

N° 89

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 2001.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2002, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XX

MER

Par M. Charles REVET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Gérard Larcher, *président* ; Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kerguéris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

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

Sénat : 86 et 87 (annexes n° 25 et 26) (2001-2002).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I^{ER} - LES PRIORITÉS BUDGÉTAIRES	5
CHAPITRE II - LA MARINE MARCHANDE	10
A. LA FLOTTE DE COMMERCE	10
B. L'ARMEMENT FRANÇAIS.....	13
C. LE COÛT DU PAVILLON FRANÇAIS	17
CHAPITRE III - LA SÉCURITÉ EN MER	19
A. LES ACCIDENTS	19
B. LES MOYENS.....	21
C. LA SIGNALISATION MARITIME.....	23
D. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM).....	25
E. LA SÉCURITÉ MARITIME.....	28
CHAPITRE IV - L'ENSEIGNEMENT MARITIME	30
CHAPITRE V - LES PORTS MARITIMES	35
A. LES ORIENTATIONS	35
B. L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE DES PORTS MARITIMES	36
C. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DES PORTS	37
a) Les ports autonomes	37
b) Les ports d'intérêt national.....	39
D. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS	39
a) Les ports autonomes	39
b) Les ports d'intérêt national.....	41
EXAMEN EN COMMISSION	45

Mesdames, Messieurs,

L'ensemble des moyens de paiement demandés pour la mer en 2002 s'élèvent à 940,1 millions d'euros soit une baisse de 8,2 % par rapport à 2001. Cette baisse, nous dit-on, n'est pas significative car la plupart des dépenses de personnel sont désormais regroupées dans les « services communs » du ministère de l'équipement qui figurent sur un autre « bleu » que le « bleu » consacré à la mer.

Les dépenses de fonctionnement du titre III subissent en tout cas une réduction importante de 66,5 % en passant de 101,7 millions d'euros en 2001 à 34 millions d'euros en 2002. Ces quelque 67 millions d'euros en moins correspondent en fait à la dotation transférée aux « services communs ».

Les dépenses d'intervention du titre IV passent de 974,7 à 884,4 millions d'euros soit une baisse de 9,57 %. Sur ce montant, la subvention à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM), d'un montant de 707,5 millions d'euros, enregistre une baisse de 3,5 %.

En ce qui concerne les dépenses en capital, notons que les crédits du titre V (80,5 contre 84,3 millions d'euros) baissent de 4,5 % en autorisations de programme mais augmentent de 10,8 % en crédits de paiement (51 contre 46 millions d'euros).

Les dépenses d'investissement du titre VI augmentent, quant à elles, de 42,1 % en autorisations de programme et de 36 % en crédits de paiement (4,5 contre 3,3 millions d'euros) mais les évolutions en question, portant sur des montants très modestes, ne sont pas significatives.

En réalité, la stabilité globale de ce projet de budget par rapport à 2001 montre que les événements les plus récents, et notamment la catastrophe de l'Erika, n'ont pas eu, globalement, l'incidence budgétaire qu'ils auraient pu légitimement générer sur les moyens consacrés à la mer.

La mer continue, en effet, de bénéficier depuis plusieurs années d'une enveloppe comprise entre 6 et 6,5 milliards de francs par an, en tenant compte de la subvention à la sécurité sociale des marins et d'une dotation qui oscille autour de 1,3 milliard de francs si l'on retire cette subvention.

CHAPITRE I^{ER}

LES PRIORITÉS BUDGÉTAIRES

Les priorités budgétaires, annoncées par le Gouvernement, sont au nombre de cinq.

① D'abord, bien sûr, la **sécurité maritime**, pour laquelle un effort est consenti, qui pourrait toutefois être amplifié.

Si les dotations en dépenses ordinaires et crédits de paiement consacrées à la signalisation et la surveillance maritimes sont en hausse de près de 24 %, les autorisations de programme restent stables en 2002, après, il est vrai, une hausse de 54 % entre 2000 et 2001.

Les moyens en personnel sont renforcés. Après la création de 62 emplois en 2001, 42 nouveaux emplois seront créés en 2002 pour améliorer la sécurité : 6 emplois d'officiers de port adjoints et 1 emploi d'officier de port, 1 contrôleur des affaires maritimes et 34 emplois d'inspecteurs de la sécurité des navires.

Les crédits de fonctionnement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) augmentent de 5,5 %.

Les crédits d'investissement augmentent de près de 38 % en crédits de paiement, même si, là encore, les autorisations de programme restent stables. Il s'agit de poursuivre les programmes de modernisation et de maintenance et l'engagement des programmes qui découlent des mesures adoptées par les comités interministériels de la mer de février et juin 2000 en faveur du renforcement de la surveillance maritime (refonte de la chaîne radar, installation des systèmes d'acquisition et d'identification automatique des navires, création d'un centre de gestion des informations sur le trafic maritime).

S'agissant des phares et balises, la dotation d'investissement enregistre une hausse de 49 % et s'établit à 10,21 millions d'euros en crédits de paiement, progression qui fait suite à celle des autorisations de programme en 2000 (+40 %).

La lutte contre les pollutions accidentelles a été renforcée par l'ouverture de moyens supplémentaires au cours de l'année 2000.

Pour 2002, les dotations en dépenses ordinaires affectées à la protection du littoral sont portées à 686.000 euros, en hausse de 11,11 %, tandis que les autorisations de programme sont, une fois de plus, maintenues au niveau atteint en 2001, soit 1,22 million d'euros.

L'enveloppe destinée aux « exercices d'entraînement », augmente de 25 %. Conformément à l'instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs, le nombre d'exercices décidés par les préfets de départements devrait passer à un minimum de dix par an à compter de 2002.

La dotation d'investissement permettra de poursuivre l'aménagement des locaux des centres de stockage POLMAR, d'augmenter progressivement le linéaire de barrages de protection et le nombre d'accessoires disponibles pour leur ancrage, ainsi que l'achat d'équipements dont la lutte récente a montré l'utilité (équipement facilitant la rapidité des interventions, machine de nettoyage des rochers ...).

Pour ce qui est de la protection et l'aménagement du littoral, les subventions accordées par l'Etat sont accrues : elles augmentent de plus de 94 % en autorisations de programme et de 167 % en crédits de paiement. Ces moyens, contractualisés, seront utilisés à des opérations de protection du littoral contre l'érosion marine et les effets de la tempête, notamment dans les régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine et Normandie.

② La création d'un service public de **l'éducation maritime**

Sur ce point, votre rapporteur pour avis rappellera l'intérêt que son prédécesseur, Mme Anne Heinis, accordait à toutes ces mesures qui ont vocation à conforter la place de la France dans le domaine de la Mer, mais aussi la sécurité maritime de demain.

Les nouvelles formations éducatives, l'augmentation des effectifs dans les écoles nationales de la marine marchande (ENMM) notamment, et la création à Nantes du centre de formation des formateurs, nécessitent un accroissement des moyens humains et financiers dans ce secteur.

Le projet de budget pour 2002 ne propose pourtant que la création de 79 emplois dans les lycées maritimes et aquacoles ; on notera, d'autre part, la simple reconduction des crédits consacrés au fonctionnement des écoles nationales de la marine marchande, soit 1,524 million d'euros, et la baisse des crédits d'investissements avec 0,823 millions d'euros en autorisations de programme (-15,7 %) et 0,610 millions d'euros en crédits de paiement.

Le Gouvernement se fixe néanmoins pour objectif d'adapter cet enseignement aux impératifs de sécurité maritime et de l'aligner progressivement sur les niveaux atteints à l'éducation nationale et à l'agriculture en matière d'encadrement et de pédagogie.

③ Le soutien à la flotte de commerce

Les crédits destinés au soutien à la flotte de commerce pour les navires battant pavillon français s'élèveront à 75,67 millions d'euros en 2002 contre 62,56 millions d'euros en 2001. Ils progressent de 20,9 %, du fait de l'augmentation de la dotation, qui prend en compte le nouveau remboursement des cotisations d'allocations familiales et d'assurance chômage au titre des personnels navigants sur les navires sous registre métropolitain et des départements d'outre-mer, conformément aux conclusions du comité interministériel de la mer de juin 2000.

Le bénéfice de ce nouveau remboursement sera étendu aux navires sous registre « Terres australes et antarctiques » dès qu'un accord aura été conclu avec les partenaires sociaux sur la rénovation de ce registre.

Le projet de budget pour 2002 introduit également une dotation bien modeste de 0,91 million d'euros pour favoriser le démarrage de lignes de cabotage maritime, **et cela, alors que le Gouvernement affiche que ce mode de transport constitue une nouvelle priorité gouvernementale.**

On rappellera, par ailleurs, que les investissements navals, dans le cadre d'un « GIE fiscal » applicable, au demeurant, à l'ensemble des investissements de l'économie française, peuvent faire l'objet d'une **mesure d'allégement fiscal** pour les groupements d'intérêt économique qui acquièrent un navire. Celle-ci consiste en un amortissement accéléré et en une exonération de la taxation sur les plus-values lors de la revente du navire à l'armateur.

Ce dispositif, largement insuffisant pour votre rapporteur pour avis, permet à l'armateur de se voir rétrocéder les deux tiers de l'avantage fiscal : aujourd'hui, 49 dossiers ont été déposés concernant 70 navires et 26 agréments ont été délivrés pour une valeur d'investissements de 1,32 milliard d'euros.

④ **La modernisation des ports**

On sait que les échanges maritimes mondiaux enregistrent une croissance deux fois plus rapide que celle des productions. Ainsi, les échanges de marchandises conteneurisées par la voie maritime devraient augmenter d'environ 7 % par an au cours des prochaines années. Aujourd'hui, la qualité des infrastructures et des dessertes terrestres sont donc des facteurs décisifs d'attraction du trafic portuaire, créateur d'activité et d'emplois.

Le Gouvernement a affirmé qu'il s'engageait à améliorer la capacité des ports français par un quadruplement de l'effort financier de l'Etat sur sept ans en faveur des investissements d'infrastructures dans les ports relevant de sa compétence.

Globalement, pour 2002, les moyens d'engagement globaux (DO + AP) consacrés aux ports maritimes ne seront pourtant pas augmentés. Ils restent fixés à 128,7 millions d'euros.

Les moyens de paiement restent, eux aussi, stables, par rapport à 2001, avec 104,25 millions d'euros.

Le projet de budget intègre également la dernière tranche des crédits budgétaires programmés pour l'opération « **Port 2000** », qui vise à ériger le port du Havre au rang de grande plate-forme européenne pour les échanges de marchandises conteneurisées. Une dotation nouvelle de 27,44 millions d'euros portera ainsi à 91,47 millions d'euros l'effort total du budget général de l'Etat.

En complément de ces crédits budgétaires, l'Etat apportera également au port autonome du Havre une dotation en capital de 68,60 millions d'euros.

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

⑤ **La protection sociale des marins**

Le montant de la subvention versée par l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine, qui gère le régime spécial de sécurité sociale des marins, enregistre une légère baisse de 0,87 %, soit 726 millions d'euros.

Cette réduction, nous dit-on, est la conséquence d'une hausse des transferts de compensation entre régimes, qui se traduit par une légère baisse de la subvention d'équilibre nécessaire.

La subvention intègre non seulement l'incidence en année pleine de la réforme de l'invalidité adoptée en 2001 qui permet d'améliorer les pensions de reversion des veuves de marins invalides, mais aussi le montant nécessaire (4,57 millions d'euros) à la création d'un mécanisme de cessation anticipée d'activité pour les marins ayant été fortement exposés à l'amiante. Cette mesure devrait permettre d'étendre le dispositif existant au profit de certains salariés du régime général, en particulier les travailleurs de la construction et de la réparation navale, aux marins exposés dans des conditions comparables à ces derniers.

CHAPITRE II

LA MARINE MARCHANDE

A. LA FLOTTE DE COMMERCE

● La flotte de commerce sous pavillon français a légèrement baissé au cours de l'année 2000, passant de 209 à 206 navires. Sa capacité s'est également réduite de 6,5 % et se monte aujourd'hui à 4,39 millions de tonneaux de jauge brute (tjb). **Le tonnage de port** en lourd, de 6,72 millions de tonnes de port en lourd (tpl), a enregistré, lui aussi, une diminution de 3,6 %.

Ces évolutions de tonnage et de jauge résultent de dix-huit sorties de flotte au cours de l'année 2000, alors que seules quinze entrées ont été enregistrées. Parmi les dix-huit sorties, dix portent sur des transporteurs d'hydrocarbures. Les quinze entrées consistent en six achats neufs, deux achats d'occasion et sept francisations provisoires. Ces mouvements ont notamment permis un rajeunissement de la flotte pétrolière française, son âge étant passé de 16,5 ans à 13,5 ans au cours de l'année 2000.

La flotte marchande française occupe à ce jour le vingt-huitième rang mondial.

La répartition de ces navires selon les différents registres du pavillon français s'opère de la manière suivante : quatre vingt un navires sous registre métropolitain, quatre vingt dix-sept sous celui des Terres australes et antarctiques françaises, et vingt huit sous ceux de Wallis et Futuna et de Polynésie.

Au cours de l'année 2001, on aura relevé la poursuite du renouvellement de la flotte de transporteurs de pétrole brut au travers de la sortie de cinq vieilles unités, remplacées par cinq à six navires récents, l'entrée en flotte de quatre porte-conteneurs de 6.500 équivalents vingt pieds (evp), et enfin la mise en service d'un nouveau navire de croisière, livré par les chantiers de l'Atlantique.

Lors du Comité interministériel de la mer (CIM) du 27 juin 2000, un certain nombre d'orientations ont été prises concernant les différents secteurs du transport maritime.

Pour les **transbordeurs** opérant en Manche et ceux desservant la Corse, ainsi que pour les navires portuaires ou affectés à une exploitation dans le ressort exclusif des eaux françaises, le Gouvernement souhaite maintenir et renforcer le registre métropolitain.

En revanche, pour la **flotte française de long cours et de cabotage**, le Gouvernement souhaite développer un **registre économique** à l'instar des autres pays européens ; à cet effet, il envisage une réforme du registre « Terres australes et antarctiques françaises » (TAAF), principalement sous son aspect social.

Parallèlement, se sont tenues des discussions relatives au mode de composition des équipages embarqués sur des navires immatriculés aux TAAF entre le comité central des armateurs de France et les organisations syndicales de marins.

A cet égard, le Gouvernement envisage une réforme visant à ce que le nombre de marins français à bord des navires puisse procéder non seulement de la voie réglementaire, mais aussi de la négociation entre partenaires sociaux.

Les partenaires sociaux ont également engagé des discussions concernant les moyens de fonctionnement des organisations syndicales et concernant les navigants étrangers embarqués sur les navires immatriculés aux TAAF. Elles ont abouti en juin 2001 à deux protocoles d'accord.

● Notons encore l'ouverture du registre des TAAF à l'immatriculation des **navires de croisière** afin de profiter des retombées, en termes d'emploi de marins français, de la forte croissance de la navigation de croisière.

● **Le pavillon « terres australes et antarctiques françaises » et la flotte contrôlée par des intérêts français**

Au 1^{er} janvier 2001, 97 navires de commerce effectuant des relations internationales et totalisant 3.647.975 unités de jauge brute et 6.292.810 tonnes de port en lourd étaient enregistrés au **pavillon des « terres australes et antarctiques françaises »** (TAAF).

L'immatriculation des navires au territoire des TAAF permet de réduire les coûts d'exploitation en offrant aux armements qui optent pour ce registre la possibilité d'être plus compétitifs sur le marché du transport maritime international.

La proportion de navires de notre flotte nationale immatriculés dans le territoire des TAAF n'a cessé de progresser depuis la création de ce registre. Elle s'élève aujourd'hui à 47 % pour ce qui est du nombre d'unités, et **à près de 93 %** pour ce qui est de la capacité de transport.

Pour votre rapporteur pour avis, ce dispositif reste néanmoins encore largement insuffisant.

C'est l'article 26 de la loi du 26 février 1996 relative aux transports qui a donné un fondement législatif au registre d'immatriculation des navires aux TAAF.

Le décret du 14 mars 1997 a ouvert l'immatriculation sous ce registre à l'ensemble des navires de commerce à l'exception des navires transporteurs de passagers.

Dans leur rapport sur la flotte française de commerce remis au ministre de l'Équipement, des transports et du logement, deux inspecteurs généraux ont préconisé d'apporter plusieurs modifications au registre TAAF. De nouvelles conditions d'armement pour les navires, accompagnées d'un renforcement des règles sociales applicables aux marins étrangers embarqués à bord de ces navires ont, aussi, été suggérées.

Le registre TAAF rencontre, toutefois, certaines difficultés juridiques auprès des administrations maritimes de certains Etats membres de la Communauté européenne qui ont contesté le caractère pleinement « communautaire » du registre TAAF, compte tenu de sa localisation dans un territoire non-communautaire. Ces Etats refusent, en conséquence, aux navires qui y sont immatriculés le bénéfice des dispositions communautaires relatives à la liberté de cabotage maritime.

Le Gouvernement étudie actuellement ce dossier avec la Commission européenne.

La **flotte contrôlée par des intérêts français** représente, quant à elle, plus du tiers de la capacité de transport des armateurs français, avec, en 2000, quelque 100 navires en propriété sous divers pavillons étrangers, soit environ 2,6 millions de tonnes de port en lourd.

Le tableau ci-après montre l'évolution et l'état de la flotte sous pavillon national, dont celle qui est immatriculée au TAAF de 1996 à 2001.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE DE 1996 À 2001

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Flotte de commerce sous pavillon national						
Nombre	209	210	210	210	209	206
JB (unités de jauge brute)	3 947 881	4 085 748	4 211 070	4 155 137	4 348 763	4 431 348
PL (tonnes de port en lourd)	6 264 183	6 339 262	6 562 763	6 472 507	6 728 138	6 744 386
Dont immatriculation TAAF						
Nombre	86	89	91	102	100	97
JB (unités de jauge brute)	3 002 232	3 123 761	3 288 617	3 490 692	3 594 638	3 647 975
PL (tonnes de port en lourd)	5 462 709	5 562 788	5 796 086	6 021 258	6 292 810	6 314 418
Pourcentage de la flotte sous immatriculation TAAF						
Unités	41,15 %	42,38 %	43,33 %	48,57 %	47,85 %	47,09 %
Capacités de transport (TPL)	87,21 %	87,75 %	88,32 %	93,03 %	93,53 %	93,62 %
Postes de navigants sur les navires immatriculés aux TAAF						
Français	807	807	NC	NC	759	742
Etrangers	736	749	NC	NC	815	849
TOTAL	1 5343	1 556	NC	NC	1 574	1 591

B. L'ARMEMENT FRANÇAIS

● **L'activité générale**

On sait que la France est la quatrième puissance commerciale du monde : 56 % de ses importations et près de 40 % de ses exportations en volume utilisent la voie maritime. L'armement français a enregistré, en 2000, un chiffre d'affaires de 3,964 milliards d'euros.

Le trafic global de notre flotte s'est établi au cours des dernières années, à environ 100 millions de tonnes transportées (dont 80 % en vrac et 20 % par lignes régulières) pour un chiffre d'affaires moyen d'un peu plus de 4 milliards d'euros.

Le secteur des **lignes régulières de long cours**, qui assure l'essentiel du transport intercontinental des marchandises générales, comprend actuellement deux grands ensembles français, le groupe CMA-CGM, qui se situait, au mois d'août 2001, au neuvième rang mondial pour le transport de conteneurs, et l'armement Delmas, propriété du groupe Bolloré.

Ces deux entreprises assurent plus des deux tiers du chiffre d'affaires du secteur français.

En ce qui concerne le marché du **vrac sec**, le résultat de l'activité de l'armement français s'établissait à 21,7 millions de tonnes en 1998. Ce résultat tenait compte du transport de cargaisons de produits bruts et de matières premières, ainsi que des transports spécialisés (produits chimiques, colis lourds, liquides).

Ce trafic relève principalement des armements Louis Dreyfus et Setaf-Saget, filiale du groupe Bourbon, qui exploitent à eux deux une quarantaine de navires.

Le **transport d'hydrocarbures** est un secteur centré autour des deux activités que sont le transport de pétrole brut et celui des produits pétroliers.

Les autres activités maritimes sous pavillon français sont la **prestation de services portuaires** et de **remorquage** en France et à l'étranger, les **services aux compagnies pétrolières** (recherche sismique, ravitaillement, travaux sous-marins) ainsi que le **micro-cabotage**, notamment outre-mer.

On relèvera notamment dans ce secteur le groupe Bourbon au travers de ses différentes filiales (Les Abeilles, Les Abeilles Internationales, Surf SAS) et Louis Dreyfus Armateurs. Le secteur du remorquage représente à peu près le quart de l'emploi maritime en France.

● **Les principaux armements**

En 2000, la situation des principaux armements français peut être ainsi résumée :

– **Brittany Ferries (BAI)**

On sait que le groupe BAI-Brittany ferries comprend notamment les sociétés BAI (transport de passagers), Truckline (transport de fret) Serestel (hôtellerie) et les sociétés d'économie mixte Somacal, Sabemen, Senacal et Senamanche.

Cet ensemble dessert l'Angleterre et l'Irlande à partir de la France ainsi que l'Espagne à partir de l'Angleterre. Elle associe à son activité de transporteur maritime celle de tour opérateur en offrant des produits touristiques.

Les navires du groupe ont transporté deux millions et demi de passagers en 2000, en réduction de 5,8 % par rapport à 1999 ; ce recul s'explique notamment par la diminution du nombre des touristes britanniques en Bretagne à la suite de la catastrophe de l'Erika, et par la suppression des ventes hors taxes.

Le nombre des voitures transportées, (730.100) a reculé également de 4,3 % alors que celui des camions et véhicules de fret continue de progresser pour dépasser les 176.300 unités transportées.

Sur le marché de la Manche-Ouest en recul pour la deuxième année consécutive (-6,6 % pour les passagers et -4,5 % pour le fret), Brittany-Ferries a augmenté néanmoins ses parts de marché avec respectivement 52,6% pour l'activité passagers et 57,7 % pour le fret.

En 2000, le groupe exploitait six lignes avec une flotte composée de sept navires transbordeurs de grande capacité renforcée par un navire cargo affrété pour répondre à la hausse du trafic des camions.

En moyenne, le groupe a employé un effectif de 1.940 personnes en basse saison et de 2.460 en haute saison, dont 1.640 navigants.

Les comptes financiers du groupe font apparaître un chiffre d'affaires consolidé de 292,1 millions d'euros, en régression de 1,8 %.

Au total, le résultat s'est établi à 6,73 millions d'euros, en 2000, contre 25,947 millions d'euros en 1999.

– Groupe CMA-CGM

Exclusivement consacré au transport maritime de lignes régulières de « conteneurs », le groupe CMA-CGM a transporté, en 2000, 1,6 million de « conteneurs », soit 20 % de plus qu'en 1999. Il se classe désormais au 9^{ème} rang mondial pour ce transport, au 4^{ème} rang européen et au 1er rang français.

CMA-CGM a poursuivi la modernisation de sa flotte.

De nouvelles lignes ont été ouvertes entre l'Asie et la côte Ouest des Etats-Unis dans le prolongement du service entre l'Europe, la Chine et le Japon vers l'Amérique du Nord, entre l'Inde et la côte Est des Etats-Unis et entre la France et l'Algérie.

Au 31 décembre 2000, la flotte du groupe comptait 80 navires dont 19 en propriété et un parc de 300.000 conteneurs.

Si l'effectif moyen des sociétés intégrées au groupe était d'environ 3.500 personnes dont 2.200 en France, principalement à Marseille, on note que le nombre des navigants est resté stable avec 460 personnes.

Le chiffre d'affaires est passé de 1,448 milliard d'euros, en 1999, à 2,018 milliards d'euros en 2000, le résultat d'exploitation passant de 39,6 à

125,9 millions d'euros. Le résultat courant s'est établi, quant à lui, à 91,7 millions d'euros en 2000.

Malgré le ralentissement de la croissance américaine, relevons que le trafic « conteneurisé » reste bien orienté.

La croissance projetée est, en effet, de l'ordre de 7 % en 2001.

Pour 2001, le groupe prévoit de poursuivre son développement par la création de lignes nouvelles et en continuant la modernisation de son matériel naval.

– Armement Delmas

Spécialisé dans le transport maritime par lignes régulières, plus particulièrement à destination de l'Afrique, l'armement Delmas constitue le maillon maritime d'une entreprise de transport assurant la prise en charge des marchandises de « bout en bout ».

L'année 2000 a été difficile pour le groupe.

Le chiffre d'affaires de Bolloré Investissements, la société-mère, a enregistré une baisse de 3 % par rapport à l'exercice précédent. Le résultat net (128 millions d'Euros) a accusé, pour sa part, un recul de 34,2 %, dû majoritairement aux mauvais résultats des activités maritimes.

En fait, le groupe Bolloré a été pénalisé par la baisse des taux de fret sur la côte ouest de l'Afrique à la suite du doublement de la capacité de transport décidé par son concurrent, l'armement danois Maersk, sur cette destination.

Notons, cependant qu'au cours des deux dernières années, les parts de marché de Delmas sur la COA sont passées de 23 à 40 % grâce, en particulier, au rachat de l'armement britannique OTAL.

Le nombre de conteneurs transportés est passé, dans le même temps, de 55.000 à 130.000.

Au premier trimestre 2000, le chiffre d'affaires des activités maritimes de Bolloré Investissements a augmenté de 13 %, le résultat d'exploitation de la branche transports triplant par rapport à la même période en 1999.

– **Louis Dreyfus armateurs**

Louis Dreyfus Armateurs (LDA) transporte chaque année environ 45 millions de tonnes de marchandises sur les principales voies maritimes à l'aide de plus de 40 navires.

Il emploie 700 marins dont 200 français.

Cet armement intervient principalement dans le secteur du transport en vrac.

Au courant de l'année 2000, Louis Dreyfus armateurs a racheté la participation de la Navale Française au capital de France Euro Tramp SA.

– **Groupe Bourbon**

Bourbon Maritime, branche maritime du groupe Bourbon, exploite une flotte de plus de 100 navires au travers de ses différentes filiales que sont Les Abeilles SA et Les Abeilles International (remorquage et sauvetage), Surf SAS (marine de services), Setaf-Saget (transport de vrac). Il s'agit de quarante-dix remorqueurs, quatre remorqueurs de haute-mer, douze « supplies » et remorqueurs de service, soixante-cinq vedettes de liaison et deux vraquiers auxquels s'ajoutent plus d'une trentaine de navires affrétés.

Au cours de ces derniers mois, Bourbon Maritime a décidé de se recentrer sur le remorquage, le transport de vrac et l'off-shore.

Malgré la vente des filiales Antilles Transport Express et Rivages Croisières, le chiffre d'affaires de Bourbon Maritime a été, en 2000, de 322,3 millions d'euros, en hausse de 12,2 % par rapport à l'exercice précédent.

Bourbon Maritime emploie 1.400 marins, dont 700 officiers.

C. LE COÛT DU PAVILLON FRANÇAIS

Votre rapporteur pour avis a interrogé le ministère chargé des transports sur un problème qui lui est apparu comme majeur : le « coût du pavillon français ».

Pour le Gouvernement, les armateurs français ne sont pas dans une situation particulièrement défavorable, qu'il s'agisse des frais d'entretien et de sécurité, des frais financiers, des frais divers de gestion, des dotations aux amortissements, des consommables ou des assurances.

Il a, toutefois, admis, sur la base d'une étude sur le « coût des équipages dans l'espace économique européen » conduite en 1996 que si les coûts salariaux des marins français étaient légèrement supérieurs à la moyenne des autres pays européens, leurs conditions d'emploi (durée annuelle de travail, congés) étaient par contre nettement plus favorables. De même, les charges sociales étaient supérieures à celles rencontrées dans les registres concurrents.

D'autre part, toujours selon le Gouvernement, le coût des équipages des navires immatriculés aux Taaf, a eu tendance, entre 1996 et 2000, à se rapprocher de la moyenne européenne. Par rapport à une moyenne européenne de 100, le registre Kerguelen est passé de l'indice 133 à l'indice 113 pour les navires à marchandises diverses de 1.500 tonneaux de jauge brute (TJB), de 129 à 109 pour les navires à cargaisons sèches de 3.300 TJB et de 104 à 89 pour les navires citernes de 9.000 TJB.

Pour votre rapporteur pour avis, les mesures existantes sont largement insuffisantes.

Les exemples italiens et anglais montrent que des dispositifs d'exonération et de soutien beaucoup plus audacieux tant sur le plan social que fiscal sont possibles dans le cadre communautaire.

Un véritable plan de soutien apparaît indispensable à l'heure où la flotte de la 4^{ème} ou 5^{ème} puissance économique mondiale -la France- occupe la 28^{ème} place dans le monde.

CHAPITRE III

LA SÉCURITÉ EN MER

A. LES ACCIDENTS

Les statistiques disponibles couvrent l'ensemble des accidents survenus à tous navires français et étrangers confondus, dans la zone métropolitaine de responsabilité française et sont présentées sous la forme de deux tableaux ci-joints.

Le tableau ci-après, fournit, pour le premier semestre 2001, le nombre d'accidents, en particulier ceux concernant la navigation et les avaries pour les navires de commerce, pêche et plaisance.

Au total, 278 navires ont eu un accident de navigation, 922 navires ont subi des avaries. En outre, 287 engins de plage ont été impliqués dans un événement.

**EVENEMENTS DE MER CONCERNANT LES NAVIRES PROFESSIONNELS,
LES NAVIRES DE PLAISANCE ET ENGINS DE PLAGE**

NAVIRES IMPLIQUÉS	1er semestre 1999	1er semestre 2000
<i>Navires de commerce</i>		
– accidents de navigation	4	18
– avaries	139	145
– autres types d'accidents	77	804
TOTAL	220	967
<i>Navires de pêche</i>		
– accident de navigation	50	32
– avaries	127	202
– autres types d'accidents	113	403
TOTAL	290	637
<i>Navires de plaisance</i>		
– accident de navigation	232	203
– avaries	473	583
– autres types d'accidents	121	488
TOTAL	826	1 274
<i>Engins de plage</i>		
– planche à voile	144	137
– scooters de mer	26	23
– engins de plage	91	103
TOTAL	261	263
TOTAL GENERAL	1 597	3 141

Le tableau ci-après présente le nombre de personnes impliquées dans ces accidents. Au total, on déplore 66 personnes décédées et 50 personnes portées disparues au premier semestre 2001, ce qui représente une augmentation très importante par rapport au 1^{er} trimestre de l'année 2000.

**PERSONNES IMPLIQUÉES DANS LES ÉVÉNEMENTS DE MER CONCERNANT LES
NAVIRES PROFESSIONNELS ET LA PLAISANCE**

NAVIRES IMPLIQUÉS	1er semestre 1999	1er semestre 2000
<i>Navires de commerce</i>		
– personnes tirées d'affaire seules	3 800	1 660
– personnes assistées/sauvées	107	249
– personnes blessées	26	39
– personnes disparues	2	4
– personnes décédées	0	
TOTAL	3 935	1 958
<i>Navires de pêche</i>		
– personnes tirées d'affaire seules	152	393
– personnes assistées/sauvées	418	832
– personnes blessées	54	88
– personnes disparues	6	11
– personnes décédées	6	11
TOTAL	636	1 335
<i>plaisance</i>		
– personnes tirées d'affaire seules	481	442
– personnes assistées/sauvées	2 209	2 460
– personnes blessées	89	64
– personnes disparues	27	16
– personnes décédées	34	12
TOTAL	2 840	2 994
TOTAL GENERAL	7 411	5 287

B. LES MOYENS

Pour le contrôle des navires, les quinze centres de sécurité des navires et les quatre services des affaires maritimes (outré-mer), mis en place en 1979, sont des services spécialisés des Affaires maritimes en charge du contrôle de la sécurité des navires. Ils ont pour mission de procéder à la visite des navires français en vue d'assurer le respect des conventions internationales ou des

règlements nationaux applicables et la délivrance des titres de sécurité nationaux et internationaux. Ils sont également chargés du contrôle des navires étrangers en escale dans les ports français dans le cadre du Memorandum de Paris¹.

On relèvera que la **situation des effectifs** est **inquiétante** puisque 24 inspecteurs, soit près de 40 % de l'effectif, ont ainsi quitté le service entre 1997 et 2000, ayant été atteints par l'âge de la retraite. Les services ont, ainsi, perdu un appréciable potentiel de compétence et d'expérience.

Dans le projet de budget pour 2002, est proposée la création de 34 emplois d'inspecteurs de la sécurité de navires, permettant de doubler d'ici à 2004 le nombre d'inspecteurs affectés au contrôle des navires relevant du Memorandum de Paris, compte-tenu du temps de formation.

Il va de soi que ces effectifs nouveaux resteront largement insuffisants en ne permettant le contrôle que de 10 à 15 % des navires étrangers faisant escale dans l'un de nos ports. Là encore un effort considérable reste à fournir.

Le **dispositif de contrôle et de surveillance** des affaires maritimes comprend, quant à lui, au 1^{er} janvier 2002 une flottille de cinq vedettes régionales d'une trentaine de mètres et un patrouilleur de haute mer de 46 mètres, couvrant la zone du large, et un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) qui, en zone côtière et à l'échelon départemental, assurent des missions de surveillance et de police, de contrôle technique de certaines catégories de navires et de proximité administrative.

Les ULAM sont des services placés sous l'autorité du directeur départemental. Elles couvrent désormais la plupart des départements littoraux, à l'exception du Var, de la Gironde, de la Seine-Maritime et du Pas-de-Calais, qui feront l'objet d'études au cours de l'année 2002.

Sur la période 1998-2001, les actions menées ont été les suivantes :

– mise en service opérationnel du patrouilleur « Iris » après des travaux d'adaptation aux missions des affaires maritimes ;

– lancement d'un programme de construction de quinze vedettes côtières destinées à équiper les nouvelles ULAM ;

¹ Dans le cadre du Memorandum de Paris, la France a effectué, en 2000, 707 inspections, ce qui représente 12,20 % des navires étrangers ayant fait escale dans un port de la France Métropolitaine, soit un recul par rapport à l'année précédente. Toutefois, ce recul par rapport à l'année 1999 (-13,3 %), est sensiblement inférieur à celui rencontré entre 1999 et 1998 (-31,3 %). Avec 118 navires étrangers retenus dans ses ports, la France a réalisé un taux de détention de 16,70 %, meilleure performance depuis 1994.

- création des ULAM de Martinique, Guadeloupe, Hérault/Gard et Pyrénées-Atlantique/Landes ;

- mise en œuvre de la version embarquée du système français de surveillance des pêches par satellite.

Pour 2001 et 2002, on relèvera :

- le lancement d'un appel d'offres international pour la construction d'un nouveau patrouilleur de haute mer de classe « Iris » ; la mise en service de ce navire de cinquante mètres devrait intervenir au cours de l'année 2003 ;

- le lancement en 2002 de la deuxième tranche de vedettes côtières destinées aux ULAM.

S'agissant des personnels, l'année 2000 aura été marquée par la création des nouveaux corps des contrôleurs des affaires maritimes et des syndicats des gens de mer qui se sont substitués à sept corps anciens des catégories B et C ; ces nouveaux corps comporteront une spécialité « navigation et sécurité » dont l'une des principales attributions sera d'assurer l'application de la réglementation technique et d'exercer des pouvoirs de contrôle et de police dans le domaine de la sécurité des navires, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'habitabilité à bord des navires et de la prévention de la pollution.

Les personnels relevant de cette spécialité auront vocation à servir au sein du dispositif de contrôle et de surveillance (patrouilleurs, vedettes régionales, ULAM) et dans les centres de sécurité des navires.

Sur le plan budgétaire, quatre postes de contrôleurs ont été créés, en 2001, pour renforcer les effectifs des ULAM.

Pour l'année 2002, il est prévu simplement la création **d'un emploi** supplémentaire dans le corps de contrôleur des affaires maritimes.

Il est patent que ces améliorations « infinitésimales » ne sont pas à la hauteur des enjeux.

C. LA SIGNALISATION MARITIME

Le bureau des phares et balises dispose de deux chapitres budgétaires pour financer les opérations liées à la signalisation maritime :

- le chapitre 53-32 « polices maritimes et signalisation maritime » consacré aux opérations d'investissement ;

– le chapitre 34-98-60 « moyens de fonctionnement des services déconcentrés - entretien et exploitation - signalisation maritime » consacré à l'entretien et l'exploitation.

Par ailleurs, d'autres lignes budgétaires concourent au fonctionnement des services déconcentrés (directions départementales de l'équipement, services maritimes spécialisés, services maritimes et de navigation), à compétence nationale (centre d'études techniques maritimes et fluviales) et centraux.

11,43 millions d'euros d'autorisations de programme ont été engagées au bureau des phares et balises au cours du 1^{er} semestre 2001.

Les grands postes de dépenses se répartissent ainsi :

	Millions de francs	Millions d'euros
Modernisation des établissements de signalisation maritime	14,5	2,21
Grosses réparations des établissements de signalisation maritime	18	2,74
Grosse réparations du matériel naval	3,8	0,58
Modernisation de la radionavigation (DGPS, RACON)	1,5	0,23
Nouveaux baliseurs et bouées nouvelles générations	2,9	4,42
Interventions diverses	8,2	1,25
TOTAL	75	11,43

Ces dépenses ont notamment concerné :

- la construction des navires (Dunkerque, Brest, Le Havre) ;
- la fabrication des premières tranches de bouées de nouvelle génération ;
- la poursuite de fabrication de balise radar ;
- les travaux de grosses réparations des infrastructures du phare de Roches-Douvres ;
- le renforcement des fondations du phare de Cordouan.

S'agissant des dépenses d'entretien et exploitation, 2,03 millions d'euros d'autorisation de programme ont été engagées au cours du 1^{er} semestre 2001.

La répartition des dépenses peut être évaluée comme suit :

	Millions de francs	Millions d'euros
Charges de carburant des engins navals et des véhicules de liaison	2,5	0,36
Dépenses en énergie (électricité et fuel) des phares, feux et ateliers	6	0,91
Partie de l'entretien annuel des engins navals	3,5	0,53
Matériels électriques et électroniques	3	0,46
Matériaux pour les phares, feux, marques (agrégats, métaux, peinture, gaz, matériaux divers)	6	0,91
Equipements des personnels et besoins associés (vêtements, sécurité, locaux...)	3	0,46

D. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)

Le tableau n° 1 ci-après rappelle les crédits inscrits au profit de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) sur chacun des chapitres 46-32, article 20 (subvention d'entretien), et 66-32 article 20 (subvention d'équipement) dans les projets de loi de finances de 1997 à 2002.

Le tableau n° 2 ci-après présente la situation des moyens d'intervention de la SNSM entre 1997 et 2001.

La SNSM réalise, depuis plusieurs années, un effort important pour renouveler sa flotte. Elle a cherché à diversifier ses moyens de financement pour augmenter ses ressources. Ce renouvellement s'appuie sur un plan réactualisé chaque année pour tenir compte des besoins nouveaux.

Le tableau n° 3 ci-après présente les commandes et mises en service pour les années 1999 à 2001.

En 2001, la SNSM prévoit, au titre de son plan de modernisation, la mise en service d'un canot, ainsi que sept vedettes plus légères, en remplacement d'unités de même type devenues obsolètes.

Le bilan d'activité de la société pour les années 1997 à 2000 est retracé dans le tableau n° 4 ci-après.

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

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

Tableau n° 1

EVOLUTION DES CREDITS PREVUS DANS LES LOIS DE FINANCES

En Francs

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TITRE IV						
Chap.46-32 - Art. 20 Subvention d'entretien	4 000 000	4 050 000	4 050 000	4 050 000	4 050 000	4 050 000
TITRE VI						
Chap. 66-32 - Art. 20 Subv. D'équipement						
A.P.	9 600 000	9 700 000	9 700 000	10 200 000	10 200 000	10 200 000
C.P.	9 600 000	9 700 000	9 700 000	10 200 000	10 200 000	10 200 000

En Euros

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TITRE IV						
Chap.46-32 - Art. 20 Subvention d'entretien	618 000	618 000	618 000	618 000	618 000	618 000
TITRE VI						
Chap. 66-32 - Art. 20 Subv. D'équipement						
A.P.	1 478 755	1 478 755	1 478 755	1 555 000	1 555 000	1 555 000
C.P.	1 478 755	1 478 755	1 478 755	1 555 000	1 555 000	1 555 000

Tableau n° 2

MOYENS DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

	1997 au 1er janvier	1998 au 1er janvier	1999 au 1er janvier	2000 au 1er janvier	2001 au 1er janvier
Canots tous temps	38	42	42	40	41
Vedettes 1ère Classe	29	29	26	26	26
Vedettes 2ème Classe	47	50	54	59	5964
Vedettes 3ème Classe	23	22	20	16	15

Tableau n° 3

COMMANDES ET MISES EN SERVICE

ANNEES 1999 - 2001

	COMMANDES			MISES EN SERVICE		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Canots tous temps	0	2	1	1	1	1
Vedettes 1° Classe	3	2	2	3	2	1
Vedettes 2e Classe	4	4	4	6	5	4
Vedette 3e Classe	0	0	0	0	0	0
Total	7	8	7	10	8	6

Tableau n° 4

BILAN D'ACTIVITÉ DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

ANNEES 1997 A 2000

	1997	1998	1999	2000
Navires assistés	2316	2649	2709	2953
Personnes assistées	7498	9091	8971	8498
Véliplanchistes	892	921	684	808
Personnes sauvées d'un danger certain	511	374	595	410

E. LA SÉCURITÉ MARITIME

La sécurité maritime est aussi un problème international et européen. L'organisation maritime internationale (OMI) dont la France est membre depuis sa création, comprend maintenant 158 Etats membres.

Le projet français de « base de données Equasis » sur l'état en temps réel des navires, a été mis en œuvre en mai 2000 avec le soutien de l'OMI.

Six pays (Japon, Singapour, Espagne, Etats-Unis, Royaume-Uni, France) plus la Commission européenne sont signataires du mémorandum d'entente sur le système d'information Equasis.

L'OMI se préoccupe également du problème des équipages.

Elle a ainsi lancé, dès 1996, une opération afin d'aider les Etats membres à appliquer, à partir du 1er février 1997, les amendements relatifs à la formation des personnels des navires de commerce, apportés en juillet 1995 à la convention internationale de 1978 sur les normes des gens de la mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW), ainsi que les dispositions de la nouvelle convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des certificats et de veille.

La prévention de la pollution par les navires, est régie par l'annexe VI à la Convention MARPOL 73/78 adoptée en 1997.

Cette annexe est en cours de révision.

La convention a été, elle-même, étendue aux substances nocives et potentiellement dangereuses lors d'une conférence internationale qui s'est tenue en mars 2000.

Après le naufrage de l'Erika, un amendement à l'annexe I à la Convention MARPOL tendant à accélérer le remplacement des navires pétroliers à simple coque par des navires à double coque ou de conception équivalente, a été adopté lors de la dernière session du comité de la protection du milieu marin en avril 2001.

Ce texte vise à faire sortir de flotte les navires pétroliers à simple coque suivant un calendrier comparable à celui adopté par les Etats-Unis avec l'Oil Pollution Act de 1990.

Les dispositions retenues sont les suivantes :

- les pétroliers construits avant 1982 et de fort tonnage (supérieur à 20.000 tonnes de port en lourd) devront être sortis de flotte en 2007 avec contrôle renforcé dès 2005 ;
- pour les pétroliers construits entre 1982 et 1996, la date finale de sortie est fixée en 2015.

L'ensemble des Etats membres de l'Union européenne ont déjà fait part officiellement au secrétaire général de l'OMI de leur intention d'interdire l'accès de leurs ports à tous les navires « non double coque » en 2015.

Pour les pollutions causées par les combustibles de soute, la conférence diplomatique qui s'est tenue à l'OMI du 19 au 23 mars 2001 a adopté la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par ce type d'hydrocarbures.

Signalons encore que l'OMI a adopté, en octobre 2000, deux résolutions augmentant de plus de 50 % les limites de responsabilité et d'indemnisation des conventions internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et portant création d'un fonds international d'indemnisation. Cette mesure devrait prendre effet le 1er octobre 2003.

Sur le plan européen, relevons que de nombreux Etats ont mis en œuvre un contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans leurs ports.

Les mesures prises en application de cette politique commune se sont traduites par l'adoption de plusieurs règlements et directives du Conseil. Citons :

- la directive du Conseil, du 11 décembre 1997, instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche ;
- la directive du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ;
- la directive du Conseil, du 18 juin 1998, relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord des navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la communauté 2000 ;
- la directive du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de transbordeurs et d'engins à passagers à grande vitesse.

A la suite du naufrage de l'Erika, plusieurs mesures ont été décidées.

On citera :

– **le renforcement des contrôles sur les navires étrangers** fréquentant les ports de la Communauté, en particulier à l'égard des navires manifestement inférieurs aux normes ; ainsi, les navires qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours de deux années et appartenant à la « liste noire » publiée régulièrement, devraient être bannis dans les ports de l'Union ; d'autre part, les pétroliers de plus de 15 ans et d'autres navires à risques seront désormais soumis annuellement à une inspection renforcée au moment de leur entrée dans un port de la communauté avec notification préalable pour préparer l'inspection ;

– une surveillance accrue des **sociétés de classification** avec des règles plus sévères dans le domaine des agréments et des audits périodiques

– un projet de règlement concernant l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (COPE) ;.

– un projet de directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information du trafic maritime.

CHAPITRE IV

L'ENSEIGNEMENT MARITIME

L'enseignement maritime supérieur comprend un réseau de quatre établissements, les écoles nationales de la marine marchande (ENIMM) qui sont, on le sait, situées au Havre, à Saint-Malo, à Nantes et à Marseille.

Ces écoles ont environ 40 ans d'âge (Le Havre : 1961, Saint-Malo : 1958, Nantes : 1957, Marseille : 1965).

Elles assurent les formations des officiers chefs de quart, des capitaines et chefs mécaniciens des navires de commerce : Le Havre et Marseille pour la filière « officier de première classe de la marine

marchande », Saint-Malo et Nantes pour la filière « officier de deuxième classe de la marine marchande ».

Jusqu'à la rentrée de septembre 1997 quatre concours donnaient accès aux formations au commerce : deux en « capitaine de 1ère classe », deux en « capitaine de 2^{ème} classe » de la navigation maritime.

Capitaine de 1ère classe	1993	1994	1995	1996	1997
Accès en 1ère année					
Places offertes	100	90	90	125	130
Nombre de candidats	610	485	361	375	411
Nombre de reçus	100	90	90	125	130
Accès en 2ème année					
Places offertes	30	30	25	15	15
Nombre de candidats	99	115	108	101	100
Nombre de reçus	30	30	25	15	15

Capitaine de 2ème classe	1993	1994	1995	1996	1997
Accès en 1ère année					
Places offertes	40	60	55	55	55
Nombre de candidats	366	154	154	179	165
Nombre de reçus	40	60	50	45	43
Accès en 2ème année					
Places offertes			10	10	10
Nombre de candidats			2	4	4
Nombre de reçus			2	3	3

Depuis 1998, ces concours ont été remplacés par trois concours donnant accès aux nouvelles formations au commerce : deux concours pour officier de 1ère classe, un concours pour officier de 2ème classe.

Officier de 1ère classe de la marine marchande	1998	1999	2000	2001
Concours (accès première année)				
Places offertes	165	180	161	150
Nombre de candidats	427	487	476	340
Nombre de reçus	165	180 + 4 étrangers	160 + 3 étrangers	150
Sélection (accès première année)				
Places offertes	15	20	20	20
Nombre de candidats	60	65	65	60
Nombre de reçus	15	20	20	20

Officier de 2ème classe de la marine marchande	1998	1999	2000	2001
Places offertes	75	75	70	60
Nombre de candidats	172	215	232	178
Nombre de reçus	75	75	70	60

Un concours spécifique donne accès à la formation **d'officier mécanicien à la pêche** :

Officier mécanicien à la pêche	1997	1998	1999	2000	2001
Accès en 1ère année					
Places offertes	25	20	30	30	Non connu
Nombre de candidats	28	26	36	30	
Nombre de reçus	16	17	22	11	

Les **effectifs en formation** dans les ENMM s'établissent comme suit :

	96/97	97/98	98/99	99/2000	2000/2001	2001/2002 prévisions
Formation officier	763	796	871	1007	1 041	1 041
CAP marin du commerce	abandon	-	-			
BEP marin du commerce	17	34	40	13	10	10
TOTAL	780	830	911	1 020	1 051	1 051

● **Le financement**

La participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement des écoles a été de 1,32 millions d'euros en 1999, 1,37 millions d'euros en 2000 et 1,52 millions d'euros en 2001 ; elle sera la même en 2002. Cette dotation couvre le tiers du budget de fonctionnement de ces écoles.

L'évolution des **crédits d'investissement** affectés aux ENMM est retracée dans le tableau ci-dessous :

	1999	2000	2001	2002
A.P.	686 020 € (4,5 MF)	914 694 € (6,000 MF)	975 673 € (6,400 MF)	823 000 € (5,400 MF)
C.P.	609 796 € (4,000 MF)	670 775 € (4,400 MF)	893 351 € (5,860 MF)	610 000 € (4,000 MF)

Dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions, une première tranche de crédits a été affectée aux ENMM du Havre et Nantes afin d'assurer la restructuration des bâtiments ainsi qu'à l'ENMM de St Malo pour la création d'un centre de formation aux techniques de sauvetage et survie.

Les travaux de restructuration de l'ENMM Marseille ont débuté, pour leur part, en 2001.

S'agissant de la réforme des cursus, on sait qu'une réforme de l'enseignement maritime supérieur a été rendue nécessaire par l'entrée en vigueur des amendements de 1995 à la convention internationale STCW-1978

sur les normes de formation des gens de mer de la flotte de commerce d'une part, et de l'entrée en vigueur prochaine de la convention STCW-F sur les normes de formations de gens de mer de la flotte de pêche, d'autre part.

Les nouvelles formations sont entrés en vigueur à la rentrée 1998-1999 pour les formations longues et en 2000 pour les formations d'officiers et capitaines de petits navires.

La réforme a aussi concerné la spécialisation et la rénovation des écoles.

Sur le premier point, on rappellera que les écoles du Havre et de Marseille étaient chargées de la filière «officier de première classe de la marine marchande », les écoles de Saint Malo et de Nantes se consacrant à la filière « officier de deuxième classe de la marine marchande ».

En quoi consiste la nouvelle spécialisation ?

L'école du Havre sera désormais chargée de mettre en place des formations axées sur le portuaire dans le cadre de Port 2000.

L'école de Saint-Malo suivra le développement des nouvelles formations à la plaisance professionnelle et en particulier la nouvelle formation de « Capitaine de yacht ».

L'école de Nantes aura en charge le contrôle de la qualité de la formation.

L'école de Marseille sera chargée de développer des formations internationales.

S'agissant de la rénovation des écoles, un plan pluriannuel, lancé en 2000, devrait permettre de rénover les quatre établissements en assurant la remise en état des bâtiments et leur mise aux normes de sécurité et faciliter une restructuration qui vise à permettre :

- une organisation plus rationnelle des espaces d'enseignements et de vie des élèves ;

- l'intégration des nouvelles missions définies par le plan de spécialisation des écoles.

Les dépenses envisagées sont de l'ordre de 10,67 millions d'euros, enveloppe qui s'inscrit dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

CHAPITRE V

LES PORTS MARITIMES

A. LES ORIENTATIONS

Les crédits qu'il est prévu d'allouer aux ports maritimes en 2002 s'élèvent à 127,89 millions d'euros en moyens d'engagement et à 104,25 millions d'euros en crédits de paiement.

Le Gouvernement annonce que l'ensemble de ces moyens devrait permettre de renforcer la sécurité portuaire et d'accélérer la modernisation de nos ports maritimes au rythme de la croissance des échanges mondiaux.

En ce qui concerne **le renforcement de la sécurité portuaire**, le projet de budget pour 2002 se contente de reconduire la dotation consacrée, l'année dernière, à l'entretien des infrastructures avec notamment les moyens consacrés aux dragages d'entretien des accès maritimes.

On relèvera la poursuite du programme de réhabilitation des infrastructures portuaires : réhabilitation de la digue de calibrage du chenal d'accès au port de Rouen, réhabilitation d'écluses à Dunkerque et à Saint-Malo, restauration de la digue du large à Cherbourg.

Les effectifs des officiers de port et officiers de port adjoints, chargés de la police et de la sécurité dans tous les aspects de l'activité du port, devraient être renforcés de sept postes supplémentaires, ce qui représentera une augmentation de 14 % des effectifs pour l'ensemble des ports sur les deux exercices 2001 et 2002.

S'agissant de la **modernisation des ports**, on signalera encore une fois que la dotation proposée pour 2001 (128 millions de euros) est, elle aussi, simplement reconduite.

B. L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE DES PORTS MARITIMES

Avec un trafic global de 346,3 millions de tonnes, l'activité des ports de commerce métropolitains a augmenté de 4 % au cours de l'année 2000, retrouvant un rythme de croissance comparable à celui observé en moyenne sur la période 1995-1998.

Hors produits pétroliers, le trafic a connu, en 2000, une progression de 2,2 %.

Les trafics embarqués, dont le volume atteint 100,9 millions de tonnes en 2000, ont augmenté de 1 %, tandis que les marchandises débarquées, avec 245,4 millions de tonnes, progressaient de 5,3 %.

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

Unité : Millions de tonnes	Entrées	% 2000/1999	Sorties	% 2000/1999	Total	% 2000/1999
Ensemble des ports métropolitains	245,4	+5,3 %	100,9	+1,0 %	346,3	+4,0 %
dont ports autonomes	202,7	+7,0 %	68,1	+5,1 %	270,8	+6,5 %
dont ports d'intérêt national	39,5	-2,3 %	31,3	-7,1 %	70,6	-4,5 %
dont ports décentralisés	3,2	+0,6 %	1,6	+8,0 %	4,8	+2,9 %
Ports d'Outre-mer	8,3	+2,2 %	2,0	+12,4 %	10,3	+4,0 %

Avec 270,8 millions de tonnes, le trafic des ports autonomes a augmenté de 6,5 % en 2000, tandis que celui des ports d'intérêt national, avec 70,7 millions de tonnes, diminuait de 4,5 % . Cette baisse a résulté d'un recul des échanges à Calais (- 9,7 %) qui représente, rappelons-le, 45 % du trafic des ports d'intérêt national.

Hors Calais, le trafic des ports d'intérêt national s'est maintenu au cours de l'année 2000 (+0,2 %).

Les vracs liquides ont représenté près de la moitié du tonnage de marchandises traité par les ports métropolitains, soit 169,9 millions de tonnes. ; ils ont augmenté de 6,2 % sous l'effet d'une reprise du trafic des produits pétroliers, qui représentent 93 % des vracs liquides.

Les vracs solides, dont le tonnage s'est élevé à 87,6 millions de tonnes, ont progressé de 4,1 % soit à un taux sensiblement supérieur à celui enregistré l'année précédente (+ 1,4 %).

Le trafic maritime de marchandises diverses est demeuré stable en 2000 et s'est maintenu à un niveau élevé (88,8 millions de tonnes) pour la quatrième année consécutive ; les deux composantes principales constituant ce trafic sont les trafics routiers et les trafics conteneurisés.

Représentant désormais plus du quart du tonnage des marchandises diverses, les trafics conteneurisés, avec 25,6 millions de tonnes en 1999, ont enregistré une progression de 7,3 % confirmant ainsi les taux de croissance des années précédentes.

A titre de comparaison, les trafics de conteneurs ont progressé de 6 % à Singapour, de +13,2 %, à Hambourg, de +12,9 % à Anvers et de +26,6 % à Brême, mais diminué de 1,7 % à Rotterdam.

C. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DES PORTS

a) Les ports autonomes

Le chiffre d'affaires des ports autonomes métropolitains, qui regroupe les prestations de services des ports (droits de port, taxes d'outillage, recettes des domaines et concessions, autres prestations de services), s'est établi à 505,2 millions d'euros en 2000.

Il est composé, à hauteur de 52,5 %, par les droits de port, à hauteur de 28,7 % par les taxes d'outillage, à hauteur de 14,3 % par les redevances du domaine et des concessions et à hauteur de 4,5 % par les autres recettes.

En 2000, le résultat net global (17,3 millions d'euros) a confirmé son redressement avec une hausse de 4 %.

● Dunkerque

En 2000, le chiffre d'affaires du port de Dunkerque s'est redressé à hauteur de 63,5 millions d'euros, enregistrant ainsi un fléchissement de 1,7 % par rapport à l'année précédente grâce à la forte progression dans le domaine des trafics conteneurisés ; sa situation géographique, qui l'expose à une vive concurrence, le contraint à une politique de réduction tarifaire pour rester compétitif. Toutefois, le redressement de sa situation financière se confirme.

En 2000, le chiffre d'affaires du port du Havre a atteint 148,9 millions d'euros, en légère progression de 5,4 % par rapport à l'année précédente. A la veille d'engager de très importants investissements avec

« Port 2000 », qui nécessiteront d'importants volumes d'emprunt, le port a réduit son endettement.

● Rouen

En 2000, le chiffre d'affaires du port de Rouen a atteint 53,7 millions d'euros, en diminution de 6,3 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse est notamment imputable aux mauvais résultats de la campagne céréalière de 2000.

En 2000, le chiffre d'affaires du port de Nantes -Saint-Nazaire a atteint 60,9 millions d'euros, en progression de 2,5 % par rapport à l'année précédente. Le port a enregistré un trafic de 31,8 millions de tonnes, dépassant ainsi le niveau de 1998 (31,6 millions de tonnes) après la baisse enregistrée en 1999 (28,8 millions de tonnes).

● Bordeaux

En 2000, le chiffre d'affaires du port de Bordeaux a été de 29,6 millions d'euros, en progression de 3 % par rapport à l'année précédente.

Bien que la marge brute d'autofinancement ait retrouvé le niveau atteint en 1998, les résultats ne peuvent toutefois masquer les difficultés financières du port liées au poids des charges d'exploitation par rapport au trafic, malgré les efforts déployés par le port pour faire progresser les trafics sur certains créneaux.

● Marseille

En 2000, le chiffre d'affaires du port de Marseille a atteint 148,6 millions d'euros, en progression de 3,2 % par rapport à l'année précédente. La marge brute d'autofinancement a progressé de 32,7 % par rapport à 1999.

Le redressement significatif de la situation financière du port de Marseille est la conséquence des efforts d'économies de gestion et de réduction des charges d'exploitation, de ses efforts commerciaux pour reconquérir des trafics et d'un mode de financement plus équilibré de ses investissements.

Il faut espérer que le récent conflit du travail -qui vient de s'achever- ne pénalisera pas les résultats 2001 du port autonome.

b) Les ports d'intérêt national

En 2000, pour l'ensemble des concessions portuaires métropolitaines, le chiffre d'affaires a atteint 214,6 millions d'euros en baisse de 3,7 % par rapport à l'année précédente, la marge d'autofinancement s'étant établie à 73,6 millions d'euros en diminution de 4,6 % tandis que la dette continuait à décroître (-8,8 %).

Il faut noter la part très importante du **port de Calais** dans l'ensemble de ces résultats : malgré la concurrence du tunnel sous la Manche, il a conservé sa position de premier port français transmanche, son chiffre d'affaires représentant 35,5 % du chiffre d'affaires global des ports d'intérêt national.

La taille des autres ports d'intérêt national est plus modeste, leurs situations financières étant très variables :

Certaines concessions ont enregistré une amélioration notable de leur activité et de leur situation financière : c'est, en particulier, le cas de la concession du port de commerce de La Rochelle, qui s'est affirmé sur la filière « bois » ainsi que du port de Nice, qui a vu son activité « passagers » se développer au titre des liaisons avec la Corse.

D'autres concessions (Caen, Sète) paraissent, après une période difficile, s'engager dans la voie d'une diversification de leurs activités.

D. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS

a) Les ports autonomes

En 2001, plus de 98 % des crédits d'investissements (50 millions d'euros dont 20 millions d'euros de part « Etat » et 30 millions d'euros financés par les ports autonomes eux-mêmes et les collectivités territoriales) affectés aux ports autonomes ont été consacrés aux opérations inscrites aux contrats de plan Etat-régions.

Les principales opérations financées en 2000 et prévues en 2001 sont les suivantes :

- Dunkerque :
 - adaptation du site destiné à l'accueil du nouveau dock flottant ;
 - réparation de l'écluse Watier ;

- réhabilitation de l'écluse Trystam ;
- réhabilitation de l'écluse Charles de Gaulle ;
- réparation de la jetée des huttes ;
- première phase du prolongement du quai de Flandre ;
- Le Havre :
 - réparation de la Porte P4 de l'écluse François 1er ;
- Rouen :
 - réhabilitation des digues de calibrage du chenal maritime ;
 - construction du troisième quai en Seine à Honfleur ;
 - modernisation du système de trafic maritime.
- Nantes Saint-Nazaire :
 - réhabilitation de l'écluse est de Saint-Nazaire ;
 - extension du terminal agroalimentaire de 110 m ;
- Bordeaux :
 - réparation des dégâts dus aux tempêtes ;
 - remplacement des vedettes de sondage ;
- Marseille :
 - rétablissement des profondeurs des bassins de Marseille ;
 - adaptation de postes au terminal pétrochimique de Lavéra ;
 - construction d'un poste au terminal roulier de Marseille ;
 - approfondissement des tirants d'eau du bassin de la Grande Joliette et création d'une zone de stockage pour les déblais de dragage ;
 - aménagement d'un poste polyvalent sur le môle Léon Gourret pour la croisière.

L'Etat participe, en principe, à hauteur de 80 % aux dépenses suivantes :

- creusement et création des bassins,
- création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports,
- construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès.

Il contribue, en principe, à hauteur de 60 % aux travaux de création, d'extension ou de renouvellement des autres ouvrages d'infrastructures et engins de radoub.

Une enveloppe d'emprunts pour la couverture des dépenses d'infrastructures et de superstructures est fixée, chaque année, dans le cadre de la programmation retenue par le comité des investissements à caractère économique et social (ex-FDES).

En 2000, les ports autonomes ont financé leurs investissements (total de 150 M€) à hauteur de 57 % par autofinancement. L'Etat, qui ne finance que les infrastructures, a contribué au financement de 8 % de l'ensemble des investissements, les collectivités locales intervenant à hauteur de 35 %.

Les autorisations d'investissements, retenues pour 2001 par le comité des investissements à caractère économique et social, s'établissent à 314 millions d'euros pour l'ensemble des ports autonomes métropolitains.

b) Les ports d'intérêt national

Le tableau ci-dessous retrace le montant des investissements (autorisations de programmes) réalisés dans les ports d'intérêt national ainsi que leurs modalités de financement sur la période 1995-2000.

En millions d'euros

	Etat (A.P.)	Fonds de concours	Ensemble
1995	6,590	5,857	12,447
1996	11,341	45,002	56,343
1997	12,667	41,614	54,281
1998	13,195	26,384	39,580
1999	12,375	24,412	36,787
2000	10,550	12,436	22,986

Pour 2001, les prévisions d'investissements s'établissent ainsi que l'indique le tableau ci-dessous : (en autorisations de programme)

En millions d'euros

	Etat (A.P)	Fonds de concours	Ensemble
2001	6,64	14,71	21,35

On rappellera que les ports d'intérêt national, où la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure appartient à l'Etat, ont tous fait l'objet d'une concession d'outillage public, généralement à une chambre de commerce et d'industrie.

En règle générale, la participation financière de l'Etat aux travaux d'infrastructures, s'agissant d'investissements d'un coût inférieur à celui des ports autonomes maritimes, est de l'ordre d'un tiers du montant de la dépense.

Une enveloppe annuelle d'emprunts pour la couverture des dépenses d'infrastructures et de superstructures est fixée dans le cadre de la programmation retenue par le Comité spécialisé « Transports » du comité des investissements à caractère économique et social (C.I.E.S.).

L'évolution de cette enveloppe est indiquée dans le tableau ci-dessous :

AUTORISATIONS D'EMPRUNT ACCORDEES PAR LE CIES

En millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ports d'intérêt national	23	15,7	12,6	15,2	12	5,9	6,8	0	0	9,9

*

*

*

En conclusion, votre rapporteur pour avis insistera sur le fait que la subvention à l'ENIM représente quelque 81 % du budget de la Mer.

Hors ENIM, le budget « actif » réservé aux ports, au littoral et aux services maritimes ne s'établit qu'à un peu plus de 150 millions d'euros !

Ces dotations « minuscules » montrent -quelle que soit la bonne volonté des ministres successifs en charge du dossier- l'ampleur des efforts à accomplir pour redresser la situation de la France dans le domaine portuaire et maritime.

En fait, l'effort financier de l'Etat en direction du secteur maritime apparaît bien comme une « goutte d'eau dans la mer ».

Si l'Etat manque d'argent, pourquoi ne pas favoriser les initiatives privées et leur effet multiplicateur ?

Nos voisins italiens ont mis au point, il y a moins de cinq ans, un dispositif fiscal et social audacieux de soutien à leur flotte sous registre international. Pour résumer, il se compose de quatre volets :

- la suppression « de facto » des charges patronales et sociales ;**
- le remboursement à l'armateur du montant, prélevé à la source, de l'impôt sur le revenu acquitté par chaque marin ;**
- un abattement d'assiette de 80 % au titre de l'impôt sur les bénéfices acquitté par les employeurs ;**
- une libre négociation entre armateurs et organisations syndicales sur la composition des équipages.**

Certes, l'effort consenti par l'Etat italien est significatif mais en quelques années, 200 bateaux qui naviguaient sous pavillon « de complaisance » ont été « rapatriés » sous pavillon italien.

La flotte italienne représente aujourd'hui 10 % de la flotte de l'Union européenne (la France, 1,7 %) et 25.000 marins (6.000 en France).

Il y a peut-être là de quoi réfléchir !

*

*

*

Sur proposition de son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques a donné un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés à la mer inscrits dans le projet de loi de finances pour 2002.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du mercredi 21 novembre 2001, la commission a procédé à l'examen du rapport pour avis de M. Charles Revet sur les crédits de la mer inscrits au projet de loi de finances pour 2002.

M. Gérard Larcher, président, a constaté que les conclusions du rapporteur pour avis pour le secteur maritime étaient « transposables » aux voies navigables qui ne bénéficient, elles aussi, que de dotations extrêmement modestes. Il a ensuite insisté sur le fait que 6 millions de francs (0,91 million d'euros) seulement devraient être consacrés au cabotage maritime, alors même que le ministre chargé des transports présente ce dossier comme une nouvelle priorité gouvernementale. Il a enfin mis l'accent sur l'importance déterminante de la desserte routière, ferroviaire et fluviale des ports maritimes.

M. François Gerbaud a souligné les synergies qui existaient entre les différents modes de transport : canaux - rail - routes.

Après avoir déploré le déficit d'investissements que subissait notre pays depuis plusieurs décennies dans le domaine des infrastructures, il s'est demandé si les petits avions sans pilote que sont les « drones » ne pourraient pas apporter une contribution utile à la surveillance maritime.

Mme Gisèle Gautier a plaidé en faveur de la formation des hommes dans le domaine maritime. Elle a vivement critiqué l'insuffisance des créations d'emplois, alors que les besoins en la matière sont « criants » et que notre pays doit faire face à la rude concurrence de l'Italie et de l'Espagne, notamment dans le secteur de la pêche.

M. Georges Gruillot a estimé que la position géographique de la France dans le domaine maritime constituait un atout insuffisamment exploité. Il a, en second lieu, considéré que la nouvelle « priorité gouvernementale » en faveur du cabotage maritime ne constituait qu'un « gadget ».

M. Charles Revet, rapporteur pour avis, s'est déclaré en parfait accord avec tous les orateurs, notamment en ce qui concerne la nécessaire prise en

considération des différentes synergies entre les modes de transport. Il a ensuite plaidé en faveur de la création d'un grand complexe portuaire Rouen-Le Havre qui aurait vocation à constituer le premier port de l'Europe du Nord ouvert sur l'Atlantique.

Puis, sur proposition de son rapporteur pour avis, la commission a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés à la mer dans le projet de loi de finances pour 2002, le groupe communiste républicain et citoyen s'abstenant.