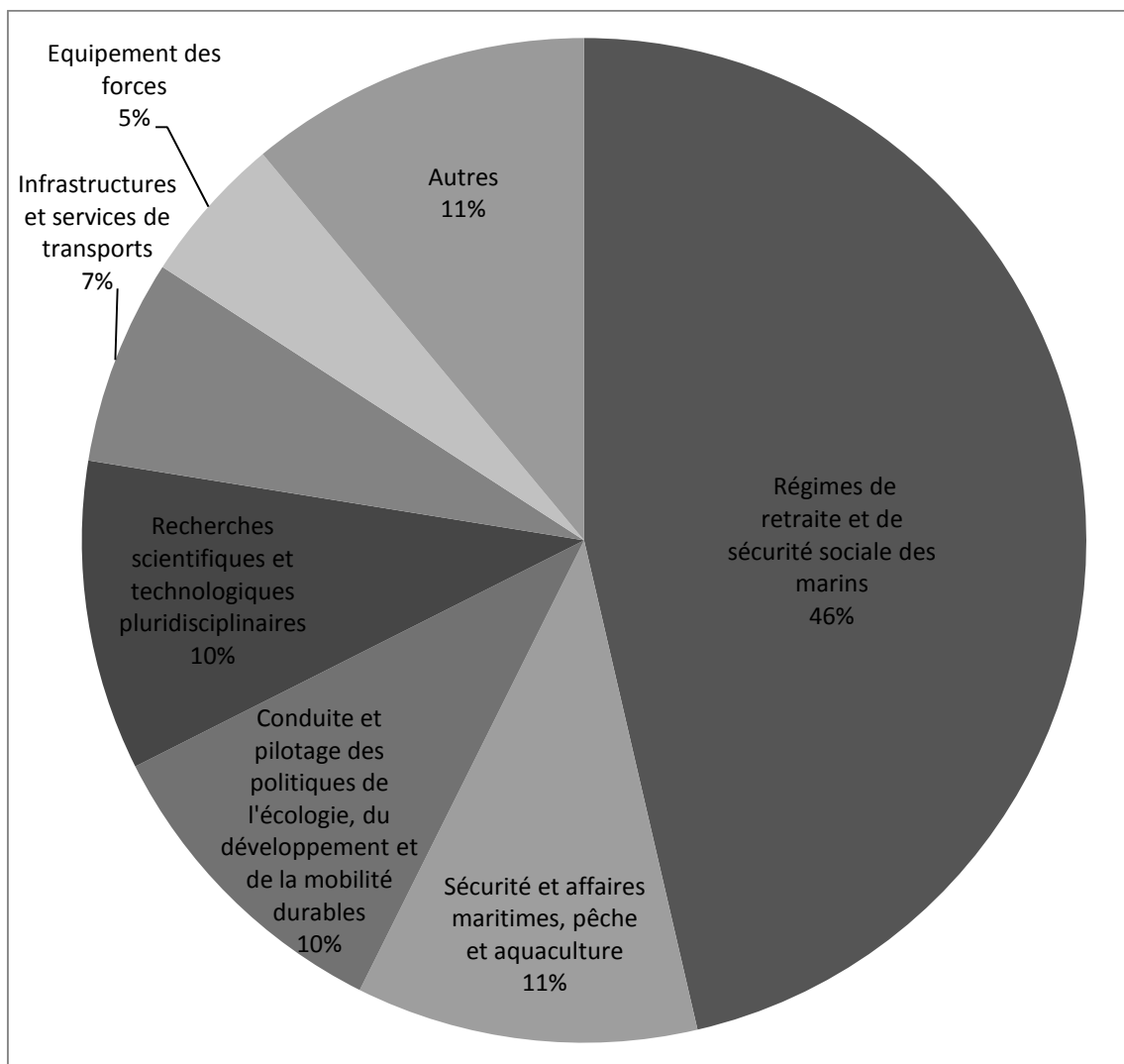
Le **deuxième axe** « **Assurer la sécurité des personnes et des biens** » comporte deux objectifs : 1) Renforcer la sécurité maritime ; 2) Disposer d'un système performant de prévision météorologique marine et de prévention des risques météorologiques en mer.

Le **troisième axe** « **Développer les activités économiques et l'emploi, maintenir la protection sociale** » comporte quatre objectifs : 1) Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les infrastructures portuaires ; 2) Développer la part des modes alternatifs à la route : accroître l'activité des grands ports maritimes ; 3) Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime ; 4) Optimiser le régime de protection sociale des marins.

Ce document de politique transversale évalue à **près de 1,8 milliard d'euros (Md€)** le montant total de crédits de paiement à destination de la

politique marmite de la France en 2016, ventilés entre 20 programmes budgétaires.

VENTILATION DES CRÉDITS DANS LE DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE



Ce montant **ne représente même pas 0,1 point de PIB** consacré à notre politique maritime, alors que la France possède le deuxième domaine maritime du monde, et que l'on prétend faire le pari de la croissance bleue !

Il est d'ailleurs **probablement surévalué**, puisqu'en l'absence de comptabilité analytique, la **contribution détaillée de chaque programme n'apparaît pas**. Par exemple, les actions 11 et 14 du programme 203 relatif aux infrastructures et services de transport sont comptabilisées à hauteur de 117,6 millions d'euros (M€), alors qu'en réalité seulement 51,3 M€ concernent réellement la politique maritime.

Autre problème, les **doublons qui consistent à affecter les mêmes crédits à plusieurs politiques transversales différentes**, ce qui conduit à une surévaluation de l'effort global. Les actions 2 et 8 du programme 162 relatif aux interventions territoriales de l'État sont ainsi comptabilisées à la fois dans le document de politique transversale relatif à l'aménagement du territoire et dans celui-ci.

En outre, on observe une **prépondérance du régime spécial de sécurité sociale et de retraite des gens de mer**, alors que de plus en plus d'entreprises considèrent qu'il n'est plus adapté. Il s'agit certes d'un marqueur identitaire de la profession, mais votre rapporteur souligne qu'**un rapprochement avec le régime général serait une mesure de bon sens**, d'autant plus que l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) manque d'appui et d'expertise pour assurer correctement ses missions.

Au final, votre rapporteur salue l'existence de ce nouveau document de politique transversale, qui ne fait malheureusement que confirmer le diagnostic dressé depuis de nombreuses années : **la France n'a tout simplement pas de politique maritime**. Ce constat dramatique plaide en faveur de **l'instauration d'un véritable budget dédié à la mer**, à la hauteur des ambitions affichées. Autrement, la croissance bleue risque de nous échapper, une fois n'est pas coutume, alors que **notre pays est idéalement doté** pour en profiter.

DÉTAIL DES CRÉDITS DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

	LFI 2015	PLF 2016	Variation
105 - Action de la France en Europe et dans le monde	2 895 823	2 769 604	-4%
110 - Aide économique et financière au développement	22 052 391	21 990 000	0%
154 - Économie et développement durable de l'agriculture et des territoires	128 986	124 800	-3%
206 - Sécurité et qualité sanitaires de l'alimentation	3 248 962	3 455 019	6%
146 - Équipement des forces	22 598 016	85 397 421	278%
212 - Soutien de la politique de la défense	47 692 000	49 653 000	4%
129 - Coordination du travail gouvernemental	149 000		-100%
203 - Infrastructures et services de transports	123 120 000	117 590 000	-4%
205 - Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	198 680 632	195 650 456	-2%
170 - Météorologie	7 751 526	7 551 526	-3%
113 - Paysages, eau et biodiversité	35 919 365	37 145 895	3%
181 - Prévention des risques	1 900 000	2 400 000	26%

271 - Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	184 216 321	181 720 076	-1%
123 - Conditions de vie outre-mer	6 822 237	7 610 462	12%
112 - Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire	8 536 923	8 123 120	-5%
162 - Interventions territoriales de l'État	5 731 188	3 204 690	-44%
172 - Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires	173 278 000	177 334 000	2%
186 - Recherche culturelle et culture scientifique	520 000	519 854	0%
119 - Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements	49 300 000	51 900 000	5%
197 - Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins	852 952 581	824 838 307	-3%
TOTAL	1 747 493 951	1 778 978 230	2%

Source : document de politique transversale - PLF 2016

B. LE PROGRAMME 205 « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE »

Depuis l'intégration en 2012 de la direction des pêches maritimes et aquaculture (DPMA) au ministère chargé de l'écologie, le programme 205 a été élargi et renommé (« Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture »).

Ce programme couvre toute l'action régulatrice de l'État vis-à-vis du navire, du marin, de la mer et de ses ressources. Son domaine est très vaste, comprenant la sécurité et la sûreté maritime, les politiques en faveur de l'emploi maritime, le soutien au pavillon français, la protection de l'environnement marin et littoral, l'arbitrage entre les différents usagers de la mer (commerce, pêche, élevage, nautisme, littoral), ainsi que l'exploitation durable des ressources aquatiques.

Il se décompose en deux parties : un volet « sécurité et affaires maritimes » et un volet « pêche et aquaculture ». Ce dernier s'inscrit dans le cadre de la politique commune de la pêche et relève de la compétence de la commission des affaires économiques : il ne sera donc pas examiné dans ce rapport. En ce qui concerne le premier volet, **trois grandes priorités** sont ciblées :

- l'achèvement de la **modernisation des systèmes d'information** des centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance (CROSS) et le maintien en condition opérationnelle de la signalisation maritime ;

- le développement de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) qui assure, depuis sa création en 2011, la formation maritime supérieure à laquelle s'ajoutent quatre classes de BTS maritimes ouvertes en septembre 2014 ;

- la **protection de l'environnement**, avec l'accompagnement des armateurs pour la mise en conformité des navires avec la directive « soufre » de 2012¹, l'acquisition et l'entretien du matériel de lutte contre les pollutions des centres de stockage POLMAR, l'intégration du module SURPOL de suivi et d'identification des pollutions dans les systèmes des CROSS ou encore l'acquisition de vedettes régionales et de patrouilleurs hauturiers.

Ce volet « sécurité et affaires maritimes » voit ses **plafonds de crédits diminuer** avec 139 M€ en autorisations d'engagement (AE) et 136,5 M€ en crédits de paiement (CP) pour 2016. Par rapport à la loi de finances initiale (LFI) pour 2015, cela correspond à une baisse de 2 % en AE et de 4 % en CP. Cette érosion est principalement due à l'**achèvement du financement de la part État pour le nouveau bâtiment du Havre** de l'ENSM ainsi qu'à une **baisse du montant des exonérations de charges** due aux perspectives d'emploi dans la branche « ferries » (notamment en raison des difficultés de la SNCM et de *MyFerryLink*).

		LFI 2015		PLF 2016		Évolution	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 1	Sécurité et sûreté maritimes	25 636 482	26 072 222	28 155 940	25 550 415	10%	-2%
Action 2	Gens de mer et enseignement maritime	30 123 356	30 123 656	27 811 755	27 811 755	-8%	-8%
Action 3	Flotte de commerce	68 811 358	68 811 358	64 451 600	64 451 600	-6%	-6%
Action 4	Action interministérielle de la mer	9 971 290	10 095 472	11 961 914	11 961 914	20%	18%
Action 5	Soutien au programme	7 430 331	6 430 441	6 703 653	6 759 705	-10%	5%
TOTAL (périmètre avis)		141 972 817	141 533 149	139 084 862	136 535 389	-2%	-4%
Action 6	Gestion durable des pêches et aquaculture	47 485 831	47 487 483	46 835 067	46 835 067	-1%	-1%
TOTAL (programme)		189 458 648	189 020 632	185 919 929	183 370 456	-2%	-3%

1. L'action 01 « Sécurité et sûreté maritimes »

L'action « Sécurité et sûreté maritimes » a principalement pour objet la mise en œuvre des obligations découlant des conventions internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI), relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention des pollutions marines.

¹ Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

La France exerce ainsi son autorité de différentes manières :

- en tant qu'État du pavillon, elle doit garantir le respect des normes internationales par les navires français ;
- en tant qu'État du port, elle doit contrôler les navires de commerce étrangers en escale ;
- en tant qu'État côtier, elle doit sécuriser les routes de navigation et exercer une surveillance permanente le long de ses côtes.

La direction des affaires maritimes (DAM) s'appuie sur différents services spécialisés pour la mise en œuvre de ces prérogatives : les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), les centres de sécurité des navires (CSN), les services maritimes des phares et balises, la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et enfin le Bureau enquête accidents en mer (BEA-Mer).

Au total, les crédits de cette action représentent **15,1 % des crédits alloués** au programme 205 : ils s'élèvent à **28 M€ en AE et 25,5 M€ en CP** pour 2016, contre 25,6 M€ et 26 M€ en 2015, soit une augmentation de 10 % en AE et une baisse de 2 % en CP. La dotation supplémentaire en AE est rendue nécessaire par la **modernisation des systèmes d'information** Marylin (sauvetage des vies humaines en mer) et Spationav V2 (surveillance du trafic maritime) des CROSS. Ces crédits se ventilent comme suit :

- 20 M€ en fonctionnement technique (c'est-à-dire hors personnel) principalement pour les systèmes de surveillance du trafic maritime des CROSS (3,8 M€), les CSN (1,1 M€), les services des phares et balises maritimes (14 M€) ainsi que le BEA-Mer (100 000 euros)¹.

- 5,5 M€ en investissement, pour des équipements de télécommunications, de systèmes de gestion des voies de transmission et pour des systèmes informatiques nécessaires à la surveillance du trafic maritime (3,3 M€) ainsi que pour des opérations d'entretien des équipements de signalisation maritime (2,2 M€) ;

- 2,3 M€ en dépenses d'intervention pour la SNSM, association qui participe au sauvetage en mer grâce à la mise en œuvre de moyens matériels et humains déployés sur 230 stations de sauvetage le long des côtes métropolitaines françaises.

À noter, lors de l'examen du PLF2016 à l'Assemblée nationale, un amendement du Gouvernement a été adopté qui prévoit d'affecter une **subvention exceptionnelle de 1,4 M€** à la SNSM en 2016 pour le financement des investissements. Ce montant devrait être **pérennisé ensuite par l'affectation de 5 % de la taxe éolienne** à la SNSM.

¹ Ces crédits ont uniquement vocation à financer les expertises menées par le BEA-Mer (soit une vingtaine d'enquêtes par an), les frais de fonctionnement de la structure étant supportés sur le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de mobilité durable ».

Votre rapporteur tient ici à rappeler l'importance de l'accidentologie en mer. Il souligne depuis de nombreuses années l'intérêt d'**équiper l'ensemble des marins de balises de détresse**, pour les localiser plus facilement en cas d'accident. Il a conscience de la difficulté à faire évoluer les mentalités à propos du port du gilet de sauvetage, en raison de son encombrement qui peut gêner le travail sur le navire. Une balise de détresse ne souffre pas du même inconvénient et présente un intérêt évident lorsque l'on sait que **le temps est le facteur déterminant** pour sauver une vie.

2. L'action 02 « Gens de mer et enseignement maritime »

Cette action regroupe la composante humaine du programme 205, qui concerne l'ensemble des gens de mer travaillant pour la marine marchande, les pêches maritimes, les cultures marines et la plaisance professionnelle. Elle s'adresse donc autant aux marins professionnels qu'aux autres personnels techniques et hôteliers embarqués.

Les crédits de cette action s'élèvent à **27,8 M€ (en AE et en CP)** pour 2016 et représentent **15 % des crédits alloués** au programme 205. Par rapport à 2015, la baisse de 2,3 M€ des crédits (-8 %) s'explique par la **fin de l'opération de construction des nouveaux locaux de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) au Havre**.

La répartition des crédits par nature fait apparaître 18,5 M€ de dépenses de fonctionnement, 0,4 M€ de dépenses d'investissement et 8,8 M€ de dépenses d'intervention. Ces moyens sont alloués à **deux composantes d'importance inégale sur le plan financier** : la formation des gens de mer et le soutien à l'emploi maritime.

a) La formation maritime

La **formation initiale consomme l'essentiel des crédits** de cette action. L'École nationale supérieure maritime (ENSM) est le principal opérateur du programme 205, puisque **18 M€ de subvention** pour charges de service public lui sont octroyés pour son fonctionnement (80% de cette somme servant à financer la masse salariale des emplois transférés à l'ENSM).

La formation initiale absorbe également la majeure partie des dépenses d'intervention, puisque **6,7 M€ sont destinés au seul enseignement secondaire** dont 4,8 M€ pour les douze lycées professionnels maritimes (LPM) formant des élèves du CAP au baccalauréat professionnel et au BTS (depuis la rentrée 2014), 0,7 M€ pour les établissements agréés hors LPM (notamment outre-mer et certains établissements privés métropolitains) et 1,2 M€ pour les élèves boursiers (dont la proportion dépasse régulièrement 50 % dans l'enseignement maritime secondaire, contre 36 % en moyenne pour l'éducation nationale).

La formation continue dispose de 0,8 M€ de crédits d'intervention permettant en particulier de couvrir près de 1 260 mois de stage et de rémunérer 320 stagiaires.

b) Le développement de l'emploi maritime

Le financement du soutien à l'emploi maritime est plus modeste :

- 0,4 M€ servent au fonctionnement des services de santé, à la réalisation de plaquettes de communication et à la reproduction des titres de formation sécurisés (contrat avec l'imprimerie nationale) ;

- 0,4 M€ sont prévus pour le développement de systèmes informatiques en faveur de la télé-déclaration des services des marins, de la consultation des brevets des marins et de la gestion des dossiers médicaux ;

- 0,2 M€ de crédits d'intervention ont vocation à gérer les cessations d'activité des marins (« plans de sortie de flotte » ou cessations anticipées d'activité), les subventions au fonctionnement des organisations syndicales et l'accueil des gens de mer dans des conditions de bien-être conformes aux obligations internationales.

3. L'action 03 « Flotte de commerce »

Cette action est **la plus importante du programme 205 en termes de surface financière**. Il s'agit uniquement de dépenses d'intervention destinées à soutenir la compétitivité du pavillon français en favorisant l'implantation d'activités maritimes sur le territoire français, en soutenant l'emploi maritime par des dispositifs d'allègements de charges sociales et fiscales et en orientant les efforts vers une modernisation qualitative de la flotte commerciale française.

Les crédits de cette action représentent **34,7 % des crédits alloués** au programme 205 : ils s'élèvent à 64,5 M€ (en AE et en CP) contre 68,9 M€ (en AE et en CP) en 2015, soit une **baisse de 6 % dans le PLF 2016**. Cette tendance baissière (-2 % en 2015, -2% en 2014, -4% en 2013) s'explique par l'ajustement mécanique des compensations versées à l'ENIM aux évolutions de l'emploi marin.

Ces crédits **servent en effet à exonérer de charges patronales** les équipages des navires commerciaux inscrits au registre international français¹ et des armements à passagers bénéficiant des mêmes facilités² (53,6 M€), ainsi qu'à **compenser les surcharges spécifiques supportées au titre des retraites du personnel sédentaire de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM)** privatisée en 1996 (10,9 M€).

¹ Article 10 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

² Article 137 de la loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007.

Votre rapporteur déplore l'**effet opportuniste pour les finances publiques de cette dynamique malthusienne** : puisque le pavillon français comporte de moins en moins de navires, il y a de moins en moins de marins, et donc de moins en moins d'exonérations de charges sociales. Il s'agit à coup sûr d'un **moyen de réaliser des économies**, mais certainement pas de renouer avec la croissance et l'emploi. Les exonérations de charges devraient *a contrario* servir d'instrument à destination d'une **politique volontariste** de développement de notre flotte commerciale.

4. L'action 04 « Action interministérielle de la mer »

Cette action traduit l'implication de la direction des affaires maritimes (DAM) à l'**action civile de l'État en mer** (AEM), qui est par essence une politique interministérielle (45 missions prises en charge par une dizaine de ministères). La DAM participe à plus de 40 de ces 45 missions et en coordonne une quinzaine. Ses services assurent des activités de contrôle et de surveillance des activités maritimes et des pêches maritimes, avec une compétence large au titre de l'ensemble des polices spéciales en mer.

Les crédits de cette action s'élèvent à 12 M€ en AE et en CP (+20 % par rapport à 2015). Ils représentent **6,4 % des crédits alloués** au programme 205 dans le PLF 2016 et se ventilent comme suit :

- 6,5 M€ en fonctionnement technique, essentiellement pour le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) au titre de la pêche, de la plaisance et de la sécurité de la navigation (4,5 M€), pour la mise en œuvre de la réglementation « *Polmar* » de lutte contre les pollutions maritimes accidentelles¹ (1,5 M€) ainsi que pour la gestion courante des activités de plaisance (0,5 M€) ;

- 5,4 M€ en investissement, servant notamment à financer l'acquisition de licences d'utilisation d'images satellites et l'entretien lourd des moyens nautiques du DCS (1,7 M€), l'évolution du dispositif de surveillance satellitaire et l'amélioration des moyens nautiques (3,6 M€) ;

- 100 000 € en intervention pour le fonctionnement du patrouilleur Osiris, un ancien palangrier uruguayen confisqué par la Marine nationale après avoir été pris en flagrant délit de pêche illicite de légine au large des Kerguelen et qui est actuellement basé à La Réunion.

5. L'action 05 « Soutien au programme »

Cette action regroupe les crédits nécessaires au fonctionnement transversal des affaires maritimes (gestion courante, immobilier, etc.).

¹ Il s'agit pour l'essentiel du dispositif « *Polmar-Terre* », les moyens mis à disposition pour « *Polmar-Mer* » étant principalement ceux de la marine nationale (ministère de la Défense).

Les crédits de cette action représentent **3,6 % des crédits alloués** au programme 205 : ils s'élèvent à 6,7 M€ en AE et CP pour 2016. Les CP sont en hausse de 5 % contre -10 % pour les AE, en conséquence du renouvellement des baux intervenu en 2015.

C. LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »

Ce programme à **dimension transversale** concerne l'ensemble des modes de transport et se donne pour objectif général l'optimisation du maillage territorial en infrastructures de transport, afin d'assurer une desserte de qualité des territoires et d'afficher un haut degré de performance énergétique et environnementale.

Conformément aux préconisations de la Commission Mobilité 21 rendues publiques en juin 2013, les investissements sont majoritairement orientés vers le maintien de la qualité et de l'efficacité du réseau de transport existant. Le **rééquilibrage des modes de transport** s'effectue quant à lui au rythme du redéploiement de ressources essentiellement routières vers le financement d'infrastructures majoritairement ferroviaires, portuaires ou fluviales, avec une attention particulière portée à la mobilité multimodale.

Dans le secteur maritime, deux volets demeurent prioritaires :

- le développement des **grands ports maritimes d'outre-mer** créés le 1^{er} janvier 2013 (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion) en application de la loi du 22 février 2012 ;

- l'investissement en infrastructures multimodales et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales de l'**hinterland des grands ports maritimes métropolitains** dans le cadre de la stratégie nationale portuaire et des contrats de projet État-Région (CPER) 2015-2020.

Seules deux actions du programme 203 ont vocation à être examinées dans ce rapport dans la mesure où elles contiennent des crédits spécifiques au transport maritime : il s'agit des actions 11 et 14.

(en millions d'euros)		LFI 2015		PLF 2016		Évolution	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 11	Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	49,0	49,0	46,2	46,2	-6%	-6%
Action 14	Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	6,8	6,8	5,1	5,1	-25%	-25%
TOTAL (périmètre avis)		55,8	55,8	51,3	51,3	-8%	-8%

1. L'action 11 « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires »

Cette action a pour finalité explicite le développement du transport intra-européen de marchandises à partir des trois façades maritimes, en privilégiant la desserte des ports français par les modes ferroviaire et fluvial, comme alternative au transport routier.

Il s'agit par conséquent d'améliorer la compétitivité des grands ports français en prolongeant les efforts entrepris :

- la réforme portuaire engagée en 2009 est certes achevée, avec en particulier un renforcement des missions d'aménagement des ports et un transfert des outillages de manutention aux opérateurs privés effectif depuis mai 2011, mais les investissements doivent se poursuivre pour **assurer des dessertes terrestres de qualité** ;

- les grands ports maritimes (GPM) d'outre-mer ont été créés le 1^{er} janvier 2013, sur le modèle des grands ports métropolitains avec des adaptations spécifiques à l'outre-mer, et nécessitent un accompagnement financier de leur développement.

À ce titre, le PLF 2016 prévoit 46,2 M€ (en AE et en CP) de **subventions aux grands ports maritimes** de métropole et d'outre-mer pour l'entretien des infrastructures et l'exploitation des ouvrages, en application de l'article L. 111-4 du code des ports maritimes¹. Concrètement, ces crédits sont **destinés au dragage des ports, dont les coûts ne cessent d'augmenter** au fil des années. Or l'État ne prend à sa charge qu'environ la moitié de ces coûts, alors qu'il devrait les supporter en totalité, et cette part est en diminution constante. La **Cour des comptes a d'ailleurs dénoncé ce désengagement** dans un rapport sur la gestion du GIE Dragages-Ports publié le 6 octobre 2014. Faut-il rappeler que le bon dragage des sédiments est **une condition essentielle de la survie** de nos ports ?

A ces crédits s'ajoutent des **fonds de concours de l'AFITF**, estimés à 50,6 M€ en AE et à 59,4 M€ en CP (contre 36 M€ en AE et 61 M€ en CP en 2015) pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales et portuaires : globalement, ils sont constitués pour moitié du volet portuaire des contrats de plan État-région et pour moitié du plan de relance portuaire.

Comme chaque année, **votre rapporteur déplore le niveau insuffisant des investissements** alors que les efforts doivent être poursuivis. Certes, les crédits engagés depuis 2008 ont été salutaires pour accompagner la réforme portuaire et rattraper une partie du retard accumulé. Des opérations de gros entretien ont amélioré les conditions d'accueil des navires, concourant à la sécurité, à la sûreté et à la fiabilité de nos ports.

¹ Cet article précise que « l'État supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer », ainsi que les dépenses relatives aux engins de dragage.

Mais la tâche est loin d'être achevée, en particulier pour les **accès et les dessertes des quais**. Les grands ports cherchent à maintenir le rythme et vont trouver malheureusement porte close du côté de l'État, qui ne remplit même pas ses obligations : d'après le ministère, les crédits d'entretien ne couvrent que 60 % des dépenses engagées par les ports.

2. L'action 14 « Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens »

En matière de transport maritime, cette action a notamment pour objectif de soutenir le cabotage (transport à courte distance) et les autoroutes de la mer, qui contribuent au report modal. Dans cette perspective, le PLF 2016 prévoit **6,6 M€ en AE et en CP pour le soutien du transport combiné** maritime et fluvial.

Plus spécifiquement pour le seul domaine maritime, **5 M€ (en AE et en CP) de versement solidaire sont destinés à la prise en compte de la pénibilité** spécifique aux métiers portuaires et pour les cessations anticipées d'activité.

Une enveloppe de subventions de 0,1 M€ (en AE et en CP) est prévue pour contribuer à l'animation ou à la réflexion sur les évolutions portuaires, ainsi qu'à la promotion du transport maritime courte distance et des ports.

Par rapport à l'année dernière, la baisse de 1,7 M€ de ces crédits s'explique par l'extinction de la compensation de la masse salariale des agents des directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) intégrés aux nouveaux GPM d'outre-mer.

Enfin, des fonds de concours de l'AFITF, estimés à 3,3 M€ en CP, sont également mobilisés pour la mise en œuvre de l'**autoroute de la mer Nantes-Vigo**.

II. AUCUNE PERSPECTIVE D'AMÉLIORATION POUR NOS PORTS

A. LA FRANCE DISPOSE D'UN RICHE MAILLAGE PORTUAIRE EN PERTE DE VITESSE

La France compte aujourd'hui environ **66 ports maritimes de commerce** : 54 sont décentralisés (avec un trafic supérieur à 100 000 tonnes pour 26 d'entre eux) et les 12 plus importants continuent à relever de l'État. Parmi ces derniers on dénombre : sept grands ports maritimes métropolitains (Dunkerque, Le Havre, Rouen, La Rochelle, Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille), quatre grands ports maritimes ultra-marins (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyane) et un port d'intérêt national (Saint-Pierre et Miquelon).

L'évolution du paysage portuaire français

Avant les lois de décentralisation de 1983, tous les ports maritimes étaient placés sous la tutelle de l'État. Les principaux bénéficiaient du statut particulier de port autonome, et la plupart des autres étaient exploités par la CCI locale.

Dans le cadre de la loi de décentralisation de 1983, 304 ports maritimes de commerce et de pêche ont été décentralisés vers les départements. Dans le même temps, 228 ports de plaisance ont été confiés aux communes. Il s'agissait de ports de taille réduite, représentant au total moins de 5 % de l'ensemble portuaire en tonnage. L'État a conservé dans son giron, en métropole, 17 ports dits d'intérêt national et 6 ports autonomes.

En 2002, les ports d'Ajaccio et de Bastia ont été transférés à la Collectivité territoriale de Corse.

La loi de décentralisation de 2004 a entraîné la décentralisation des 17 ports d'intérêt national métropolitains, confiés principalement aux régions. À l'issue de cette deuxième vague de décentralisation, seuls sont restés de la compétence de l'État les sept ports autonomes métropolitains, le port autonome de Guadeloupe et les ports d'intérêt national ultra-marins.

La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État, ont créé le statut de grand port maritime (GPM) dans lequel ont basculé l'ensemble des ports maritimes relevant de l'État, à l'exception de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui a conservé son statut de port d'intérêt national.

La **situation géographique de la France** métropolitaine présente deux atouts majeurs. Elle est d'abord située au cœur de l'Union européenne, et bénéficie ainsi d'une **position de carrefour** valorisée par ses réseaux de communication. Sa position centrale en Europe en fait un territoire de transit. Elle dispose en outre d'une **double ouverture maritime**, avec des façades maritimes sur la mer du Nord, la Manche, l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, qui figurent parmi les mers les plus fréquentées du globe.

VUE D'ENSEMBLE DU MAILLAGE PORTUAIRE FRANÇAIS

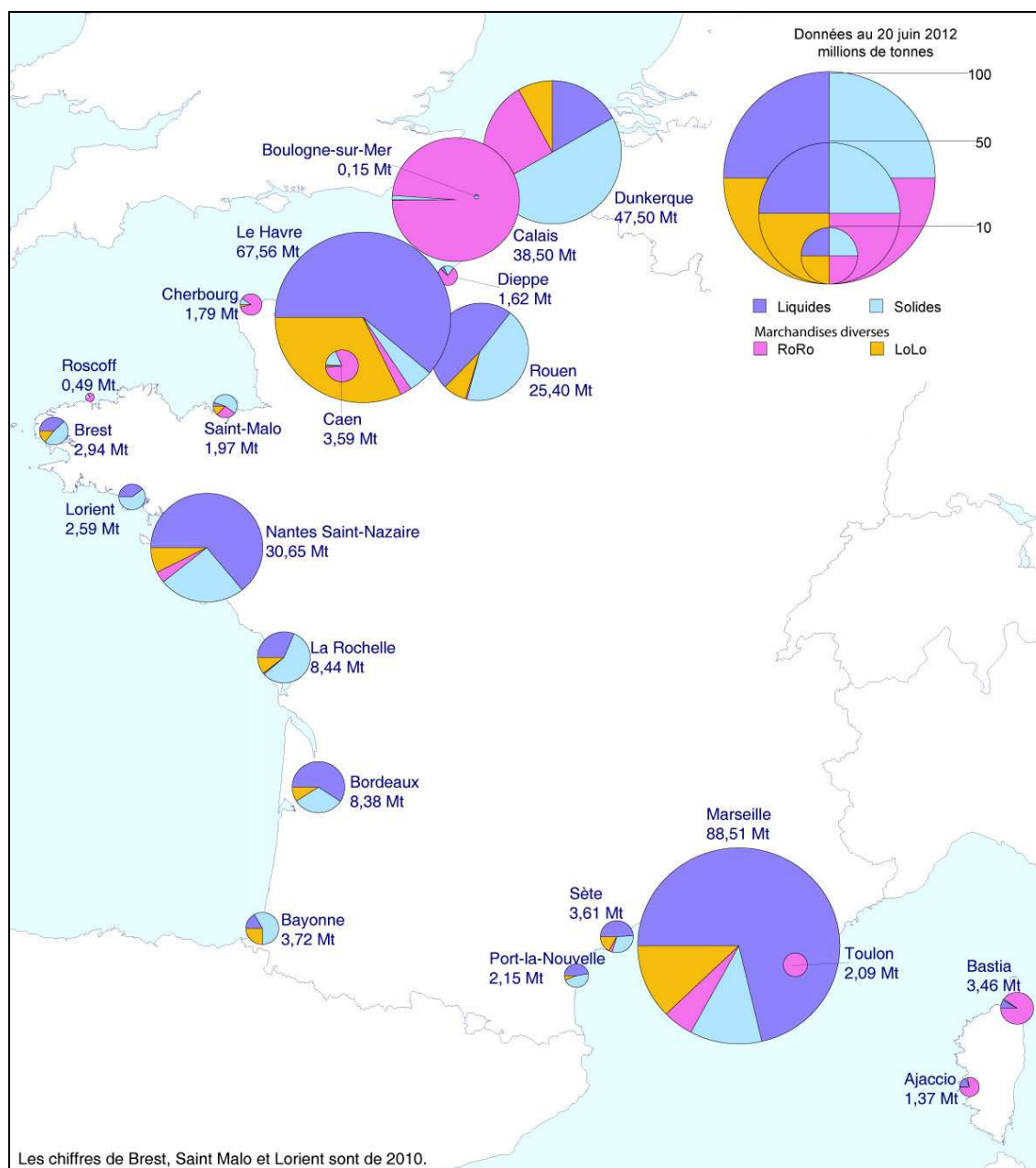


Source : DGITM

Avec près de **360 millions de tonnes de fret** dont environ 50 % de vrac liquides et 13 % de marchandises conteneurisées traitées chaque année, **le secteur portuaire français représente 5 % du trafic mondial et 10 % du trafic européen.**

La France compte **deux ports parmi les 50 plus grands ports mondiaux**, Marseille et Le Havre, qui sont respectivement placés aux 5^{ème} et 6^{ème} rangs européens en volume total de marchandises traitées. Marseille est le 3^{ème} port pétrolier au monde, Le Havre est le 10^{ème} port de conteneurs en Europe et Rouen le 1^{er} port céréalier d'Europe.

TRAFIC DE MARCHANDISES PAR CATÉGORIE EN 2011 (TONNAGE BRUT)



Source : DGITM

Cependant, depuis les années 2000, l'accélération des échanges mondiaux et le gigantisme des navires jettent nos ports maritimes dans une nouvelle compétition : les quelques ports où les plus grands navires font étape deviennent des « hubs » sur des chaînes logistiques qui dépendent de

grandes compagnies transnationales, toujours plus puissantes et mobiles ; les grands ports européens se livrent à une compétition aiguë pour devenir « la porte principale de l'Europe », compétition où les critères de fiabilité et de qualité de service viennent au premier plan, avec l'accès à l'hinterland. D'autant que, **vus d'Asie, les grands ports européens sont peu ou prou interchangeables.**

LES GRANDS PORTS MÉTROPOLITAINS ET LEURS CONCURRENTS EUROPÉENS



Source : DGITM

Cette concurrence met en évidence les faiblesses de nos ports. En 1995, le Havre traitait environ 1 million de conteneurs (équivalent vingt pieds ou EVP) et Anvers 2 millions ; en 2014, Le Havre est à 2,6 millions et Anvers à près de 9 millions : la différence est presque passée du double au quadruple. Rotterdam dépasse désormais les 12 millions de conteneurs ; Tanger Med, créé de toutes pièces en 2007, traite autant de conteneurs que notre champion national et table sur un objectif de 3 millions en 2016, quand Le Havre espère atteindre au mieux 4,5 millions en 2020 et Marseille 2 millions. **Votre rapporteur déplore depuis de longues années ce manque cruel d'ambition, alors que nos ports sont les mieux placés géographiquement.**

B. LA TENDANCE RESTE INCHANGÉE MALGRÉ LES RÉFORMES ENGAGÉES

Face à cette situation, **les années 2008 à 2013 ont été un temps de réforme** pour les grands ports français de métropole et d'outre-mer : il s'agissait de leur donner davantage d'autonomie en les transformant en établissements publics, d'adapter leur gouvernance et de les rendre aptes à répondre aux défis du transport maritime international.

Malheureusement, **cette dynamique ne s'est pas traduite dans les chiffres** : à ce jour, l'impact positif de la réforme sur la productivité à quai n'est pas flagrant et le tonnage des marchandises a connu une évolution défavorable jusqu'en 2011. **L'effet conjugué de la crise économique et de la réforme portuaire** (grèves, baisses de trafic) a constitué un choc négatif de grande ampleur pour nos ports.

Sur les cinq dernières années, de 2010 à 2014, **le trafic global recule de 1 % par an en moyenne**, en raison de la **baisse structurelle du trafic des produits pétroliers** (-4,2 % par an). On observe cependant quelques **signes positifs du côté des marchandises conteneurisées** (+3,5 % par an). Dans l'ensemble, le **nombre d'escales** des navires de commerce dans les ports maritimes français **régresse en moyenne chaque année de 1,7 %**.

Cette tendance s'observe sur l'ensemble de nos façades maritimes, où la performance française est **systématiquement inférieure à celle de nos concurrents étrangers** :

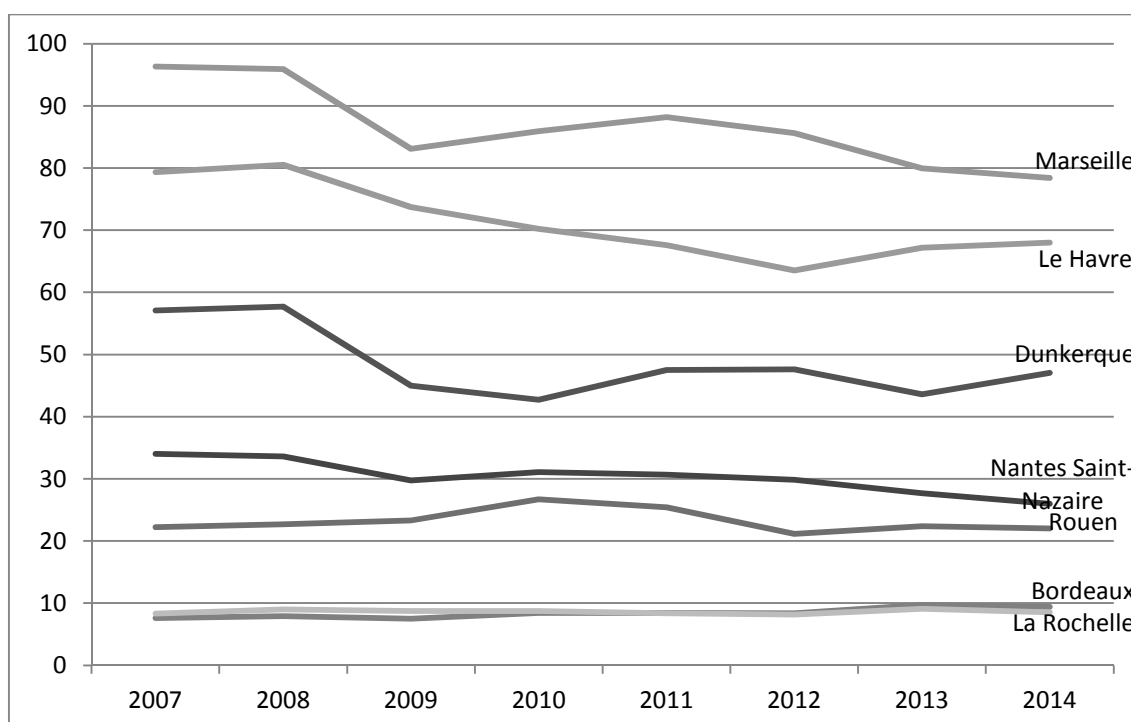
- en Manche et mer du Nord, l'ensemble formé des ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen, affiche un taux de croissance annuel moyen stable (-0,7 %) sur les cinq dernières années, alors que l'ensemble des dix-huit ports étrangers¹ progresse de 1,5 % ;

¹ Aarhus, Amsterdam, Antwerp, Brake, Bremen Bremerhaven, Fredericia (Og Shell-Havnen), Gdansk, Ghent, Göteborg, Hamburg, Helsinki, London, Oslo, Riga, Rostock, Rotterdam, Stockholm, Zeebrugge.

- sur la façade Atlantique, le trafic français régresse de 2 % entre 2010 et 2014, alors qu'il augmente de 1,2 % par an pour les onze ports étrangers¹ ;

- enfin en Méditerranée, le trafic de marchandises du port de Marseille se contracte annuellement de 2,2 % par an entre 2010 et 2014, alors qu'il progresse de 2,3 % par an pour les quinze autres ports².

ÉVOLUTION DU TRAFIC DANS LES GRANDS PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS (EN MILLIONS DE TONNES)

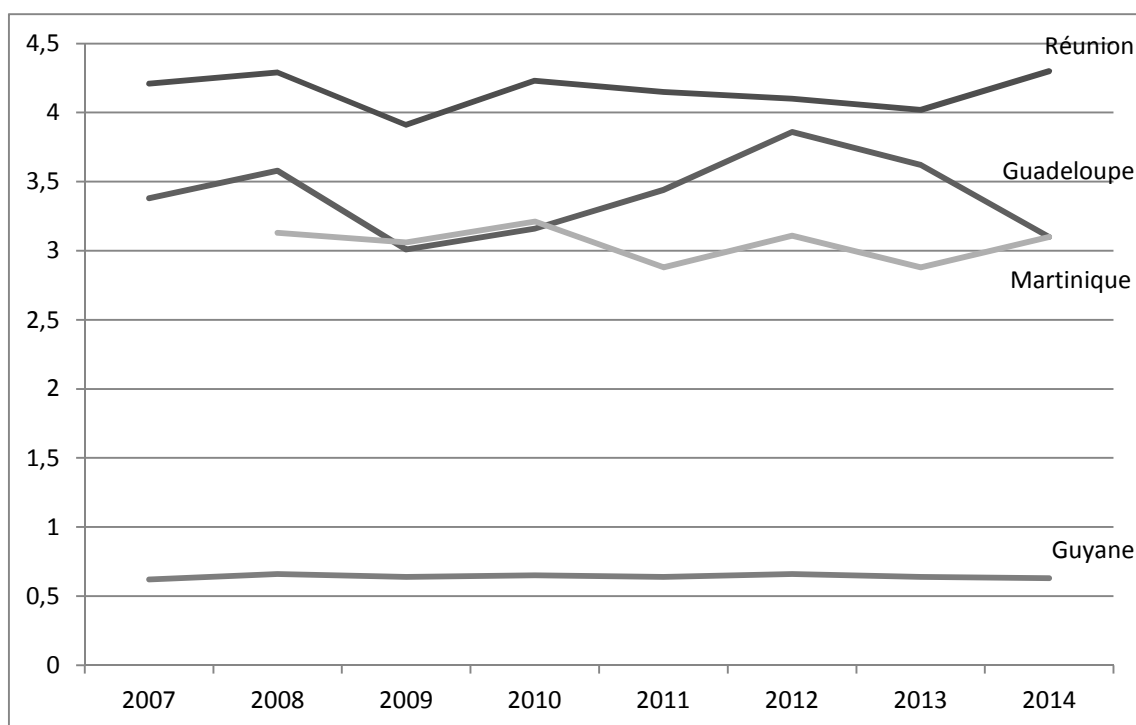


Données : DGITM

¹ Bilbao, Ferrol San Cibrao, Dublin, Gijón, La Coruña, Las Palmas, Leixões, Lisboa, Santa Cruz de Tenerife, Setúbal, Sines.

² Algeciras, Barcelona, Cartagena, Constantza, Genova, La Spezia, Lemosos, Livorno, Napoli, Piraeus, Ravenna, Tarragona, Thessaloniki, Valencia, Venezia.

**ÉVOLUTION DU TRAFIC DANS LES GRANDS PORTS MARITIMES D'OUTRE-MER
(EN MILLIONS DE TONNES)**



Données : DGITM

C. LA STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE NE RÈGLE PAS LES PROBLÈMES DE FOND

Depuis 2013, les ports français sont engagés dans une nouvelle étape, celle de la reconquête de parts de marché. A ce titre, le Gouvernement a présenté une feuille de route visant à transformer les ports français en véritables « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un *hinterland* de portée européenne. Votre rapporteur ne peut que souscrire aux ambitions portées par cette stratégie nationale de relance portuaire. Encore faut-il qu'elle soit effectivement suivie d'effets.

Les grandes orientations de la stratégie nationale portuaire

L'État entend franchir un nouveau cap et affirmer son ambition pour ses ports dans une feuille de route portant sur l'ensemble du système portuaire français et reposant sur trois principaux piliers : logistique et intermodalité, développement industriel et aménagement des espaces. Cette stratégie vise avant tout les grands ports maritimes (GPM) dont l'État a la responsabilité mais elle se fera en liaison étroite avec les ports décentralisés.

Premier pilier - La logistique et l'intermodalité

Le premier objectif de la stratégie nationale portuaire est de **mettre en place des offres de transport de bout en bout fiables et compétitives**. Les ports français doivent devenir des « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un hinterland de portée européenne forts de chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes, favorisant les moyens massifiés, afin d'attirer et fidéliser les opérateurs et les clients.

Le deuxième objectif est de **rendre les modes massifiés plus compétitifs pour développer le report modal**, ce qui nécessite de meilleures connexions entre les ports et les réseaux fluviaux et ferroviaires.

Le troisième objectif est de **fluidifier le passage portuaire des marchandises** pour le rendre compétitif par rapport aux ports européens. Il s'agit de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux, d'impulser des évolutions au sein de la place, afin de simplifier et partager les flux d'information et documentaires, notamment administratifs et douaniers.

- dans cet esprit, l'État a mis en place un **guichet unique portuaire**, afin qui permettra aux armateurs et aux entreprises de ne procéder qu'à une seule formalité déclarative à l'entrée ou à la sortie des ports, conformément à la directive 2010/65/UE applicable depuis le 1^{er} juin 2015 ;

- les services de l'État travaillent également à **simplifier le régime de TVA applicable aux importateurs** : une première étape a été franchie en janvier 2015, dans le cadre de la procédure de domiciliation unique (PDU), et l'extension du dispositif d'autoliquidation a été actée par le Comité interministériel de la mer (CIMer) du 22 octobre 2015 ;

- enfin, il a été proposé d'**ouvrir aux chargeurs opérateurs économiques agréés, le Cargo Community System AP+**, système informatique communautaire permettant de suivre l'ensemble des flux physiques, administratifs et douaniers de marchandises en temps réel : des expérimentations sont en cours dans les Grands Ports Maritimes de Marseille et Le Havre.

Ces trois objectifs de compétitivité, de report modal, et de fluidification du passage portuaire des marchandises doivent contribuer à conforter le statut de la France en tant que puissance maritime ouverte sur le monde : il s'agit de **gagner en attractivité pour capter de nouveaux flux** au-delà de l'*hinterland* actuel des ports français.

Deuxième pilier - Le développement industriel

Le quatrième objectif consiste à **disposer d'un plan d'actions pour l'accueil et le développement des activités industrielles génératrices de trafic maritime**. Les espaces portuaires constituent en effet une emprise idéale pour le développement d'industries lourdes, qui profitent de leur savoir-faire industriel.

Le système portuaire doit ainsi être **partie intégrante des réflexions sur les filières d'avenir**. Les ports ont vocation à renforcer leur association à travers des projets avec les milieux universitaires, la recherche, et les pôles de compétitivité, pour faire bénéficier les industriels d'un tissu local innovant. En particulier, le développement d'énergies nouvelles comme le biocarburant marin, la biomasse ou l'éolien offshore montre le lien étroit que les zones portuaires doivent jouer à l'avenir dans la production d'énergie et non pas uniquement dans l'approvisionnement énergétique.

Les ports doivent également **participer à la réduction des gaz à effet de serre** dans les transports, en l'occurrence dans le transport maritime, grâce à l'utilisation de carburants alternatifs propres comme le gaz naturel liquéfié (GNL). L'utilisation du GNL comme carburant marin offre de nouvelles opportunités pour développer une filière industrielle, qui passe par une bonne coordination entre les ports, pour offrir aux armateurs un réseau de soutage en France et en Europe.

Enfin, **le CGEDD-CGEIET a rendu un rapport fin 2013¹ sur les implantations logistiques et industrielles dans les GPM**. Il fait apparaître clairement que des efforts doivent être entrepris afin de simplifier l'installation des entreprises sur le domaine portuaire.

Le cinquième objectif de la stratégie portuaire consiste corrélativement à mettre en place des processus compétitifs pour l'implantation d'industries. Les zones portuaires étant appelées à être de véritables pierres angulaires du développement industriel, les ports ont un besoin impérieux de maîtriser la gestion de leurs espaces et de leurs capacités d'accueil. L'État entend par conséquent **simplifier les procédures d'installations d'activités économiques sur les ports**.

Troisième pilier - L'aménagement des espaces

Le sixième objectif de la stratégie nationale portuaire vise à **consacrer le rôle nouveau des ports dans la gestion intégrée de leurs espaces**, dans toutes leurs composantes (industrielle, logistique, naturelle), sans négliger l'interface ville-port et en liaison avec les territoires.

À l'échelle de leur circonscription, les ports disposent en effet d'une compétence précieuse : la gestion de leur patrimoine foncier, qui constitue un réel atout stratégique. Il leur revient de **jouer leur rôle d'aménageur durable**, en déterminant la vocation des différents espaces du port, et en organisant leur gestion. Cette gestion équilibrée s'accompagne de la nécessité pour l'État de veiller à ne pas imposer aux ports de contraintes plus fortes que celles en vigueur dans les autres pays européens.

Au-delà de ces trois grands axes, l'État souhaite accorder la plus grande importance à la promotion sur le terrain d'un **dialogue social de qualité**, entre partenaires responsables contribuant collectivement au développement des ports, comme prôné par la convention collective nationale unifiée (CCNU) « ports et manutention » de 2011, qui a permis de refonder le dialogue social.

Par ailleurs, le **développement d'une politique de formation professionnelle dynamique** doit permettre aux salariés de bénéficier de compétences adaptées à l'évolution de leurs métiers, mais aussi aux places portuaires d'accroître leur compétitivité.

Ce volet social constitue un aspect essentiel de la stratégie nationale portuaire. La stabilité du climat social est décisive pour attirer le trafic dans les ports français, ce qu'illustre la confiance de plus en plus affichée par les grands armateurs depuis la relative accalmie consécutive à la réforme.

¹ *La mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités logistiques et industrielles - Rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies (CGEIET), octobre 2013.*

Enfin, au plan européen et plus généralement à l'international, en Asie mais aussi en Amérique, le Gouvernement entend **promouvoir le savoir-faire des ports français** et assurer à nos partenaires étrangers qu'ils recevront le meilleur accueil possible, fiable et à l'écoute de leurs besoins.

Concrètement, l'administration affirme que la stratégie nationale portuaire est **prise en compte dans les projets stratégiques des GPM**, dont la plupart ont d'ores et déjà été validés en conseil de surveillance. Ces projets seront accompagnés par un nouveau contrat entre l'État et chacun des GPM, qui identifiera les engagements réciproques en matière de résultats et de soutien financier de l'État.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS STRATÉGIQUES DES GPM

Grand port maritime	Avis de l'Autorité environnementale	Consultation publique	Approbation par le conseil de surveillance
Marseille	25-févr-15	26 février – 26 mars 2015	27 mars 2015
Dunkerque	25-févr-15	2 avril – 3 mai 2015	22 mai 2015
Le Havre	08-oct-14	8 décembre 2014 – 8 janvier 2015	27 mars 2015
Rouen	25-févr-15	8 décembre 2014 – 8 janvier 2015	-
Nantes Saint-Nazaire	26-août-15	7 septembre – 6 octobre 2015	23 octobre 2015
La Rochelle	08-oct-14	21 novembre – 21 décembre 2015	17 avril 2015
Bordeaux	10-juin-15	-	-
La Réunion	10-sept-14	10 octobre – 10 novembre 2014	25 novembre 2014
Guadeloupe	23-oct-13	30 septembre – 30 octobre 2015	-
Martinique	En cours	-	-
Guyane	14-janv-15	2 février – 2 mars 2015	25 mars 2015

En matière de desserte ferroviaire, le Gouvernement assure que les ports travaillent en étroite collaboration avec les directions régionales de SNCF Réseau et Voies navigables de France (VNF) pour identifier les infrastructures nécessitant d'être modernisées ou mieux exploitées. En outre, deux mesures ont été annoncées au cours de la conférence périodique pour le fret ferroviaire : l'intégration des objectifs de développement du fret ferroviaire dans les projets stratégiques de chaque GPM et la création au niveau de chaque GPM d'une instance de coordination du fret ferroviaire avec SNCF Réseau et les régions, autour des enjeux de desserte.

Par ailleurs, le **projet d'amélioration de la desserte du port du Havre par l'électrification de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors**, figure au nombre des priorités retenues par la commission Mobilité 21¹. Des études sont en cours et 300 millions d'euros ont été prévus à cette fin dans les contrats de plan État-région (CPER) 2015-2020. Votre rapporteur s'en félicite, mais combien d'années précieuses auront été perdues pour mettre en place ce projet ?

L'**amélioration de la coopération portuaire** est également une piste sur laquelle l'administration travaille dans une logique de corridor stratégique :

- le Conseil de coordination interportuaire de la Seine (CCIS) a été créé en 2009 entre les GPM du Havre, de Rouen et le Port autonome de Paris. En 2012, les ports de l'axe Seine ont décidé de renforcer leur collaboration en créant un groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA ;

- le Conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique (CCIA) réunit, également depuis 2009, les ports de La Rochelle, Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire. Il a notamment permis le **rapprochement des GPM de La Rochelle et de Nantes Saint-Nazaire** au sein de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité Atlantique (OFPA), qui concrétise cette démarche sur la façade atlantique, en vue de proposer des solutions logistiques terrestres ou maritimes globales pertinentes ;

- en outre-mer, le Conseil de coordination interportuaire Antilles Guyane a été créé par le décret du 28 mars 2014.

Mais la coopération portuaire ne se limite pas aux grands ports maritimes et doit aussi associer les ports décentralisés et les ports secs. Dans ce contexte, **une mission a été confiée l'année dernière par le Premier Ministre à Odette Herviaux, Sénatrice du Morbihan**, afin de dresser le bilan du transfert des compétences portuaires aux collectivités territoriales ainsi que le bilan de la coopération de façade entre les différentes places portuaires. **Votre rapporteur soutient les mesures de bon sens proposées dans ce rapport.**

¹ « Pour un schéma national de mobilité durable » - Rapport de la commission Mobilité 21 présidée par Philippe Duron, remis au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, le 27 juin 2013.

Les suites données au rapport d'Odette Herviaux sur la décentralisation portuaire¹

Dans le prolongement de la stratégie nationale portuaire annoncée en mai 2013, Odette Herviaux a dressé, avec l'appui du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), un bilan de la décentralisation des ports maritimes conduite depuis 1983. L'investissement des collectivités autorités portuaires a notamment été analysé avec précision, de même que leur lien avec les concessionnaires, en particulier les chambres de commerce et d'industrie (CCI). Son rapport propose de nombreuses pistes d'actions, certaines nouvelles, d'autres confirmant la pertinence de problèmes déjà soulevés. Le Gouvernement a d'ores et déjà souhaité mettre en œuvre un certain nombre de dispositifs.

Ainsi, le rapport propose de finaliser entre SNCF Réseau et les autorités portuaires les conventions de transfert des équipements ferroviaires pour permettre aux ports de développer librement leur activité ferroviaire. L'article 9 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire prévoit que **les ports peuvent devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires**, situés à l'intérieur de leur circonscription ou dans leurs limites administratives, et participant à la desserte des la zone portuaire, à l'exception des installations terminales embranchées, ceci afin de promouvoir la desserte portuaire par voie ferrée. Les autorités portuaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités disposent d'un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur de cet article pour conclure les conventions de répartition. Concrètement, cet article vise à ouvrir une période pendant laquelle les transferts peuvent être **conclus par convention, plutôt que par arrêté du ministre**. Les voies du port de Sète ont été décentralisées en décembre 2014, juste avant l'entrée en application de la loi. SNCF Réseau et la Région Languedoc-Roussillon sont en discussion pour transférer les voies de Port-la-Nouvelle.

Quant aux préoccupations matière de **simplification administrative**, elles sont relayées par les textes d'application de la loi du 2 janvier 2014 habilitant le gouvernement à simplifier et sécuriser la vie des entreprises et proposant différents dispositifs expérimentaux. Elles rejoignent les recommandations opérationnelles du rapport du CGEDD-CGEIET, qui visent à faire tomber les barrières identifiées, dans le respect des règles d'urbanisme, de protection de l'environnement, des risques naturels et technologiques, nécessaires à l'implantation industrielle dans les ports.

Un autre sujet évoqué par le rapport, concerne le **soutien aux projets de bases de ravitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL)**. Dans le cadre d'une directive européenne prévoyant le déploiement d'infrastructures GNL dans les principaux ports européens d'ici 2025, l'État développe actuellement un schéma d'orientation qui intègre les ports décentralisés, conformément au souhait émis par Odette Herviaux. A noter, la construction du **terminal méthanier de Dunkerque** (dont la mise en service est prévue fin 2015) crée une réelle opportunité pour développer localement une offre d'avitaillement de navires et véhicules routiers en GNL.

Enfin, en matière de gouvernance, le rapport propose de **rattacher certains ports départementaux à la région ou à la métropole** au titre du rôle de chef de file chargé du développement économique.

¹ « Enjeux et perspectives de la décentralisation portuaire » - Rapport d'Odette Herviaux, Sénatrice du Morbihan remis au Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, le 24 juin 2014.

Les dispositions de l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) prévoient que la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du département peuvent être transférés, sur **demande formulée jusqu'au 31 mars 2016**, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures. Tous les ports départementaux sont concernés par le dispositif et ce quel que soit leur type d'activités (commerce, pêche, plaisance). Les départements et groupements comportant un département ayant la qualité d'autorité portuaire à la date de publication de la loi, disposent de la **faculté de solliciter le maintien de leur compétence**. En l'absence de demande de transfert ou de maintien de la compétence départementale à la date du 31 mars 2016, **la région sur le territoire de laquelle sont situés les ports ou les parties individualisables des ports restant à transférer est désignée bénéficiaire du transfert**. Le législateur a retenu la **date butoir du 1^{er} janvier 2017** pour la finalisation du processus de transferts des ports.

D'une façon générale, **votre rapporteur salue les efforts récents** visant à simplifier la gestion administrative des ports, à renforcer le dialogue et la concertation, ou à clarifier la répartition des compétences. Il n'en reste pas moins qu'**il ne s'agit là que de palliatifs nécessaires** car, sans investissements massifs dans nos infrastructures portuaires, la France ne pourra espérer rattraper ses concurrents européens.

D. L'INVESTISSEMENT N'EST TOUJOURS PAS À LA HAUTEUR DES AMBITIONS AFFICHÉES

Il ne suffit pas de proclamer que le désenclavement des ports et la modernisation de leurs outils sont une préoccupation forte de l'État : il faut que cela soit suivi d'effets, avec une programmation ambitieuse d'investissements qui ne fasse pas les frais de l'assainissement des finances publiques.

Votre rapporteur souligne, depuis de trop nombreuses années, l'intérêt d'une **liaison fluviale directe à travers une chatière pour le port du Havre**, mais les pouvoirs publics semblent peu empressés de faire avancer ce dossier. Seuls des crédits d'étude seront effectivement versés pour ce projet dans le cadre des CPER 2015-2020. **L'administration estime que le trafic actuel n'est pas suffisant** pour rentabiliser à la fois la chatière et le terminal multimodal qui vient d'être construit. Or **c'est précisément la logique inverse qu'il faudrait adopter**, en faveur d'une politique de l'offre : l'amélioration de la qualité du service proposé aux clients grâce à ces deux systèmes permettrait précisément de détourner du trafic, puisque Le Havre est mieux placé géographiquement que ses concurrents de mer du Nord. Sans compter que le **modèle économique du terminal multimodal n'est pas équilibré** : il se révèle surdimensionné puisqu'il est **calibré pour un trafic deux fois plus élevé** que les niveaux actuels, et nécessite de surcroît de trouver un accord raisonnable avec les dockers. Par conséquent, la SNCF n'a

pas véritablement intérêt à utiliser le terminal à ce stade, mais comme cette installation existe, l'administration **refuse d'étudier toute solution complémentaire** qui serait susceptible de lui faire concurrence.

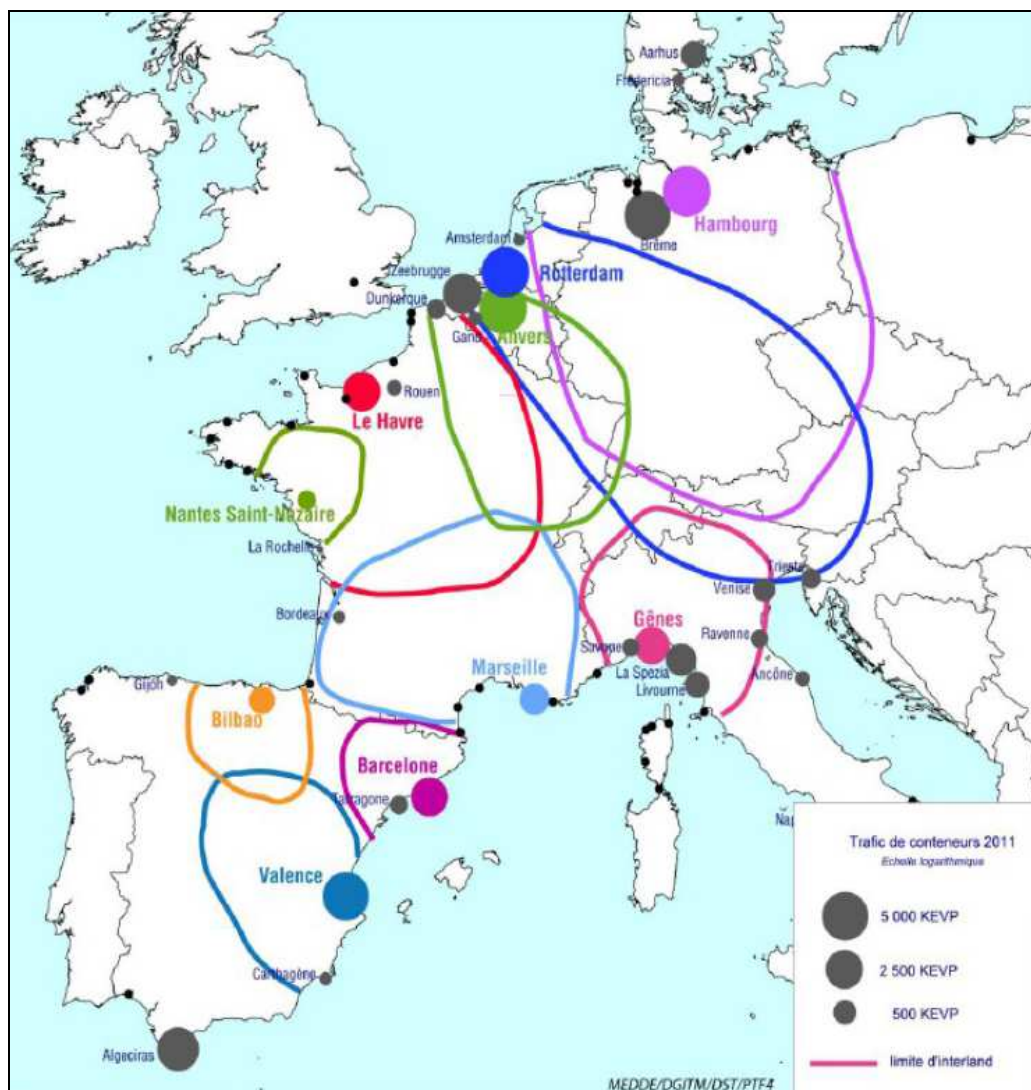
Ainsi, au-delà de quelques gesticulations administratives, l'État ne s'implique pas suffisamment, d'un point de vue financier et opérationnel, dans nos grands ports maritimes, qui **ne jouent pas dans la même catégorie que leurs voisins européens**. Dans la compétition pour devenir les « *hubs* » des plus grandes compagnies d'armateurs, les grands ports concurrents sont aidés par des **politiques publiques volontaristes au service d'une économie maritime puissante**. Ils investissent bien au-delà de leur circonscription portuaire, en particulier dans la logistique. Ces ports offrent des services complets et intégrés, du transbordement massifié par de puissantes plateformes logistiques et multimodales à une desserte « en profondeur » vers l'hinterland.

En effet, **le transbordement (ou « *feeder* ») est devenu décisif**. Il consiste à faire passer des marchandises, le plus souvent conteneurisées, d'un grand navire à de plus petits navires ; il requiert relativement peu d'espace, mais un espace hautement équipé, notamment pour les opérations d'aiguillage, et qui doit tourner avec des cadences fiables. Rotterdam est le premier « hub » européen, celui où le transbordement est le plus important. Le port investit fortement dans cette activité très lucrative, en aménageant des terminaux consacrés au « *feeder* », en particulier le *Delta Barge Feeder Terminal*. La place portuaire est en relation avec 110 ports européens, ses lignes sont nombreuses et régulières : 40 transports hebdomadaires avec l'Espagne, 40 avec la Grande-Bretagne, 26 avec la Scandinavie, 16 avec les pays de la mer Baltique... **Pour un opérateur d'une ligne transcontinentale, il est moins cher de faire un seul arrêt à Rotterdam pour toute l'Europe et d'y transborder ses marchandises, plutôt que de faire plusieurs arrêts**. Entre 2006 et 2010, la part du transbordement est passée du quart au tiers du trafic global de conteneurs à Rotterdam : l'augmentation du trafic est quasiment le seul fait de la croissance du transbordement. La montée en puissance actuelle du Havre sur ce segment valide a posteriori le projet de Port 2000.

L'accès à l'hinterland est tout aussi déterminant. Les autorités portuaires investissent dans des plateformes logistiques à l'intérieur des terres et recherchent des alliances avec des « intégrateurs de fret », grandes entreprises de transports qui maîtrisent les différents segments de la chaîne logistique terrestre (et aérienne). Ces alliances passent par des services, aussi bien que par des investissements. Hambourg est la première gare fret d'Europe et le port de cette ville est sans conteste le plus performant d'Europe pour la desserte ferroviaire. Sur 9,7 millions de conteneurs opérés par le port hanséatique, plus d'un quart sont acheminés par voie ferrée : le fret ferroviaire est prépondérant pour des trajets de plus de 150 kilomètres car ce mode de transport est considéré comme le plus fiable et le moins cher

par nos voisins allemands. Cette préférence pour le rail a de quoi surprendre puisque ce mode de transport est régulièrement décrié en France pour son manque de fiabilité et de compétitivité par rapport à la route.

HINTERLANDS DES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS ET EUROPÉENS



Source : DGITM

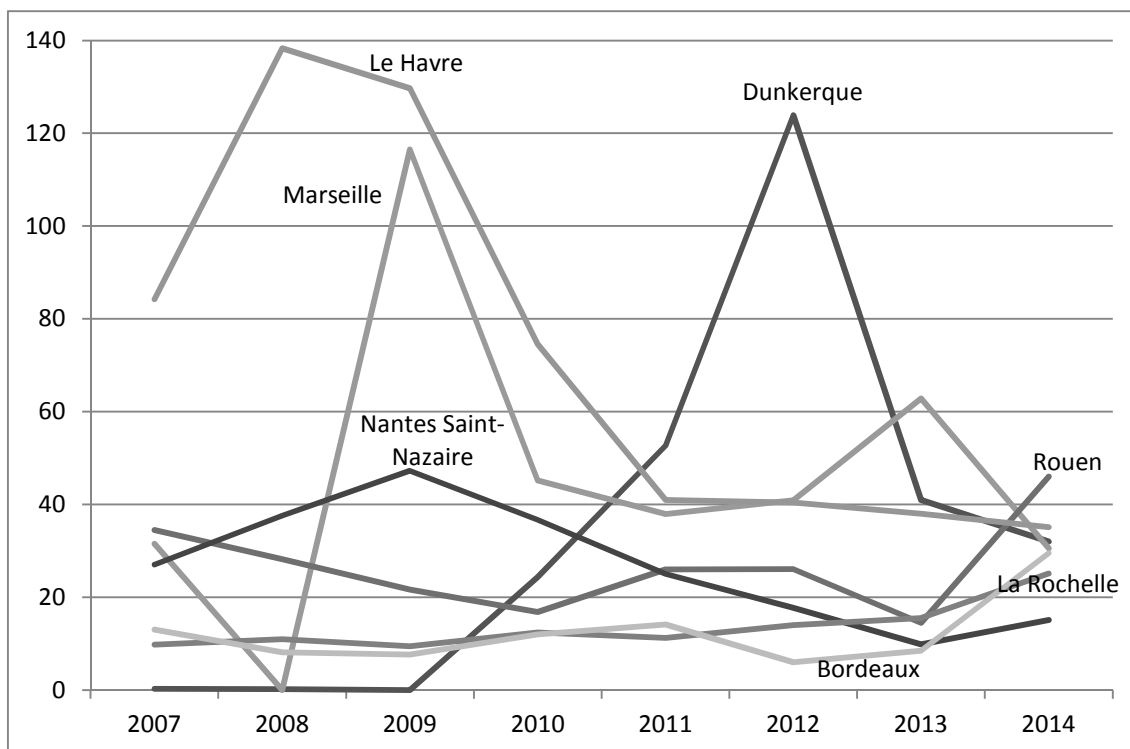
Sur ces aspects, **vo**tre rapporteur déplore depuis longtemps l'attitude de l'administration, qui se contente de poursuivre les projets déjà amorcés, en prétendant que ce ne sont pas les infrastructures portuaires qui sont déficientes. Une dynamique d'innovation est nécessaire dans nos ports. Le chantier multimodal du Havre ne permettra pas à lui seul de rattraper les ports d'Anvers ou de Rotterdam. L'hinterland naturel du Havre est l'Île-de-France, soit environ 1,5 million de conteneurs, et ceux d'Anvers ou de Rotterdam ne sont guère plus grands si l'on se limite à des considérations géographiques. Mais ces ports ont eu l'ambition d'élargir leur

horizon à l'Europe centrale et aux pays nordiques. De façon encore plus surprenante, **la moitié des conteneurs d'Île-de-France est traitée à Anvers** : contrairement au Havre, ce port dispose d'une plateforme logistique lui permettant de retraiter les conteneurs qui ne sont pas pleins, pour en faire des conteneurs pleins. Le fait que des ports étrangers (notamment ceux de la mer du Nord : Anvers, Zeebrugge, Rotterdam) soient en capacité de concurrencer nos ports sur leur propre hinterland en dit long sur le chemin qui reste à parcourir.

La stratégie portuaire française doit ainsi avoir pour ambition de concurrencer Rotterdam ou Anvers sur leur propre hinterland, en élargissant notre horizon à la Suisse, l'Allemagne, l'Europe du Sud ou l'Europe centrale. Cette vision nécessite une dynamique d'investissement, en infrastructures portuaires et ferroviaires, qui n'est toujours pas à la hauteur.

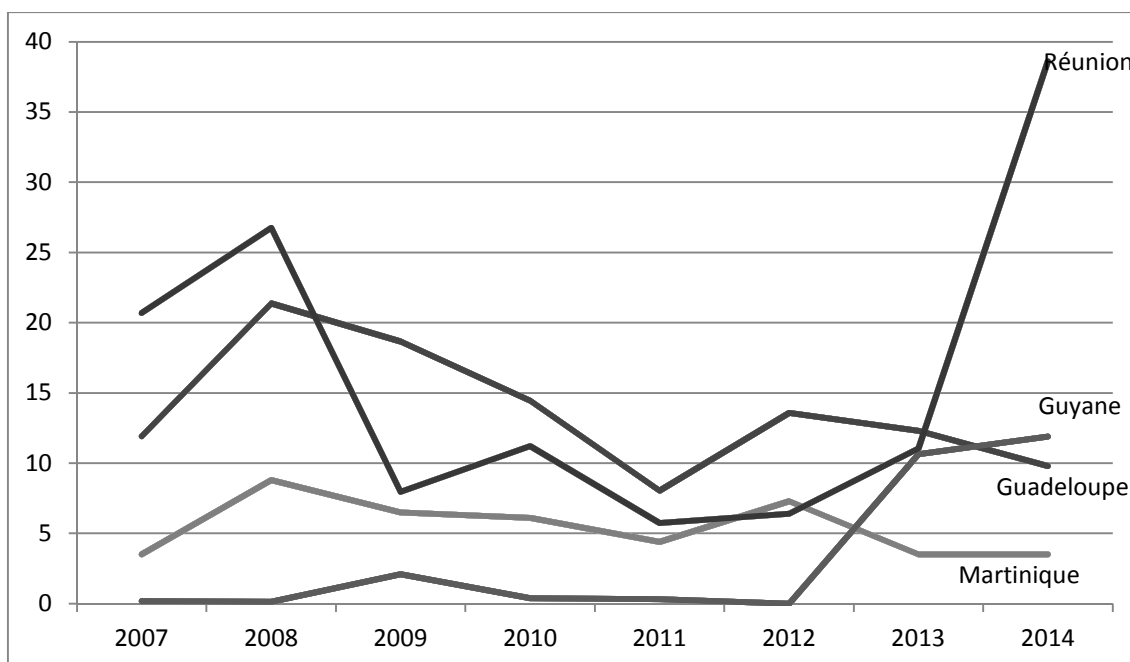
On observe néanmoins **une certaine prise de conscience** puisqu'une légère **reprise de l'investissement est observée en 2014**, à la fois pour les GPM métropolitains et d'outre-mer. Il est cependant **difficile de mesurer précisément l'effort global de l'État**, qui est ventilé entre plusieurs instruments budgétaires et entre plusieurs modes de transport (en particulier le ferroviaire), même si, comme cela a été signalé précédemment, le soutien financier aux seules infrastructures portuaires est, quant à lui, en constante diminution.

ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT DANS LES GRANDS PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS (EN MILLIONS D'EUROS)



Données : DGITM

ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT DANS LES GRANDS PORTS MARITIMES D'OUTRE-MER (EN MILLIONS D'EUROS)



Données : DGITM

INVENTAIRE DES PRINCIPALES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT DANS LES GPM

Grand port maritime	Opérations CPER 2007-2013	Opérations CPER 2015-2020
Dunkerque	Terminal méthanier (25 M€)	Cercle d'Évitage (19,4 M€)
Le Havre	Chantier multimodal (18,7M€) 2 ^e phase de Port 2000 (62 M€)	Création de parcs logistiques (53 M€)
Rouen	Amélioration des accès nautiques (23,5 M€)	Reconversion du site Pétroplus (20 M€)
Nantes Saint-Nazaire	Terminal à conteneurs de Montoir (12,6 M€)	Restructuration du site de Saint-Nazaire (20 M€)
La Rochelle	Aménagement de l'Anse Saint-Marc (4,5 M€)	Réalisation du deuxième quai de l'Anse Saint Marc (10,6 M€)
Bordeaux	Grattequina (3 M€) / Aménagement de la passe de l'Ouest (3,1 M€)	Amélioration des accès nautiques (12 M€)
Marseille	Forme 10 (6,5 M€)	Modernisation de la darse 2 (40 M€)
La Réunion	Extension du port Est Phase II (3 M€)	Extension du port Est phase III (31,5 M€)
Guyane	Réhabilitation des quais de Dégrad des Cannes (6 M€)	Modernisation des terre-pleins (16 M€)
Guadeloupe	Aménagement du port de Basse-Terre (2 M€)	Grand projet de port (90,8 M€)

Source : DGITM

E. L'OMNIPRÉSENCE DE L'ÉTAT FREINE LA DIFFUSION D'UNE CULTURE COMMERCIALE

Sur le plan **juridique**, les réformes de 2008 et 2013 ont **mis fin à une gouvernance des ports lourde et inefficace**. Les conseils d'administration étaient bien souvent de simples chambres d'enregistrement des décisions proposées par le directeur général.

En **pratique**, l'autonomie juridique de nos ports est **une fiction** et l'État reste omniprésent. En effet, la gouvernance actuelle ne donne **pas suffisamment de poids aux collectivités territoriales**. Elles demeurent encore trop en retrait dans les conseils de surveillance, bien que l'État ne soit pas systématiquement majoritaire dans ces structures, compte tenu de l'absence de consignes données aux représentants des ministères et de l'indépendance des personnalités qualifiées.

Surtout, dans la mesure où nos ports connaissent une situation difficile, ils n'ont **aucune capacité d'autofinancement**, et restent par conséquent totalement **tributaires du ministère des Finances** pour leurs projets d'investissements.

Enfin, le **directeur général reste généralement un fonctionnaire d'État**, alors que la loi du 4 juillet 2008 ne l'oblige nullement. Il demeure tributaire, pour la progression de sa carrière administrative, de la tutelle du ministère. Il n'entreprendra donc pas de s'en abstraire, même si des dispositions le lui permettent, tant les habitudes sont fortes.

Au final, nos ports paraissent, comme par le passé, **davantage gérés comme des infrastructures plutôt que comme des outils commerciaux**. Cette logique est à rebours de la compétition entre les *hubs* qui nécessite de développer une véritable stratégie de marque à l'international, surtout en Asie, à l'instar du port de Hambourg, qui assure sa promotion avec succès à travers l'association *Port of Hamburg Marketing* depuis plus de 25 ans.

III. UN PAVILLON FRANÇAIS À LA DÉRIVE

Le pavillon français joue actuellement sa survie : alors que notre marine marchande dispose d'une flotte moderne et de qualité, figurant en tête des classements de l'*International Chamber of Shipping* (ICS) et du Memorandum de Paris, elle est menacée de disparition en raison de sérieux problèmes de compétitivité, dans un domaine particulièrement soumis à la concurrence internationale.

A. LE DÉCLIN DU PAVILLON FRANÇAIS SE PROLONGE INÉXORABLEMENT

Malgré les mesures d'aides à la flotte, **le nombre de navires sous pavillon français connaît un déclin continu**. Détenteur de la 5^{ème} place mondiale dans les années 1960, il occupe désormais la 28^{ème} place et représente 0,5% du tonnage mondial¹. Au 1^{er} juillet 2015, la flotte de commerce sous pavillon français compte 301 navires de plus de 100 UMS² et se décompose en :

- une **flotte de transport** de 176 navires (contre 181 navires en 2014), en baisse de 2,8 %), totalisant près de 5,3 millions d'unités de jauge brute, dont la capacité d'emport est d'environ 6,3 millions de tonnes de port en lourd (TPL) ;

- une **flotte de services maritimes** de 125 navires (contre 117 navires en 2014, soit une hausse de 6,8%), totalisant 352 000 unités de jauge brute (10 câbliers, 55 navires de services offshore, 13 navires de recherche sismique et océanographique, 38 autres navires).

À noter, une grande partie des navires contrôlés par les armateurs français sont **immatriculés à l'étranger** afin d'en réduire le coût d'exploitation. Au 1^{er} janvier 2015, 38 armateurs français possèdent **796 navires de tout type sous pavillon tiers**, pour une jauge brute de 20,2 millions d'unités et une capacité d'emport de 25 millions de tonnes de port en lourd (TPL), qui se répartissent en 44 navires pétroliers, 391 navires de charges (dont 305 porte-conteneurs), 282 navires de services maritimes et 58 navires à passagers.

Les principaux pavillons tiers qui accueillent des navires opérés par des sociétés françaises sont, par ordre décroissant de tonnage : Liberia (20%), Malte (17%), Royaume-Uni (16%), Singapour (7%), Bahamas (6%), Îles Marshall (5%) et Chypre (4%). Le reste du tonnage est réparti sur 44 autres pavillons. Il y a donc bien **déconnexion entre entreprise de transport**

¹ Les cinq premiers pavillons (Panama, Liberia, Îles Marshall, Hong Kong et Singapour) représentent 53,4 % du tonnage mondial.

² Universal Measurement System : cette unité est utilisée pour mesurer le volume intérieur des navires d'une longueur supérieur à 24 mètres effectuant des voyages internationaux.

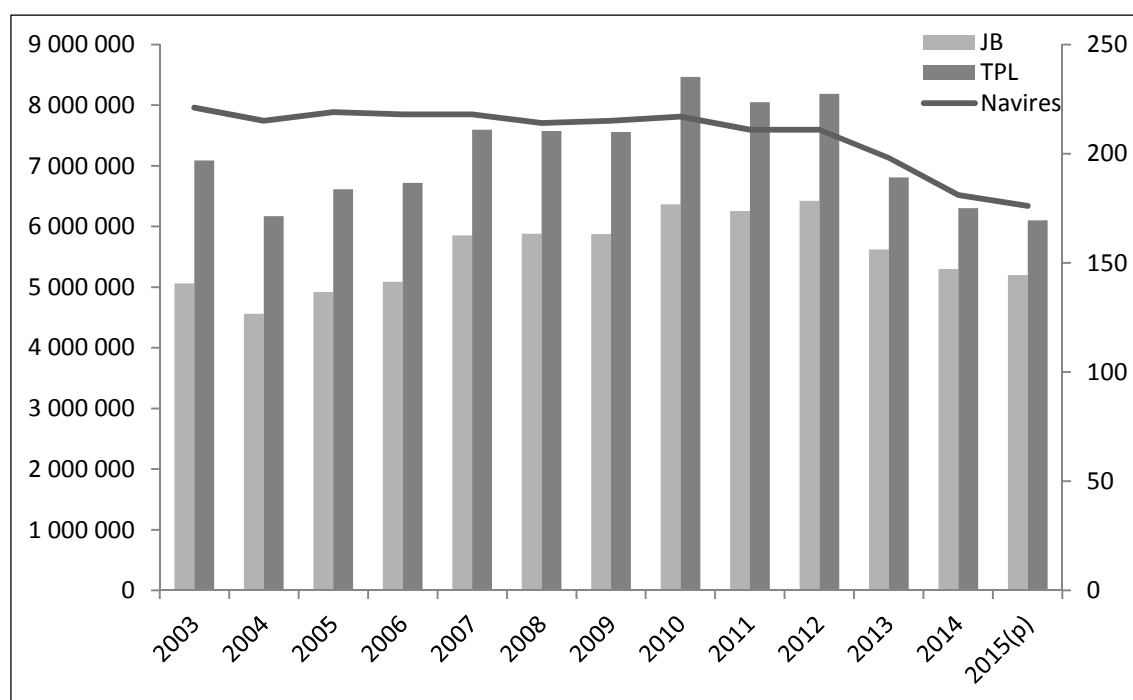
maritime et pavillon national : les compagnies maritimes européennes contrôlent ainsi plus de 40 % de la capacité de la flotte mondiale.

1. Le transport maritime international subit de plein fouet la pression d'une intense concurrence

La flotte de transport française se trouve soumise à de fortes pressions du fait de la compétition mondiale (concurrence des pavillons, augmentation des coûts opérationnels) et connaît depuis 2008 une succession continue des dépavillonnements. **Les deux dernières années ont été particulièrement rudes, avec la sortie de 30 navires (13 en 2013 et 17 en 2014).**

Un palier psychologique a été atteint : **désormais, la flotte de transport compte nettement moins de 200 navires**, alors que pendant longtemps il était considéré comme impensable de franchir ce seuil. Votre rapporteur rappelle qu'au début des années 2000, on s'alarmait à l'approche des 230 navires ; aujourd'hui, il semble que l'État s'accommode d'une situation nettement dégradée, puisque l'on atteint 176 navires. L'administration se veut rassurante, en affirmant que la flotte devrait se stabiliser autour de ce niveau : il n'en reste pas moins que les paliers atteints ont toujours été suivis de nouvelles baisses, jamais d'une hausse, ce qui ne présage rien de bon pour l'avenir.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE TRANSPORT



Données : DGITM

La **baisse a essentiellement affecté la flotte pétrolière** en raison de la fermeture des raffineries en France (fermeture de l'usine de Petroplus en Normandie décidée le 16 avril 2013 et annonce du démantèlement de la raffinerie de Lyondell-Basel à Berre-l'Étang en avril 2014) et du développement de capacités de raffinage en Inde et au Moyen-Orient : cette évolution s'est traduite par la **fermeture de BW Maritime France en janvier 2013**. En 2014, la situation s'était encore aggravée et avait conduit à la fermeture de Maersk Tankers France, soit cinq navires sortis du pavillon (représentant une jauge totale de 133 159 UMS).

L'article 60 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fait **basculer l'assiette de l'obligation de pavillon** pour la sécurité des approvisionnements énergétiques, des produits pétroliers **bruts** vers les produits **raffinés**. De fait, on observe un redressement des taux de fret en 2015, mais les compagnies de transport pétrolier (Sea Tankers, Socatra) restent encore vulnérables.

Seule note positive, le **transport de gaz naturel liquide (GNL)** connaît une dynamique favorable et des taux de fret élevés, qui bénéficient notamment aux compagnies Geogaz et Gazocean. Le marché des gaz a explosé sous la pression d'une demande croissante et de nouvelles utilisations de masse, notamment pour la propulsion des navires. Le marché a d'autant plus crû que de nouvelles sources sont apparues tant pour des productions classiques que pour des exploitations non conventionnelles (gaz de schistes) hors d'Europe, lesquelles se tournent actuellement vers des exportations. La demande chinoise progresse régulièrement et le Japon, qui a arrêté la quasi-totalité de son parc nucléaire à la suite des incidents de Fukushima, remplace en grande partie cette énergie par du gaz. Toutefois, le **risque d'un développement des surcapacités n'est pas à exclure** avec l'arrivée de nouveaux investisseurs sur ce segment. D'autant que la France, qui a longtemps détenu une place de leader dans le domaine du transport des gaz liquéfiés, n'est plus maintenant qu'au second plan de ce secteur, faute sans doute de base nationale suffisante en tant qu'importateur.

En ce qui concerne les **porte-conteneurs**, CMA-CGM a engagé depuis des années une politique d'optimisation des coûts (augmentation de la taille des navires, réduction de leur vitesse, contrôle satellite de leur régularité) pour développer des stratégies de conquête de nouveaux marchés (trafics Nord-Sud), de nouveaux services (conteneurs à température dirigée) et la recherche d'alliances pour réduire les coûts opérationnels. L'armateur a ainsi **formé le consortium Ocean Three** avec CSCL (Chine) et UASC (Qatar), et détiendrait 21 % des parts de marché sur la route Asie-Europe. Il a également signé **deux accords de partenariat économique** avec la banque chinoise *CEXIM* (protocole d'accord de financement sous forme de prêts et/ou de garanties pour un montant de 1 Md\$) et avec *China Merchants*

(CMHI) en lien avec le projet du gouvernement chinois « *One Belt, One Road* »¹.

Dans le **secteur du vrac**, Louis-Dreyfus Armateurs (LDA) a réinvesti un marché qui manifeste des signes de reprise, par **l'acquisition d'une trentaine de navires neufs qui seront exploités sous pavillons tiers** avec sa filiale CETRAPAGA. En effet, en raison de la concurrence féroce sur ce segment, ses deux derniers vraquiers sont sortis du RIF (Pierre LD et Jean LD). L'armateur poursuit par ailleurs sa stratégie de diversification des activités (services et travaux maritimes et transports spécialisés de courte distance).

2. L'érosion des positions françaises se poursuit sur le transport de courte-distance

Les armateurs opérant sur les courtes distances sont exposés à une **concurrence maritime européenne mais aussi terrestre** du fait du développement des infrastructures. L'exacerbation de cette concurrence a donné lieu à **plusieurs contentieux** alors que les capacités de transport sont excédentaires et la **rentabilité de l'activité à la fois peu élevée et tributaire des contraintes saisonnières**. Les **exigences environnementales** posent également de nouveaux défis alors que le financement des investissements est confronté à une restriction de l'accès au crédit.

Suite à des décisions successives de la *Competition and Market Authority*, le groupe Eurotunnel a **cherché un repreneur** pour *MyferryLink*, société commerciale exploitant les navires d'Eurotunnel avec le personnel d'une société coopérative et participative (SCOP). Les contrats avec la SCOP *SeaFrance* se sont arrêtés le 1^{er} juillet 2015 et les navires *Le Berlioz* et *Le Rodin* sont loués à DFDS depuis le 2 juillet 2015. La SCOP *SeaFrance* a été **placée en liquidation judiciaire** le 31 juillet 2015.

DFDS Seaways exploite des navires sur la Manche avec LD Lines : la délégation de service public (DSP) Dieppe-Newhaven a été **prorogée d'un an** jusqu'au 31 décembre 2015 alors que le délégataire avait renoncé à la nouvelle DSP proposée par le Conseil général de Seine-Maritime (76). À partir du 1^{er} janvier 2016, la ligne Dieppe-Newhaven sera **exploitée en régie personnalisée**.

Bretagne-Angleterre-Irlande (BAI), raison sociale de *Brittany Ferries* (2 500 salariés, chiffre d'affaires de 376,5 M€ en 2014, 2 millions de passagers) a renforcé sa présence en Manche sur la ligne Le Havre-Portsmouth depuis mai 2015, avec un troisième navire, le *Baie de Seine*, battant pavillon

¹ Il s'agit probablement du plus grand projet au monde de développements d'infrastructures (notamment dans les ports et les infrastructures logistiques) : il vise à créer une « nouvelle route de la soie du XXI^{ème} siècle » comprenant une route terrestre entre la Chine et l'Europe via la Russie et une nouvelle route maritime.

français. Cependant, la compagnie est amenée à **investir 116 M€ pour adapter sa flotte** alors qu'elle doit cesser d'employer le carburant à 1 % de soufre en application des nouvelles normes européenne en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.

L'**autoroute de la mer** exploitée par LDA entre Saint-Nazaire et Gijón (Espagne) a été fermée en raison d'un manque de rentabilité.

En Méditerranée la **SNCM a été placée en redressement judiciaire** depuis fin novembre 2014. La Commission européenne a conditionné la solution de reprise des navires au principe de discontinuité de l'activité économique. Par ailleurs, par un jugement du 7 avril 2015, le tribunal administratif de Bastia a prononcé la résiliation du contrat de délégation de service public à effet au 1^{er} octobre 2016.

3. Seuls quelques trafics de niche continuent à afficher de bonnes performances

Sur des activités de service à haute valeur ajoutée, les marchés sont restreints mais difficilement contestables sans notoriété et savoir-faire. Pour cette raison, les armateurs français se trouvent être les leaders mondiaux sur certains trafics de niche.

Louis Dreyfus Armateurs (LDA) et *Alcatel Submarine Networks* ont **modifié l'accord de coopération sur la flotte de câbliers**. La filiale d'*Alcatel-Lucent* est devenue seule propriétaire d'*Alda Marine* et des sept navires câbliers armés par LDA sous pavillon français. Ils continueront d'être gérés par la compagnie pendant dix ans pour *Alcatel Submarine Networks*. Le rachat de la flotte est une étape qui prépare l'introduction en bourse d'ici la fin 2015 d'*Alcatel Submarine Networks*.

Le groupe Bourbon maintient sa position de leader dans les services offshore et de prospection pétrolière : il s'est engagé dans une phase d'expansion et de modernisation de sa flotte, avec un objectif de 600 navires à terme. L'activité est restée solide malgré **la chute rapide et brutale des cours du pétrole**. Pour s'adapter aux conditions de marché, Bourbon a désarmé temporairement jusqu'à 26 navires.

Quant au **secteur de la croisière**, il **poursuit son expansion** au niveau international à l'heure où de nombreux secteurs touristiques se voient affectés par une conjoncture internationale défavorable. L'année 2015 devrait atteindre des niveaux records, avec 23 millions de passagers attendus dans le monde, la mise à flots de 22 nouveaux navires et une croissance de l'ordre de 4 %. Cette activité répond à la **demande d'une clientèle appartenant aux classes moyennes des économies émergentes**, et à l'arrivée des générations du baby-boom à fort pouvoir d'achat dans les économies avancées. Les **nouvelles routes maritimes, notamment l'Arctique**, offrent des opportunités de développement importantes.

B. UN SOUTIEN PUBLIC EST NÉCESSAIRE POUR COMPENSER LE DIFFÉRENTIEL DE COMPÉTITIVITÉ VIS-À-VIS DE NOS CONCURRENTS EUROPÉENS

Il n’y a presque plus de segment qui ne soit ouvert, d’une façon ou d’une autre, à la concurrence internationale. Quasiment tous ceux sur lesquels le pavillon français faisait prime sont accessibles aux navires battant pavillon d’un autre État membre de l’Union européenne (UE). Les marchés européens sont largement ouverts aux pays tiers, notamment ceux qui disposent d’un registre de libre immatriculation, et à bord des navires battant pavillon français, presque toutes les fonctions sont ouvertes aux marins ressortissants d’autres États membres de l’UE.

Les **aides financières mises en place par les États membres** dans le cadre des lignes directrices communautaires en faveur du transport maritime visent à limiter le phénomène de dépavillonnement et les fuites vers des pavillons non européens, plus attractifs d’un point de vue économique. Néanmoins, si ces interventions publiques jouent un rôle important dans le ralentissement du déclin des flottes européennes, la concurrence internationale reste forte sur un marché global, complètement libre et caractérisé par de faibles barrières à l’entrée.

Dans ce contexte, **les armements européens doivent faire face à une compétition issue des pays d’Asie du Sud-Est et d’Extrême-Orient** qui opèrent avec des structures de coûts particulièrement attractives. Les écarts observés au sein de compagnies de porte-conteneurs sont de **1 à 3 entre un commandant français et un commandant philippin et de 1 à 5 en ce qui concerne les personnels d’exécution**. Pour autant, la **qualité des navigants français** (officiers et ingénieurs) est reconnue, et ils restent **prisés à bord de navires sensibles** comme les méthaniers ou les câbliers.

La France dispose aujourd’hui de faibles moyens pour soutenir, dans les limites imposées par l’UE, ses activités maritimes. La mise en place du Registre international français (RIF) par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005¹, a permis de stabiliser la flotte française affectée au transport en nombre de navires et, dans une moindre mesure, en emplois embarqués pour les marins

¹ Pour mémoire, le RIF permet de recruter des membres de l’équipage à des conditions internationales, c’est-à-dire réglées par le contrat entre le marin et l’armateur, dans le respect des règles internationales fixées par les conventions dont la France est signataire. Les marins français navigant sur un navire immatriculé au RIF bénéficient de l’exonération d’impôt sur le revenu sous réserve de naviguer 183 jours à l’étranger. Le Conseil constitutionnel a validé ce double régime salarial au sein d’un même équipage, considérant que « les navigants qui résident hors de France ne se trouvent pas dans la même situation que ceux qui résident en France compte tenu des conditions économiques et sociales propres aux pays où se situe le centre de leurs intérêts matériels et moraux » - et que cette « différence objective de situation » justifiait une différence de traitement sans attenter au principe d’égalité (décision n°2005-514 DC du 28 avril 2005).

français. Il a également contribué à la modernisation et au rajeunissement du pavillon français. Cependant, **ces effets perceptibles pendant quelques années ne suffisent plus aujourd'hui à contrecarrer un déficit de compétitivité structurel.**

La crise qui s'est installée depuis 2008 a exacerbé la concurrence et certains pays comme le Royaume-Uni ou le Luxembourg ont mis en place des corpus réglementaires et fiscaux très attractifs, ce qui amplifie le dépavillonnement dans les pays voisins (sauf pour les pays qui s'étaient déjà inscrits dans une logique de libre immatriculation, comme Malte ou Chypre). Ainsi, **le pavillon français ne souffre pas tant de la concurrence internationale, que de celle d'autres États membres de l'UE**, pourtant soumis aux mêmes lignes directrices communautaires.

En effet, **employer un marin sous pavillon français représente toujours un coût supérieur à celui d'autres pavillons européens** qui présentent les mêmes garanties de fiabilité. L'écart de rémunération entre un marin français et un marin anglais est de 20%, et s'élève jusqu'à 40 % vis-à-vis des marins danois ou italiens. L'organisation du temps de travail et des congés n'est guère plus favorable puisqu'**il faut en France trois équipages pour faire tourner un navire contre deux au Danemark**. Enfin, les exonérations de charges sont insuffisantes par rapport à d'autres États européens (Danemark, Italie, Royaume-Uni, Luxembourg) qui sont allés au maximum de ce qu'autorisent les lignes directrices sur les aides d'État au transport maritime, en supprimant totalement les charges patronales et salariales.

Le Danemark, que l'on ne peut suspecter de mener une politique du moins-disant social, développe actuellement une véritable politique maritime : il a mis en place un dispositif de « *netwage* » qui consiste en une **exonération totale de charges patronales et salariales, et qui permet même aux armateurs de conserver une fraction de l'impôt sur le revenu prélevé à la source**. En conséquence, la flotte danoise connaît une croissance de 10 % en nombre de navires et en tonnage.

Ce **dispositif du « netwage » a d'ailleurs été proposé aux États membres par la Commission Européenne** dans ses lignes directrices de 2004 sur les dispositifs de soutien au transport maritime. Il est appliqué de manière particulièrement offensive et complète en Finlande, au Danemark, en Allemagne, en Belgique, en Italie et en Grande-Bretagne. Ce n'est donc pas un hasard si les 1^{er} et 2^{ème} armements mondiaux sont le danois APM Maersk et l'Italien MSC, qui ne cessent de grossir et distancent nettement CMA-CGM en nombre de navires et en capacité !

Le rapport d'Arnaud Leroy¹ a proposé de s'aligner sur le régime du « netwage », en étendant l'exonération des charges patronales non-ENIM à

¹ Rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes français, remis au ministre délégué en charge des transports par Arnaud Leroy, député (octobre 2013).

l'ensemble des entreprises d'armement maritime exposées à la concurrence internationale. Le **coût de ce dispositif est estimé à 15 M€**, soit un montant relativement faible au regard des enjeux, mais votre rapporteur déplore que l'on n'observe aucune avancée sur ce dossier depuis deux ans. Le Gouvernement est aujourd'hui dans une **situation de déni total**, puisqu'il préfère au contraire s'appuyer sur les récents dépavillonnements pour justifier des économies sur les exonérations de charges !

TRAVAUX EN COMMISSION

I. AUDITION DE M. ALAIN VIDALIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE.

Réunie le jeudi 12 novembre 2015, la commission a entendu M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie.

M. Hervé Maurey, président. – Monsieur le secrétaire d'État, nous sommes heureux que vous soyez venu répondre à un certain nombre de questions sur le budget de la mission Écologie.

On observe en effet une diminution globale des crédits de cette mission, une baisse des autorisations de programme supérieure à 8 %, et une baisse des crédits de paiement de l'ordre de 1,9 %. Nous sommes certes dans une période d'efforts budgétaires, mais on a du mal à comprendre comment cet effort est conciliable avec les priorités que le Gouvernement affiche en matière de transition énergétique, de climat, de politique de l'eau, de croissance verte, de mobilité durable, de sécurisation des infrastructures, de qualité de l'air.

Comment fait-on toujours mieux avec toujours moins de crédits ? Ces priorités ne nécessiteraient-elles pas d'être mieux hiérarchisées ? Tout ceci ne manque-t-il pas d'un peu de cohérence ?

Notre commission est également très attachée à la question de la fiscalité écologique, à propos de laquelle on ne voit guère d'évolutions - c'est peu de le dire ! Tout au long de l'examen du projet de loi sur la transition énergétique, on a souligné l'absence d'une telle fiscalité, que l'on n'imagine évidemment pas punitive, bien au contraire ! On nous a répondu qu'on aborderait ce sujet au moment de la loi de finances ; or, on ne voit toujours rien venir sur ce volet. Sans doute pourrez-vous nous apporter des éléments sur ce point.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez souhaité que l'on vous interroge essentiellement sur le volet transport de la mission. Même si cela limite le champ des questions que nous aurons à vous poser, les sujets ne manquent pas. Nous entendions, il y a une semaine, le président d'Air France. Il y aura peut-être aussi des questions à ce sujet.

La question de la privatisation des aéroports – Toulouse, demain Nice et Lyon –, la question de l'écotaxe, les trains d'équilibre du territoire (TET), la situation de la SNCF, le prélèvement sur le dividende de la SNCF Mobilité qui n'est pas conforme à ce qui était prévu, le plan de relance autoroutier, le canal Seine-Nord et, bien sûr, la mobilité durable constituent autant de sujets sur lesquels vous serez amené à vous exprimer.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. – Il y a un an, j'avais présenté trois priorités de la politique des transports du Gouvernement : la sécurité et la qualité des infrastructures et des services, le rééquilibrage entre les modes de transport et le respect des règles économiques et sociales, notamment la lutte contre le *dumping* social.

Ces trois priorités demeureront les nôtres en 2016 et, avant de vous présenter les principales orientations des budgets qui sont soumis à votre examen, je veux revenir sur ces priorités.

Tout d'abord, le vieillissement de nos infrastructures ferroviaires et fluviales ainsi que des chaussées et des ouvrages d'art routiers demeure une problématique principale. J'y ai accordé la plus grande importance cette année. Cela s'est traduit notamment par deux actions.

Un comité de suivi de la sécurité ferroviaire a été instauré et s'est réuni au printemps et à l'automne, où a été notamment engagé un travail sur la mise œuvre renforcée des recommandations du Bureau enquêtes accidents des transports terrestres (BEA-TT), en lien avec les acteurs concernés.

J'ai également demandé à SNCF Réseau d'assurer d'ici début 2016, vis-à-vis des usagers, une transparence complète sur les opérations de maintenance réalisées au quotidien sur le réseau.

S'agissant de l'entretien de la régénération des réseaux routier et fluvial, j'ai annoncé au printemps la mobilisation de 100 millions d'euros supplémentaires sur le budget de l'AFITF pour des travaux de maintenance et de régénération. Ces travaux, commencés cet été, sont réalisés pour la plupart par des PME des travaux publics.

La deuxième priorité concerne le rééquilibrage des modes de transport. Il est aujourd'hui toujours plus nécessaire d'optimiser l'utilisation de nos infrastructures et de mieux organiser la complémentarité entre les modes de transport. Il y a plusieurs chantiers en cours.

Une Conférence nationale sur la logistique s'est tenue en juillet dernier et a rassemblé près de 300 acteurs. Ses travaux ont été présidés par le député François-Michel Lambert, et ont permis d'impulser une politique mobilisatrice dans un secteur qui, je le rappelle, contribue à 10 % du PIB et emploie près de 1,8 million de personnes. À sa suite, une stratégie nationale, dénommée « France Logistique 2025 », est en cours de préparation.

Un soutien spécifique est apporté au mode fluvial à travers la modernisation de la flotte – un plan d'aide a été autorisé par la Commission européenne à hauteur de 22,5 millions d'euros – et à travers une expérimentation menée depuis septembre 2015 par les acteurs du port de Dunkerque pour mutualiser les coûts de manutention entre les modes ferroviaire, routier et fluvial.

Plus largement, les travaux de la conférence du fret fluvial, que j'ai réunie récemment, ont bien progressé. Un plan d'action en faveur de cette filière devrait être finalisé à la mi-2016 autour des deux axes structurant que sont la compétitivité, l'innovation et la sécurité, d'une part, le développement commercial du transport fluvial, d'autre part.

En troisième lieu, les acteurs du fret ferroviaire sont mobilisés deux fois par an depuis 2013 dans le cadre de la conférence périodique pour le fret ferroviaire, afin de construire et de suivre un programme d'actions concrètes et pragmatiques, et d'engager le fret ferroviaire dans un processus de reconquête effective de parts de marché vis-à-vis des autres modes de transport.

La troisième priorité s'attache au respect des règles économiques et sociales. Les conditions de travail, la sécurité des salariés, comme celle des usagers, les conditions de concurrence sont autant de sujets qui nécessitent notre plus grande attention pour assurer un fonctionnement de nos transports efficace et respectueux des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

À titre d'exemple, je voudrais souligner que dans le transport routier de marchandises, la France a renforcé son arsenal législatif en matière de lutte contre le *dumping* social par les lois du 10 juillet 2014 et du 6 août 2015 qui encadrent l'application de la directive européenne sur le détachement. Des actions judiciaires sont engagées contre les entreprises ne respectant pas ces règles.

Permettez-moi à présent de vous présenter les principales orientations des budgets pour l'année 2016. Ces budgets s'inscrivent dans la stratégie du Gouvernement et allient la maîtrise des dépenses publiques et les priorités que je viens de rappeler.

Le budget des « infrastructures et services de transport », en baisse de moins de 0,5 %, est maintenu à un niveau comparable à celui de 2015.

Les crédits d'entretien routier sont en baisse de 1 % à 324 millions d'euros, comme cela a été le cas en 2015 avec le programme exceptionnel de travaux que j'ai déjà mentionné.

Les dépenses de l'AFITF pourront consacrer en 2016 un effort plus important à la régénération routière en lien avec la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les crédits de la subvention accordée à VNF, qui sont consacrés pour leur plus grande partie au paiement de la masse salariale de l'opérateur, sont en baisse modérée de 2,5 %. Le Gouvernement poursuivra en 2016 ses travaux visant à la consolidation des ressources parafiscales de VNF.

S'agissant de l'AFITF, le Gouvernement s'était engagé à assurer un niveau de dépenses opérationnelles de 1,9 milliard d'euros en 2015, 2016 et

2017. Ce niveau sera pratiquement atteint en 2015, de même qu'en 2016, avec un montant de dépenses opérationnelles prévisionnel de 1,855 milliard d'euros.

Les recettes de l'AFITF sont en 2016 notamment assurées par l'affectation d'une fraction de la TICPE sur le gazole. Un groupe de travail, rassemblant les professionnels du transport routier de marchandises et les chargeurs, s'est réuni entre octobre 2014 et juin 2015 et, à l'issue de ses travaux, le Gouvernement a décidé de maintenir la mesure adoptée en 2015 d'augmentation de 4 centimes de la TICPE pour les poids lourds.

Les recettes de l'AFITF seront également assurées en 2016 par une contribution de 100 millions d'euros des sept principales sociétés concessionnaires d'autoroutes, en application de l'accord conclu le 9 avril dernier entre l'État et ces dernières.

Au-delà de 2016, alors que certains engagements de l'AFITF viendront porter leurs effets, je souhaite vous indiquer que le Gouvernement assumera ses engagements.

S'agissant des infrastructures et services de transport, je voudrais mentionner plus particulièrement quatre chantiers ou projets.

À la suite de la remise, le 26 mai dernier, du rapport de la commission présidée par Philippe Duron, le Gouvernement a défini en juillet dernier une feuille de route concernant les TET.

Une mission a été confiée au préfet Philizot pour mener une concertation sur les évolutions à mettre en place concernant l'offre TET. Cette concertation ne pourra être utilement menée à bien qu'après la mise en place des exécutifs des nouvelles grandes régions.

Le Gouvernement s'est par ailleurs engagé en faveur du fait que le parc de matériel roulant des lignes structurantes de l'offre TET soit entièrement renouvelé d'ici 2025, pour un montant d'investissement d'environ 1,5 milliard d'euros. Je vous confirme qu'une décision sera prise d'ici la fin de l'année sur les modalités d'achat de ce nouveau matériel.

Concernant le canal Seine-Nord Europe, la société de projet devrait être opérationnelle dans le courant du premier semestre 2016. Le projet d'ordonnance créant la société de projet est actuellement à la consultation des collectivités territoriales. L'enquête publique préalable à la DUP des modifications du tracé du canal a lieu du 7 octobre au 20 novembre de cette année. L'horizon d'obtention de la DUP est fixé début 2017, pour un début des travaux la même année, et une mise en service en 2023.

Une convention concrétisant l'engagement financier de l'Europe dans le projet de liaison Seine-Escaut, à hauteur de 980 millions d'euros, devrait être signée par la France et les partenaires européens du projet.

Le projet Lyon-Turin est aujourd'hui déclaré d'utilité publique à la fois en France et en Italie. TELT, le nouveau promoteur chargé de conduire les travaux, a été mis en place. Le dossier de demande de crédits européens a obtenu une réponse positive, 814 millions d'euros ont été attribués par l'Europe pour couvrir les investissements à réaliser d'ici l'année 2019.

Par ailleurs, le Gouvernement a signé avec l'Italie, en février 2015, un nouvel accord pour permettre le lancement des travaux définitifs. La perspective d'engagement de ces travaux se situe en 2017.

S'agissant des transports urbains, le Gouvernement a tenu ses engagements en faveur du développement des projets de mobilité durable. Les subventions du troisième appel à projets seront délivrées par l'AFITF après conventionnement des opérations avec les maîtres d'ouvrage.

Concernant l'ouverture du marché du transport par autocar, l'offre de mobilité a connu un développement significatif en un mois seulement. Le décret encadrant l'ouverture du marché a été publié le 14 octobre dernier pour s'assurer que les nouvelles lignes d'autocars ne portent pas atteinte à l'équilibre des services publics.

L'enjeu est maintenant d'accompagner la croissance du secteur en développant les arrêts et gares routières pour assurer un bon maillage du territoire et un traitement optimal de l'intermodalité. Le travail est en cours.

Enfin, dans le cadre du plan d'actions pour les mobilités actives de 2014, plus de 80 % des vingt-cinq mesures s'appliquent d'ores et déjà ou sont engagées.

Dans le domaine de la mer et de la pêche, les crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture » sont maintenus, avec une baisse de 1 %, à 183,4 millions d'euros, à un niveau préservant les moyens du programme.

Un amendement du Gouvernement visant à attribuer à la SNSM une subvention exceptionnelle de 1,4 million d'euros en 2016 a été adopté jeudi dernier par l'Assemblée nationale.

Le programme porte de nombreuses missions régaliennes de sécurité maritime et de mise en œuvre de la politique commune des pêches. Le programme conduira, pour ce qui concerne la sécurité et la signalisation maritimes, à des actions ciblées pour réaliser des investissements porteurs d'économies pour le futur :

- la modernisation des systèmes d'information des CROSS ;
- le renouvellement d'un baliseur pour l'armement des phares permettant d'ici deux ans le retrait du service de deux anciens baliseurs dont l'exploitation est devenue difficile ;
- la modernisation technologique dans le domaine de la surveillance des pêches dans la zone exclusive des terres australes françaises.

Les dépenses en faveur d'un bon fonctionnement de l'enseignement maritime secondaire et supérieur sont maintenues constantes.

Les exonérations de charges, qui améliorent la compétitivité de la flotte soumise à concurrence internationale, continueront à être prises en charge par le programme.

En matière de sauvetage en mer, comme je l'ai indiqué, l'État a pris ses responsabilités en contribuant à assurer le financement de la SNSM, acteur majeur du sauvetage en mer : outre la subvention annuelle de 2,1 millions d'euros, qui est maintenue, 1,4 million d'euros seront dégagés en 2016 pour le financement des investissements et, à terme, 5 % de la taxe éolienne devront être affectés à la SNSM.

L'économie maritime occupe une place essentielle dans l'activité de la France : 310 000 emplois directs et un chiffre d'affaires de 69 milliards d'euros.

Le Gouvernement a pris des engagements importants lors du dernier comité interministériel à la mer, réuni le 22 octobre à Boulogne-sur-Mer sous la présidence du Premier ministre.

Je retiendrai parmi ces annonces le renforcement de la compétitivité des grands ports maritimes français et la mise en place de mesures afin d'assurer le renouvellement de la flotte de commerce pour s'adapter aux conditions du marché mondial.

Pour l'accompagnement des secteurs de la pêche et de l'aquaculture dans la mise en œuvre de la nouvelle politique commune des pêches, le programme mobilisera les moyens budgétaires nécessaires pour appeler le nouveau fonds européen, le FEAMP, dont la mise en œuvre effective commencera en 2016. Le commissaire européen m'a confirmé la semaine dernière que le programme opérationnel de la France serait bien validé officiellement d'ici la fin de l'année.

Enfin, le Comité interministériel de la mer (CIMer) a permis de mettre en avant la nécessité de valoriser le potentiel considérable des espaces maritimes ultramarins, en assurant le renouvellement des moyens maritimes permettant leur surveillance et en soutenant la mise en place d'une stratégie spécifique pour nos ports d'outre-mer.

Dans le domaine aérien, le budget annexe contrôle et exploitation aériens (BACEA) pour l'année 2016 permet d'atteindre les objectifs fixés tant en termes d'investissement que de désendettement.

Les ressources du BACEA sont en hausse de 1 % par rapport à 2015 et s'établissent à 2 milliards d'euros. Ce niveau de ressources est notamment atteint par une légère augmentation des redevances, qui reste néanmoins la moins chère des pays limitrophes.

La DGAC poursuit par ailleurs sa politique de réduction des coûts structurels au moyen d'une redéfinition de l'implantation géographique de ses services et d'une optimisation de leurs dépenses de fonctionnement. Ce niveau de ressources et de performance permettra en 2016 de réaliser 252 millions d'euros de dépenses d'investissement, montant qui assure la poursuite de l'engagement de la DGAC dans la construction du ciel unique européen.

Le budget 2016 de l'aviation civile permet par ailleurs d'accélérer le désendettement de la DGAC et de l'État. Le désendettement net du BACEA s'établira à 107 millions d'euros en 2016, après 57 millions d'euros en 2015, permettant d'abaisser le stock de dette à 1,117 milliard d'euros

M. Hervé Maurey, président. – La parole est aux rapporteurs.

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis « Transports ferroviaires ». – Monsieur le secrétaire d'État, j'ai écouté avec attention ce que vous avez dit. Vos objectifs sont d'améliorer la qualité ferroviaire, de rééquilibrer les modes de transports, d'améliorer les conditions matérielles, sociales et économiques. On ne peut y être que favorable.

L'autre bonne nouvelle concerne le renouvellement du matériel des TET pour 1,5 milliard d'euros ; vous avez précisé que les modalités d'achat seraient fixées dès la fin de l'année. C'est un problème extrêmement préoccupant pour l'industrie française. Je souhaiterais donc en savoir plus sur les discussions actuellement menées concernant l'achat sur étagère ou par appel d'offres.

Vous avez dit maîtriser les dépenses. C'est incontestable ! Vous avez d'ailleurs vous-même reconnu la baisse des crédits dans le secteur des transports, des infrastructures routières, et des voies navigables. En outre, 400 millions d'euros manquent à l'appel pour l'AFITF, qui ne bénéficiera plus du montant total de la TICPE, tel que cela avait été prévu l'an dernier !

Par ailleurs, 26 millions d'euros sont prévus dans les crédits consacrés au soutien, à la régulation, à la sécurité, et aux transports terrestres pour compenser les tarifications sociales, et 15 millions d'euros seulement sont dédiés au soutien au transport combiné ferroviaire, soit 1,4 million de moins que l'année dernière.

Le budget des transports fluviaux est en baisse de 4 % et 7 millions d'euros sont consacrés au transport combiné fluvial, soit un million de moins que l'an passé.

Je ne reviendrai pas sur l'écotaxe, que vous avez supprimée, alors qu'elle permettrait d'alimenter le financement de l'AFITF, mais rappellerai plutôt qu'il y a quasiment un an jour pour jour, le 29 octobre 2014, devant notre commission, vous affirmiez que les montants de l'indemnité due à Écomouv' ne seraient pas ponctionnés sur le budget de l'AFITF. Je vous cite : *« Les recettes consacrées au financement des infrastructures sont non seulement*

fléchées, mais sécurisés pour l'année 2015. Quoi qu'il arrive, ce n'est pas sur ce budget qu'on viendra ponctionner les sommes nécessaires au paiement d'une indemnité ». Vous avez été malheureusement démenti par les faits - et je le regrette profondément !

Vous indiquez que le plan de relance autoroutier représente 3,27 milliards d'euros. On a confié aux sociétés historiques la réalisation de nouveaux investissements en contrepartie d'un allongement de la durée de concession. Ce projet sera-t-il tenu ?

Sur le compte d'affectation spéciale des services nationaux de transport conventionné de voyageurs, vous avez dit que l'on renvoyait ce sujet à la concertation. Philippe Duron, président de la commission sur l'avenir des TET, a lui-même proposé une ouverture à la concurrence ! J'aurais souhaité connaître votre position sur ce point, alors que la Commission européenne renvoie l'ouverture de celle-ci à 2026 ! Nous croyons quant à nous qu'il s'agit du seul moyen de sauver la SNCF et de la faire évoluer positivement.

Par ailleurs, quand dégagerez-vous le milliard et demi d'euros en faveur du matériel roulant ? Notre plan de charge industriel s'effondre. 2017 et 2018 seront des années extrêmement difficiles à passer. Il ne faut pas attendre 2025 pour agir : ce sera alors trop tard.

Vous avez augmenté de cinq ETP les moyens de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), ce qui constitue une bonne nouvelle. Toutefois, l'Inspection générale des finances, généralement très peu généreuse, avait prévu que, compte tenu de l'augmentation des compétences de l'Autorité, il aurait fallu en prévoir au minimum quinze. Que va-t-il se passer ? Arrivera-t-on à faire face à la demande ? En quoi l'Arafer sera-t-elle crédible si elle n'a pas les moyens de sa politique ?

La politique du Gouvernement m'échappe. D'un côté, vous nous refusez, le 4 août 2014, l'ouverture à la concurrence du ferroviaire et, quelques mois après, vous décidez d'ouvrir celle-ci à l'autocar, à la surprise générale. Où est la cohérence ?

Je reviens sur un sujet qui m'est cher, celui du traitement de la dette. Vos objectifs sont fort louables, mais on ne traite à aucun moment de la dette, alors qu'on est dans le projet de loi de finances et qu'on aurait pu penser qu'il y avait quelque chose de positif à faire dans ce domaine. Cette dette plombe la SNCF, qu'il s'agisse de la partie mobilité ou du réseau. On remet donc la poussière sous le tapis, et on n'en parle pas !

Je regrette cette absence de vision à moyen et long termes, qui ne permet pas à l'industrie française - la troisième du monde - d'avoir un plan de charge lissé sur les cinq à dix ans à venir. C'est une industrie lourde : vous ne pouvez pas lui faire faire du yoyo !

Voilà pourquoi je ne suis pas favorable à l'adoption des crédits du PLF sur les transports.

M. Jean-Yves Roux, rapporteur pour avis « Transports routiers ». – Je suis bien sûr très favorable à ce projet de budget – vous vous en doutez ! S'agissant du programme 203, les crédits de l'AFITF sont stables et, comme vous l'avez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, les dépenses opérationnelles également, conformément aux engagements du Gouvernement. On peut donc être satisfait.

Quant aux crédits en faveur du transport routier, ceux-ci sont quasiment identiques à ceux de l'année dernière. Cette augmentation est liée à la prise en compte du plan de relance autoroutier, qui fournit 100 millions d'euros de recettes à l'AFITF, et qui permettra de réaliser des travaux, mais aussi de développer l'emploi dans les infrastructures routières. C'est un élément important, car on se bat tous aujourd'hui pour développer l'emploi. Cet engagement témoigne de l'action du Gouvernement pour sortir de la crise et améliorer l'emploi.

Concernant la mise en œuvre de la libéralisation du transport par autocar, quel est le nombre de passagers transportés un mois après la mise en place de la loi, et quels en sont surtout les effets sur le transport ferroviaire ?

M. Charles Revet, rapporteur pour avis « Transports maritimes ». – Monsieur le secrétaire d'État, je ne me prononcerai pas sur ce budget, réservant mon avis pour la commission du développement durable, la semaine prochaine.

Vous avez affirmé que le Gouvernement prendrait des mesures pour renforcer la compétitivité des grands ports maritimes. Quelles sont-elles ? Ce sujet me paraît important, étant rapporteur des sujets touchant aux ports depuis quelques années.

Vous avez en second lieu évoqué le canal Seine-Nord et l'avancée de ce dossier. Je suis élu de la région havraise. Les trois grands ports qui se complètent, le Havre, Rouen et Paris, vont dans le même sens. Or, le canal Seine-Nord donne quelques inquiétudes aux habitants de ma région, qui craignent fort que les trafics ne viennent pas chez nous mais partent vers le nord, la situation actuelle étant peu reluisante.

J'ai souvent dit que la France disposait des ports maritimes les mieux placés de l'Europe du nord et du sud. Cependant, Anvers, à lui seul, fait plus que tous les ports Français réunis. Anvers est finalement le premier port de France et de Paris ! Cela démontre bien que nous ne savons pas prendre les dispositions nécessaires. Que je sache, la France dispose de la plus grande zone économique maritime, juste derrière les États-Unis. Nous avons donc beaucoup d'atouts.

Beaucoup d'entreprises utilisent le port d'Anvers pour des questions de récupération de TVA. Elles gagnent ainsi six mois. Où en est-on à ce sujet ? Va-t-il y avoir des avancées ?

J'en viens plus spécifiquement au port du Havre, dont je suis voisin. Un centre multimodal y a été construit, mais il ne fonctionne pas jusqu'à preuve du contraire - ou très peu - tout simplement parce que son utilisation augmente les coûts du fait de la manutention, et ceci fait perdre de la compétitivité aux entreprises, notamment fluviales.

Par ailleurs, pourquoi n'avance-t-on pas plus vite en matière d'électrification de la ligne Serqueux-Gisors ? Cela ne représente pourtant pas des sommes importantes et pourrait être un atout fabuleux pour la desserte franco-française, mais aussi pour l'Europe du centre.

Lorsque j'ai rédigé mon rapport sur les grands ports maritimes, j'ai indiqué qu'il était possible de réaliser une « chatière » pour avoir un lien direct entre la Seine et le grand port maritime du Havre. Aujourd'hui, il faut passer par l'estuaire et, même si certains bateaux peuvent le faire, on ne gagne que 50 % à 60 % de temps. Va-t-on avancer dans ce domaine ? La chatière constituerait une économie importante pour le trafic fluvial. On prétend que cela va coûter 150 millions d'euros, alors qu'elle a été chiffrée à 50 millions d'euros. Cela me paraît surprenant. Peut-être faudrait-il revoir les modalités d'attribution. L'État a la possibilité, du point de vue juridique, de recourir à un appel d'offres auprès de grandes entreprises. Cela permettrait des économies de temps et d'argent. Pourquoi n'avance-t-on pas plus vite ?

M. Hervé Maurey, président. - Monsieur le secrétaire d'État, vous avez la parole.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État - S'agissant de l'achat des matériels TET annoncé par le Gouvernement pour 1,5 milliard d'euros, et de l'option que nous devons prendre, soit par achat sur étagère, dans le cadre du marché passé par les régions - qui permettrait d'aller très vite et d'avoir une commande industriellement opérationnelle et plus intéressante - soit par appel d'offres, la problématique est juridique et sérieuse.

L'achat sur étagère est-il aujourd'hui possible ou juridiquement hasardeux ? Vous en connaissez les règles. Lorsqu'on veut faire un achat sur étagère, il convient de déterminer s'il s'agit ou non de modifications substantielles du marché initial pouvant entraîner une réaction des concurrents évincés à l'origine ou potentiels.

Il semble évident que des trains conçus pour aller à 160 kilomètres à l'heure peuvent, en théorie, monter à 200 kilomètres à l'heure, mais du point de vue technique, ce n'est pas si simple. Nous sommes donc face à une véritable difficulté. Les différents ministères sont en train de comparer leurs expertises juridiques. Nous ferons connaître notre décision avant la fin de

l'année, mais je ne prendrai aucun risque. Nous rendrons le débat public le moment venu, assorti des analyses juridiques.

S'agissant de l'AFITF, je suis en désaccord avec Louis Nègre à propos de son interprétation du compte rendu de la séance de l'année dernière. Lui-même a d'ailleurs été obligé d'admettre, en toute honnêteté, lors de votre dernière réunion de commission - dont j'ai lu attentivement le compte rendu - que malgré la réduction, l'AFITF devrait retrouver un budget d'intervention de l'ordre de 1,9 milliard d'euros, ainsi que je m'y étais engagé depuis le début ! Personne ne peut dire ici que l'indemnité payée via le budget de l'AFITF a réduit les engagements. On pouvait croire, au début de l'intervention de Louis Nègre, que les 520 millions payés pour Écomouv' avaient amputé les 1,9 milliards d'euros sur lesquels nous nous étions engagés. Louis Nègre a lui-même reconnu que c'était faux. C'est le budget de l'AFITF qui devait le supporter, mais les engagements que nous avons pris ont été tenus, et ils le seront également cette année.

Ceci n'enlève rien à la question principale, sur laquelle nous sommes d'accord, qui demeure celle de la trajectoire. Je veux être clair : nous pouvons assurer nos engagements pour 2016 avec la somme de 1,9 milliard d'euros. Nous retomberons ensuite sur les projections de la commission Mobilité 21, ainsi que sur les engagements pris dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER), et sur les grands projets que j'ai évoqués par ailleurs, que l'État devra payer.

Même si la fourchette sera finalisée en 2016, il faut évidemment que les moyens de l'AFITF, au-delà des 1,9 milliard d'euros qui sont suffisants pour 2016, soient probablement augmentés de 500 à 700 millions d'euros par an à partir de 2017 pour tenir nos engagements. L'État les tiendra : c'est une réalité car si, en 2017, nous n'avons pas ces sommes supplémentaires dans le budget de l'AFITF, il faudra remettre les programmes en cause. Nous sommes parfaitement d'accord avec le diagnostic.

La trajectoire est tenue et nous respecterons nos engagements. Comment ? Vous êtes des spécialistes : lorsqu'on considère les recettes de l'AFITF et ce qui lui est véritablement affecté, notamment à partir d'une fiscalité dédiée, il n'est point besoin de beaucoup d'imagination pour trouver les recettes - sauf dans une discussion serrée avec le budget mais, dès lors que les centimes additionnels représentent 1,1 milliard d'euros et qu'on retrouve 700 millions d'euros dans le budget de l'AFITF, il existe une base de discussion.

Pour ce qui est des autoroutes, nous avons passé un contrat avec les autorités concessionnaires pour plus de 3 milliards d'euros de travaux. Les engagements seront-ils tenus ? La question s'adresse plus aux sociétés autoroutières qu'à l'État. Pour l'instant, oui.

Concernant les moyens de l'Arafer, il ne s'agit pas, selon moi, d'une discussion majeure et irréversible. Dans le projet de budget, nous avons

porté les plafonds d'emploi de 63 à 68 ETP. Certains, dont le président de l'Arafer, estiment qu'il faut au moins 70 à 75 ETP. Aujourd'hui, ils sont cinquante. Il nous a semblé que permettre le recrutement de dix-huit personnes permettait d'avoir une certaine marge de manœuvre. Le Gouvernement n'a aucunement l'intention de limiter les moyens de l'Arafer ; s'il faut donner des moyens supplémentaires, nous le ferons, mais il nous semble que ce que nous avons proposé est suffisant.

M. Revet a posé des questions importantes. Je suppose que vous avez eu connaissance du compte rendu du CIMer. Je ne vais pas reprendre ici l'ensemble des dispositions. Le Gouvernement a pris des décisions importantes pour le transport maritime, notamment sur le champ industriel. On appelle ce système la COFACE inversée : l'État s'engage à donner la même garantie que ce qu'un constructeur obtiendrait auprès d'un autre pays. Quatre paquebots du Ponant vont être mis en chantier : cette décision était très attendue par la profession.

Vous avez évoqué la question de la TVA. Nous avons fait des annonces en matière d'auto-liquidation. Celle-ci a fait l'objet d'une expérimentation positive, et le Premier ministre en a annoncé la généralisation, ainsi que je l'ai dit lors des assises de la mer, à Marseille, la semaine passée.

S'agissant de la problématique du Havre et de la plate-forme multimodale, vous avez raison de dire qu'on ne peut envisager le canal si on ne parle pas de Serqueux-Gisors. Je confirme que ceci a été pour nous une priorité que nous avons inscrite dans le contrat de plan. L'enquête publique sera diligentée à partir du début de l'année prochaine. C'est une question de semaines. Les travaux seront engagés dans le temps prévu.

Reconnaissez avec moi que le renversement d'appréciation des grands élus locaux a été assez subit. Il y a quelques années, certains élus du Havre soutenaient ce projet, pensant qu'il était indispensable. Ils avaient raison mais on a assisté, au moment où on a annoncé que cela allait se faire, à une remise en cause. Ce n'est pas une bonne approche. Certes, il faut avoir des exigences. Serqueux-Gisors en est une, mais c'est un grand projet pour l'ensemble du bassin de la Seine.

Vous avez évoqué le centre multimodal. Je voudrais vous faire part de mon extrême préoccupation à ce sujet. Il s'agit de la mise en place d'un transit de la mer vers le fluvial et le ferroviaire, construit à travers un montage juridique assez particulier, avec une société propriétaire des installations, dans laquelle le grand port du Havre est actionnaire à 49 %, mais qui garantit les emprunts à hauteur de 80 %, l'actionnaire majoritaire étant une filiale du Crédit agricole, qui a elle-même porté le dossier. On est là sur des investissements essentiellement publics de l'ordre de 140 millions d'euros à 150 millions d'euros.

Une société de gestion a ensuite été mise en œuvre, mais le démarrage n'a pas eu lieu une fois les travaux finis. La société de gestion a déposé le bilan.

Heureusement, certains des actionnaires dans la société de gestion sont des actionnaires de référence. Cette affaire me préoccupe beaucoup. J'ai rencontré le PDG de CGM et les responsables de la SNCF, en leur disant que c'était maintenant à eux, acteurs principaux, en liaison avec le port, d'essayer de trouver une solution. Un montage a été fait : il faut l'assumer.

Nous ne sommes pas aujourd'hui dans l'alternative de la chatière : nous cherchons à faire fonctionner ce qui a été financé par des fonds publics. Je crois la chose possible. Cela va demander un effort de chacun. Nous y travaillons et je suis optimiste, dans la mesure où les partenaires que j'ai sensibilisés à cette question sont à la recherche d'une solution.

Enfin, M. Roux, au mois d'octobre, depuis l'ouverture des lignes, 250 000 passagers ont fréquenté les autocars libéralisés ; soixante-dix villes sont concernées.

Le dispositif pour prémunir cette initiative des conséquences éventuellement fâcheuses sur le transport ferroviaire est dans la loi. À ce stade, il serait présomptueux de dire qu'on a le recul suffisant pour savoir si les précautions prises par la loi et l'intervention de l'Arafer et des collectivités territoriales fonctionnent. Je ne veux pas tirer d'enseignements définitifs de façon prématurée.

J'ai présenté en juillet dernier la feuille de route relative aux TET. Vous conviendrez que nous sommes dans une situation quelque peu singulière du point de vue institutionnel, du fait des élections régionales et du redécoupage des régions. Il m'a semblé démocratiquement difficile de tirer des enseignements des rencontres réalisées par le préfet Philizot, sans que celui-ci n'ait fait un tour de table avec les nouveaux exécutifs.

D'autant que, pour un certain nombre de lignes, la configuration est différente, certaines lignes de TET qui couvrent plusieurs régions devant, demain, se trouver à l'intérieur d'une seule région. La question de la complémentarité entre ces lignes TET et les lignes TER, qui peut arriver à un partage des responsabilités ou des initiatives entre les régions, mérite d'être vérifiée avant de prendre des décisions.

Dans tous les cas, je n'attendrai pas la fin de l'année pour prendre des décisions. Le calendrier que le Gouvernement a en tête, c'est la mise en place des exécutifs, afin de pouvoir annoncer, fin février, les décisions qui viendront à la suite du rapport Duron et de la feuille de route.

M. Hervé Maurey, président. – La parole est aux commissaires.

M. Gérard Cornu. – Monsieur le secrétaire d'État, Ségolène Royal s'était engagée à ce que les installations liées à l'écotaxe soient réutilisées à d'autres fins. Où en est-on ?

M. Alain Fouché. – Monsieur le secrétaire d’État, la loi Duflot a obligé la SNCF à vendre des terrains à des prix relativement bas aux collectivités pour leur permettre de construire des logements HLM.

Or, la SNCF, faisant fi d’une bonne gestion, a préféré abandonner ou raser certaines gares plutôt que les vendre.

Quel pouvoir avez-vous dans ce domaine ? Aujourd’hui encore, des collectivités veulent acheter des terrains à la SNCF, qui leur en propose des prix exorbitants. Cela représente une perte d’argent pour la SNCF.

Où en est-on de la ligne Poitiers-Limoges, très chère au Président de la République ?

Enfin, la Cour des comptes, tous les deux ou trois ans, rédige un rapport sur le coût exorbitant des aiguilleurs du ciel. Si les collectivités suivent les recommandations des chambres régionales des comptes, l’État ne suit pas quant à lui celles de la Cour des comptes. Comment faire pour que ce corps fonctionne à des coûts moins élevés, tout en restant aussi efficace ?

M. Michel Vaspert. – Monsieur le secrétaire d’État, vous avez parlé d’opacité de SNCF Réseau, que vous appelez à plus de transparence. C’est un vœu que nous pouvons partager, car il est excessivement compliqué d’avoir des informations fiables.

Vous avez changé les clefs de répartition des financements des rénovations des lignes secondaires en appelant les collectivités locales et territoriales à davantage de financement lorsqu’il faut rénover les lignes.

Cela pose un certain nombre de difficultés, car trouver 20 % de financement auprès des collectivités locales et territoriales n’est pas aisé, alors qu’il s’agit d’un réseau indispensable pour l’aménagement du territoire.

Je ne veux pas parler uniquement du barreau Nord Bretagne, mais nous avons un sérieux problème dans cette région.

Vous avez évoqué la mise en place des régions. La nôtre n’a pas bougé dans ses limites ; cependant, certains réseaux ferroviaires sont à cheval sur deux départements, et si quelques départements acceptent de participer à la rénovation de la ligne, ce n’est pas le cas de tous. Quel pouvoir l’État peut-il avoir en matière d’aménagement du territoire s’agissant de la rénovation de ces lignes ?

Vous avez, en outre, annoncé une extension des lignes LGV, notamment dans le sud-ouest. Cela ne se fera-t-il pas au détriment de la rénovation des lignes secondaires, indispensables à l’aménagement du territoire ?

M. Jean-Jacques Filleul. – Je me félicite de la qualité de votre intervention et des réponses que vous avez apportées aux rapporteurs. On est là dans un vrai dialogue entre un secrétaire d’État et des parlementaires.

Les crédits du programme 203 sont stabilisés, ce qui apparaît positif.

Vous vous êtes engagés sur la feuille de route relative au rapport TET, auquel j'ai participé, en particulier à propos de la somme de 1,5 milliard d'euros consacrée au renouvellement des matériels. Cette somme pourrait venir abonder le programme d'Alstom, à moins qu'il n'y ait appel d'offres. Les inquiétudes à ce sujet se dissipent toutefois, le PDG venant d'annoncer qu'Alstom en avait pour cinq années de travail et que l'entreprise sortait renforcée de l'épreuve qu'elle a vécue. Pouvez-vous nous le garantir ?

Je me félicite également de l'engagement du Gouvernement dans la régénération des lignes d'Île-de-France, qui en avaient vraiment besoin.

Le Premier ministre a confirmé la modification des seuils du versement de transport, qui devrait être complètement compensée. Pouvez-vous en attester ?

Il faudrait également que les petites entreprises de travaux publics puissent participer au plan de relance autoroutier au moins à 55 % des travaux, ainsi que le prévoit la convention.

Par ailleurs, l'autoroute ferroviaire Atlantique est semble-t-il relancée. Pouvez-vous le confirmer ?

Je souhaite enfin, s'agissant des deux lignes LGV Sud-Ouest, que la mobilisation financière soit différente de la ligne Sud Europe Atlantique actuelle, qui est une véritable catastrophe.

M. Jean Bizet. - Je voudrais évoquer le transport aérien, le contrat de régulation économique (CRE), ainsi que le niveau élevé des taxes aéroportuaires pour le pavillon national.

On sait que l'État participe dans ce domaine à des hauteurs différentes, tant dans ADP que dans Air France, mais je ne vois pas où se situe la stratégie de l'État en matière de transport aérien. J'invite donc le Gouvernement à ne pas rester dans l'inaction.

J'ai déposé un certain nombre d'amendements l'an passé à ce sujet, et j'ai fait de même cette année. Ils sont à chaque fois refusés. J'aimerais donc comprendre.

M. Rémy Pointereau. - Monsieur le secrétaire d'État, vous avez évoqué le rapport Duron, qui préconisait un coup d'arrêt des lignes LGV au moins jusqu'en 2030 - dont Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax - pour tout miser sur le renouvellement des voies existantes et la maintenance du matériel roulant. Qu'en est-il exactement ?

Mon collègue ayant évoqué la ligne Poitiers-Limoges, j'évoquerai à mon tour la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL). Où en sont ces deux dossiers ?

Vous avez rappelé que la mise en place des investissements relatifs aux TET serait assurée par l'exécutif des nouvelles grandes régions. Ne pensez-vous pas que ces investissements risquent de connaître un certain retard dans leur mise en place, compte tenu du fait qu'il va falloir revoir tout l'organigramme et la direction de ces régions ?

Pouvez-vous nous dire où en sont les discussions avec les sociétés d'autoroute au sujet de l'éventuelle renégociation de la gestion de celles-ci, et ce qu'il en est de la contribution éventuelle complémentaire qui pourrait leur être demandée ? Un rapport avait été réalisé il y a quelque moi à ce sujet. Or, tout le monde s'interroge sur le devenir de cette gestion. L'État doit-il reprendre la main, allonger les délais de gestion ou les raccourcir ?

Enfin, pouvez-vous nous apporter quelques compléments d'information sur la ligne Lyon-Turin ?

M. Hervé Poher. - Il existe une grande quantité de camions sur l'autoroute A1. C'est pourquoi nous avons considéré l'idée des autoroutes ferroviaires d'un œil bienveillant. La semaine dernière, la ville de Calais a inauguré le premier terminal d'autoroute ferroviaire d'un genre nouveau.

Deux autoroutes ferroviaires qui pouvaient intéresser le nord de la France étaient prévues à l'origine. La première allait de Calais jusqu'au Boulou, à côté de Perpignan. Le trafic était estimé entre 30 000 et 50 000 remorques. Cela représentait une économie de 50 000 tonnes de CO₂ minimum, et permettait de capter le flux du transport britannique.

Une deuxième autoroute appelée « autoroute ferroviaire Atlantique », allant de Dourges, entre Lille et Lens, jusqu'à Tarnos, à côté de Bayonne, par laquelle transitent environ 85 000 camions, permettait de capter les flux d'Europe du Nord.

En mars dernier, vous avez annoncé que le projet Tarnos était arrêté. Il y a quinze jours, vous avez annoncé qu'il était remis en selle. Ce qui intéresse la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, c'est de savoir si ce projet est confirmé, et si le Gouvernement imagine d'autres axes d'autoroutes ferroviaires, essentiels en matière de développement durable et de transition énergétique.

M. Michel Raison. - M. le secrétaire d'État, je reviendrai à mon tour sur le rapport Duron que vous semblez vouloir exécuter à la lettre, ce qui peut d'ailleurs inquiéter, car cela voudrait dire que l'autorité organisatrice qu'est l'État considère que, lorsqu'une ligne n'est pas satisfaisante, la seule solution est de s'en débarrasser.

Pour ce faire, vous avez dit attendre des élections régionales. Cela peut paraître normal mais allez-vous « fourguer » ces lignes aux régions en leur donnant de quoi les faire vivre ? Derrière tout cela, il faut respecter la Constitution : toute délégation de compétences et de services transférée par l'État aux différentes collectivités doit être accompagnée de son financement.

Un TER, ce n'est pas un TET. Ce n'est pas le même service. On en perd donc un de toute façon.

D'autre part, si on veut aider les régions, en dehors du financement qui pourrait sembler nécessaire, il faut traiter de la libéralisation de la SNCF. On ne peut continuer ainsi ! On a entendu le président de La Poste il y a quelques jours dans cette même salle. La Poste a aujourd'hui des positions fortes dans un certain nombre de pays, est première en Pologne et dans d'autres pays, deuxième en Allemagne. La SNCF, qui est une entreprise dont nous sommes tous fiers, qui bénéficie d'un savoir-faire inégalé par rapport à d'autres pays sur le plan technologique, voit ce savoir-faire s'éroder largement en matière de rentabilité. Le seul moyen de sauver la SNCF, c'est de la stimuler. Si on laisse le monopole perdurer, elle finira par mourir, d'autant qu'on l'y aide en lui adjoignant des bus, et en supprimant ses lignes. Il faut donc absolument réagir, monsieur le secrétaire d'État !

Mme Nelly Tocqueville. - Je reviens sur le sujet du canal Seine Nord, étant moi aussi élue de la Seine-Maritime.

Ce projet, qui fait l'objet de beaucoup d'interventions, a soulevé des inquiétudes légitimes, au Havre en particulier. Une réunion a réuni à ce sujet un ensemble d'acteurs et d'élus à la préfecture, il y a quelque temps.

On sait combien ce canal est indispensable pour le raccordement direct des grands ports du Nord avec l'Île-de-France, combien il est essentiel au bassin de la Seine et combien il serait contre-productif de refuser cet aménagement.

Je me félicite donc de la réponse que vous avez apportée à propos du tronçon Serqueux-Gisors, indissociable de ce projet. Cependant, pouvez-vous nous préciser comment s'exprime cette priorité dans l'enquête publique en termes d'échéance de réalisation des travaux de ce tronçon ?

D'autre part, pouvez-vous nous préciser comment s'expriment les garanties de compétitivité dans le temps de la plate-forme multimodale et de ses aménagements, sans oublier les ports de Rouen et de Cherbourg ?

Mme Annick Billon. - Monsieur le secrétaire d'État, beaucoup sont déjà intervenus au sujet du rapport Duron. Ayant participé à ces travaux avec Jean-Jacques Filleul, je me devais d'intervenir pour le sud Vendée. Je pense que Didier Mandelli soutient également cette remarque.

Certaines décisions ont été prises pour éviter la suppression de l'arrêt de Luçon, avec des investissements sur les infrastructures et le matériel. Des inquiétudes persistent cependant, ces travaux risquant d'engendrer des temps de trajet extrêmement longs et de déplacer une clientèle existante vers d'autres modes de transport.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. - M. Cornu est intervenu à propos du sort des portiques Ecomouv'. Nous discutons avec les douanes et la police pour étudier les conditions dans lesquelles ceux-ci sont intéressés

par leur utilisation, avec un aspect juridique quelque peu compliqué par des questions autour des droits des logiciens de Thalès.

Par ailleurs, nous avons lancé un marché public pour démonter et stocker les équipements déployés pour la perception de l'écotaxe. Ce marché public devrait être mis en œuvre dans les prochaines semaines pour protéger le matériel actuellement installé, dont la réutilisation dépendra de l'aboutissement des discussions en cours.

M. Fouché, concernant les ventes de terrain de la SNCF aux collectivités territoriales, il est vrai que des décotes sont normalement prévues dans les périmètres identifiés par les préfets. Je partage votre préoccupation, le Premier ministre également. Le Président de la République a demandé que le comité de suivi se réunisse courant 2015. C'est chose faite et nous avons demandé à la SNCF d'accélérer la libération du foncier dans l'attente d'un accord avec les opérateurs locaux. La réunion destinée à faire le point a eu lieu le 24 juin dernier à l'Élysée. Je partage votre exigence à ce sujet.

En ce qui concerne les aiguilleurs du ciel, on pourrait déduire de votre question que vous avez le sentiment que leur coût exorbitant obérerait notre compétitivité dans ce domaine. Ce n'est pas vrai ! J'ai lu comme vous les rapports de la Cour des comptes, mais le coût horaire de vol contrôlé est aujourd'hui de 101 euros en Suisse, 87 euros au Royaume-Uni, 78 euros en Italie, 75 euros en Allemagne, 72 euros en Espagne, et 65 euros en France. Il ne faut donc pas engager le débat sur une idée fautive. J'ajoute que le temps de travail et les rémunérations sont parfaitement défendables par rapport à ce qu'est aujourd'hui la situation du contrôle aérien.

Certes, il existe des revendications et des mouvements à répétition, mais il faut savoir sur quelle base on est. Il n'y a là aucune situation inadmissible à laquelle il faudrait mettre fin. Le dialogue social existe. Il est de qualité, parfois un peu aigu, menée par le directeur de la DGAC et par nous-mêmes, et il se poursuit.

Un nouveau préavis de grève a été annoncé. Le dernier s'est arrêté après une discussion positive avec nos services. J'espère que celui-là sera abandonné au profit d'une discussion constructive.

Sur la ligne Poitiers-Limoges, vous connaissez la situation : la déclaration d'utilité publique a eu lieu. Il existe des recours devant le Conseil d'État. Je ne vais pas faire de commentaires sur des procédures en cours. Le Gouvernement a pris ses responsabilités. On attend l'avis du Conseil d'État.

S'agissant du versement transport, oui, le Gouvernement confirme que la perte de recettes pour les collectivités, du fait du passage de neuf à onze salariés pour les entreprises concernées par le versement obligatoire, sera intégralement compensée.

Je vous confirme également que, dans l'accord passé avec les sociétés autoroutières, 55 % des travaux doivent être attribués aux PME n'ayant aucun lien direct avec les sociétés en question. Ce ne sont donc pas des PME, filiales majoritaires des entreprises qui doivent en bénéficier.

Sur les autoroutes ferroviaires, il existe aujourd'hui deux questions. La première concerne l'équilibre financier du produit. Vous le savez, au départ, un certain nombre de ces autoroutes ferroviaires ont été mises en place avec une subvention d'équilibre de l'État voire, dans certains cas, de l'Europe. Cela peut s'entendre dans le cadre du démarrage, mais on ne va pas encourager un modèle qui générerait du déficit.

On n'est pas loin de réussir. C'est la longueur du train qui fait l'équilibre. On est parti sur des trains de 750 mètres On en a expérimenté de 850 mètres. Cette modification semble démontrer que l'on arrive à un équilibre en 2015, ce qui est très important. On étudie maintenant ce que cela peut donner avec des trains de 1 000 mètres.

Pourquoi ai-je arrêté l'autoroute ferroviaire Atlantique ? Je n'étais pas contre, mais ce dossier était voué à l'échec. La contestation locale, à Tarnos, était en effet considérable, cette commune se trouvant en pleine zone urbaine. Les passages à niveau auraient dû être fermés seize fois par jour durant sept minutes. Compte tenu de la longueur des trains, on réussissait l'exploit de fermer en même temps deux passages à niveau se trouvant sur des routes de circulation en agglomération allant de Bayonne à Tarnos.

Après avoir étudié ce dossier de très près, j'en suis arrivé à la conclusion qu'on allait avoir beaucoup de difficultés auprès des tribunaux administratifs, compte tenu de la façon dont le dossier avait été mis en œuvre.

Il n'empêche que j'ai relancé le dossier. Je me suis rendu compte que les Espagnols avaient le même projet, à Victoria, d'une plate-forme multimodale. J'ai rencontré Ana Pastor, ma collègue espagnole, fin juillet. Je lui ai proposé de le faire ensemble, ce qu'elle a accepté. Cela nous a permis de donner un label européen à cette démarche. J'ai donc réuni la semaine dernière, à Bordeaux, les Espagnols et les responsables du corridor pour en faire un projet européen.

Les Espagnols sont d'accord. Les Portugais s'y intéressent également, car cela peut leur permettre de se rattacher à un projet de même nature. Le projet est donc relancé. Nous travaillons dans l'idée de faire d'une plateforme commune à Victoria. Certes, on aura pris un peu de retard, mais un grand projet européen sur cet axe, qui intéresse l'ensemble de la France, me paraît très intéressant.

S'agissant du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), les discussions aujourd'hui en cours sont extrêmement difficiles. Le montage financier qui a été envisagé au départ dans le cadre d'un partenariat public-

privé, avec un financement par 68 collectivités territoriales, se révèle être une usine à gaz peu ordinaire. On est dans une situation très compliquée.

Pour la suite, il faudra tirer les leçons de cette affaire. Soit on est capable d'avoir un financement public à la hauteur de ce qui a été fait pour les autres grands investissements, soit on ne l'est pas. Avec 70 % de financements publics, le fonctionnement peut s'équilibrer, mais croire que l'on va ainsi rembourser l'investissement n'est pas vrai, que ce soit chez nous ou ailleurs. Il faut rester lucide !

S'agissant du transport aérien, du CRE et d'Air France, c'est un secteur qui se développe. Le pavillon français a cependant perdu dix points en dix ans au profit du *low cost*, secteur émergent.

On peut faire le procès du *low cost*, mais c'est le consommateur qui choisit. Si le *low cost* remporte le succès qu'il connaît, c'est parce que des millions de gens peuvent aujourd'hui voyager à des prix auxquels ils n'avaient pas accès jusqu'alors, à la seule condition, émise par tous les gouvernements, de respecter les règles sociales. Le *low cost* ne peut toutefois fonctionner sur le *dumping* social. Il doit recourir à un modèle très particulier - recours à un seul avion, gains sur les rotations, utilisation d'aérodromes de province.

Il existe certaines limites : les compagnies *low cost* ne peuvent faire payer les collectivités locales - l'Europe a répondu : ce n'est pas un bon modèle - ni utiliser le *dumping* social, d'où les actions que nous avons introduites. Ryanair a fait l'objet d'une condamnation sévère, et une information est actuellement en cours à son encontre.

Il nous faut également mettre en œuvre un modèle *low cost* chez Air France. C'est ce qui a été fait par le biais de Transavia, qui va passer à trente-sept avions. Le principal opérateur sur les aéroports franciliens sera rapidement Transavia, dont le développement constitue une bonne réponse au problème.

Pour ce qui est de la concurrence des compagnies du Golfe, j'ai pris l'initiative - et les Allemands nous ont suivis - de demander un mandat commun à la Commission européenne. Des négociations bilatérales ne servent à rien. Le principe a été acté et le contenu sera formalisé au début de l'année prochaine afin de négocier les conditions d'une concurrence loyale. Est-ce un vœu pieu ? Je ne le crois pas. On vient de passer un accord bilatéral avec Oman, le mandat n'étant pas encore signé. Ce sont donc des choses tout à fait possibles. Nous ne refusons pas la concurrence ; encore faut-il qu'elle soit loyale. Or, on a là-dessus des interrogations, tout comme les Américains.

Reste la question de la compétitivité, au sens de la comparaison avec les entreprises de même nature, comme Lufthansa. Le déficit existe. C'est toute la discussion qui est menée chez Air France. Des efforts ont déjà été faits par les salariés dans le cadre du premier plan. Est-il possible d'arriver à un accord ? Celui-ci doit être signé en février. Cela laisse suffisamment de

temps pour que le dialogue social l'emporte. La marche n'est pas impossible à franchir.

Le Gouvernement préfère avoir des gains de compétitivité sans suppression d'emplois. Il appartient aujourd'hui aux syndicats de négocier avec la direction.

L'État, l'année dernière, a diminué de 50 % la redevance pour les passagers en transit ; cela représente 90 millions d'euros de moins. Air France, par rapport à ses concurrents, bénéficie en outre du CICE, soit 63 millions d'euros chaque année. Ce n'est pas rien ! Il faut mettre ces sommes en rapport avec l'objectif annoncé par le PDG d'Air France, qui avait indiqué qu'il fallait parvenir à un résultat autour de 740 millions d'euros. Ce n'est pas irréaliste. Des efforts doivent être réalisés ; les salariés en ont déjà faits, et nous demeurons très attentifs, quoi qu'il arrive, à la sauvegarde du pavillon français.

S'agissant de POCL, le Gouvernement a décidé d'avancer sur ce dossier ; les conventions sur Nevers, Lyon et la partie francilienne sont en train d'être finalisées. 30 millions d'euros sont prévus au CPER pour le projet portant sur la partie centrale du tracé. Le préfet coordonnateur reprendra la concertation avec les nouveaux exécutifs.

M. Raison demande si l'on va « fourguer » les lignes TET déficitaires aux régions. Si l'on pose ainsi le problème, on voit bien où est la solution ! Quelle est la problématique des TET, sans caricaturer ce dossier ? C'est très simple : 200 millions d'euros de déficits en 2010-2011, 400 à 430 millions d'euros annoncés pour 2015-2016.

Mon problème n'est pas de rendre les TET bénéficiaires mais, défendant les intérêts de l'État, autorité organisatrice, de maîtriser le déficit et de revenir à 200 millions d'euros, compte tenu des sujétions de service public. Le but n'est pas de laisser dériver le déficit.

Comment y arriver ? Certains ont des solutions simples, qui consistent à fermer les lignes, dont quelques-unes présentent des particularités, où la subvention par voyageur et par jour s'élève à 238 euros. Quand on est responsable, on en discute !

Nous allons donc parler avec les régions. Nous acceptons de partager une partie du fardeau, du fait des objectifs d'aménagement du territoire. Dans les discussions qui sont menées par M. Philizot, on s'aperçoit qu'il existe une certaine rationalité du TET par rapport au TER. Vous verrez que la discussion est possible. Cela ne règlera bien sûr pas tous les problèmes, comme celui des trains de nuit. Ces questions feront l'objet d'une réponse spécifique.

Mon objectif est d'arriver à maîtriser les déficits. Il peut être partagé et il serait souhaitable que tout le monde y souscrive.

Nous sommes en désaccord avec Michel Raison et Louis Nègre au sujet de l'ouverture à la concurrence. Il n'est pas inutile d'essayer de partager nos expériences communes. L'ouverture à la concurrence sans préparation, comme pour le fret ferroviaire, m'amène à la prudence. La part de la SNCF dans le fret ferroviaire est tombée à 10 % du fait d'une ouverture à la concurrence non préparée. Je suis donc attentif à cette situation.

Le quatrième paquet ferroviaire a fait l'objet d'un accord avec le Parlement européen. Certes, il n'est pas définitif et demeure en discussion. L'idée est d'ouvrir les lignes commerciales à la concurrence en 2020, et le reste en 2026, étant précisé qu'on pourra alors avoir le choix entre un appel à la concurrence et l'attribution directe.

Je remercie Louis Nègre de nous attribuer le mérite d'avoir réussi à convaincre les gouvernements allemand et espagnol. On prétend pourtant souvent que la France a peu d'influence.

Certains, s'agissant du paquet ferroviaire, disent qu'on a bradé le service public ; d'autres estiment qu'on a préservé un système archaïque. La vérité est probablement entre les deux. Ma démarche a consisté à apporter la réponse équilibrée que je défends. C'est aujourd'hui une position de l'ensemble des pays européens.

Concernant Le Havre, nous avons plusieurs problèmes. Les mêmes qui soutenaient ce dossier ont changé d'opinion ! Ce n'est pas interdit, mais c'est un peu déstabilisant. Alors que chacun semblait partager les mêmes idées, on a assisté à une bataille entre les territoires qui ne me paraît pas fondée et qui fragilise notre position vis-à-vis de l'Europe - même si les décisions sont acquises.

Il convient de discuter du Serqueux-Gisors. L'enquête publique va être lancée début janvier. Les travaux sont inscrits au CPER et seront réalisés dans les temps prévus.

Vous avez également évoqué l'affaire de la plateforme multimodale ; mon objectif est de trouver une solution avec tous les acteurs, que j'ai trouvés plutôt positifs et impliqués. Ceci me laisse optimiste.

En ce qui concerne les questions de Mme Billon au sujet de la mission de M. Philizot, j'ai déjà apporté une partie de la réponse. Je ne vais pas la rendre publique, puisque nous en sommes encore au stade exploratoire. L'ensemble des lignes n'a pas aujourd'hui reçu de réponse, mais on voit bien que l'idée de la complémentarité entre TET et TER, à propos de laquelle je suis en désaccord avec M. Raison, est spontanément abordée par quelques présidents de région s'agissant de certains circuits. C'est une question de réalité physique. Il peut donc y avoir une discussion constructive à ce sujet.

Vous avez raison - et c'est une des difficultés de nos rapports avec nos concitoyens - concernant le fait que le réseau est vieillissant. Je l'ai dit en

introduction : il faut procéder à des travaux de régénération du réseau ferroviaire. Plus on retarde ces travaux, plus on doit faire de la maintenance quotidienne, parfois dans des conditions de sécurité difficiles. C'est tout le travail qui a été mené à l'occasion de la conférence ferroviaire sur la sécurité.

Quand peut-on procéder à la restructuration ? Il existe plusieurs solutions. On peut le faire systématiquement la nuit. Il n'existe parfois pas d'autres moyens, comme en Ile-de-France, par exemple. On peut également le faire vite ; cela coûte moins cher, mais les travaux eux-mêmes génèrent des inconvénients pour les voyageurs. Vous vous en faites souvent l'écho auprès de moi.

C'est une situation difficile, et il faut faire preuve d'une grande solidarité entre élus sur ces questions. Il n'y a pas de recettes miracles, mais il existe une ligne directrice : il faut consacrer les crédits nécessaires à la restructuration du réseau.

Pour l'avenir, les moyens dont on dispose pour restructurer ce réseau, à hauteur de 2,6 milliards d'euros, sont-ils suffisants ? Je ne le pense pas. Dans les années à venir, il faudra faire un effort, quels que soient ceux qui sont aux responsabilités. Il nous faut rénover le réseau et le remettre à niveau. Nous nous y sommes engagés. C'est la seule voie à suivre, et il faudra le faire avec les moyens nécessaires.

II. EXAMEN DU RAPPORT

Réunie le mercredi 18 novembre 2015, la commission a examiné le rapport pour avis sur les crédits relatifs aux transports maritimes du projet de loi de finances pour 2016.

M. Hervé Maurey, président. - Le deuxième point à l'ordre du jour concerne l'examen du rapport pour avis de Charles Revet sur les crédits « Transports maritimes », un secteur qu'il suit depuis longtemps.

Il nous rappelle souvent à quel point notre pays a la chance de disposer d'immenses atouts dans le domaine maritime, que ce soit en métropole ou outre-mer, un secteur très porteur, notamment dans le domaine du développement durable.

Mais il exprime aussi le sentiment, que nous partageons, que nous ne valorisons pas assez ces atouts. Nous connaissons bien sûr certains freins liés aux conditions de notre pavillon national, mais il y a aussi d'autres difficultés. Je laisse à Charles Revet le soin de nous en dire davantage, et notamment de préciser si les crédits prévus pour 2016 permettront d'améliorer la situation.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis. – Monsieur le Président, mes chers collègues, il me revient de vous présenter cette année encore les crédits relatifs aux transports maritimes et je vous remercie pour cette marque de confiance. Ces crédits relèvent de deux programmes de la mission « Écologie » dans le projet de loi de finances pour 2016.

Les crédits « sécurité et affaires maritimes » du programme 205 connaissent une diminution de 4 % et s'élèvent à 136 millions d'euros. Cette érosion est principalement due à deux phénomènes bien identifiés : d'une part, la fin de la construction des nouveaux locaux de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) au Havre, d'autre part, une baisse du montant des exonérations de charges en raison de perspectives d'emploi dégradées dans la branche « ferries ». Il s'agit de la conséquence directe des difficultés de la SNCM et de MyFerryLink.

Je vous rappelle en effet, que près de la moitié des crédits de ce volet compensent les exonérations de charges patronales pour l'emploi de marins français sur les navires inscrits au registre international français, afin de soutenir la compétitivité de notre flotte. Or si le pavillon français comporte de moins en moins de navires, il y a de moins en moins de marins, et donc de moins en moins d'exonérations de charges sociales. Ce malthusianisme permet certes de réaliser des économies dans le budget de l'État, mais certainement pas de renouer avec la croissance et l'emploi. Il est déplorable que l'on se contente de réduire les crédits chaque année, comme un aveu d'échec. Ces exonérations de charges devraient au contraire être redéployées pour servir d'instrument à destination d'une politique volontariste de développement de notre flotte commerciale. J'y reviendrai.

Pour le reste de ce volet, 20 % des crédits sont affectés aux moyens techniques de la sécurité maritime, 20 % à la formation et au soutien à l'emploi, et les 10 % restants alimentent des mesures techniques de soutien au programme. Les montants sont relativement stables et n'appellent pas de commentaire particulier.

Puisque la sécurité est l'une des missions principales de la direction des affaires maritimes, j'en profite simplement pour rappeler l'importance de l'accidentologie en mer. Je propose depuis de nombreuses années que l'on équipe l'ensemble des marins de balises de détresse, pour les localiser plus facilement lorsqu'ils passent par-dessus bord. J'ai conscience qu'il est déjà difficile de faire accepter le port du gilet de sauvetage, dont l'encombrement gêne le travail sur le navire. Mais une balise de détresse ne souffre pas du même inconvénient et présente un intérêt évident lorsque l'on sait que le temps est le facteur déterminant pour sauver une vie.

J'en viens maintenant aux crédits du programme 203 relatif aux « infrastructures et services de transport ». De façon schématique, il s'agit, pour une grosse moitié des crédits, de financer l'entretien des grands ports maritimes, à hauteur de 46 millions d'euros en 2016. Concrètement, ces

crédits sont destinés au dragage des ports, dont les coûts ne cessent d'augmenter au fil des années. Or l'État ne prend à sa charge qu'environ la moitié de ces coûts, alors qu'il devrait les supporter en totalité, et cette part est en diminution constante. La Cour des comptes a d'ailleurs dénoncé ce désengagement dans un rapport sur la gestion du GIE Dragages-Ports publié le 6 octobre 2014. Faut-il rappeler que le bon dragage des sédiments est une condition essentielle de la survie de nos ports ? Rouen perdrait 30% de son trafic avec une profondeur inférieure à 10 mètres, tandis qu'à Dunkerque les navires avec un tirant d'eau de plus de 14 mètres représentent entre 40 et 50 % du trafic. Il est donc indispensable d'ôter régulièrement les dépôts de sédiments dans les voies d'accès.

L'autre moitié des crédits de ce volet sert quant à elle au développement des infrastructures grâce à des fonds de concours de l'AFITF, à hauteur de 60 millions d'euros de crédits de paiement, correspondant essentiellement au volet portuaire des contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 et à un résidu du plan de relance portuaire.

Au total, lorsque l'on regarde l'ensemble de ces crédits et leur évolution à long terme, on voit qu'ils ne font qu'accompagner lentement le déclin de notre flotte et de nos ports. Certes, le budget de l'État est contraint. Mais à l'heure où l'on souhaite cibler des secteurs d'avenir, à l'heure où le monde entier fait le pari de la croissance bleue, nous faisons le choix délibéré de mépriser la mer.

Cela apparaît clairement dans le document de politique transversale consacré à la politique maritime de la France, que nous avons réclamé pendant de nombreuses années, est présenté pour la première fois au Parlement, à l'occasion de ce PLF 2016. Il nous permet d'avoir une vision consolidée de l'ensemble des crédits relatifs au monde maritime. Que révèle-t-il ? Le montant total de ces crédits s'élève à 1,8 milliard d'euros tous ministères confondus, c'est-à-dire moins d'un dixième de point de PIB ! Ce n'est clairement pas à la hauteur pour un pays qui possède la deuxième zone économique maritime mondiale, avec une superficie maritime supérieure à la superficie terrestre de l'Europe entière.

D'autant que le montant affiché est probablement surévalué, puisqu'en l'absence de comptabilité analytique, la contribution détaillée de chaque programme n'apparaît pas. Par exemple, les actions 11 et 14 du programme 203 relatif aux infrastructures et services de transport sont comptabilisées à hauteur de 117,6 millions d'euros (M€), alors qu'en réalité seulement 51,3 M€ concernent réellement la politique maritime.

Autre problème, les doublons qui consistent à affecter les mêmes crédits à plusieurs politiques transversales différentes, ce qui conduit à une surévaluation de l'effort global. Par exemple, les actions 2 et 8 du programme 162 relatif aux interventions territoriales de l'État sont

comptabilisées à la fois dans le document de politique transversale relatif à l'aménagement du territoire et dans celui-ci.

En outre, on observe une prépondérance du régime spécial de sécurité sociale et de retraite des gens de mer, qui compte pour 46 % du budget de la politique maritime de la France ! Or de plus en plus d'entreprises considèrent qu'il n'est plus adapté. Il s'agit certes d'un marqueur identitaire de la profession, mais un rapprochement avec le régime général serait une mesure de bon sens, d'autant plus que l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) manque d'appui et d'expertise pour assurer correctement ses missions.

Au total, je salue l'existence de ce nouveau document de politique transversale, qui permettra peut-être d'objectiver le constat dramatique que je dresse depuis de nombreuses années : la France n'a tout simplement pas de politique maritime. Ce n'est pas un phénomène nouveau propre à ce Gouvernement, mais bien un constat dressé sur une longue période. Il serait temps que nous en prenions conscience et que nous regardions la réalité en face. Autrement, la croissance bleue risque de nous échapper, une fois n'est pas coutume, alors que notre pays est idéalement doté pour en profiter.

Ce n'est pourtant un secret pour personne : 90 % des échanges mondiaux transitent par la mer. Nous pouvons honnêtement rougir du manque d'ambition de nos politiques et de la faiblesse consternante de nos investissements dans ce domaine. Ils sont dérisoires à côté de celui que notre pays consent sur l'autre frontière du futur qu'est l'aérospatial. Et puisque nous avons eu l'occasion d'examiner les crédits consacrés au transport aérien, juste avant ceux-ci, je me permets de vous livrer une comparaison.

D'après le rapport rédigé en juillet 2015 par le Commissariat général au développement durable, consacré aux comptes des transports en 2014, le secteur des transports, pris de manière globale (route, air, fer, mer, fluvial, passagers et marchandises), affiche un déficit de ses échanges extérieurs de 12,3 milliards d'euros : il contribue par conséquent à la perte de compétitivité de la France. Or dans ce paysage catastrophique, il n'y a qu'un bon élève : le transport maritime, avec un solde positif de 4 milliards d'euros et une performance qui croît de 6 % en moyenne annuelle depuis 2008. J'ajoute que le transport aérien est lui aussi en excédent commercial, mais avec un montant nettement plus bas, de l'ordre de 100 millions d'euros, alors que son chiffre d'affaires global est bien plus élevé, 19 milliards d'euros contre 14 milliards d'euros pour le transport maritime.

Ces deux secteurs, l'aérien et le maritime, ont la particularité d'être confrontés directement à la concurrence internationale, et d'être soumis à une exigence de compétitivité forte. Au lieu de les aider à se développer, à gagner des parts de marché, à générer de la croissance et de l'emploi, on se contente de faire des rapports qui ne sont pas suivis d'effets. C'est le cas du rapport d'Arnaud Leroy pour le transport maritime comme de celui de

Bruno Le Roux pour le transport aérien. Bien sûr, le Gouvernement s'empresse de mettre en œuvre quelques mesures de simplification, pour montrer qu'il agit. Mais le cœur de ces rapports n'est pas là : ils préconisent des mesures économiques fortes de soutien à la compétitivité de notre pavillon et de nos hubs. Rien de tout cela n'est mis en œuvre.

En matière maritime, nous sommes en train d'aller à rebours de toute logique économique et historique. Nous savons que l'avenir d'une nation se décide depuis toujours par l'avenir de ses ports. Nous savons que toutes les grandes économies du monde disposent de ports puissants pour exporter leurs productions. Il n'y a pas de grand pays industriel qui ne soit pas aussi un grand pays portuaire. C'est une loi intangible, de la Venise d'hier à la Chine d'aujourd'hui.

Que constate-t-on pour la France ? Le trafic de nos grands ports maritimes ne fait que baisser quand celui de nos voisins continue d'augmenter.

Sur les cinq dernières années, de 2010 à 2014, le trafic global recule de 1 % par an en moyenne. En Manche et mer du Nord, l'ensemble formé des ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen, affiche un taux de croissance annuel moyen stable (0,7 %) sur les cinq dernières années, alors que l'ensemble des dix-huit ports étrangers progresse de 1,5 %. Sur la façade Atlantique, le trafic français régresse de 2 % entre 2010 et 2014, alors qu'il augmente de 1,2 % par an pour les onze ports étrangers. En Méditerranée, le trafic de marchandises du port de Marseille se contracte annuellement de 2,2 % par an entre 2010 et 2014, alors qu'il progresse de 2,3 % par an pour les quinze autres ports.

Il ne s'agit pas d'une tendance récente mais bien d'une évolution structurelle. En 1995, le Havre traitait environ 1 million de conteneurs et Anvers 2 millions ; en 2014, Le Havre est à 2,6 millions et Anvers à près de 9 millions : la différence est presque passée du double au quadruple. Rotterdam atteint désormais les 14 millions de conteneurs ; Tanger Med, créé de toutes pièces en 2007 vise déjà un objectif de 3 millions en 2016, quand Le Havre espère atteindre entre 3,5 et 4,5 millions en 2020 et Marseille 2 millions.

Nous avons fait des réformes entre 2008 et 2013, mais force est de constater que la tendance reste inchangée. L'explication par la baisse (réelle) des trafics pétroliers français ne suffit pas car Rotterdam comme Anvers sont de grands ports pétroliers et n'ont pas connu d'effondrement dans ce domaine. En réalité, nous n'avons toujours pas réglé les vrais problèmes.

Nous avons malheureusement besoin, en cette période de disette budgétaire, de beaucoup d'investissements. Rotterdam et Anvers sont équipés de technologies modernes et offrent une bien meilleure qualité de service, alors que nous nous sommes contentés de faire du maintien en condition de matériel vieillissant.

Et surtout, nous n'offrons toujours pas à nos ports un accès suffisant à un hinterland de portée européenne. Le rail est présenté comme le seul mode massifié capable d'accompagner le développement des hinterlands terrestres de nos ports. Mais en dépit des ambitions affichées dans plusieurs plans, lois et projets stratégiques, sa part modale peine à décoller.

Personnellement, j'attends toujours l'électrification de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors. Des études sont en cours et 300 millions d'euros ont été prévus à cette fin dans les contrats de plan État-région (CPER) 2015-2020. Mais combien d'années précieuses auront nous perdues pour mettre en place ce projet ?

Je ne parle même pas de la réalisation d'une liaison fluviale directe à travers une chatière pour le port du Havre, pour laquelle je me bats depuis des années. On se heurte sur ce point à un véritable problème d'égo. En effet, l'administration a soutenu le projet de terminal multimodal, qui a coûté au total 134 millions d'euros. Le problème est que ce terminal est calibré pour un trafic deux fois plus élevé que les niveaux actuels. Son modèle économique n'est donc pas équilibré et nécessite de surcroît de trouver un accord raisonnable avec les dockers. Par conséquent, la SNCF n'a pas véritablement intérêt à utiliser le terminal à ce stade. Mais comme cette installation existe, l'administration refuse d'étudier toute solution complémentaire qui serait susceptible de lui faire concurrence. Et au final, rien ne change pour la desserte du Havre !

Derrière cette situation kafkaïenne, se dessine un autre problème, celui de la gouvernance de nos ports qui, malgré la réforme de 2008, est encore caractérisée par l'omniprésence de l'administration. Puisque nos ports traversent une situation difficile, ils n'ont aucune capacité d'autofinancement, et restent par conséquent totalement tributaires de Bercy pour leurs projets d'investissements. L'autonomie juridique de nos ports est donc une fiction, car au fond rien ne change. Même si la mode est aux *start up* d'État, je ne pense pas que nous puissions attendre de l'administration qu'elle insuffle l'esprit entrepreneurial nécessaire pour concurrencer les politiques commerciales agressives de nos voisins.

Quoiqu'il en soit, le fait même que des ports étrangers, notamment ceux de la mer du Nord, soient en capacité de concurrencer nos ports sur leur propre hinterland en dit long sur le chemin qui reste à parcourir. Une dynamique d'investissements est nécessaire, mais elle nécessite pour cela une véritable volonté politique qui fait défaut actuellement. Je ne rouvre pas le débat sur le canal Seine Nord, mais l'effet de signal est quand même désastreux pour le port du Havre ! Si nous concentrons davantage nos efforts sur la desserte du Havre, l'impact économique du canal Seine-Nord serait amoindri, car les entreprises auraient pris l'habitude d'utiliser nos installations !

Quant à notre flotte de transport, elle compte aujourd'hui 176 navires et nous avons dépassé depuis longtemps le seuil psychologique des 200, sans réagir pour empêcher ce mouvement continu de dépavillonnement. Rien qu'en 2014, on a enregistré la sortie de 15 navires pour 4 entrées seulement ! Le tonnage français représente désormais 0,5 % du tonnage mondial tandis que les cinq premiers pavillons pèsent à eux seuls 53,4 %. Il n'y a qu'à regarder la nationalité de ces pavillons pour comprendre le phénomène qui nous touche : Panama, Liberia, Îles Marshall, Hong Kong et Singapour. On est en plein cœur d'un dumping social !

On ne luttera pas contre ce problème avec des mesures de simplification administrative, même si elles sont bienvenues. Il est également illusoire d'espérer une application stricte de normes sociales au niveau mondial. La seule solution est d'ordre économique : nous devons soutenir notre pavillon afin de réduire le plus possible l'écart de compétitivité. La mise en place du registre international français (RIF) en 2005, qui permet de recruter des membres de l'équipage à des conditions internationales, a permis de résister un temps mais ne suffit plus aujourd'hui.

A fortiori, le pavillon français ne souffre pas tant de la concurrence internationale que de celle d'autres États membres de l'Union européenne, pourtant soumis aux mêmes lignes directrices communautaires. Le Danemark, que l'on ne peut suspecter de mener une politique du moins-disant social, a mis en place un dispositif de « *netwage* » qui consiste en une exonération totale de charges patronales et salariales, et qui permet même aux armateurs de conserver une fraction de l'impôt sur le revenu prélevé à la source. En conséquence, la flotte danoise connaît une croissance de 10 % en nombre de navires et en tonnage.

La Commission européenne a d'ailleurs joué un rôle moteur, puisqu'elle a explicitement reconnu la possibilité de recourir à ce dispositif dans ses lignes directrices sur les aides d'État au transport maritime. Plusieurs pays ont d'ores et déjà franchi le pas comme la Finlande, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et le Royaume-Uni. Ce n'est donc pas un hasard si les 1^{er} et 2^{ème} armements mondiaux sont le danois APM Maersk et l'Italien MSC, qui ne cessent de grossir et distancent nettement CMA-CGM en nombre de navires et en capacité !

Le rapport d'Arnaud Leroy a lui aussi suggéré de s'aligner sur le régime du « *netwage* », sans grande avancée depuis deux ans. Mais la France est aujourd'hui dans une situation de déni total, puisqu'elle préfère au contraire profiter des dépavillonnements pour réaliser des économies sur les exonérations de charges !

Je pense désormais que l'heure n'est plus aux annonces grandiloquentes autour d'une politique maritime ambitieuse ou d'une nouvelle stratégie nationale de la mer et du littoral, annoncée chaque année pour mieux être repoussée.

Nous devons porter la responsabilité de ce que nous faisons, et de ce que nous votons. Nous avons de l'or bleu dans les mains et nous sommes en train de mutiler notre pays en refusant sa vocation maritime. Par conséquent, je vous propose, mes chers collègues, et croyez bien que c'est par dépit, un avis plus que défavorable à l'adoption de ces crédits alarmants. Je vous remercie.

Mme Odette Herviaux. – Je connais votre passion pour le monde maritime, les ports et l'économie bleue en général, passion qui vous conduit peut-être à voir le verre à moitié vide plutôt que le verre à moitié plein.

Je vous rejoins cependant sur un grand nombre de points. Je me félicite comme vous du nouveau document de politique transversale : même s'il n'est pas encore exhaustif, il nous permet d'avoir une vision consolidée et un regard plus global sur notre politique maritime.

Parmi les bonnes nouvelles de cette année 2015, figure l'effort important de l'État en faveur de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), annoncé lors du comité interministériel de la mer (CIMer) du 22 octobre dernier : le Premier ministre s'est engagé à augmenter la subvention de l'État de 1,4 million d'euros à partir de 2016, en complément de la subvention annuelle de 2,1 millions d'euros. Ce financement est pérennisé par l'affectation d'une part des recettes de la taxe sur les éoliennes *offshore*. Est-ce que ce montant vous paraît suffisant pour permettre à la SNSM d'assurer ses fonctions ? Quant aux centres de sécurité des navires (CSN), les effectifs sont stables mais les missions sont de plus en plus importantes. Quel est votre avis sur ce point ?

En ce qui concerne l'enseignement maritime, le tassement des crédits est lié à la fin d'une période d'investissement, après une hausse des moyens de 160 % en cinq ans. Vous l'avez fait remarquer à juste titre.

Sur le volet portuaire, on observe effectivement une contraction de 6 % des crédits. Mais je ne partage pas votre analyse sur le matériel vieillissant : il ne faut pas oublier les investissements importants des entreprises de manutention et des chargeurs !

Il est sans doute un peu fort d'affirmer que l'on « méprise la mer ». Le CIMer du 22 octobre a été l'occasion d'annoncer un certain nombre de mesures, avec une réelle volonté de lutter contre le dépavillonnement et de soutenir la croissance bleue. Nous aurons les moyens d'aller plus loin lorsque nous examinerons prochainement le projet de loi sur l'économie bleue.

M. Didier Mandelli. – J'ai une question relative aux autoroutes de la mer, en particulier la liaison entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón. Ce programme a été financé par l'Union européenne et les États français et espagnol. Il doit permettre d'écarter de la route des milliers de camions et de véhicules grâce à des liaisons hebdomadaires. La ligne s'est arrêtée depuis plus d'un an, faute d'avoir pu atteindre l'équilibre économique. Elle devait

faire l'objet d'une démarche du Gouvernement pour une relance éventuelle avec l'opérateur Louis-Dreyfus Armateurs. Avez-vous des informations à ce sujet ?

M. Jean-Jacques Filleul. – Le budget décrit effectivement une situation compliquée pour le transport maritime, même si le ton de Charles Revet me paraît un peu sombre. Tout n'est pas aussi négatif : les crédits sont relativement stables, bien qu'en légère baisse. La sécurité maritime reste une priorité ferme. J'ajoute que les engagements du CIMer du 22 octobre vont permettre d'affecter quelques moyens supplémentaires, plus d'un million d'euros.

Il faut également y ajouter les moyens des CPER 2015-2020 : les priorités restent les infrastructures multimodales, la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles, et l'amélioration des services ferroviaires et fluviaux en direction de l'*hinterland*.

Enfin, sachons aussi mettre en avant nos points forts : le port de Rouen est le premier port européen en matière de céréales !

M. Jean-Claude Leroy. – En tant qu'élu du Pas-de-Calais, je confirme que l'essor d'un port comme Dunkerque donne de l'espoir !

Je n'ai pas bien compris comment seraient abondés les crédits de la SNSM : s'agit-il d'une subvention d'équilibre ou d'une taxe, par exemple sur l'éolien en mer ? Le mécanisme de la taxe me paraît plus pérenne, pour une société qui doit faire face à des renouvellements importants.

Mme Nelly Tocqueville. – Comme mes collègues, je me félicite que Rouen soit le premier port céréalier d'Europe. On peut toujours regretter que l'activité ne soit pas suffisamment importante, mais je trouve qu'une progression de 0,7 %, c'est quand même une belle performance. Ce port est en constante évolution et en constant développement.

Il n'a pas été fait mention du groupement HAROPA, entre Le Havre, Rouen et Paris, qui symbolise le dynamisme de nos ports. Il s'agit d'une véritable porte à l'entrée de l'Europe, qui accueille des navires géants. Récemment, le plus grand porte-conteneurs du monde y a été inauguré, le MSC Oscar. Il s'agit du premier exemplaire d'une série de vingt porte-conteneurs, qui seront une chance d'ouverture sur l'Asie. Cette première escale confirme bien la confiance que les armateurs placent dans HAROPA, l'un des rares ports du Range Nord Europe à pouvoir accueillir ce type de navires. Ce projet permettra à Rouen de développer son *hinterland*, en particulier vers l'Île-de-France.

Sur le canal Seine-Nord, j'ai également relayé des inquiétudes concernant le pôle multimodal du Havre. Le Premier Ministre a apporté un certain nombre de garanties la semaine dernière, mais nous devons rester vigilants.

Enfin, vous avez parlé du dragage des ports. Un vrai sujet environnemental se pose en Seine-Maritime concernant l'entrepôt des boues de dragage, qui sont chargées de métaux lourds. Où en sont les réflexions sur ce point ?

M. Jérôme Bignon. - Je remercie Charles Revet pour sa présentation à la fois géopolitique, sociale et économique. La mondialisation nous impose d'avoir de l'ambition sur les questions maritimes.

J'exprime simplement un point de désaccord au sujet du canal Seine-Nord, auquel s'associe notre collègue Natacha Bouchart. Il ne faut pas opposer le canal Seine-Nord et le port du Havre, il faut que les deux se développent en même temps ! Le canal va être construit, il est inutile de mener un combat perdu d'avance, et plutôt se concentrer sur les moyens de développer la complémentarité.

Si j'étais Normand, je me battrais surtout pour la poursuite de l'électrification vers Châlons-en-Champagne. Le Havre et Rouen sont des ports céréaliers, il faut aller chercher le blé là où il se trouve, c'est-à-dire dans les plaines de Champagne. Je suis prêt à travailler avec la SNCF et l'État pour que Le Havre puisse tirer pleinement parti de son positionnement géographique.

M. Michel Vaspert. - Je partage l'analyse de Charles Revet. La France n'exploite pas son potentiel maritime, tous les professionnels que je rencontre le confirment !

On ne peut pas à la fois se féliciter que Rouen soit le premier port céréalier d'Europe, et voter certaines mesures de la proposition de loi sur les dockers, qui inquiètent justement les céréaliers. J'ai largement insisté sur ce point lors de la présentation de mon rapport.

Mme Odette Herviaux. - Mais leurs craintes ne sont pas justifiées !

M. Michel Vaspert. - D'une façon générale, je pense que le développement de notre activité maritime mérite une loi spécifique traitant l'ensemble des sujets, y compris la manutention, si l'on veut réussir à développer nos ports. Je ne peux pas me satisfaire d'une croissance de 0,7 %, surtout lorsque l'on regarde les performances des ports dans les pays voisins !

Mme Natacha Bouchart. - Je souhaite simplement relayer une interrogation concernant le port de Calais, premier port de voyageurs en Europe. Pourquoi reste-t-il rattaché à la région, alors qu'il devrait faire partie, à mon sens, des ports « d'État » ? Je rappelle qu'il est actuellement engagé dans un projet de 750 millions d'euros, et je m'étonne que son positionnement soit systématiquement sous-estimé, et peu mis en avant dans la stratégie portuaire nationale.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis. - Je vous remercie pour l'ensemble de vos remarques. D'une façon générale, la situation maritime de

la France m'inquiète et je la regarde d'un œil marri. Je suis pourtant d'un naturel optimiste, mais je vous rappelle que nous possédons la deuxième zone maritime derrière les États-Unis et que nous importons malgré tout 85 % de nos besoins en poissons et crustacés. Cela soulève quand même quelques interrogations légitimes !

En ce qui concerne les grands ports maritimes, j'avais essayé d'introduire des dispositions pour améliorer leur situation lorsque j'étais rapporteur de la réforme en 2008. Il n'est pas normal que nous soyons les mieux positionnés en Europe, et que le premier port de France soit Anvers, qui traite autant de conteneurs à lui seul que l'ensemble de nos grands ports maritimes réunis. C'est un constat, ce n'est pas du pessimisme, mais la triste réalité. Et mon discours ne varie pas au gré des majorités politiques. L'avenir du monde se joue en mer, où ont lieu 90 % des échanges mondiaux.

En Europe, les ports sont largement gérés au niveau régional. Il n'y a qu'en Espagne ou en France que l'on trouve des ports « d'État ». Et encore, l'Espagne a déconcentré la majeure partie des responsabilités, de sorte que l'État ne joue qu'un rôle d'arbitre en cas de différend entre deux ports. En France, l'autonomie de nos grands ports est une fiction juridique : dans les faits, toutes les grandes décisions relèvent encore de l'administration, qui d'ailleurs n'assume pas du tout ses responsabilités. Il y a un vrai problème de gouvernance.

En ce qui concerne le budget consacré aux transports maritimes, il est vrai que la baisse observée en 2016 reste relativement contenue, mais c'est le niveau général des crédits, beaucoup trop faible, que je critique depuis de nombreuses années ! Et ce n'est pas le million supplémentaire décidé pour l'entretien des phares et balises qui change réellement la donne.

Nous ne nous donnons pas les moyens de tirer profit de nos atouts et de nos outils. Il fallait effectivement créer HAROPA pour renforcer la coordination, mais cela n'a pas changé grand-chose en termes d'activité : on ne fait qu'additionner les trafics des trois ports ! De même, je ne suis pas contre le canal Seine-Nord, au contraire. Mais nous n'anticipons pas assez les incidences sur Le Havre et Rouen : nous devons attirer dès maintenant les entreprises sur ces places portuaires, et pour cela, régler les problèmes d'acheminement des produits en amont et en aval. Le grand port maritime du Havre est magnifique, et il est vrai que les plus gros navires du monde y font escale, mais davantage pour des inaugurations que pour décharger des produits ! Je me bats depuis longtemps pour que l'on réalise une liaison fluviale directe à travers une chatière pour le port du Havre, afin de permettre un accès 365 jours par an et 24h/24. Aujourd'hui, l'administration retarde volontairement ce projet car il risque de freiner le développement du terminal multimodal, que les entreprises hésitent à emprunter pour des raisons de coût.

En ce qui concerne l'enseignement maritime, il est vrai que l'ENSM forme aujourd'hui davantage d'ingénieurs à terre que de marins. Je plaide en partie coupable car j'avais défendu cette réorientation vers l'ingénierie afin d'attirer davantage d'étudiants.

Il faut également admettre que le matériel de nos ports est parfois vieillissant, surtout lorsque l'on regarde le degré d'automatisation des ports du range nord européen, par exemple celui de Hambourg. Le Havre et Rouen ne sont pas automatisés ! Nous devons faire beaucoup d'efforts pour améliorer la qualité du service proposé.

L'autoroute de la mer entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón a effectivement du mal à être pérennisée, car l'équilibre économique est difficile à atteindre. Des discussions sont en cours mais je n'ai pas davantage d'informations. Quant au port de Calais, il est vrai qu'il est dans une situation particulière, tout comme celui de Dunkerque.

Mme Odette Herviaux. - Je tiens à préciser que lorsque je disais que vous voyiez le verre à moitié vide, il s'agissait surtout de votre appréciation sur les crédits pour 2016, car des efforts sont faits, surtout avec les annonces du dernier CIMer. Pour le reste, je partage une grande partie de vos inquiétudes !

M. Charles Revet, rapporteur pour avis. - J'ai surtout voulu, à travers ce rapport, « pousser un coup de gueule » - pardonnez-moi l'expression - car il n'est plus possible de continuer à traiter le monde maritime comme on le fait aujourd'hui.

M. Hervé Maurey, président. - Je crois que tout le monde reconnaît votre engagement fort sur ce sujet, avec un discours et des critiques qui ne varient pas au gré des alternances politiques ! C'est suffisamment rare pour être souligné.

La commission émet un avis défavorable à l'adoption des crédits « transports maritimes » du projet de loi de finances pour 2016.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Jeudi 5 novembre 2015

- *Direction des Affaires maritimes* : **Mmes Régine Bréhier**, directrice des affaires maritimes, et **Isabelle Tanchou**, sous-directrice des affaires maritimes ;

- *Armateurs de France* : **M. Eric Banel**, président, et **Mmes Cécile Bellord**, déléguée générale, et **Amélie Alonzo**, juriste ;

- *Sous-direction des ports et transport fluvial* : **M. Marc Sandrin**, sous-directeur, et **Mme Jeannie Creismas**, adjointe au chef du bureau des ports.