

N° 113

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Enregistré à la Présidence du Sénat le 23 novembre 2017

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 2018,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VI

TRANSPORTS MARITIMES

Par M. Charles REVET,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; MM. Claude Bérít-Débat, Patrick Chaize, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Alain Fouché, Guillaume Gontard, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspert, vice-présidents ; Mmes Nicole Bonnefoy, Pascale Bories, MM. Jean-François Longeot, Cyril Pellevat, secrétaires ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Joël Bigot, Jean Bizet, Jean-Marc Boyer, Mme Françoise Cartron, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marta de Cidrac, MM. Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Michel Dennemont, Mme Martine Filleul, MM. Jordi Ginesta, Éric Gold, Mme Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllegatte, Benoît Huré, Olivier Jacquin, Mmes Christine Lanfranchi Dorgal, Nadège Lefebvre, MM. Olivier Léonhardt, Jean-Claude Luche, Philippe Madrelle, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Jean-Jacques Panunzi, Philippe Pemezec, Rémy Pointereau, Mme Angèle Préville, MM. Jean-Paul Prince, Christophe Priou, Charles Revet, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (15^{ème} législ.) : 235, 264 rect., 266 rect., 273 à 278, 345 et T.A. 33

Sénat : 107, 108 à 112 et 114 (2017-2018)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION	5
AVANT PROPOS	7
I. UN BUDGET EN STAGNATION NE RÉPONDANT PAS AUX AMBITIONS FRANÇAISES DU TRANSPORT MARITIME	9
A. UNE AUGMENTATION INSUFFISANTE DU PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »	9
1. <i>Une modification de la maquette</i>	9
2. <i>L'action 43 « Ports »</i>	9
3. <i>L'action 45 « transports combinés »</i>	12
4. <i>Ventilation des crédits et comparaison par rapport au PLF 2017</i>	14
B. LA DIMINUTION INCOMPRÉHENSIBLE INITIALEMENT PRÉVUE DU PROGRAMME 205 « AFFAIRES MARITIMES »	14
1. <i>Présentation et objectifs du programme</i>	14
2. <i>Action 1 : sécurité et sûreté maritimes</i>	15
3. <i>Action 2 : « gens de mer et enseignement maritime »</i>	18
4. <i>Action 3 : « flotte de commerce » : la suppression inattendue de certaines exonérations inscrite dans le projet de loi de finances initiale</i>	19
5. <i>Action 4 : « action interministérielle de la mer »</i>	24
6. <i>Action 5 : « soutien au programme »</i>	25
7. <i>Ventilation initiale des crédits et comparaison par rapport au PLF 2017</i>	25
II. RENFORCER LE TRANSPORT MARITIME FRANÇAIS : DONNER DE VRAIS MOYENS AUX GRANDS PORTS MARITIMES	26
A. LES PORTS FRANÇAIS EN PERTE DE VITESSE	26
1. <i>Une position géographique privilégiée insuffisamment exploitée</i>	26
2. <i>Une part de marché en baisse</i>	28
B. LE PORT ET APRÈS... DÉVELOPPER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PROVENANCE ET À DESTINATION DES PORTS	31
1. <i>La desserte de l'hinterland : un recours encore privilégié à la filière routière</i>	31
2. <i>Des investissements trop limités</i>	34
3. <i>Se préparer à l'ouverture de nouvelles voies de passage</i>	37
C. RÉFORMER LA GOUVERNANCE DES PORTS FRANÇAIS	40
1. <i>Une gouvernance profondément modifiée depuis 2008</i>	40
2. <i>Renforcer le poids des acteurs locaux</i>	42
3. <i>Donner aux ports une visibilité et une stabilité économique</i>	43
TRAVAUX EN COMMISSION	47
I. AUDITION DE LA MINISTRE	47

II. EXAMEN DU RAPPORT.....	76
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	93

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le mercredi 29 novembre 2017, a examiné le rapport de Charles Revet sur les crédits consacrés à la **politique des transports maritimes** figurant dans les programmes 203 et 205 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Le rapporteur a tout d'abord présenté les crédits relatifs **aux infrastructures de transports maritimes et de transports combinés** dans ce secteur, au sein du programme 205. Ils sont en **augmentation de 33 %** par rapport au projet de loi de finances pour 2017, correspondant à l'engagement de l'État, pris lors du comité interministériel de la mer de novembre 2016, d'une meilleure prise en charge des coûts de dragage, qui lui incombent réglementairement en totalité. Toutefois, cette augmentation ne **permet pas la couverture intégrale de ces frais, laissant un reste à charge pour les ports de plus de 31 millions d'euros.**

Votre rapporteur a par ailleurs présenté les crédits du programme 205 « affaires maritimes », qui sont d'un montant identique à ceux inscrits au projet de loi de finances pour 2017. Il a notamment attiré l'attention de la commission sur le **financement de l'exonération de la cotisation employeur de l'allocation familiale et de l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi**, laquelle devait dans le texte initial du projet de loi de finances pour 2018 être supprimée. Si cette dernière est au final maintenue, **les modalités de son financement ne sont pas connues.**

Enfin, il a souligné l'importance d'avoir une **politique des transports maritimes ambitieuse, mais aussi de développement de l'hinterland des ports français**, pour pouvoir mettre fin à la tendance baissière que connaissent nos ports, et à la menace d'un décrochage pérenne.

Dès lors, les 240 millions d'euros de crédits attribués à la politique des transports maritimes **sont insuffisants pour répondre à ces défis.**

Aussi, **sur proposition de son rapporteur pour avis, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits du projet de loi de finances pour 2018 consacrés aux transports maritimes.**

Mesdames, Messieurs,

Lors des Assises de l'économie de la mer qui se sont tenues les 21 et 22 novembre 2017, le Premier ministre a réaffirmé **la volonté de la France de développer sa politique maritime.**

Notre pays dispose en effet d'atouts majeurs de par sa position géographique tant en Europe, - en étant présente sur la façade mer du Nord/Manche, la façade atlantique, et la façade méditerranéenne - que dans le monde grâce à ses territoires et collectivités d'outre-mer.

Depuis plusieurs années, votre rapporteur déplore **le manque de moyens de la politique maritime française, notamment pour le développement des ports et de leur hinterland.** Depuis quelques temps maintenant, l'ensemble des tonnages des grands ports maritimes français de métropole est inférieur au tonnage traité par le seul port de Rotterdam ; et leur part de marché est sur une tendance baissière, faisant craindre un **décrochage pérenne** par rapport aux autres ports européens.

Pour votre rapporteur, les crédits affectés au transport maritime dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018 **ne permettent pas le sursaut budgétaire nécessaire pour mettre en œuvre l'ambition maritime souhaitée par l'État, ni même d'enrayer la relégation progressive de la France en un acteur portuaire de second rang.**

Cette année, les crédits consacrés à la politique maritime française, répartis dans les programmes 203 et 205, pourraient s'établir à 240 millions d'euros.

Ce montant appelle plusieurs remarques de la part de votre rapporteur.

Il reste d'abord faible au regard des ambitions du comité interministériel de la mer de novembre 2016 qui a souhaité faire de l'économie maritime **un pilier de la croissance économique** de notre pays. Le projet de loi de finances initiale prévoyait une stagnation par rapport à l'année dernière à 220 millions d'euros, en contradiction avec la volonté du développement d'une politique stratégique maritime. Et, si au final, le budget pourrait augmenter de 19 millions d'euros, cela est seulement dû à une **mobilisation des acteurs concernés et des parlementaires.** Après décision du Premier ministre, le Gouvernement a déposé en séance à l'Assemblée nationale un amendement de suppression de l'article 53 du projet de loi de finances qui remettait en cause les exonérations patronales nécessaires à la compétitivité de notre flotte marchande, votées lors de la loi pour l'économie bleue en juin 2016. Toutefois, **aucune précision n'est**

intervenue dans les débats à l'Assemblée nationale sur l'origine de ces 19 millions d'euros supplémentaires, à l'exception du fait qu'ils devront être trouvés dans **le périmètre du ministère de la Transition écologique et solidaire**. M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État a tout au plus précisé que le « programme de modernisation de l'administration maritime » sera préservé.

Par ailleurs, si, conformément à son engagement lors du comité interministériel de la mer de novembre 2016, la part de la prise en charge de l'État pour le dragage des ports augmente, elle **ne suffit pas à couvrir l'ensemble des frais engagés** par les ports. En effet, le reste à charge pour les ports - d'un montant de près de 32 millions d'euros - correspond à un tiers des sommes dépensées.

Aussi, sur proposition de votre rapporteur, votre commission a émis **un avis défavorable sur les crédits du transport maritime** prévus dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018.

I. UN BUDGET EN STAGNATION NE RÉPONDANT PAS AUX AMBITIONS FRANÇAISES DU TRANSPORT MARITIME

A. UNE AUGMENTATION INSUFFISANTE DU PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »

1. Une modification de la maquette

La maquette du programme 203 a connu pour le projet de loi de finances pour 2018 une profonde modification. Il regroupe désormais les crédits par grands secteurs, dans le but de permettre une meilleure lisibilité. Ainsi, les actions relevant de la politique maritime ne sont plus éclatées entre les anciennes actions 11 « infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires » et 14 « soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens », mais regroupées au sein de l'action 43 « ports ».

Au total, **70,9 millions d'euros** en autorisation d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP) sont affectés aux ports. À cela s'ajoutent, tout comme en 2017, des crédits affectés au titre des « transports combinés », pour un montant de 6,96 millions d'euros.

Au final, les crédits affectés aux ports ne représentent que **2,2 % des crédits de ce programme**.

2. L'action 43 « Ports »

Cette action doit permettre aux ports français, notamment les grands ports maritimes (GPM) d'être compétitifs par rapport à leurs concurrents européens. Au titre des indicateurs de performance de ce programme se trouve la **part de marché des ports français**. Votre rapporteur ne peut que constater la **tendance baissière** de cette dernière, qui s'explique d'une part par une modification du périmètre de comparaison : le port de Sines au Portugal a été ajouté à la liste des ports européens. Toutefois, cet ajout témoigne du **fort dynamisme de ce port**, sans comparaison possible avec les ports français. D'autre part, et de manière plus problématique, le programme justifie cette tendance baissière par la **réalisation d'investissements majeurs dans les ports concurrents**.

Or, votre rapporteur ne peut que souligner **l'absence de projets d'investissement majeurs en matière d'infrastructures portuaires en 2017**. En effet, les derniers grands travaux datent de la réalisation de la plateforme multimodale du Havre, pour un montant de 136,5 millions d'euros, inscrits dans la loi de finances pour 2015. En revanche, l'opération portuaire relative au Grand projet de port de Guadeloupe, prévue initialement en 2016, puis

2017, a été **repoussée** pour la mi-2018. Enfin, votre rapporteur espère que l'opération d'investissement programmée dans le GPM de Dunkerque pour 2018, visant à étendre le quai de Flandres, ne sera pas retardée.

Votre rapporteur note cependant avec intérêt, le renforcement de l'engagement de l'État, dans le cadre **des contrats de projet État-Régions**, via l'agence de financement des infrastructures de transport de France. Celui-ci était, pour les ports maritimes, de 260,7 millions d'euros pour la période 2007-2013. Les nouveaux contrats couvrant la période 2015-2020 prévoient **un engagement de 359,80 millions d'euros**, notamment au titre de la mobilité multimodale, soit une augmentation de 38 %. Pour l'année 2018, l'AFITF devrait mobiliser 40 millions d'euros en faveur des ports maritimes, au titre des contrats de projets État-régions, soit le **même montant qu'en 2017**.

La ventilation des crédits de l'action 43 « ports » se fait comme suit :

- **Dépenses d'entretien et de fonctionnement relatives aux ports maritimes d'intérêt national et aux capitaineries** (action 11 du PLF 2017) : 0,25 million d'euros en AE et CP, soit le même montant que l'année dernière

Ces crédits doivent apporter les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes de Saint-Pierre et Miquelon, qui relèvent de l'État. En outre, ils pourvoient au fonctionnement technique des capitaineries des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que des capitaineries des ports de Saint-Pierre, Miquelon et Mayotte.

- **Informatique portuaire** (action 11 du PLF 2017) : 0,15 million d'euros en AE et CP, soit le même montant que l'année dernière

Il s'agit notamment de financer les mesures informatiques demandées pour l'application de directives européennes, comme le suivi des navires à risque, celui des déchets des navires, et des contrôles par l'État du port.

- **Subventions aux grands ports maritimes** (action 11 du PLF 2017) : 64,75 millions d'euros, en **progression** de 44 % par rapport à 2017 (+19,75 millions d'euros)

Cette augmentation est le **résultat d'un engagement de l'État lors du conseil interministériel de la mer du 6 novembre 2016**, afin de renforcer l'entretien des accès et des ouvrages d'accès aux ports, notamment le dragage. Une nouvelle augmentation est prévue pour le projet de loi de finances pour 2019. En effet, en application de l'article R. 5313-69 du code des transports, *« 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 et des ouvrages de protection contre la mer. Pour l'exécution de ces travaux, il supporte dans les mêmes conditions les dépenses relatives aux engins de dragage dans les conditions fixées par l'article R. 5313-73 »*. Aujourd'hui, ce sont

les ports, via le GIE Dragage-ports, qui prennent en charge, au nom de l'État, ces opérations. La « subvention » accordée aux grands ports maritimes au titre de l'action 43 ne constitue dans les faits que le remboursement des sommes avancées par ces derniers, pour **payer des travaux incombant à l'État.**

Or, malgré une hausse importante de 19,7 millions d'euros, les crédits affectés ne semblent **pas suffisants pour couvrir l'intégralité des frais de dragage.** Certes, le schéma directeur mis en place par GIE Dragage-Ports doit permettre une rationalisation et une modernisation permettant d'améliorer la productivité du dragage. Toutefois, une mission CGEDD-CGEFI relative à la répartition entre les grands ports maritimes et la dotation de l'État affectée aux travaux de dragage, d'entretien et d'exploitation de certains ouvrages dans les GPM estime ces dépenses en moyenne à 96,5 millions d'euros par an (moyenne 2013-2015). Aussi, **l'État continue à ne couvrir que partiellement les frais qui lui reviennent - un tiers de ces derniers reste à la charge des ports français.** Cette charge financière pèse sur la compétitivité des grands ports français vis-à-vis des autres ports européens, d'autant plus que certains bénéficient d'une prise en charge plus favorable.

Le dragage des ports

Les opérations de dragage en milieu marin et estuarien représentent chaque année en France près de 35 millions de mètres cubes de sédiments, issus des chenaux d'accès aux ports et à leurs bassins. Dans certains de ceux-ci, le phénomène d'envasement représente près d'un centimètre par jour.

Le dragage de ces matériaux répond à un double enjeu : la sécurisation de l'accueil des navires dont les gabarits sont croissants, et la prévention des risques naturels, comme les inondations.

Aujourd'hui, 90 % des sédiments dragués sont ensuite immergés.

La loi pour l'économie bleue de juin 2016 a prévu une limitation des immersions : le gouvernement doit en effet fixer pour le 1^{er} janvier 2025, un seuil de taux de contaminants au-delà duquel les immersions de matériaux de dragage seront interdites. Ils devront alors être stockés à terre. Ce stockage entraîne une immobilisation foncière qui peut être importante, mais également qui peut rendre impropre le terrain ainsi utilisé à certaines futures utilisations. En 2013, moins de 100 000 m³ de sédiments dragués en France, sur un total de près de 35 millions de m³ ont nécessité des prélèvements complémentaires aux fins de caractériser un potentiel risque de dangerosité ou d'écotoxicité.

Une réflexion va être prochainement lancée afin de fixer la méthodologie pour délimiter ce seuil.

Source : Questionnaire budgétaire - DGITM

• **Régulation et contrôle dans le domaine du transport maritime** (action 14 du PLF 2017) : 0,09 million d'euros en AE et CP soit le même montant que l'année dernière

Selon les informations transmises par l'administration, il s'agit notamment d'aider des associations contribuant à l'animation et à la

réflexion sur les évolutions portuaires, ainsi que la promotion du transport maritime sur courte distance et des ports.

- **Prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et pour cessations anticipées d'activité** (action 14 du PLF 2017) : 5 millions d'euros en AE et CP, soit le même montant que l'année dernière

Cette ligne de crédits répond à un engagement de l'État dans le cadre de la réforme portuaire du 4 juillet 2008 et acté dans l'annexe 3 de la convention collective unifiée « Ports & manutentions »

- **Soutien au transport maritime ou fluvial** (action 14 du PLF 2017) : 0,65 million d'euros en AE et CP, soit le même montant que l'année dernière

Cette enveloppe, correspondant à la part annuelle d'un plan d'aide pour la période 2018-2022, doit participer au renouvellement de la flotte, dans une visée environnementale. Elle vise à la mise en œuvre du règlement européen « Engin mobile non routier ».

3. L'action 45 « transports combinés »

L'action 45 « transports combinés » répond à une volonté du gouvernement d'un « *rééquilibrage intermodal et d'optimisation dans le domaine d'excellence de chacun des modes* », afin de « *limiter les nuisances environnementales dont la pollution* ». C'est notamment dans ce cadre, et afin de proposer une offre de transport massifié alternative au transport routier, que le gouvernement souhaite privilégier la desserte des ports par les modes ferroviaire et fluvial. Elisabeth Borne, Ministre des Transports, a d'ailleurs souligné devant votre commission que, dans un contexte où le transport maritime va vers du transport massifié, avec des porte-conteneurs de plus en plus gros, « *il est important d'être capable d'acheminer ces conteneurs à terre, avec des modes massifiés. Le seul recours aux poids lourds est inimaginable, au risque de congestionner l'accès des ports* ».

Aussi, cette action, à laquelle 77,4 millions d'euros en AE et 22,4 millions d'euros en CP ont été attribués, vise à soutenir le report modal, dans le cadre de la transition énergétique des transports souhaitée par le Gouvernement. Toutefois, seule une petite partie des crédits concernent le transport maritime : **6,96 millions d'euros, soit 9 % de cette action**. Votre rapporteur attire l'attention de votre commission sur **la nécessité d'une visibilité économique pour les acteurs concernés en matière d'aide au transport combiné**. C'est notamment le cas l'aide à la pince, permettant de réduire de 50 % les coûts de manutention, qui a été reconduite d'année en année, sans prévision sur le moyen terme. Lors des Assises de l'économie de la mer du 22 novembre 2017, le Premier ministre Édouard Philippe a laissé entendre que cette dernière se poursuivrait. Votre rapporteur appelle à une vigilance de votre commission sur cet engagement. En effet, comme l'a indiqué Renaud Spazzi, directeur général adjoint de Voies navigables de

France, c'est le camion qui fixe aujourd'hui les tarifs. Le coût d'un trajet Le Havre-Paris, ou Marseille-Lyon est d'environ 400 euros par conteneur. En raison des frais de manutention, il y a actuellement, pour le recours au mode fluvial ou ferroviaire, un surcoût par conteneur d'environ 40 euros, soit 10 % du prix. Si certains ports comme Dunkerque proposent des solutions intéressantes, tant que le transport routier restera moins cher, il ne pourra pas y avoir de report modal significatif. L'aide à la pince est ainsi un **élément actuel essentiel du développement du report modal**.

Les crédits affectés au transport maritime dans le cadre de l'action 43 visent principalement à développer le cabotage maritime, ainsi que les **autoroutes de la mer**. Deux d'entre elles fonctionnent désormais en France, après des débuts parfois difficiles :

- la liaison Nantes-Gijón, qui avait dû être interrompue face à la concurrence du transport routier, plus flexible et moins cher. De nouvelles négociations ont eu lieu à l'été 2017, et elle devrait être relancée à la fin de l'année ;
- la liaison Nantes-Vigo. Une convention d'exploitation de 7 ans a été signée en 2015 avec la société opératrice. Selon la direction des affaires maritimes, les premiers résultats sont encourageants, et l'opérateur envisage un prolongement des lignes, vers Zeebrugge d'une part, et Tanger de l'autre.

Ces deux lignes ont pu bénéficier d'un soutien de l'Union européenne, via le programme Marco Polo, qui a permis notamment des aménagements portuaires (construction d'un nouveau quai à Nantes).

Une réflexion est en cours entre la France, l'Espagne, l'Italie et le Portugal pour mettre en place, sur le principe d'un écobonus, un dispositif pour les chargeurs recourant aux autoroutes de la mer, dont **l'équilibre financier reste très fragile**.

4. Ventilation des crédits et comparaison par rapport au PLF 2017

Description	PLF 2017 (AE)	PLF 2018 (AE)
Dépenses d'entretien et de fonctionnement relatives aux ports maritimes d'intérêt national et aux capitaineries <i>action 11 du PLF 2017- action 43 du PLF 2018</i>	0,25 M€	0,25 M €
Informatique portuaire <i>action 11 du PLF 2017- action 43 du PLF 2018</i>	0,15 M€	0,15 M€
Subventions aux grands ports maritimes <i>action 11 du PLF 2017- action 43 du PLF 2018</i>	45 M€	64,75 M€
Soutien au transport maritime ou fluvial <i>action 14 du PLF 2017- action 43 du PLF 2018</i>	0,65 M€	0,65 M€
Régulation et contrôle dans le domaine du transport maritime <i>action 14 du PLF 2017- action 43 du PLF 2018</i>	0,09 M€	0,09 M€
Prise en compte de la pénibilité <i>action 14 du PLF 2017- action 43 du PLF 2018</i>	5M €	5 M €
Soutien au transport maritime ou fluvial (report modal) <i>Action 45 du PLF 2018</i>	6,96 M€	6,96 M€
Total	58,5 M€	78,25 M € (+19,75 M€)

Au total, les crédits alloués au transport maritime au titre du programme 203 augmentent de 19,75 millions d'euros, soit de 33 %. **Si votre rapporteur se félicite de cette légère augmentation, il ne peut que constater que cette dernière n'est pas suffisante pour répondre aux besoins des ports français.**

B. LA DIMINUTION INCOMPRÉHENSIBLE INITIALEMENT PRÉVUE DU PROGRAMME 205 « AFFAIRES MARITIMES »

Le programme 205 présente, dans le projet de loi de finances pour 2018, une légère modification de la maquette, qui est toutefois sans impact pour le transport maritime : l'ancienne action 06 « pêche maritime et aquaculture » est désormais rattachée à la mission « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales, pêche et aquaculture ».

1. Présentation et objectifs du programme

Quatre axes majeurs animent le programme 205 :

- assurer la sécurité maritime ;
- promouvoir une formation maritime de qualité ;
- soutenir économiquement la filière maritime ;

- préserver l'environnement marin.

À ce titre, le programme vise à renforcer la sécurité et la protection de l'environnement, promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime et à mieux contrôler les activités maritimes, en particulier la pêche.

Dans le projet de loi initial, 140 millions d'euros ont été affectés à ce programme, ce qui représentait - à périmètre constant - **une diminution de 17,8 millions d'euros par rapport à la loi de finances pour 2017**. Il en est désormais différemment puisque la suppression de l'article 53 du projet de loi de finances par l'adoption d'un amendement gouvernemental, lors des discussions à l'Assemblée nationale, permet d'avoir **un budget égal**, voire légèrement supérieur à celui de l'année dernière.

2. Action 1 : sécurité et sûreté maritimes

10 535 interventions de sauvetage ont eu lieu en 2016, en léger recul par rapport à 2015. Depuis 5 ans, **le volume annuel d'interventions dépasse les 10 000 opérations** et le coût du sauvetage en mer est estimé à 160 millions d'euros, toutes dépenses confondues.

29,9 millions d'euros sont inscrits en AE et CP au titre de l'action 1, ce qui représente 21,3 % de l'ensemble des crédits du programme. Ce montant est en légère augmentation, de 200 000 euros, principalement en raison de l'augmentation des crédits accordée à la société nationale de sauvetage en mer. Il s'articule autour de quatre postes de dépenses.

- **Surveillance du trafic maritime** : 8,65 millions d'euros en AE, 8,95 millions d'euros en CP, soit une diminution des AE de 0,9 million d'euros.

Cette légère diminution est portée par la baisse des crédits de fonctionnement alloués aux centres opérationnels de surveillance et de sauvetage qui achèvent une période de forte mutation technologique. Au nombre de cinq en métropole, et de deux en outre-mer (Martinique et Réunion), ils contrôlent le trafic maritime et coordonnent les secours en mer. Les moyens déclenchés par les CROSS sont de quatre types :

- moyens nautiques, aériens et terrestres des administrations de l'État concourant à la fonction garde-côtes (marine nationale, douanes, affaires maritimes, sécurité civile, gendarmerie) ;
- moyens nautiques de la SNSM ;
- moyens de surveillance des plages, mis en place par les maires des communes du littoral ;
- navires privés déroutés par le CROSS. Le chiffre constant année après année, s'élève à environ 20 % des interventions.

Les crédits permettent également le maintien en condition opérationnelle des radars, télécommunications et différents systèmes d'information, ainsi que l'extension des systèmes de télécommunications et d'informations. À ce titre, le **déploiement du système SeaMIS** d'assistance à la conduite des missions de sauvetage, en remplacement du système MARILYN va se poursuivre. En outre, les crédits alloués doivent permettre le remplacement de quelque 400 équipements radio et AIS (*Automatic Identification System*, un système radio maritime de positionnement et d'identification des navires, des stations à terre et de bouées réelles), afin de garantir l'efficacité de la surveillance et du secours.

- **Contrôle des navires, Bureau enquête accident** : 1,70 million d'euros en AE et CP, soit un montant similaire à celui du PLF 2017

15 centres de sécurité des navires, répartis sur tout le littoral, sont chargés du contrôle au titre de « l'État du pavillon » et de « l'État du port ». Cette ligne budgétaire permet la prise en charge des frais de fonctionnement de ces centres (frais de mission des agents, dépenses pour les analyses,...).

État du pavillon, État du port, État côtier : trois approches du contrôle du transport maritime en France

En tant qu'**État du pavillon**, la France doit garantir le respect des normes internationales requises à bord des navires français. Ce contrôle, réalisé par les centres de sécurité des navires, consiste en une étude préalable du dossier de sécurité de chaque navire lors de sa construction, des essais à la mer, une visite de mise en service et des inspections périodiques - en général annuelle - pour vérifier le maintien en état du navire (10 000 visites par an).

En tant qu'**État du port**, la France doit effectuer les contrôles requis des navires de commerce étrangers faisant escale dans les ports français. Ces contrôles sont déterminés par le mémorandum de Paris et la directive européenne 2009/16/CE sur le contrôle des navires au titre de l'État du port. Il s'agit notamment de vérifier la sécurité du navire étranger, la qualification de l'équipage, la prévention de la pollution marine et le respect des normes sociales (1300 contrôles de navires étrangers par an).

En tant qu'**État côtier**, la France sécurise, avec son réseau de phares et de balises, les routes de navigation et les entrées dans les ports. Elle exerce également des missions de sauvetage dans les eaux sous juridiction française.

Sources : PLF 2018 - Projet annuel de performance, programme 205 ; document de politique transversale « politique maritime ».

- **Signalisation maritime, phares et balises** : 15,3 millions d'euros en AE et 14,63 millions d'euros en CP, soit en légère augmentation de 500 000 euros, par rapport au PLF 2017

6 100 établissements de signalisation maritime, le long du littoral français, assurent la sécurité maritime. Ces crédits permettent l'achat de matériaux afin de remettre à niveau et moderniser les infrastructures, ainsi

que la couverture des frais de formations des agents sur des métiers variés et techniques. En outre, un projet lourd de **rénovation d'édifices vétustes** et de **remplacement de pièces de structures** est également en cours.

Enfin, la France souhaite se positionner dans les pays les plus avancés en matière de recours à **des nouvelles formes de signalisation maritime**. Un plan quinquennal d'installation de balises « répondeuses » radar vient d'être lancé, tout comme celui portant sur le déploiement d'un système d'identification automatique des aides à la navigation les plus sensibles. L'ensemble de cette modernisation participe également au soutien à la candidature française pour devenir le siège de la future organisation internationale de signalisation maritime.

• **Subvention à la Société nationale de Sauvetage en mer** : 4,2 millions d'euros en AE et 4,6 millions d'euros en CP, soit une augmentation de 0,5 million d'euros par rapport au PLF 2017

Cette hausse de subvention permet de répondre aux besoins de formation et d'investissement de la SNSM. Il s'agit d'un acteur essentiel du sauvetage en mer. En effet, en coordination avec les CROSS, elle contribue à **plus de la moitié des opérations de sauvetage** en mer. Votre rapporteur souhaite **saluer le travail réalisé lors de telles opérations**. En 2016, 98,5 % des personnes impliquées dans un accident maritime ont été sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS.

La société nationale de Sauvetage en mer

La SNSM est une association régie par la loi de 1901, née en 1967 de la fusion de la société centrale de sauvetage des naufragés, et des Hospitaliers sauveteurs bretons. Elle a été reconnue d'utilité publique trois ans plus tard, en 1970. Elle est aujourd'hui financée à 75 % par des fonds privés (dons, sponsors) et à 25 % par des dotations publiques (État, collectivités territoriales).

S'appuyant sur 70 salariés, et plus de 7 000 bénévoles, elle assure une mission de sauvetage en mer. En 2016, elle a réalisé 3 256 interventions en mer (par des sauveteurs embarqués bénévoles), et 2 263 par des nageurs sauveteurs à partir des postes de plage. La SNSM a porté secours à 8 077 personnes, dont 74 % en mer et 26 % à partir des plages surveillées.

L'association dispose d'une flotte composée de 271 embarcations principales auxquelles s'ajoutent des pneumatiques et des jet-skis.

Les deux enjeux prioritaires sont le renouvellement de sa flotte, et la formation des bénévoles, dont une part croissante n'est plus issue du milieu professionnel maritime.

Suite au CIMER de novembre 2016, l'État s'est engagé à renforcer son soutien à la SNSM : d'une part en la déclarant « grande cause nationale 2017 », afin notamment d'augmenter les dons, d'autre part en lui attribuant à terme une partie de la taxe sur les éoliennes de mer, ainsi que la taxe sur les casinos à bord des navires à passagers.

Source : questionnaire budgétaire

3. Action 2 : « gens de mer et enseignement maritime »

28,05 millions d'euros sont inscrits en autorisations d'engagement au titre de cette action, soit 20 % des crédits totaux du programme 205. Ce montant est stable par rapport à celui inscrit au projet de loi de finances pour 2017 (27,96 millions d'euros). Cette action porte à la fois sur la formation – initiale et continue – des marins, ainsi que sur un certain nombre de mesures sociales (bourses sociales pour les élèves, médecine de santé au travail,...).

- **Formation des marins** : 7,5 millions d'euros en AE et CP, en augmentation de 200 000 euros par rapport au PLF 2017

5 millions d'euros sont consacrés à la formation initiale de marins, notamment à travers les 12 lycées professionnels maritimes, ainsi que les formations secondaires agréées (principalement en outre-mer, mais aussi en métropole, l'école de pêche de l'Île d'Yeu, et l'école des formations maritimes du littoral vendéen des Sables d'Olonne et Bourcefranc). À la rentrée scolaire de 2017, deux nouvelles classes de brevet de technicien supérieur maritime ont ouvert.

Les crédits de cette action permettent également le financement de la formation continue. Le nombre de stagiaires (250) est en légère augmentation, tout comme le nombre de mois de stage rémunérés (1250 mois).

Enfin, dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, une dématérialisation généralisée des procédures relatives à la formation est en cours. En 18 mois, 7 000 comptes de marins ont été créés, leur permettant notamment de rassembler, au sein d'une application les informations relatives à leurs carrières (lignes de services, aptitude médicale, brevets,...), ainsi que d'être alertés de l'échéance de certains titres et aptitudes.

- **Action sociale et médicale** : 2 millions d'euros en AE et CP, en très légère baisse par rapport au PLF 2017 (-100 000 euros)

Il s'agit notamment de financer les bourses sociales des élèves scolarisés dans les lycées professionnels maritimes – établissements dont la proportion de boursiers est plus importante que dans les autres établissements du secondaire. Cette ligne budgétaire finance également la médecine de santé au travail des marins, ainsi que le centre de consultations médicales maritimes, proposant des consultations et assistances télé-médicales pour tout navire en mer, gratuitement.

- **École nationale supérieure maritime** : 18,5 millions d'euros en AE et CP, soit le même montant que dans le PLF 2017

Cet opérateur de l'État, issu du regroupement des 4 écoles de la marine marchande du Havre, de Marseille, Nantes et Saint-Malo, dispense des formations supérieures scientifiques, techniques et générales et forme les

officiers de la marine marchande et des ingénieurs. Suite au rapport du député Arnaud Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français, l'ENSM a mis en place un cursus spécialisé en matière de travaux maritimes, et de nouveaux masters ont été créés : énergie-propulsion marine, offshore, management.

Votre rapporteur ne peut que souligner **l'importance de la formation des marins**. En effet, la qualité des navigants français est reconnue et représente un atout dans la concurrence entre les armateurs et équipages européens.

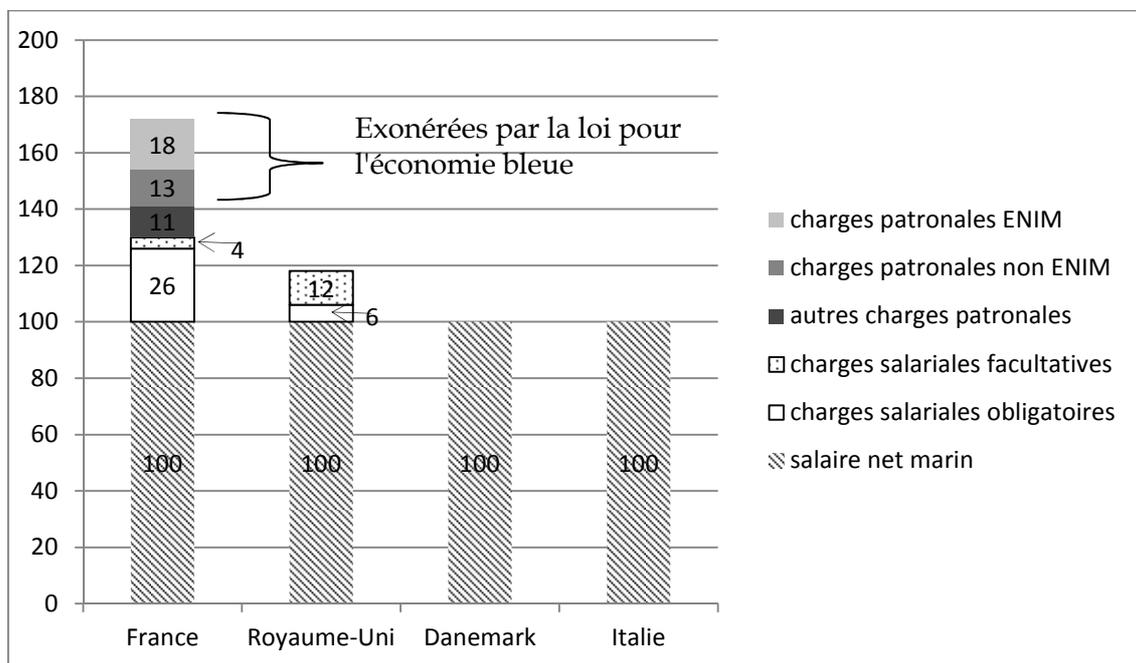
4. Action 3 : « flotte de commerce » : la suppression inattendue de certaines exonérations inscrite dans le projet de loi de finances initiale

L'action 3 est la plus importante du programme 205, puisqu'elle représente près de 46 % des crédits. Toutefois, avec un montant de 64,2 millions d'euros, son montant inscrit dans le projet de loi de finances initiale est **en forte diminution (-23 %) par rapport au projet de loi de finances pour 2017**. Cette baisse s'explique par **la fin, pour les navires de transport de marchandises de l'exonération de la cotisation employeur d'allocation familiale et de l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi**, votée avec un large consensus, dans la loi pour l'économie bleue en juin 2016. À l'époque, **chacun avait reconnu la nécessité d'une telle exonération** afin de renforcer la compétitivité-coût de l'armement maritime français. La pratique du « *netwage* » (salaire net, exonéré de toute cotisation) est d'ailleurs utilisée par de nombreux pays européens. Or, c'est par rapport à nos voisins européens que la compétitivité-coût des navigants français doit être examinée.

Le rapport de notre collègue Didier Mandelli sur la loi pour l'économie bleue soulignait d'ailleurs à l'époque - c'est-à-dire avant la mise en place de cette exonération - que *« l'écart de rémunération entre un marin français et un marin anglais est évalué à 20 %, et il s'élève jusqu'à 40 % vis-à-vis des marins danois ou italiens »* et d'ajouter : *« la qualité des navigants français est reconnue mais elle ne peut compenser que partiellement les différences de coût du travail, qui préjudicient au développement du pavillon français »*. La mise en place de cette exonération était justement **une réponse à cet écart de prix**.

Comme l'indique le graphique ci-après, l'exonération de charges votée lors de la loi pour l'économie bleue représente **31 points de base** du coût d'un marin français, **soit une diminution de 17 % de ce coût**. À ce sujet, Armateurs de France soulignait, lors de son audition par votre rapporteur, **que depuis la mise en place des exonérations au Danemark, la flotte sous pavillon danois a été multipliée par trois en 15 ans**. Au contraire, la Suède, qui n'utilise aucun des outils autorisés par l'Union européenne en termes de

diminution du coût des marins, a vu diminuer sa flotte par quatre sur la même période.



Source : Rapport Leroy, comparaison des coûts d'un marin sur un vraquier au long cours selon les pavillons

La variable des salaires est la seule variable tarifaire existant. Comme le soulignent les réponses de l'administration aux questionnaires budgétaires envoyés, « les coûts d'exploitation des navires sont soumis à des contraintes homogènes, laissant peu de marges de manœuvre. ». Qu'ils s'agissent des coûts d'affrètement, d'acquisition, et d'assurances, ces derniers sont identiques pour tous les armateurs, à l'exception peut-être des plus importants, lesquels peuvent faire jouer une certaine concurrence sur les frais financiers. Les coûts de voyage sont dans l'ensemble identiques (carburant, frais de ports et de canaux). La France s'est d'ailleurs alignée sur les standards internationaux.

Compétitivité fiscale des ports français et armateurs français : un alignement sur les pratiques internationales

Taxe au tonnage : la loi de finances rectificative pour 2012 a introduit la possibilité pour les armateurs au commerce d'opter, pour une durée de dix ans, pour une taxation d'un bénéfice forfaitaire à partir de 2003, déterminé selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun. Le comité d'évaluation des niches fiscales et sociales a jugé en 2001 le dispositif économiquement efficace. La loi de finances rectificative pour 2014 a consolidé le dispositif.

Le **mécanisme d'exonération des plus-values de cession** a été étendu aux navires acquis en crédit-bail.

Les marins embarqués sur des navires immatriculés au RIF peuvent bénéficier d'une **exonération de l'impôt sur le revenu** s'ils sont expatriés au moins 183 jours par an.

Les armateurs peuvent bénéficier du régime de droit commun de déductibilité fiscale des amortissements pour l'investissement en navire.

Ces mesures fiscales constituent un **socle commun** à l'essentiel des pays occidentaux.

Source : questionnaires budgétaires

Au final, « *les dépenses de personnel sont la principale variable des coûts d'exploitation* ». Et, si la qualité des navigants français est appréciée, en raison de leur productivité, ainsi qu'en termes de sécurité, notamment sur les bateaux les plus sensibles, cela ne permet qu'une « *compensation partielle du différentiel salarial* ».

Une succession d'exonérations patronales afin de se rapprocher du « netwage », dans un contexte international très concurrentiel

La loi du 3 mai 2005 a mis en place un dispositif d'exonération à 100 % des charges patronales ENIM pour les équipages embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français et affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective.

La loi de finances pour 2007 a prévu l'exonération de cotisations patronales pour les charges d'allocations familiales et d'assurance chômage pour les marins des armements à passager.

La loi pour l'économie bleue de juin 2016 prévoit l'exonération des charges patronales maladie et retraite, des charges patronales sur les allocations familiales et assurance chômage pour l'ensemble des navires de transport et de services maritimes navires battant pavillon français soumis à la concurrence internationale, qu'ils soient immatriculés au premier registre, au registre international français (Rif) ou au registre Wallis-et-Futuna. Les charges sociales patronales sont exonérées pour 9 061 marins fin 2016.

Aussi, votre rapporteur ne peut que marquer son incompréhension face à cette volonté de revenir sur l'exonération considérée comme essentielle par tous les acteurs de ce secteur très concurrentiel et votée la loi sur l'économie bleue, il y a un an à peine, alors même qu'aucune évaluation sur l'impact de cette exonération n'a été réalisée. Cette incompréhension est d'autant plus grande que les **réponses de septembre de l'administration** aux questions de votre rapporteur **mentionnent un renforcement du dispositif dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018**. Or, moins d'un mois après, suite à des arbitrages politiques, c'est finalement la solution inverse qui a été retenue.

Dans ce contexte, et dans la mesure où la remise en cause de cette exonération est justifiée dans l'exposé des motifs du projet de loi de finances par une absence de réponse de la Commission européenne à la notification

faite, votre rapporteur souhaite rappeler **que la Commission européenne a récemment autorisé des mesures fiscales belges en faveur du transport maritime**, à la condition qu'il n'y ait pas de discrimination entre les compagnies maritimes européennes¹. Notre collègue Didier Mandelli a rappelé que ce surcoût est très faible puisqu'estimé à 2 millions d'euros et s'ajouterait aux 18 millions d'euros estimés pour l'application de l'exonération de cotisations patronales prévue par la loi pour l'économie bleue. Votre rapporteur se joint ainsi à son collègue lequel souhaite **remettre en perspective ces 20 millions d'euros par rapport au budget des ministères des Transports et de la Transition écologique et solidaire estimés à 10 milliards d'euros**.

Interrogée à ce sujet par votre rapporteur le mercredi 8 novembre, la Ministre des transports a dit noter la sensibilité de ce sujet mais a indiqué que *« les contraintes de l'exercice de 2018 n'ont pas permis, jusqu'à présent, d'inscrire à nouveau cette prise en charge pour l'année à venir »*.

Toutefois, suite à un nouvel arbitrage politique, le 9 novembre, **à la demande expresse du Premier ministre, le Gouvernement a déposé un amendement de suppression** de l'article 53 du projet de loi de finances lequel prévoyait la fin de cette exonération. Cet amendement a été **adopté**. Et, dans un entretien avec Ouest-France, le Premier ministre a déclaré être prêt à *« l'adapter à la marge »* afin d'assurer sa compatibilité avec les règles communautaires, le cas échéant².

Votre rapporteur **salue cet arbitrage du Premier ministre** ayant permis de conserver cette exonération. Il restera toutefois particulièrement **attentif à la manière dont cette mesure sera financée**, puisque ces crédits supplémentaires devront être trouvés dans le périmètre du ministère de la Transition écologique et solidaire.

Enfin, il souhaite rappeler la **nécessité d'une stabilité fiscale, afin de permettre aux armateurs de pouvoir se projeter économiquement**. Ainsi, une mesure fiscale visant à renforcer la compétitivité française, et pour laquelle il y aurait chaque année un débat sur son maintien ou sa suppression, pourrait ne pas atteindre son plein objectif : en effet, les armateurs pourraient dans ces conditions **hésiter à prendre le pavillon français**, et préférer choisir le pavillon d'un État européen où **aucune menace ne pèse sur une remise en cause** du système d'exonération. À titre d'exemple, il semblerait que certains armateurs aient déjà déduit des versements de leur cotisation à l'établissement national des invalides de la marine et aux organismes de prestations sociales, les exonérations dont ils peuvent bénéficier depuis la loi pour l'économie bleue d'août 2016, alors que d'autres attendent la décision de la Commission européenne. Aussi, votre

¹ Aides d'État : la Commission européenne autorise des mesures fiscales belges en faveur du transport maritime, communiqué de presse de la Commission européenne du 6 novembre 2017.

² « Édouard Philippe : « Transformer en profondeur le modèle économique des ports » Entretien avec Ouest-France et Le Marin, 16 novembre 2017.

rapporteur espère que **l'engagement pris par le Premier ministre** devant les acteurs économiques du secteur lors des Assises de l'économie de la mer il y a quelques jours, dans lequel il souhaite le **maintien durable** de ces exonérations, car il y a « *là aussi, plus qu'un enjeu commercial, un enjeu de souveraineté* » pourra bien être tenu.

La **question de la stabilité fiscale et des mesures** visant à promouvoir la politique maritime française est particulièrement importante au moment où **le Royaume-Uni s'apprête à quitter l'Union européenne**. Le Brexit peut représenter une opportunité pour la flotte française qui doit être saisie. En effet, pour pouvoir bénéficier de la taxe au tonnage, et d'un certain nombre de bénéfices fiscaux, une partie de la flotte d'un armateur doit être sous pavillon européen. Or, certains armateurs britanniques commencent à réfléchir au moyen de continuer à bénéficier des intérêts fiscaux de l'Union européenne. Cela pourrait se traduire par le passage d'une partie de leur flotte sous pavillon d'un autre pays européen. Là encore, la concurrence entre pavillons européens sera importante.

Les crédits initiaux de cette action se répartissent comme suit :

- **Contribution au financement de compléments retraite et rentes d'accident du travail de la compagnie générale maritime et financière :** 9,52 millions d'euros en AE et CP, soit un montant sensiblement comparable à celui prévu par le PLF 2017

Ces crédits permettent d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime, ainsi que de participer au paiement des rentes d'accident de travail et de trajet de ces personnels.

- **Soutien aux dispositifs d'aide à la flotte de commerce :** initialement 54,7 millions d'euros en AE et CP soit une diminution de 18,7 millions d'euros par rapport au PLF 2017

Cette ligne budgétaire permet la prise en charge de diverses exonérations de charges patronales, que ce soit par une compensation versée à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM), à l'agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) ou à l'UNEDIC. La diminution initiale des crédits est due à la suppression de l'exonération de la cotisation employeur d'allocation familiale et de l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi. Toutefois, cette suppression a été annulée à la suite du vote d'un amendement gouvernemental dans le cadre des débats à l'Assemblée nationale.

D'une manière générale, une réflexion sur le financement de l'ENIM et le régime de retraite des marins pourrait être menée. Le Conseil supérieur de la mer a remis le 5 octobre 2017 le rapport demandé par l'article 46 de la

loi pour l'économie bleue « sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises ». Il propose notamment une évolution importante en matière d'accidents du travail et fait part d'une inadaptation de la structure actuelle de classement catégoriel.

5. Action 4 : « action interministérielle de la mer »

Il s'agit de financer diverses formes d'intervention de l'État en matière de transports et affaires maritimes, comme la surveillance et la sécurité, la réglementation de la pêche, la protection de l'environnement ou encore la défense. Au total, 45 missions incombent à l'État en mer. 10,35 millions d'euros sont alloués à ce titre à l'action 4, soit 7,7 % du programme.

Les crédits sont répartis comme suit :

- **Dispositif de contrôle et de surveillance** : 8,15 millions d'euros en AE et CP, soit une augmentation d'un million d'euros par rapport au PLF 2017

Il s'agit principalement d'une dotation des unités littorales des affaires maritimes et des directions interrégionales de la mer, afin de couvrir leurs frais de fonctionnement (achat de petits équipements, loyers, matériels de plongées, dépenses de carburant,...). Pour répondre aux besoins importants de contrôle des pêches en **Guyane**, et suite à la crise du printemps 2017, **une unité littorale des affaires maritime y a été créée**. Elle comportera à terme deux sites, l'un à Cayenne, l'autre à Mana, chacun doté d'un moyen nautique.

Ces crédits permettent également le renouvellement de la flotte, par des moyens nautiques plus légers, plus maniables et au coût de fonctionnement moins important. Enfin, ils participent au déploiement de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), publiée en février 2017, et comprenant un plan d'action stratégique décliné sur chaque façade maritime en métropole et outre-mer.

- **Plan POLMAR-Terre** : 1,7 million d'euros en AE et CP, soit un montant globalement similaire à celui attribué dans le PLF 2017

Le plan POLMAR, visant à lutter contre la pollution maritime et à améliorer la coordination, a été créé suite à la catastrophe de l'Amoco Cadiz au large des côtes bretonnes, et renforcé depuis. Déclenché en cas de pollution importante en mer et sur le littoral, ou menaçant de l'atteindre, il comprend un volet mer, lorsqu'une intervention y est nécessaire, et un volet terre. Les crédits affectés doivent permettre de financer le fonctionnement

des centres de stockage du matériel (matériels de protection, dispositifs de pompage, machine de nettoyage des plages et rochers,...) et leur maintien en condition opérationnelle, ainsi que l'organisation d'exercices, pour le volet terre du plan. En effet, un déclenchement de ce plan n'est pas à exclure, malgré le renforcement de la réglementation relative à la lutte contre la pollution : **le plan POLMAR-Terre a ainsi été déclenché à titre préventif en 2016** suite à un déversement de 50m³ de pétrole brut dans les eaux portuaires de Sestri-Multedo (Gênes) et à un risque de l'arrivée de cette pollution en eaux marines.

- **Plaisance et littoral** : 0,5 million d'euros en AE et CP, soit une très légère diminution par rapport au montant attribué dans le PLF 2017

Un programme de modernisation du système d'immatriculation des navires est en cours. En outre, les crédits ainsi affectés permettent la délivrance des titres de navigation et des cartes de circulation.

6. Action 5 : « soutien au programme »

D'un montant de 7,5 millions d'euros, cette action représente 5,4 % du programme 205. Elle permet d'apporter un soutien logistique aux services déconcentrés des affaires maritimes. Le montant accordé est en légère hausse - de 700 000 euros - par rapport au PLF 2017.

7. Ventilation initiale des crédits et comparaison par rapport au PLF 2017

Actions	PLF 2017 (AE)	PLF 2018 (AE)
Action 1 : « sécurité et sûreté des maritimes »	29,7 M€	29,9 M €
Action 2 : « gens de mer et enseignement maritime »	27,96 M€	28,05 M€
Action 3 : « flotte de commerce »	83,5 M€	64,22 M€ (-19,28 M€)¹
Action 4 : « action interministérielle de la mer »	9,73 M€	10,35 M €
Action 5 : « soutien au programme »	6,89 M€	7,5 M €
Total	157,78 M€	140 M€ (-17,8 M€)¹

¹ Suite à la suppression de l'article 53 du projet de loi de finances initiale, les crédits devraient être au final globalement identiques à ceux inscrits dans le projet de loi de finances pour 2017.

II. RENFORCER LE TRANSPORT MARITIME FRANÇAIS : DONNER DE VRAIS MOYENS AUX GRANDS PORTS MARITIMES

A. LES PORTS FRANÇAIS EN PERTE DE VITESSE

1. Une position géographique privilégiée insuffisamment exploitée

Comme votre rapporteur l'avait déjà rappelé dans son avis budgétaire consacré au transport maritime pour le projet de loi de finances pour 2017, **la France dispose du deuxième espace maritime mondial, grâce à ses territoires d'outre-mer.**

Elle bénéficie d'une position géographique privilégiée pour le transport maritime. Or, comme le souligne le document de politique transversale sur la politique maritime, publié dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018, **76 % du commerce extérieur, en volume, de l'Union européenne s'effectue par la mer.** Quant aux relations entre la France et les États tiers, le vecteur maritime représente 87 % des échanges.

La France compte 70 ports de commerce sur son territoire. 11 d'entre eux disposent du statut de grand port maritime (GPM) : sept en métropole (Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Nantes/Saint-Nazaire, Rouen) et quatre en outre-mer (ceux de de la Réunion, la Guyane, la Guadeloupe et la Martinique). En outre, celui le Saint-Pierre et Miquelon a été déclaré d'intérêt général. Les GPM représentent près de 75 % du trafic total des ports français

Présente sur les façades **Manche/mer du Nord, atlantique et méditerranéenne**, mais aussi dans toutes **les régions océaniques du monde**, la France et ses grands ports maritimes devraient représenter des points d'entrée et de sortie incontournables pour les marchandises françaises, en provenance et à destination de la France, l'Europe et le monde. D'ailleurs, trois conseils de coordination interportuaires – un par façade ou axe logistique – ont été mis en place, afin de renforcer les synergies :

- le conseil de coordination « axe Seine », regroupant les GPM du Havre et de Rouen, et le port autonome de Paris ;
- le conseil de coordination « façade atlantique », regroupant les GPM de Nantes/Saint-Nazaire, LA Rochelle et Bordeaux ;
- le conseil de coordination « Antilles-Guyane », regroupant les GPM de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane.

Pour l'administration, les GPM de métropole doivent « *structurer les grands corridors d'échange européens de transit le long desquels ils sont situés* ».



 • La Rochelle

Grands Ports Maritimes métropolitains

• Port la Nouvelle

Principaux Ports décentralisés

Or, force est de constater que **les grands ports maritimes français ont du mal à faire face aux concurrences** allemande, espagnole, italienne, néerlandaise et portugaise. Le premier port français en volume, Marseille, n'est que 6^{ème} en Europe. **Le Havre, est en 9^{ème} position, mais surtout loin derrière les autres ports de la façade Manche/mer du Nord.**

Classement des 19 premiers ports européens par tonnage

		Tonnage total (en millions de tonnes)	Liquides en vracs	Solides en vracs	Marchandises diverses
1	ROTTERDAM	461,2	223,5	82,3	155,4
2	ANVERS	214,1	69,2	12,6	132,3
3	HAMBURG	138,2	14,2	30,7	93,3
4	AMSTERDAM	97,0	45,6	44,7	6,7
5	ALGECIRAS	96,8	27,5	1,6	67,7
6	MARSEILLE	80,6	49,2	13,0	18,5
7	BREMEN	74,2	1,7	8,4	64,1
8	VALENCE	70,8	3,8	2,5	64,5
9	LE HAVRE	65,4	37,6	1,9	25,9
10	SINES	51,2	24,6	5,9	20,7
11	GÊNES	49,8	14,6	3,7	31,6
12	BARCELONE	47,7	11,5	4,4	31,8
13	DUNKERQUE	46,7	4,2	22,1	20,3
14	LIVOURNE	32,8	8,4	0,8	23,6
15	BILBAO	32,0	18,1	4,4	9,5
16	NANTES SAINT-NAZAIRE	25,5	16,8	6,0	2,7
17	ROUEN	21,0	9,9	9,7	1,3
18	LA ROCHELLE	9,2	3,1	5,2	1,0
19	BORDEAUX	7,8	4,8	2,4	0,6

Source : questionnaire budgétaire

De manière encore plus frappante, **l'ensemble des tonnages des grands ports maritimes français de métropole (256,2 millions de tonnes) est inférieur au tonnage traité par le seul port de Rotterdam**. Seul Le Havre arrive à se positionner – à la 62^{ème} place – dans le classement mondial 2015-2016 des 100 principaux ports à conteneurs, loin derrière Rotterdam (11^{ème} place), Anvers (14^{ème} place) ou Hambourg (18^{ème} place). Quant au port de Marseille, il est sorti de ce classement depuis plusieurs années. Enfin, plus aucun port français ne dessert la Suisse depuis 25 ans.

2. Une part de marché en baisse

En outre, **les grands ports maritimes français ne parviennent pas à gagner des parts de marchés** par rapport à leurs principaux concurrents. Bien au contraire, ils sont actuellement sur une **tendance baissière**. Ainsi, à base constante, la part du trafic total transitant par les 24 premiers ports européens, est **passée pour les GPM de 13,5 % à 13 %**. Il en est de même

pour le trafic conteneurisé, passé de 6,6 % à 6,3 %. Pour les EVP (conteneur équivalent vingt pieds), une baisse générale de 0,5 % est constatée en France.

Certes, on observe un recul de l'activité globale au niveau mondial. Toutefois, tous les ports, qu'ils soient européens, ou français, ne sont pas impactés de la même manière. Certains, à l'image de celui de Sines au Portugal, ont connu une nette progression et un fort dynamisme qui ont conduit à l'inclure dans le panel de ports européens utilisé pour comparer la tenue des GPM.

Au niveau européen, comme le montre le tableau ci-dessous, certains ports ont, malgré **un contexte international peu favorable**, connu **une croissance** importante (Anvers, Barcelone) voire très importante (Algéciras, Sines). Au contraire, **pour les ports français, au mieux la croissance est très faible** (+0,3 % pour Dunkerque, Nantes/Saint-Nazaire), mais **principalement négative** (-1,4 %) pour Marseille, voire **en forte diminution** (Le Havre, La Rochelle, Bordeaux, Rouen). De manière générale, pour 2016, l'ensemble des GPM métropolitains affiche un trafic en baisse de 2,4 % par rapport à 2015.

Classement des évolutions des principaux ports européens entre 2015 et 2016

(en millions de tonnes)	Tonnage total	Évolution 2015/2016
SINES	51,2	16,4 %
ALGECIRAS	96,8	5,3 %
BARCELONE	47,7	3,9 %
ANVERS	214,1	2,7 %
VALENCE	70,8	1,7 %
BREMEN	74,2	1,0 %
AMSTERDAM	97,0	0,5 %
DUNKERQUE	46,7	0,3 %
NANTES SAINT-NAZAIRE	25,5	0,3 %
HAMBURG	138,2	0,3 %
LIVOURNE	32,8	0,3 %
GÊNES	49,8	-0,8 %
ROTTERDAM	461,2	-1,1 %
MARSEILLE	80,6	-1,4 %
BILBAO	32,0	-1,4 %
LE HAVRE	65,4	-4,3 %
LA ROCHELLE	9,2	-5,9 %
BORDEAUX	7,8	-6,50 %
ROUEN	21,0	-6,7 %

Source : questionnaire budgétaire

Les raisons de cette moindre performance sont multiples :

- 2016 a été marquée par des **conflits sociaux** avec plusieurs jours de grève. Il y a ainsi eu 158 mouvements de grévistes sur l'ensemble des grands ports maritimes, représentant - de manière cumulée - 17 417 journées de grève. Selon l'administration, certains GPM constatent depuis des **pertes de trafic au profit d'autres ports européens**. Par comparaison, il y a eu en 2015, 44 mouvements de grève et 3 479 journées de grève en cumulé. 2015 était d'ailleurs l'année avec le taux de conflictualité le plus bas depuis la réforme portuaire de 2008. Le blocage des raffineries dans le cadre des manifestations de la loi travail, à laquelle s'ajoute une baisse du trafic de produits pétroliers, ont fortement impacté le port du Havre en 2016. Il en est de même à Marseille où l'opérateur Fluxel a été bloqué pendant trois semaines ;

- l'année 2016 a connu **l'une des plus mauvaises récoltes céréalières depuis 30 ans** (-17,4 % de trafic de céréales). Les ports de Rouen, Bordeaux et Dunkerque ont principalement été touchés. Toutefois, cette crise a atteint tous les ports européens céréaliers.

Les résultats sur le **premier semestre 2017** sont mitigés. Certes, les GPM métropolitains enregistrent sur cette période **une hausse** de 2,4 % du fret, en comparaison du premier semestre de l'année 2016 (marqué par les contestations sociales, et la très mauvaise récolte du printemps), témoignant ainsi qu'une partie des résultats à la baisse de l'année dernière est due à des **circonstances conjoncturelles**. Mais, par comparaison avec les ports européens, ils **restent fragiles** :

- sur la façade Manche-mer du Nord, dans l'ensemble, les ports français connaissent une hausse de trafic similaire - **mais légèrement inférieure**- à celle des autres ports européens (+2,2 % contre +2,4 % pour les autres ports européens). Si le port du Havre affiche une croissance de plus de 11 %, celui de Rouen continue sa forte baisse (de 14 %) ;

- sur la façade atlantique, la croissance des ports français (+4,0 %) est **inférieure à celle de la moyenne des autres ports européens** (+4,8 %). Cette croissance est principalement portée par le port de Nantes, grâce à l'importation, le transbordement et la distribution du gaz naturel liquéfié (GNL), nouveau carburant routier et maritime ;

- sur la façade méditerranéenne, la croissance du port de Marseille (+1,9 %) **est également inférieure à celle des ports italiens et espagnols** (+2,8 %).

Votre rapporteur ne peut que s'inquiéter de cette faible croissance par rapport aux principaux concurrents, risquant d'**alimenter un déclin pérenne** des grands ports maritimes français.

Le trafic « passagers » dans les GPM métropolitains

Plus de 28,7 millions de passagers ont transité par les ports français de métropole en 2016. Ce chiffre est en baisse de 4,6 % par rapport à celui de 2015. Environ 55 % de ce trafic correspond à la façade Manche/Atlantique, le reste pour la façade Méditerranée/Corse.

Suite aux difficultés juridiques et financières rencontrées par la société nationale Corse Méditerranée, une délégation de service public maritime provisoire d'un an a été attribuée le 30 septembre 2016, pour la desserte des ports corses et de Marseille, à l'offre conjointe des compagnies Corsica Linea et La Méridionale. Elle a été reconduite pour la période du 1^{er} octobre 2017 au 31 mai 2019. Cette délégation de service public doit assurer la transition avec un nouveau dispositif de gestion, reposant sur des sociétés d'investissement et d'économie mixte, qui devrait entrer en vigueur en 2019.

Source : questionnaires budgétaires

B. LE PORT ET APRÈS... DÉVELOPPER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PROVENANCE ET À DESTINATION DES PORTS

Malgré sa façade maritime exceptionnelle, la France reste **un acteur de second rang du transport maritime**. Un chiffre, rappelé par le Président de la République, François Hollande, lors des Assises de la Mer de novembre 2016 en témoigne : « *un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un de nos ports* ». Or, le développement du trafic de marchandises dans les grands ports maritimes est essentiellement lié à la mise en place d'une **desserte fiable et efficace de ces derniers et de l'hinterland**. D'ailleurs, votre rapporteur rappelait déjà lors des débats sur le projet de réforme portuaire de 2008, cet adage des professionnels du secteur, selon lequel « *la bataille maritime se gagne à terre* ». En effet, la compétitivité des ports s'apprécie au regard du cumul de plusieurs critères :

- l'offre maritime ;
- les performances du port, notamment de ses équipements, l'efficacité des entreprises de manutention et la situation sociale ;
- l'offre logistique ;
- la qualité et le coût des dessertes terrestres.

1. La desserte de l'hinterland : un recours encore privilégié à la filière routière

La réforme portuaire de 2008 et le plan de relance des ports devaient permettre une amélioration des dessertes routières, fluviales et ferroviaires. La stratégie nationale portuaire allait même plus loin, puisque l'un de ses objectifs était de rendre les modes massifiés plus compétitifs pour développer le report modal, et **notamment doubler la part de marché du fret non routier** pour les acheminements à destination et en provenance des

ports. Or, force est de constater que **la route en France reste le moyen privilégié de transport des marchandises arrivées par voie maritime**. L'une des explications peut se trouver dans le fait que, depuis 2013, et malgré une volonté affichée du Gouvernement de promouvoir le fret, **l'État ne verse pas la totalité des montants de la « compensation fret »** « *par laquelle l'État finance une partie du coût direct d'utilisation imputable au fret pour éviter aux entreprises de subir une hausse élevée des péages qui les détournerait de ce mode de transport* »¹. Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer a toutefois indiqué à votre rapporteur lors de son audition dans le cadre du présent avis budgétaire que l'État tiendra ses engagements sur ce point en 2018.

En ce qui concerne le **mode fluvial** qui avait cru en 2008, ce dernier connaît **une baisse continue depuis 2015**. Le niveau d'acheminement à destination ou en provenance des ports est ainsi **revenu à son niveau de 2007, soit 10 % des marchandises** (hors celles transportées par oléoducs et gazoducs). Votre rapporteur ne peut que constater **l'absence d'effets** sur la part de marché de ce mode de transport, malgré les plans de relance, la stratégie nationale portuaire, et les autres engagements de l'État en ce sens. Lors de son audition par votre rapporteur, Voies navigables de France (VNF) a notamment souligné que la **question de la fiabilité** de ce mode de transport se posait. Ainsi, plusieurs chargeurs sur l'axe Seine préfèrent avoir recours à un transport routier, plutôt qu'au fluvial, en raison de l'état critique de l'écluse de Méricourt. Il y a en effet un risque qu'elle se mette en panne. Si, d'importants travaux sont prévus pour la moderniser, de manière générale, pour VNF, **un investissement supplémentaire annuel de 100 millions d'euros pendant 10 ans serait nécessaire pour sécuriser et régénérer l'ensemble des aménagements fluviaux**, afin de permettre un report modal significatif. La régularité des départs est également importante. En effet, une marchandise arrivée par camion peut poursuivre son acheminement immédiatement. En outre, le transport fluvial **doit être suffisamment régulier et significatif** pour pouvoir offrir la même prestation. Le port de Fos, comme la plupart des ports, donne la priorité au déchargement et chargement des navires maritimes sur les navires fluviaux. Dès lors le chargement d'un navire fluvial peut être retardé, réduisant ainsi le nombre de rotations qu'il peut faire en une semaine. **Cela à des conséquences importantes sur une filière à l'équilibre budgétaire fragile**. D'ailleurs, un opérateur a décidé de supprimer un de ses bateaux, pour des raisons financières. En conséquence, certains jours, aucun bateau ne circule entre Fos et Lyon. Aussi, une marchandise arrivant en retard dans le port maritime de Fos et ratant la correspondance avec la navette fluviale pour Lyon, se retrouvera bloquer au port pendant plus de vingt-quatre heures. Or, **rien n'est pire pour un transporteur que de savoir sa marchandise bloquée dans un port**. Il risque de décider, pour prévenir tout risque de blocage, de

¹ Avis budgétaire n° 145 (2016-2017) sur le projet de loi de finances pour 2017, transports ferroviaires, collectifs et fluviaux, Louis Nègre, déposé le 24 novembre 2016.

recourir directement au transport routier, entraînant ainsi une diminution du transport fluvial, et par conséquent la suppression d'une liaison fluviale supplémentaire.

Le bilan du fret ferroviaire est plus décevant encore. La part de marché du mode ferroviaire continue à diminuer en 2016 à moins de 12 %, et fait suite à la baisse déjà constatée entre 2011 et 2012 (-2,5 points par rapport à 2011). Élisabeth Borne, Ministre des Transports a ainsi souligné devant votre commission qu'aujourd'hui, *« on ne sait pas tracer un sillon qui traverse notre territoire de façon satisfaisante »*. Votre rapporteur ne détaillera pas ici l'état du fret ferroviaire français qui fait l'objet d'une analyse par notre collègue Gérard Cornu, dans le cadre de son avis budgétaire. Il souhaite toutefois rappeler un chiffre symbolique qui lui a été transmis, lors de son audition, par Jean-Michel Genestier, Directeur général adjoint de SNCF Logistics : *« aujourd'hui, sur un trajet de 1 000 km, 98,5 % des camions arrivent à l'heure prévue, à un quart d'heure près. Pour le fret ferroviaire, 70 % des trains arrivent à l'heure prévue, à la demi-journée près. »*

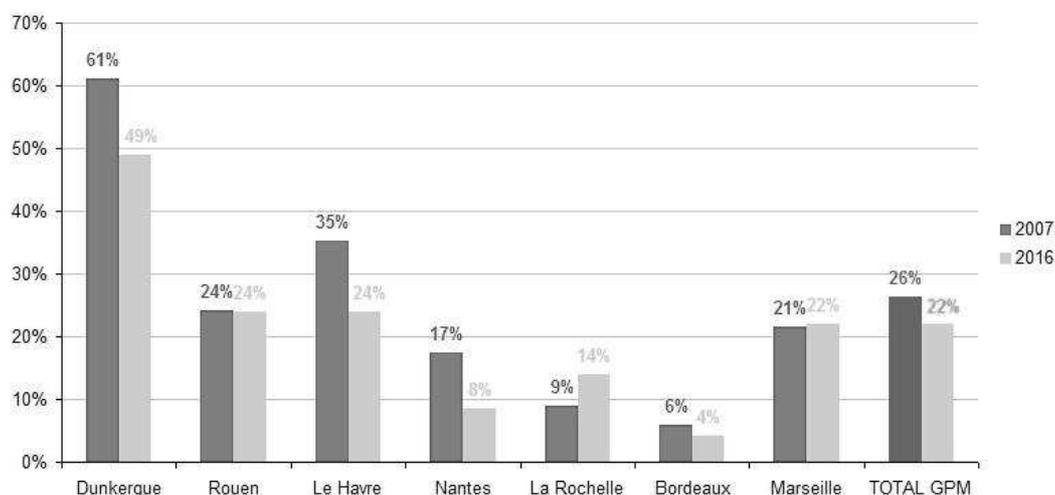
Votre rapporteur insiste ainsi sur la nécessité d'une **fiabilité et d'une qualité du transport** que les chargeurs sont en droit d'attendre.

Au contraire, sur la même période, la **part du marché routier** progresse de plus de cinq points depuis 2007, pour atteindre en 2016 **78,1 % des marchandises** hors celles transportées par oléoducs et gazoducs.

Les chiffres fournis par l'administration permettent de constater une différence majeure avec l'Allemagne. En effet, d'après la stratégie nationale portuaire allemande, les pré et post acheminements portuaires dans ce pays se faisaient à 29 % par le mode ferroviaire et 37 % par le mode fluvial en 2010. Le tonnage de marchandises transportées par mode routier devait croître entre 2011 et 2013 de 17 %, celui du mode ferroviaire de 24 % sur la même période, et de 20 % pour le mode fluvial.

La situation est également **très variable selon les ports**. Ainsi, Dunkerque est le port dans lequel la part modale non routière est la plus élevée : elle atteint presque 50 %. Au contraire, cette part est inférieure à 10 % dans les ports de Bordeaux et Nantes.

Evolution de la part modale des trafics non-routiers (hors oléoducs) (2007-2016)



Source : questionnaire budgétaire

La forte part du modal non-routier à Dunkerque s'explique par l'existence d'un réseau ferré portuaire, constitué de plus de 200 km de voies permettant de desservir l'ensemble des terminaux portuaires. À l'opposé, le port de La Rochelle n'est que peu propice au report modal : en effet, l'activité de ce port repose sur des trafics essentiellement à rayonnement régional, pour lesquels l'emploi de moyens massifiés de pré ou post acheminement est moins pertinent. Toutefois, ce port, qui ne dispose pas d'accès fluvial, mène depuis quelques années une politique active en matière de développement ferroviaire. L'augmentation de la part modale de trafic non-routier en témoigne.

2. Des investissements trop limités

Comme le souligne le document de politique transversale relatif à la politique maritime, « les GPM sont situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. Dans ce contexte géographique, la desserte ferroviaire et fluviale des ports est essentielle pour assurer la compétitivité des ports français face à leurs concurrents européens ».

Toutefois, votre rapporteur s'interroge sur le développement du multimodal en France et les investissements faits pour des alternatifs aux transports maritimes. Comme il le notait dans le rapport sur l'attractivité maritime et portuaire des ports de l'axe Seine, coécrit avec notre collègue députée Valérie Fourneyron, « sur la période 2006-2014, les ports maritimes de la Seine, Le Havre et Rouen, ont investi 740 millions d'euros. Pendant la même période, les ports concurrents de Belgique ont réalisé 1,28 milliard d'euros d'investissements subventionnés à 100 % par le gouvernement flamand ». Enfin, votre rapporteur rappellera la construction aux Pays-Bas de la ligne

ferroviaire de 150 kilomètres de long, et intégralement dédiée au transport de marchandises – dite Betwuteroute. Elle a été financée en partie par l'État allemand et relie depuis 2007 le port de Rotterdam à la frontière germano-hollandaise.

Le tableau ci-après reprend les opérations d'investissement en cours dans les grands ports maritimes, financés principalement dans le cadre des CPER 2015-2020. La plupart de ces opérations sont presque toutes **inférieures à 20 millions d'euros**, seuil à partir duquel elles sont prises en comptabilisation par l'indicateur « écart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service » du projet annuel de performance du programme 203. La dernière grande réalisation reste la plateforme multimodale du port du Havre en 2015 (part de l'État : 136 millions d'euros).

Or, comme le soulignait le Premier ministre lors des Assises de l'économie de la mer de 2017, il est nécessaire *« d'améliorer la fluidité du passage portuaire. [...] les ports ont besoin de la mer. Ils ont aussi besoin de la terre, plus précisément du rail et des fleuves »*.

Votre rapporteur se réjouit de l'augmentation du budget de l'AFITF en 2018. **Toutefois, ce budget reste insuffisant pour répondre à l'ensemble des besoins en matière d'infrastructures.** Votre rapporteur a d'ailleurs été surpris d'apprendre, à l'occasion de l'audition de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, **que l'AFITF ne perçoit pas la totalité des centimes additionnels sur la TICPE** pourtant votés en compensation de l'abandon de l'écotaxe. Ainsi, seul deux-tiers des sommes collectées sont versés à l'AFITF, le reste va au budget général de l'État : en effet, **les centimes additionnels ne sont pas une taxe affectée à l'AFITF.**

Port	Principales opérations en cours en 2017 dans les grands ports maritimes français (part État à engager)
Dunkerque	Terminal des Flandres (20M€)
Le Havre	Réhabilitation du terminal croisière (12 M€) Modernisation des écluses Tancarville (15 M€) et François 1 ^{er} (13,3 M€)
Rouen	Amélioration des accès nautiques (23,5 M€ dans le CPER précédent +50 M€) Reconversion du site ex-Pétroplus (20 M€) Aménagement de la plateforme logistique RVSL Amont (14,5 M€)
Nantes Saint-Nazaire	Hub logistique (2,9M€) Restructuration du site industriel de Saint-Nazaire (3,4 M€)
La Rochelle	Poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire portuaire (1M€) Démarrage du développement du terminal chef de baie (5 M€)
Bordeaux	Amélioration des accès nautiques (12M€) Développement des filières industrielles (15,6M€)
Marseille	Réorganisation des terminaux passagers (14M€) Aménagement du pôle Corde-Maghreb (7M€)
Guadeloupe	Grand projet de port (6M€)
Martinique	Extension de la pointe des Grives (2,5M€) Modernisation des terminaux (7,3M€) Développement logistique et transition énergétiques (2M€)
Guyane	Modernisation des terre-pleins et de l'outillage (3M€)
La Réunion	Extension du port Est (3M€)

Source : Programme annuel de performance – programme 203

Conscients de l'importance du multimodal et de la desserte de l'hinterland, les grands ports maritimes français ont entrepris des travaux de modernisation, notamment en matière de desserte ferroviaire. En effet,

l'article 9 de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire permet aux ports de 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 de la zone portuaire, à l'exception des installations terminales.

Le **port de Dunkerque** a engagé un programme d'amélioration de son accessibilité ferroviaire, dans le cadre du contrat de projet État-région. Le barreau de Saint-Georges a été électrifié améliorant l'accès aux embranchements du Port Ouest. En outre, de manière concomitante, SNCF Réseau a entrepris la remise à niveau et l'électrification de la voie Calais Dunkerque. De nouveaux projets sont à l'étude, notamment une liaison directe vers Calais et le tunnel sous la Manche depuis les terminaux du port Ouest. Des travaux ont également été menés sur la desserte fluviale de ce port, afin de trouver **une solution pérenne au surcoût de manutention fluvial**. Ce dernier n'est plus désormais supporté par les seuls opérateurs fluviaux, mais lissés auprès de l'ensemble des armateurs.

En ce qui concerne le **GPM de Nantes/Saint-Nazaire**, un projet d'offres de services fluvial sur l'estuaire de la Loire a été initié en 2013. Nantes Métropole, Saint Nazaire agglomération et le port de Nantes Saint Nazaire ont constitué un groupement de commande visant à désigner un opérateur. Le futur service, dénommé Flexiloire sera opérationnel à partir de janvier 2018. En outre, le port de Saint-Nazaire a engagé des travaux pour améliorer sa desserte ferroviaire, en créant de nouveaux embranchements. Par ailleurs, il est entré au capital de l'opérateur ferroviaire du **port de La Rochelle**, permettant de le rendre plus compétitif. Ce port a d'ailleurs réalisé d'importants travaux pour améliorer sa desserte ferroviaire (12 millions d'euros).

Le **port de Marseille**, pour sa part, a entrepris l'aménagement du terminal de transport combiné de Mourepiane, afin de renforcer la desserte ferroviaire des bassins Est et ainsi favoriser l'exploitation du terminal à conteneurs. Une deuxième et troisième phases de travaux sont déjà prévues pour améliorer les accès ferroviaires aux bassins Est et Ouest.

3. Se préparer à l'ouverture de nouvelles voies de passage

Comme votre rapporteur le soulignait dans l'avis budgétaire pour le projet de loi de finances pour 2017, la fréquentation des routes maritimes mondiales répond aux évolutions du commerce mondial. L'année 2016 a été marquée par **l'ouverture du 3^{ème} jeu d'écluses du canal de Panama**, permettant le passage de navires de très grande taille. Dès lors, les investissements sont importants pour permettre aux ports de se développer et d'être prêts à accueillir ces nouveaux bateaux. D'ailleurs, l'un des enjeux des GPM de Guadeloupe et de Martinique, était de profiter de cet élargissement du canal de Panama. Des travaux de modernisation des

infrastructures portuaires sont donc nécessaires, notamment pour accueillir les navires « néo-panamax ». Sur ce point, **une partie des travaux de modernisation des infrastructures portuaires permettant aux ports de Guadeloupe et de Martinique**, de profiter de l'ouverture du 3^{ème} jeu d'écluses du canal de Panama, s'est achevée. L'un des principaux enjeux pour 2018, concernant les Antilles, consiste à conforter la hausse du trafic de transbordement de conteneurs, ce qui nécessite de poursuivre les travaux de modernisation.

En France métropolitaine, les ports des façades Manche/Mer du Nord et atlantique doivent se préparer dès à présent à **l'ouverture du canal Seine-Nord Europe**. Comme le soulignait le Premier ministre lors des Assises de l'économie de la mer, au sujet de cet ouvrage, « *l'important, c'est d'en faire un succès pour nos ports, pour nos fleuves et pour nos territoires* ». En effet, si cette construction représente une opportunité pour permettre aux marchandises en provenance ou en partance des ports français de Dunkerque, Rouen, et Le Havre en reliant plus facilement l'Île-de-France, le Nord de la France et au-delà l'Europe centrale, elle peut également constituer un risque dans la mesure où, en l'absence de toute anticipation, il facilitera le transit des marchandises entre ces régions et les ports allemands et néerlandais. Au final, **sans anticipation de la part des ports français et de l'État, l'ouverture du canal Seine-Nord Europe pourrait se traduire par une baisse de trafic dans les ports français des façades Manche/Mer du Nord et Atlantique**.

À ce titre, le GIE HAROPA, regroupant les ports du Havre, de Rouen et Paris a engagé une démarche avec SNCF Réseau, afin de mieux comprendre les potentialités des différents trafics (combinés, céréales,...) et d'étudier les capacités du réseau ferré. En outre, le Grand port du Havre poursuit la modernisation de son réseau ferré portuaire. Un faisceau de soutien à Port 2000, apte à recevoir des trains de grande longueur, ainsi qu'une modernisation des voies et équipement ont également été financés. De même, le port de Rouen, dans le cadre du CPER 2007-2017, a procédé à une modernisation et un agrandissement de son réseau portuaire. Ces actions doivent être consolidées dans le cadre du CPER 2015-2020.

Toutefois, **l'amélioration des seules lignes ferroviaires portuaires n'aura que peu d'effets, si, la desserte ferroviaire n'est pas assurée une fois sortie du port**. Votre rapporteur ne peut que souligner la détérioration des réseaux existants, comme l'a rappelé notre collègue Gérard Cornu dans l'avis budgétaire consacré au transport ferroviaire. C'est la raison pour laquelle, il salue la déclaration d'utilité publique de la modernisation **et l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors**, avec une mise en service prévue pour mi-2020. En effet, l'itinéraire Le Havre-Rouen-Paris - sur lequel circulent près de 180 trains en direction des ports - ne permet pas l'absorption de trains supplémentaires. Le trajet via Serqueux-Gisors - sur une ligne modernisée - permettrait de conserver un temps de parcours sensiblement similaire à celui

de la ligne historique, et de réduire d'une demi-journée à une journée, en contournant les nœuds ferroviaires de Rouen et de Mantes-la-Jolie. Pour la chambre de commerce et d'industrie de Normandie, cette ligne pourrait à terme « *permettre de nouvelles opportunités de dessertes vers le Nord et l'Est via Amiens/Lille, Metz/Mannheim et Strasbourg* », avec potentiellement « *une redistribution des flux et un basculement du taux d'approvisionnement de Paris, aujourd'hui favorable au port d'Anvers, au profit des ports de la vallée de la Seine* ».

En outre, ces grands ports français sont engagés depuis plusieurs années dans une amélioration de **l'accès fluvial**.

Ainsi, à **Rouen**, des travaux ont été entrepris afin d'approfondir le chenal, et permettre d'ici 2018 l'accueil des vraquiers de nouvelles générations dans des meilleures conditions de sécurité. D'autres travaux en cours - 180 millions d'euros cofinancés par l'Union européenne, l'État et la région via le CPER, la métropole Rouen Normandie et le Port de Rouen - , visent à augmenter les créneaux horaires et les tirants d'eau, permettant ainsi un gain de temps d'une à deux heures.

Le **GPM du Havre et le GIE HAROPA** entreprennent une modernisation des écluses François 1^{er} , permettant l'accès à la zone industrielle portuaire du Havre, et de Tancarville, **point de passage obligé pour le trafic fluvial en provenance ou à destination du port du Havre**. Échelonnés sur la période 2014-2019, ces travaux doivent permettre une modernisation des différentes portes et un renforcement de leur fiabilité. Les travaux, estimés à 15 millions d'euros, sont cofinancés par l'État et la région. En outre, votre rapporteur réaffirme son engagement depuis de nombreuses années **pour la création de la « chatière »**, permettant un accès fluvial direct à Port 2000 - le port à conteneurs du Havre accessible depuis la mer. En 2015, les deux tiers des conteneurs du port du Havre ont transité par les terminaux de Port 2000.

La DGITM a indiqué lors de son audition, à votre rapporteur, le travail en cours au sein de l'AFITF afin de revoir **la réglementation applicable aux barges fluviales**. Il s'agirait ainsi de les autoriser à **passer en zone maritime, de manière constante** - aujourd'hui, elles peuvent seulement le faire, si elles ont obtenu une autorisation dérogatoire et temporaire. Selon la DGITM, cette solution permettrait, 99 % du temps, un approvisionnement direct sur les barges - le pourcentage restant étant dû aux jours où la houle est trop forte. Pour votre rapporteur, il ne peut s'agir que d'une **solution temporaire**, en attente de la construction de la chatière.

« La chatière » du Port du Havre

Il s'agit de créer une nouvelle digue entre la digue sud du port historique et la digue nord du site Port 2000, afin de permettre à tout type de bateaux fluviaux d'accéder aux terminaux, indépendamment des conditions météorologiques.

Une étude préliminaire a été lancée en 2013, afin de vérifier la faisabilité de cette opération et réfléchir à la trajectoire de cette dernière, ainsi qu'aux impacts socio-économiques d'un tel ouvrage. Une deuxième étude portant sur les aspects techniques, environnementaux et socio-économiques est actuellement en cours. Les premiers résultats doivent être connus pour la fin 2017. Elle a été cofinancée par l'Union européenne, l'État et la région.

Le montant de l'investissement nécessaire pour réaliser cet ouvrage est estimé à 100 millions d'euros.

Source : CCI de Normandie

Enfin, pour fluidifier le transport de marchandises dans la zone portuaire, un **terminal multimodal** a été construit en 2013. L'exploitant de ce dernier a toutefois rencontré un certain nombre de problèmes financiers. Le GPM du Havre a dû devenir propriétaire de la plateforme multimodale, en contradiction avec la réforme portuaire de 2008. Si l'année 2016 correspond à une mise effective en activité de cette plateforme, cette dernière est loin d'avoir atteint sa capacité de traitement des conteneurs. Ainsi, le GPM du Havre espère traiter via cette plateforme 80 000 conteneurs par an en 2017, contre 200 000 à 300 000 par an prévus au début du projet.

C. RÉFORMER LA GOUVERNANCE DES PORTS FRANÇAIS

1. Une gouvernance profondément modifiée depuis 2008

La gouvernance portuaire a été profondément modifiée par la réforme portuaire de 2008. Cette dernière a en effet mis en place un directoire, composé de 2 à 4 personnes, chargé de la direction de l'établissement. Le président du directoire est également directeur général du port. Il est assisté d'un conseil de surveillance, composé de 18 membres : 5 représentants de l'État, 5 des collectivités territoriales, dont 2 du conseil régional, 3 des salariés et 5 personnalités qualifiées « *nommées par l'autorité compétente de l'État* ». **Certes, la loi pour l'économie bleue de juin 2016 a renforcé la place des collectivités territoriales**, et notamment de la région. Le nombre de représentants des collectivités territoriales est passé de 4 à 5 – et celui du conseil régional, de 1 à 2. Par ailleurs, la nomination des personnalités qualifiées par l'État se fait « *après avis du président du conseil régional* ». **Toutefois, l'État conserve une influence majeure**, renforcée par le lien qu'il a avec cette dernière catégorie de membres. De ce conseil de surveillance émane un comité d'audit.

Un **conseil de développement**, regroupant les milieux professionnels, sociaux et associatifs, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, est chargé de donner un avis consultatif sur les décisions prises par le directoire. Les représentants des unions maritimes portuaires, qui siégeaient jusqu'alors dans les instances décisionnelles, siègent désormais dans le conseil de développement, afin de limiter les conflits d'intérêts fréquents dans les conseils d'administration des ports autonomes. Il est notamment consulté sur le projet stratégique du port. Enfin, **un conseil de coordination par façade** maritime a été créé.

La réforme du statut des ports ultramarins

La loi du 22 février 2012 portant réforme du statut des ports ultramarins relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports décline la réforme portuaire de 2008 aux principaux ports d'outre-mer. Le port autonome de Guadeloupe, et les trois ports d'intérêt national de Guyane, Martinique et de la Réunion sont transformés en grands ports maritimes, et la composition du conseil de surveillance est adaptée aux spécificités locales.

Le conseil de coordination interportuaire de la zone Antilles-Guyane a été créé en juin 2016. Il a pour mission de développer des solidarités entre les GPM de Guadeloupe, Guyane et Martinique, en favorisant une coopération entre ces ports sur des sujets d'intérêts communs, et en facilitant leur adaptation aux enjeux actuels, notamment l'accroissement de la taille des navires porte-conteneurs et le développement de la croisière. Ce conseil a adopté, lors de sa première réunion, la stratégie nationale portuaire en outre-mer.

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République d'août 2016 (dite loi NOTRe) permet le **transfert**, sur demande, de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la **gestion des ports relevant du département**, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique duquel sont situées ces infrastructures. Les départements ayant la qualité d'autorité portuaire disposent de la faculté de solliciter le maintien de leur compétence. Dans l'hypothèse de candidatures multiples, le préfet de région organise une phase de concertation en privilégiant la constitution de syndicats mixtes. 306 ports maritimes et fluviaux départementaux ont été concernés par la procédure de transfert. Le transfert de 8 ports maritimes - situés en région Provence-Alpes-Côte-D'azur et en Corse - reste à finaliser. Aujourd'hui **55 ports maritimes départementaux dépendent d'une autorité portuaire autre qu'un département.**

2. Renforcer le poids des acteurs locaux

Dans le cadre de son rapport annuel 2017, **la Cour des comptes a jugé le bilan de la réforme** des grands ports maritimes comme « *une mise en œuvre inégale* », avec « *des effets modestes* » et « *une attractivité insuffisante* ».

Ainsi, en ce qui concerne la gouvernance, si la Cour des comptes juge que la réforme de la gouvernance a « *fait l'objet d'une mise en œuvre assez complète* », elle souligne toutefois que « *les avancées auraient pu être plus importantes* ». Elle se félicite des conseils de surveillance plus resserrés, permettant une diminution de 35 % des effectifs par rapport aux anciens conseils d'administration des ports autonomes. De même, le **comité d'audit** permet une expertise indépendante des questions financières.

Toutefois, concernant le comité d'audit, la Cour des comptes note une implication variable : si elle est forte au Havre, à Rouen et à Dunkerque, elle est beaucoup plus faible à Bordeaux. De même, **des périodes de vacance**, parfois longues, ont pu être constatées dans la composition des directoires. Ainsi, cette dernière a duré 4 ans pour le directoire du Port de Rouen, et le directoire n'a pas été réinstallé pour celui de Marseille. Dès lors, du fait de la prépondérance de la voix du président du directoire, cette vacance revient à « *un pilotage par le seul président du directoire, et non par une direction collégiale* ». Or, conformément à l'article L. 5312-9 du code des transports, « *le président du Directoire est nommé par décret, après avis conforme du Conseil de Surveillance* », alors que « *les autres membres du directoire sont nommés par le Conseil de Surveillance sur proposition du Président du Directoire* ». La vacance parmi les membres nommés par le conseil de surveillance **renforce ainsi le poids de l'État dans la gouvernance de ces ports**, d'autant plus qu'il dispose déjà de 4 représentants au sein du conseil de surveillance. C'est pourquoi, **la Cour des comptes souhaite que l'État veille à réduire les délais de nomination**. Votre rapporteur souhaite pour sa part, afin de limiter le poids de l'État dans la gouvernance des ports, que le choix des responsables des directoires se fasse par un appel ouvert à candidature.

La Cour des comptes souligne également le **retard dans le renouvellement de certains conseils de développement**, comme à Nantes/Saint-Nazaire et Marseille, ainsi qu'une implication variable selon les ports. Or, **ces conseils regroupant tous les acteurs locaux concernés** par les grands ports maritimes, ont un rôle important à jouer, notamment dans la définition des **projets stratégiques**.

Votre rapporteur s'est déjà prononcé, à de nombreuses reprises, en faveur d'un **renforcement de la décentralisation, dans la gestion des grands ports maritimes français**. Dans le cadre de la mission qui lui avait été confiée en 2016, avec Valérie Fourneyron, sur l'attractivité des ports de la Seine, votre rapporteur soulignait, dans sa contribution publiée en annexe de celle-ci, que la France était l'un des seuls pays européens où « *l'État a conservé l'organisation de la gestion des outils portuaires* ». Aussi, tout **en soutenant le**

maintien du statut de ports d'État, votre rapporteur souhaite un renforcement du rôle des acteurs locaux dans la gestion de ces derniers, **notamment des collectivités territoriales et de leurs groupements**. Il propose « *de revoir la composition du Conseil de Surveillance avec, [par exemple], 40 % de représentants de l'État, y compris les personnes qualifiées, 40 % de représentants des collectivités locales* ». La pratique tend en effet à montrer que les personnes qualifiées nommées par l'État ont parfois du mal à se dégager d'une certaine influence étatique dans leurs prises de position. Les collectivités territoriales, pour leur part, sont « *directement concernées au niveau des terrains et espaces pour l'implantation des zones logistiques, des zones économiques et d'espaces nécessaires pour réaliser certains moyens d'acheminement* ». En outre, elles participent souvent directement au financement. Une implication renforcée des collectivités, notamment des régions, semble d'autant plus nécessaire, que les **conseils régionaux**, comme le rappelle la Cour des Comptes, ont **développé de nouvelles compétences en matière de développement économique**, suite à la loi NOTRe. Toutefois, interrogée à ce sujet et tout en reconnaissant la **nécessité d'un travail étroit avec les collectivités territoriales** fortement mobilisées, la Ministre des Transports a indiqué que l'ambition portuaire que souhaite porter le gouvernement « *n'est pas forcément compatible avec l'idée d'une gouvernance décentralisée pour nos deux principaux ports. Le gouvernement est attaché aux ports de l'axe Seine et de Marseille, qui sont d'importance nationale* ».

3. Donner aux ports une visibilité et une stabilité économique

Au-delà de la gouvernance administrative des ports, ces derniers doivent disposer **des moyens de se développer**, afin de gagner des parts de marchés. C'est la raison pour laquelle, notamment pour l'axe Seine et Marseille-vallée du Rhône, ces ports doivent gagner en visibilité.

Depuis quelques années, les ports français se sont engagés dans cette démarche. Ainsi, les ports du Havre, de Rouen et de Paris se sont regroupés en 2012 pour former le **groupement d'intérêt public HAROPA**, lequel vise à une coordination des investissements, aménagements, mais également à la mise en place d'un guichet unique portuaire, et d'un partenariat avec le service des douanes. Au-delà, comme le souligne la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, il s'agit de créer une **marque visible** depuis l'Orient et le Sud-Est asiatique, où Le Havre devient le port d'accès à Paris et à un bassin de 13 millions de personnes.

Une démarche similaire est en cours de développement entre Marseille, Lyon et les ports intérieurs de l'axe Rhône-Saône, avec Medlink Ports. Il s'agit notamment de travailler sur la chaîne logistique de porte à porte, en prévoyant des solutions multimodales, notamment fluviales, mais

aussi de permettre un dédouanement non plus lors du dépôt des caisses, mais à la livraison.

Toutefois, **comme pour toute entreprise, afin de pouvoir se projeter économiquement** à l'international, les ports français doivent disposer d'une **stabilité fiscale et budgétaire, nécessaire pour penser les investissements de demain**. Or, ils ont connu récemment deux avaries fiscales ayant un impact important sur leur modèle économique, alors même que le conseil interministériel de la mer de novembre 2017 préconisait la pérennisation du modèle fiscal des ports.

Le Conseil d'État, dans sa décision du 2 juillet 2014 relatif au grand port de La Rochelle a estimé que ce statut, issu de la loi portant réforme portuaire de 2008 modifiait substantiellement le statut juridique du port, qui ne pouvait dès lors plus prétendre à **l'exonération de taxe foncière** accordée aux ports autonomes. Dès lors, ou bien les collectivités territoriales prenaient à leur charge cette exonération, ou bien par délibération elles demandaient aux grands ports maritimes de la payer. La majorité des collectivités territoriales n'ont pas souhaité prendre à leur charge cette dernière, dans un contexte de baisse des dotations. **Cela s'est ainsi traduit par une dépense nouvelle pour les grands ports maritimes**. À titre indicatif, cette taxe foncière représente près de 3 millions d'euros pour le Port du Havre.

Plus récemment, en juillet 2017, la Commission européenne a indiqué qu'elle considérait **l'exemption de l'impôt sur les sociétés** dont bénéficient les ports français - et existant depuis 1942 -, comme une **distorsion de concurrence**. Le montant qui devra être payé annuellement par les ports est estimé à 30 millions d'euros, soit autant d'argent qui **ne pourra pas être investi dans leur développement**.

Or, votre rapporteur souligne qu'à ces dépenses nouvelles s'ajoute le reste à charge des opérations de dragage, pour un montant de près de 32 millions d'euros environ. Ce sont ainsi autant de charges à payer que les ports ne peuvent investir dans leur développement à l'international, la captation de nouveaux clients, ou l'amélioration et la modernisation de leurs infrastructures.

D'ailleurs, les grands ports maritimes du Havre et de Marseille se trouvent dans une **situation d'endettement particulièrement difficile**, en raison d'un niveau de dette élevé. Alors que le ratio moyen dette/capacité d'autofinancement de 2016 est de 3,4 en France, en baisse constante depuis 2013, celui du Havre atteint 6,8, en légère augmentation par rapport à 2015, en raison de l'incorporation des emprunts pour la reprise du terminal modal. Quant à celui de Marseille, il est de 4,3, mais diminue rapidement depuis 2013 (il était alors de 324,4...).

À cet égard, votre rapporteur salue l'annonce du Premier ministre lors des Assises de l'économie de la mer 2017, de donner aux gestionnaires des ports *« de la visibilité sur leurs charges, notamment fiscales »*.

Une politique maritime ambitieuse ne pourra intervenir qu'en donnant aux ports les moyens financiers, économiques, administratifs et logistiques nécessaires à leur développement. Or, pour votre rapporteur, **les moyens consacrés par l'État à cette politique ne sont pas à la hauteur des objectifs fixés.**

TRAVAUX EN COMMISSION

I. AUDITION DE LA MINISTRE

Réunie le mercredi 8 novembre 2017, la commission a entendu Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports.

M. Hervé Maurey, président. – Madame la Ministre, nous sommes très heureux de vous accueillir, pour la deuxième fois depuis que vous êtes au gouvernement, devant notre commission. Nous vous avons invitée pour discuter des crédits du projet de loi de finances consacrés aux transports et à la mobilité, mais aussi pour évoquer les nombreux sujets d'actualité de ce secteur en pleine mutation. Je rappelle à nos nouveaux collègues que lorsque vous êtes venue devant la commission le 20 juillet dernier, c'était pour nous présenter votre feuille de route. Vous avez ainsi lancé, au mois de septembre, les Assises de la mobilité, destinées à redéfinir les priorités dans ce secteur. Elles doivent déboucher sur une loi d'orientation, qui permettra notamment la programmation des projets et des financements de l'État sur cinq ans.

S'agissant du budget pour 2018, nous nous interrogeons – comme les années précédentes – sur les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf. Certes, son budget devrait augmenter, de 2,2 à 2,4 milliards d'euros. Mais Philippe Duron, l'ancien président de l'Afitf, estimait en août dernier qu'il lui faudrait un budget de 3 milliards d'euros dès 2018 pour assumer l'ensemble des engagements de l'État... Comment l'agence va-t-elle pouvoir faire face à cette insuffisance de financements ?

Après votre propos liminaire, je laisserai la parole aux différents rapporteurs pour avis des crédits consacrés aux transports – Nicole Bonnefoy pour les transports aériens, Jean-Pierre Corbisez pour les transports routiers, Gérard Cornu pour les transports ferroviaires, collectifs et fluviaux et Charles Revet pour les transports maritimes – pour qu'ils puissent vous poser des questions précises sur ces différents aspects du budget des transports.

Je voudrais juste ouvrir quelques pistes pour lancer nos débats. Et je me contenterai des deux grands domaines de préoccupation récents de la commission. Le premier concerne le financement de l'entretien et de la régénération du réseau routier national, sur lequel la commission a donné l'alerte cet été. Nous attendons que vous nous disiez si l'augmentation des crédits prévus pour 2018 sera suffisante pour enrayer la dégradation du réseau.

Dans le domaine ferroviaire, le Premier ministre a confié à Jean-Cyril Spinetta la mission ambitieuse de réfléchir à la refondation du système

ferroviaire. Nous avons entendu de nombreuses inquiétudes de la part des territoires concernant les dessertes. Par ailleurs, mes collègues Michel Dagbert, Gérard Cornu et moi-même, qui siégeons au Conseil d'orientation des infrastructures, avons été très étonnés de constater l'absence du critère de l'aménagement du territoire dans les critères d'évaluation d'un projet. Pour nous, il est incompréhensible que l'utilité d'un projet ne soit examinée qu'à l'aune de sa rentabilité financière.

Je ne reviendrai pas sur l'ensemble des enjeux à traiter, mais en voici quelques-uns. Tout d'abord, la dette de SNCF Réseau va dépasser les 50 milliards d'euros à la fin de l'année et augmente de 3 milliards d'euros chaque année : c'est un sujet de préoccupation majeur pour nous, qu'envisagez-vous ?

Je souhaite également évoquer le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, signé quelques jours avant les élections présidentielles, malgré un avis très négatif de l'Arafer et sur lequel nous avons émis de vives réserves, tant sur la forme que sur le fond. Allez-vous rouvrir ce chantier pour corriger les insuffisances du contrat et en faire un véritable outil d'amélioration de la performance de l'opérateur ?

Enfin, l'Arafer demande depuis 2011 une réforme de la tarification du réseau. En 2015, l'Arafer avait exigé que cette réforme soit effective pour l'année 2018. Mais SNCF Réseau n'a pas respecté ce délai, et vous avez signé un décret lui permettant de s'affranchir de l'avis conforme de l'Arafer pour 2018. Or, ce décret est contestable à plusieurs égards : tout d'abord, il est en contradiction avec la loi de réforme ferroviaire de 2014. Ensuite, il permet à SNCF Réseau, pour 2018, d'indexer ses péages conformément au contrat-cadre signé avec l'État, alors que l'Arafer s'est vivement opposée à cette indexation. Enfin, il n'encourage pas les opérateurs à mettre en œuvre les réformes nécessaires dans les temps.

Cette dernière remarque me permet de passer à un autre sujet : la libéralisation du transport de voyageurs. Une proposition de loi, issue des travaux de la commission, devrait être examinée en début d'année prochaine. Je reste en effet très inquiet au sujet du calendrier de mise en œuvre de cette réforme. Les échéances fixées à l'échelle européenne nous laissent très peu de temps pour légiférer. Ce sujet sera-t-il traité dans la loi d'orientation sur la mobilité annoncée pour le premier semestre 2018 ? Le cadre législatif de cette réforme d'envergure pourra-t-il être définitivement fixé au 1^{er} janvier 2019, comme les textes européens le prévoient pour les TGV ? Enfin, les régions pourront-elles ouvrir à la concurrence leurs services TER dès le 3 décembre 2019, comme l'impose le quatrième paquet ferroviaire ? L'administration a régulièrement entretenu une certaine confusion à ce sujet ces dernières années. Ainsi, la lettre de mission du Premier ministre à M. Spinetta parle d'une période de transition. Quelle en est la signification ? En effet, par définition, une période transitoire va

exister, car la mise en concurrence se fera au fur et à mesure de l'arrivée à échéance des contrats actuels.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Mesdames et Messieurs les Sénateurs, je suis très heureuse d'être devant votre commission, que je sais compétente et engagée dans le domaine des transports. Elle est également enrichie de nouveaux talents depuis mon audition du 20 juillet dernier au terme du renouvellement sénatorial de septembre.

En juillet dernier, j'avais présenté ma feuille de route, articulée autour de trois objectifs : orienter, protéger, soutenir. Orienter, c'est préparer les mobilités des prochaines décennies, avec un objectif clair, celui de la mobilité pour tous, et dans tous les territoires, adaptée aux besoins de la population et de l'économie. Protéger, ensuite, c'est dans un monde de plus en plus ouvert, définir les conditions dans lesquels les opérateurs vont agir et anticiper les risques. Mais c'est aussi donner des garanties pour que cette ouverture ne se fasse pas au détriment des salariés, des entreprises et des consommateurs, face aux distorsions qu'elle peut créer. Soutenir, enfin, c'est structurer et appuyer les filières économiques, de la logistique, de l'industrie et de la mer.

Beaucoup de travaux ont été engagés depuis juillet. Ainsi, les Assises nationales de la mobilité ont été lancées le 19 septembre dernier. Le Sénat est pleinement associé à ces travaux – c'était d'ailleurs une attente forte de votre commission. Par ailleurs, le conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron et auquel vous avez bien voulu vous associer Monsieur le Président, ainsi que deux de vos collègues, MM. Cornu et Dagbert, a été mis en place. J'ai confié à Jean-Cyril Spinetta une mission sur le modèle du transport ferroviaire. En outre, Anne-Marie Idrac vient d'être désignée Haut responsable de la stratégie nationale pour le véhicule autonome, et une mission lui a également été confiée sur ce thème.

Les défis ne manquent pas et je porte une politique ambitieuse et réaliste. Je ne souhaite pas être la ministre des promesses irréalisables. Il est en effet temps de regarder la réalité des besoins, et pas seulement les projets qui ont été promis depuis des décennies. Il est également temps de mettre en adéquation nos moyens et nos ambitions. Il peut paraître paradoxal de prévoir pour 3 milliards d'euros de dépenses sur le budget de l'Afitf, alors que les ressources ne sont que de 2,2 milliards d'euros.

Le budget pour l'année 2018 est ainsi un budget de transition, dans l'attente de l'aboutissement des chantiers ouverts. Je sais que je pourrai compter sur votre commission pour nous aider à mieux définir les priorités soutenables, comme nous y aide aussi la mobilisation de nos concitoyens et de nombreux acteurs du secteur. Ce projet de loi de finances 2018 n'est qu'une nouvelle étape de la réorientation que nous avons engagée en faveur des transports du quotidien et de la remise à niveau des réseaux existants.

Assises, budget 2018, loi d'orientation des mobilités et de programmation, conclusions de la mission Spinetta vont rythmer ces prochains mois et concrétiser ma feuille de route dont les cinq axes sont les suivants : mettre en place une stratégie des mobilités adaptée aux besoins de nos populations ; rétablir un financement réaliste de nos infrastructures ; veiller à ce que l'ouverture à la concurrence du ferroviaire soit bénéfique pour l'ensemble du secteur ; veiller à soutenir les filières logistiques et industrielles ; relever les nouveaux défis en matière de sécurité et de sûreté et améliorer l'efficacité de l'action publique.

En ce qui concerne la mise en place d'une stratégie des mobilités adaptée aux besoins des populations, les Assises de la mobilité qui se déroulent jusqu'à la fin de l'année déboucheront sur une loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au Parlement début 2018. Il nous faut donner la priorité aux transports de la vie quotidienne, à l'entretien et la modernisation des réseaux existants. C'est la raison pour laquelle, les crédits consacrés à la réalisation des contrats de partenariat État-Régions (CPER), outil précieux permettant la réalisation d'ambitions partagées entre les régions, les collectivités et l'État, ne sont pas concernés par la pause que j'ai demandée. Ils pourront en outre être augmentés dans le cadre du budget de l'Afitf. De même, les crédits consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau routier national vont connaître une hausse très significative de 25 %, soit 100 millions d'euros. Toutefois, nous ne sommes pas au bout des efforts nécessaires pour remettre en état le réseau routier, mais nous avons voulu engager une première marche. Le mouvement est également engagé sur le fluvial, où 10 millions d'euros supplémentaires sont prévus, soit une hausse de 14 %. Par ailleurs, les commandes de l'État pour les trains d'équilibre du territoire pourront être honorées en totalité, pour l'ensemble des régions, en 2018.

Deuxièmement, je souhaite un rétablissement d'un financement réaliste et sincère de nos infrastructures. Il n'est plus acceptable de promettre des projets sans assurer leur financement. Un changement complet de méthode, en la matière, s'impose.

Dans le cadre de la priorité à l'entretien et à la régénération des réseaux, j'ai lancé des audits des réseaux routiers et fluviaux afin de connaître leur état réel, à l'instar de ce qui avait dû être fait en urgence pour le ferroviaire. Je suis consciente de cette absolue nécessité de mieux connaître nos réseaux avant de décider d'une vraie politique de rénovation à la hauteur des enjeux et sans attendre leur dégradation trop avancée. En effet, une fois arrivé à un tel état de dégradation, il est ensuite très difficile et coûteux de remettre les réseaux en état. C'est ce que l'on souhaite éviter dans le domaine des réseaux routiers et fluviaux. Il fallait aussi stabiliser les deux grands projets européens que sont la ligne ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine-Nord Europe. Nous travaillons pour d'une part, financer sur plusieurs décennies - dans un montage en financement de projet - des infrastructures

construites pour durer plus d'un siècle, d'autre part, dégager des ressources dédiées, de façon à ce que ces projets ne viennent pas obérer la capacité à financer quoi que ce soit d'autre dans le cadre de l'Afitf.

Le Conseil d'orientation des infrastructures prépare les choix soutenables qui seront soumis au Parlement début 2018 dans la loi de programmation des infrastructures.

Sans attendre les conclusions de ces travaux qui rendront possibles la sortie de la pause annoncée par le Président de la République le 1^{er} juillet 2017, et en lien avec la première priorité aux réseaux existants que j'ai développée, il nous est apparu nécessaire d'augmenter de 200 millions d'euros les recettes de l'Afitf dès 2018.

Au-delà des financements de l'Afitf, le grand plan d'investissement et les actions combinées avec le ministère de la Transition énergétique et solidaire nous permettront d'accélérer la transition énergétique des transports, notamment dans le domaine de la motorisation, mais aussi en favorisant les mobilités collectives ou partagées pour les personnes, et les modes les plus respectueux de l'environnement pour les marchandises.

Le troisième axe est celui de la régulation et de la transformation du secteur des transports, en général, et du ferroviaire en particulier. Cela suppose de rétablir un modèle économique qui n'est plus soutenable dans le domaine ferroviaire : chacun a en tête que la dette de SNCF est de 45 milliards d'euros en 2017. Elle augmente de 3 milliards d'euros par an alors que l'État versera, en 2018, 2,4 milliards d'euros de concours ferroviaires via le programme 203.

Cette « remise en ordre » du secteur ferroviaire est indispensable à la veille d'une ouverture à la concurrence prévue dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire dont nous devons faire une réussite pour tous les acteurs : voyageurs, cheminots, régions, autorités organisatrices. J'ai pu pointer le déséquilibre des dessertes TGV : 70 % de celles-ci sont aujourd'hui déficitaires, alors même que les voyageurs trouvent que le prix des billets est souvent élevé. J'ai aussi souligné que le mode de desserte que nous avons retenu, dans lequel les TGV ne circulent pas uniquement sur des voies à grande vitesse, mais assurent une desserte fine des territoires, a un coût. Pour autant, je pense que chacun est attaché à ce mode de desserte. Il n'est pas question de le remettre en cause. Toutefois, il nous faut avoir une stratégie d'ensemble cohérente, vis-à-vis de la SNCF, et ne pas demander tout à la fois des TGV qui assurent une desserte fine des territoires, des billets moins chers, et des péages élevés. Cela renvoie à la question des péages. Là encore, nous sommes dans une période de transition. Compte tenu de la réflexion qui est engagée, il nous fallait prendre des dispositions pour l'année 2018. Mais je vous confirme que le rôle de l'Arafer est particulièrement précieux. C'est une corde de rappel utile, par rapport à une approche qui pourrait être exclusivement comptable, alors que les péages

sont pour moi un levier fondamental de la politique des transports. Je suis attachée à ce que le TGV reste un mode de transport pour tous, qui continue à assurer une desserte des territoires. Il faut en tirer les conclusions s'agissant des péages.

La régulation, c'est aussi le cadre européen pour les transports, avec notamment les discussions qui s'engagent sur le paquet « mobilité », dans la suite de celles qui ont pu être conclues au conseil des ministres du travail sur la directive « travailleurs détachés ». Ce seront des discussions qui seront très certainement soutenues.

C'est également au niveau de l'Europe que se dessinent la modernisation du contrôle aérien et les investissements qui l'accompagnent, portés en France par le budget annexe « contrôle exploitation aériens », dans un contexte de hausse des trafics. Par ailleurs le dernier protocole social de la DGAC a permis d'améliorer la flexibilité du travail pour répondre de façon efficace aux pointes.

C'est, en revanche, au niveau national que nous devons définir un cadre législatif pour les plateformes numériques permettant tout à la fois de libérer les initiatives, de protéger les usagers et les travailleurs et d'assurer une concurrence loyale entre les acteurs.

Le quatrième axe vise à soutenir les filières logistiques et industrielles. Il se retrouve dans deux grands programmes. Tout d'abord dans les crédits de la DGAC, pour lesquels, il nous a semblé indispensable de revenir à un niveau qui se rapproche des montants de l'Allemagne ou de l'Angleterre - soit un soutien de 135 millions d'euros pour 2018, pour la recherche aéronautique civile. C'est important dans un secteur qui représente près de 200 000 emplois et aura recruté près de 8 000 nouveaux collaborateurs en 2017. Toutefois, les crédits de Recherche et Développement avaient été ramenés à zéro en 2017.

Ces enjeux se retrouvent également dans la stratégie portuaire et maritime que le Premier ministre présentera aux assises de l'économie de la mer le 21 novembre au Havre. Le Gouvernement doit encore préciser ses positions tant fiscales que budgétaires en tenant compte des décisions récentes du Conseil d'État et de la Commission européenne.

Le cinquième axe concerne les nouveaux défis en matière de sécurité et de sûreté et d'amélioration de l'efficacité de l'action publique. Le premier défi, c'est d'abord de rendre plus sûrs tous les transports. La sécurité est toujours au cœur des préoccupations, notamment dans les transports publics. Depuis 2001, la sûreté est devenue tout aussi critique et nous connaissons malheureusement des menaces terroristes avérées.

En matière de sûreté, le transport aérien est en première ligne dans un cadre défini au niveau international, celui de l'OACI, ou européen. Le gouvernement dispose d'un processus national efficace de décision associant toutes les forces de sécurité s'appuyant sur un service technique, le STAC

(service technique de l'aviation civile), très compétent et internationalement reconnu. Il intègre maintenant l'évaluation des aéroports étrangers d'où pourraient venir les menaces.

Les transports terrestres et maritimes vont aussi devoir intégrer ces exigences, y compris en capitalisant sur l'expérience de l'aviation civile via des comités interministériels terrestres, maritime et portuaire. Vous avez eu à vous prononcer sur la loi dite Savary. De nouveaux moyens ont été mis en place dans ce domaine. Nous avons pu avec le Premier ministre nous rendre sur le terrain, vendredi dernier, pour mesurer la mobilisation des opérateurs et l'efficacité des mesures mises en place, suite à cette loi. Nous allons devoir continuer à travailler sur ces sujets : outre la présence humaine, les enjeux de vidéo-protection sont encore très importants. Nous avons encore des marges de progrès, en mettant en œuvre des technologies de vidéos intelligentes.

Ces exigences auront sans doute vocation à trouver une traduction budgétaire directe sur les programmes 203 et 205. Le programme 203, au-delà des subventions au ferroviaire, permet notamment des interventions dans le domaine des infrastructures routières (y compris en termes d'exploitation), dans le domaine fluvial, via VNF, ainsi que l'ensemble des régulations des transports terrestres. Il est en légère hausse de 0,4 % et recevra ensuite le rattachement des fonds de concours de l'Afitf pour l'État, en tant que maître d'ouvrage des routes nationales. Dans le domaine maritime, c'est l'ensemble du système des affaires maritimes qui est porté par le programme 205, dont le périmètre a été réduit par le départ de la pêche au Ministère de l'agriculture. Il est en baisse de 13 %.

Il s'agit donc d'un budget de transition qui traduit déjà la réorientation des priorités que j'ai souhaitée et qui, je crois, trouve un écho dans les priorités de votre commission. Ainsi, la priorité à la mobilité du quotidien est déjà engagée à travers l'augmentation des ressources consacrées à la régénération des réseaux routiers, ferroviaires, fluviaux et portuaires.

Mais c'est également un budget de transition parce que les travaux engagés dans le cadre des Assises de la mobilité et avec le Conseil d'orientation des infrastructures devront trouver leur traduction dans la loi d'orientation des mobilités qui visera à définir le cadre propice au développement des mobilités de demain. La loi de programmation qui sera portée aura pour objectif de sortir de la spirale des promesses non tenues et de présenter une trajectoire plus adaptée aux réalités des besoins de notre pays. Je tiens à vous assurer, Monsieur le Président, que les enjeux d'aménagement du territoire seront bien pris en compte. Il s'agit de rétablir la confiance que les collectivités et nos concitoyens peuvent avoir dans les engagements de l'État.

M. Gérard Cornu. – Vous avez plusieurs fois rappelé que c'est un budget de transition. On peut le constater. J'approuve également votre

méthodologie et le fait que vous souhaitez rompre avec la spirale des promesses non tenues. La pause demandée dans la construction des infrastructures devra se traduire, grâce au Conseil d'orientation des infrastructures et aux diverses commissions mises en place, par des effets concrets. J'espère que nous arriverons à trouver une méthode différente de celle existant auparavant.

Ma première question concerne le transfert des trains d'équilibre des territoires au TER. Vous nous avez dit qu'un accord avait été trouvé avec toutes les régions. Or, il me semblait qu'il y avait encore des problèmes dans deux régions, à savoir Les-Hauts-de-France et le Centre-Val-de-Loire, où il n'y aurait pas de formalisation de cet accord. Les montants sont importants : 480 millions d'euros pour la région Centre-Val-de-Loire et 250 millions d'euros pour Les-Hauts-de-France. Je tiens à rappeler que l'État s'est engagé à renouveler le matériel roulant. Or, des doutes subsistent. Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur ce sujet ?

La Cour des comptes vous a envoyé, en juillet dernier, un référé sur le fret ferroviaire. À ma connaissance, vous n'y avez pas encore apporté de réponse. Le référé pointe les incohérences de l'État - à une époque où vous n'étiez pas ministre -, puisque malgré une volonté affichée de soutenir le fret ferroviaire, l'État n'a cessé de prendre des décisions le pénalisant fortement. On se souvient ainsi de l'abandon de l'écotaxe, de l'autorisation de circulation donnée aux poids lourds de 44 tonnes, ou encore de l'adoption d'un régime social très favorable pour la branche ferroviaire. Quelle est votre vision du fret ferroviaire ? Jusqu'à présent, si tout le monde est d'accord pour soutenir le fret, cela ne se traduit pas dans les faits.

M. Jean-Pierre Corbisez. - Le budget de l'Afitf va connaître une augmentation de 200 millions d'euros. Je m'en félicite, toutefois son budget reste très contraint et imposera de retarder des projets, ou d'échelonner les dépenses et les paiements. Fin 2016, l'agence avait déjà pris des engagements financiers pour un montant de 12,6 milliards d'euros, alors même que le contrat de plan 2015-2020 venait à peine d'être entamé. Ce qui est regrettable, c'est que le résultat de l'audit de nos voiries nationales ne sera connu qu'en décembre prochain. L'augmentation de 100 millions d'euros pour la rénovation du réseau routier sera-t-elle suffisante ? Par ailleurs, le nouveau président de l'Afitf sera-t-il prochainement nommé ?

Le gouvernement a récemment annoncé avoir trouvé un compromis pour le canal Seine Nord Europe. Toutefois, plusieurs points restent à préciser. Ainsi, la société du projet pourrait emprunter un milliard d'euros pour le compte de l'État. Ce dispositif envisagé sera-t-il respecté, sans instauration de nouvelles taxes touchant les populations du territoire des Hauts-de-France ? Par ailleurs, vous avez rappelé votre intention de soutenir la filière logistique. Or actuellement, lorsque l'on évoque le projet du canal Seine Nord Europe, on ne parle que du canal, mais pas des aménagements pour le développement économique, ou encore de construction de

plateformes multimodales. Il serait ainsi anormal de construire dans un premier temps un canal, puis de réfléchir aux infrastructures logistiques, avant de se rendre compte qu'il faille détruire une partie du canal pour construire une plateforme multimodale.

Mme Nicole Bonnefoy. – Je salue la clarté de vos propos et votre détermination. Vous avez annoncé la tenue d'assises du transport aérien en 2018. J'y vois une volonté du gouvernement de soutenir la compétitivité de notre pavillon et de notre industrie aéronautique. Pouvez-vous d'ores et déjà nous donner des éléments sur le contenu de ces assises ? Peut-être pouvez-vous présenter des premières propositions ? Je pense notamment à l'avenir de la taxe Chirac, ou au coût de la sureté dans le transport aérien.

Vous avez parlé de la priorité que vous souhaitez accorder aux transports de la vie quotidienne. À ce sujet, je pense à la ligne Limoges-Angoulême, qui est dans un état désastreux. Or, c'est un train du quotidien pour des travailleurs, apprentis, lycéens, et des familles. Pouvez-vous non confirmer que la réhabilitation de cette ligne est une priorité ? Quel en sera le calendrier ?

Dans le cadre des Assises de la mobilité, des conférences des territoires ont été organisées. Il y en a eu une dans mon département. Ce qui remonte des territoires, et notamment des territoires ruraux, c'est la volonté de pouvoir expérimenter une taxe poids lourds. Vous le savez, mon département de la Charente est traversé par deux nationales, la nationale 10 et la nationale 141, qui sont un flot continu de poids lourds, lesquels fatiguent la chaussée, provoquent des accidents, engendrent des nuisances. Ils n'apportent ainsi pas un juste retour sur le plan économique aux territoires qu'ils traversent. Il y a une volonté des collectivités – des communautés de communes, mais aussi de la région Nouvelle-Aquitaine – d'avoir la possibilité d'expérimenter au plus tôt une taxation régionale des poids lourds.

Enfin, je vais me faire porte-parole des riverains de la LGV, en particulier ceux de la ligne Tours-Bordeaux, victimes de nuisances sonores très importantes. La semaine dernière, j'ai posé une question orale à ce sujet, et la réponse obtenue ne me satisfait qu'à moitié. J'ai bien noté que le ministère était informé de cette situation, et que des études acoustiques sont en cours. Mais la méthode utilisée pour ces dernières ne satisfait ni les riverains, ni les élus, qui souhaiteraient que soient mieux pris en compte le ressenti et les pics sonores. En outre, il a été évoqué l'utilisation du fonds de solidarité territoriale pour participer financièrement à la construction d'un mur anti-bruit. Je tiens à rappeler que ce fonds est destiné aux communes et collectivités traversées par les LGV, afin de les dédommager des préjudices subis, et non à la construction de murs anti-bruit. Les élus locaux m'ont fait part de leur mécontentement face à cette annonce.

M. Charles Revet. – J’ai été rapporteur de la réforme portuaire de 2008, créant les grands ports maritimes français. À de très nombreuses reprises, j’ai répété que la France dispose d’une place privilégiée – notamment Marseille et Le Havre qui sont les ports géographiquement les mieux placés en Europe du Sud et du Nord. Or aujourd’hui, on ne peut que constater le recul de l’activité de nos 7 grands ports maritimes. Ainsi, il y a 20-25 ans, Le Havre traitait autant de conteneurs qu’Anvers. Aujourd’hui, Anvers traite plus de conteneurs que l’ensemble des ports français réunis. Nous sommes géographiquement les mieux placés, mais sommes les derniers en Europe. Comment expliquer cette situation ?

En outre, envisagez-vous de décentraliser la gouvernance des ports ? Je ne parle pas d’un transfert des ports aux régions ou aux autres collectivités, mais simplement d’une décentralisation de leur gouvernance. En effet, en Europe, il n’y a que deux États, où les ports sont des ports d’État : l’Espagne et la France. Il y a quelques années, l’Espagne a décidé d’en décentraliser la gouvernance. Depuis, le trafic maritime y a augmenté.

Le projet de loi de finances pour 2018 supprime l’exonération des charges patronales introduite par la loi pour l’économie bleue de 2016. Je ne développerai pas d’avantage – je pense que notre collègue Didier Mandelli le fera – mais je voudrais avoir votre position sur ce sujet.

Enfin, nous devons préparer nos ports à l’ouverture du canal Seine Nord Europe. L’actuel Premier ministre – qui était le maire du Havre – n’y était pas très favorable mais ce canal est souhaité par l’Union européenne et par l’ensemble des collectivités. Pour moi, le canal se fera. Il faut alors que nos ports soient prêts, notamment ceux de l’axe de la Seine, afin qu’ils ne payent pas le prix de cette ouverture. Actuellement, 85 % du post et préacheminement des marchandises vers et en provenance des ports se fait par la route ; à peine 15 % par voie fluviale ou ferroviaire. Envisagez-vous de mettre en place un équipement, afin que les ports de la Seine soient opérationnels et dans de bonnes conditions, avant l’ouverture du canal ?

M. Hervé Maurey, président. – Nous allons sans doute organiser au mois de décembre une table ronde sur la question du canal Seine Nord Europe. Les services du ministère seront naturellement étroitement associés.

Mme Fabienne Keller. – Tout comme nombre de mes collègues, je salue votre démarche, claire, structurée et courageuse. Vous proposez une grande remise à plat, en examinant tous les projets.

Sur l’écotaxe, vous avez évoqué le fait qu’il faudrait pouvoir faire payer les poids lourds en transit. Nous sommes tous d’accord sur ce point. L’idée d’une taxe régionale a été évoquée. Mais comment garantir une cohérence à l’échelle nationale ? L’augmentation de la TICPE, remplace certes cette année encore les recettes attendues de l’écotaxe, mais elle ne présente pas la même dynamique potentielle que cette dernière.

Vous nous avez dit avoir confié une mission sur les péages et le droit de passage des trains. En effet, le péage décourage parfois l'exploitant de faire des propositions de trains supplémentaires en raison du coût. Il préfère plutôt accoupler les trains, car cela revient à un péage moins cher au final. Je souhaitais vous interroger sur ce point.

Enfin, en cette période de COP 23, je me permets de rappeler une proposition que nous avons faite dans le cadre des travaux préparatoires pour la COP 21. Elle concernait les carburants des avions et les carburants maritimes, qui sont souvent des bitumes et carburants de mauvaise qualité, contribuant à une pollution importante, notamment dans les ports. Ces carburants ne sont pas fiscalisés aujourd'hui. Ne pourrait-on pas appliquer, au niveau mondial, une toute petite taxe sur ces derniers, qui alimenterait le fonds vert ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les engagements que l'État a pris concernant le renouvellement du matériel des trains d'équilibre du territoire seront bien tenus pour l'ensemble des régions. J'ai eu l'occasion de l'indiquer aux deux présidents de régions concernés. Nous réfléchissons actuellement à la façon dont l'État va lisser cette dépense. Chacun doit être conscient que l'on parle de montants considérables. Ce sont en effet 3,7 milliards d'euros supplémentaires qui doivent être trouvés dans le budget de l'Afitf, alors même qu'aucune recette supplémentaire n'a été dégagée. Mais nous honorerons nos engagements. Les deux conventions que vous avez mentionnées seront soumises au conseil d'administration de l'Afitf début 2018.

La situation n'est pas satisfaisante s'agissant du fret ferroviaire. En effet, les trafics ont chuté d'un tiers au cours des quinze dernières années. Le trafic s'est stabilisé entre 2010 et 2015, avec même une légère progression. Mais l'année 2016 a été mauvaise, pour diverses raisons, qui vont de la très mauvaise récolte céréalière, aux mouvements sociaux que la SNCF a pu connaître. L'année 2017 ne se présente pour l'instant pas très bien. Il en est de même pour Fret SNCF, qui avait amorcé un redressement significatif avec une réduction de son déficit. Toutefois, ce dernier a plafonné en 2016, et ne devrait pas être dans une situation satisfaisante en 2017. Les trafics ne repartent pas à la hausse en 2017, alors que nous l'avions espéré après le creux de 2016. Dans l'ensemble, la situation des acteurs du secteur ferroviaire de marchandises n'est pas satisfaisante. Certes, on pourrait se consoler en se disant que toutes les entreprises ferroviaires connaissent actuellement des difficultés en Europe. Mais la situation est pire chez nous.

Lors des Assises de la mobilité, il est prévu de traiter de la mobilité des personnes et de la logistique du dernier kilomètre, qui sont déjà, en soi, des sujets très vastes. C'est la raison pour laquelle, à la fin du mois, nous lancerons une autre concertation visant à tirer parti de toutes les réflexions menées sur l'amélioration de la filière fret et de la logistique. Il ne s'agit pas de refaire des rapports, mais de s'appuyer sur toutes les réflexions déjà

conduites - je pense notamment à France Logistique 2025 - afin de proposer une stratégie dans le domaine du fret et de la logistique.

Nous devons, dans ce cadre nous pencher sur la situation du fret ferroviaire. Nous savons déjà que nous devons progresser sur la qualité des sillons pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, on ne sait pas tracer un sillon qui traverse notre territoire de façon satisfaisante. SNCF Réseau est en train de réfléchir à une organisation de son exploitation prenant mieux en compte les grands axes de transports de marchandises. J'espère que cela permettra d'assurer la qualité que les chargeurs sont en droit d'attendre. La qualité du service est d'ailleurs l'un des sujets principaux.

Nous menons également une réflexion continue sur le transport modal. Une consultation sur l'autoroute ferroviaire alpine a été lancée avec nos voisins italiens, et prochainement, nous allons lancer un appel à manifestation d'intérêt pour l'autoroute ferroviaire entre l'Espagne et le Nord de la France. Enfin, j'attends prochainement les conclusions des réflexions en cours sur l'aide aux transports combinés. Au final, c'est un ensemble de mesures que nous devons prendre. C'est un sujet que j'aborde avec beaucoup de modestie, car cela fait quinze ans que les trafics s'effondrent, alors que chacun exprime sa volonté d'une relance du fret ferroviaire. Nous allons essayer de trouver les bons leviers. Mais il est vrai que personne ne peut comprendre qu'il y ait aussi peu de fret ferroviaire sur nos rails, et autant de camions sur les routes.

Des démarches sont en cours pour renouveler le président de l'Afitf. Toutefois, cela peut prendre un peu de temps en raison du renforcement des contraintes pesant sur la nomination de ce dernier, notamment concernant la vérification de l'absence de conflits d'intérêts. Nous avons besoin d'un certain délai pour tout vérifier. Mais il est sûr que l'agence ne peut rester durablement sans président.

L'augmentation des ressources de l'Afitf est un premier pas, mais le compte n'y est toujours pas. Aussi, le conseil d'orientation des infrastructures va devoir réfléchir à une priorisation des projets, mais aussi à de nouvelles ressources. On ne peut pas rester durablement à ce niveau de ressources pour l'Afitf.

L'année 2018 sera consacrée en priorité à la régénération des réseaux. Cependant, il est clair que l'augmentation de 100 millions d'euros ne suffira pas si on se donne l'ambition de revenir à l'état du réseau routier d'il y a dix ans. Il faut, certes, aller plus loin dans la régénération des réseaux, mais aussi honorer les contrats de plan, financer les engagements pris sur le renouvellement de matériel de trains d'équilibre du territoire. Le parlement aura à décider du niveau des recettes de l'Afitf, qui devront être plus élevées que celles disponibles pour cette année de transition.

Pour le canal Seine-Nord Europe, les discussions sont en cours avec les collectivités territoriales qui ont proposé - et le gouvernement l'a accepté

- d'avoir une gouvernance régionale pour la réalisation de cette infrastructure. Que ce soit pour la ligne Lyon-Turin, ou pour le canal Seine Nord Europe, il s'agit d'infrastructures d'une ampleur exceptionnelle. On ne peut pas s'obliger à les financer en crédits budgétaires, sur la durée du chantier. Nos voisins européens ne procèdent pas ainsi. Pour le tunnel entre l'Italie et l'Autriche, ou entre l'Italie et la Suisse, ce sont des sociétés de projet qui les financent sur une période de 40 à 50 ans. Nous devons nous aussi adopter ce genre de mécanisme. Mais, pour que l'emprunt soit remboursé, fût-ce sur une période de 40 ou 50 ans, il faudra trouver des recettes. C'est le sens de la réflexion en cours avec les collectivités territoriales, afin de dégager des recettes permettant le remboursement de cet emprunt.

Nous avons beaucoup d'ambition pour la refondation de notre politique des transports. Toutefois, il faut procéder de façon séquentielle. Aussi, nous organiserons début 2018 les assises du transport aérien. Nous souhaitons avoir une approche globale et ne pas se limiter à la question de savoir si les redevances des aéroports sont trop élevées, ou si les compagnies aériennes payent trop de charges. La dimension de la performance économique sera abordée. Mais nous voulons aussi nous intéresser à la performance au service des territoires. J'étais en début de semaine à Aurillac et j'ai pu constater à quel point des petits aéroports, avec des obligations de service public, peuvent être une réponse rapide et pragmatique au désenclavement des territoires. Cette dimension de la performance du transport aérien au service des territoires est un enjeu important.

L'impact environnemental du transport aérien, à la fois sur les émissions de gaz à effet de serre, sera également à l'ordre du jour. À ce sujet, vous savez d'ailleurs que ce secteur s'est engagé à plafonner ses émissions au niveau mondial. Il faut concrétiser ces engagements, notamment par le développement de carburants adaptés. Enfin, l'enjeu des nuisances sonores pour les riverains des aéroports ne sera pas oublié. Mais nous voulons également discuter de la performance et de l'innovation au service des passagers. Dans ce domaine, comme dans les autres domaines du transport, la révolution digitale peut faciliter le voyage et donner des services supplémentaires aux usagers. En outre, la performance sociale est un sujet important.

Je suis consciente des difficultés rencontrées sur la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême, qui est malheureusement représentative d'un certain nombre de lignes UIC 7 à 9 - c'est-à-dire des lignes qui ne supportent pas un tonnage très important - mais qui sont essentielles aux déplacements de la vie quotidienne de beaucoup de concitoyens. Il s'agit typiquement d'une ligne ayant connu un retard d'entretien et de régénération, qui est aujourd'hui menacée d'une réduction de vitesse à 40km/h. Les choix que nous avons faits ces dernières années, collectivement, d'inaugurer trois lignes TGV - une quatrième doit ouvrir d'ici la fin de l'année - se sont faits

au détriment de l'entretien et de la régénération de certaines lignes du quotidien. Je souhaite que les CPER, qui portent un certain nombre de projets sur ces lignes soient honorés. Mais il y a également un certain nombre d'infrastructures dont l'état est préoccupant et qui ne figurent pas dans les CPER. C'est tout le sens de la réflexion confiée à M. Spinetta sur la place du ferroviaire, ainsi qu'au conseil d'orientation des infrastructures sur les ressources à affecter à chaque politique. Des travaux urgents ont été programmés sur la ligne Limoges-Angoulême. Mais au travers de l'état de cette ligne, c'est un sujet de fond qui est posé.

Sur la taxation des poids lourds, nous ne souhaitons pas refaire l'écotaxe, dont chacun a pu apprécier les différents rebondissements. Mais il nous faut trouver une façon de faire payer les poids lourds, spécifiquement ceux en transit. Les régions qui connaissent ces trafics sont toutes volontaires - région Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Grand Est. Toutefois, je pense que l'on aura à réfléchir à une approche nationale. Je me réjouis d'avoir des régions souhaitant s'investir sur ce sujet, mais nous devons étudier la question de près, y compris d'un point de vue constitutionnel. En effet, est-il possible d'avoir des approches trop différenciées ? Un cadre national devra sans doute être posé, a minima pour que chacun ne réinvente pas sa solution technologique. Une des difficultés de l'écotaxe avait été les coûts importants de perception. En tout cas, il s'agit d'une piste de ressources sur laquelle le gouvernement souhaite avancer, évidemment en concertation avec les transporteurs routiers. Nous devons également nous assurer que le système retenu ne pénalisera pas un certain nombre de régions qui s'étaient fortement mobilisées au moment de l'écotaxe. Il faut en effet tenir compte des territoires plus éloignés du cœur des marchés européens.

Mon ministère a été alerté des nuisances sonores pour les riverains de la LGV Sud Europe atlantique. Nous avons d'ailleurs les mêmes difficultés sur la ligne Bretagne-Pays de la Loire. Les règles sont simples et définies dans le cadre des contrats de partenariat et des concessions. Les concessionnaires doivent respecter les normes fixées. Si elles ne le sont pas, ils doivent procéder aux travaux nécessaires. Toutefois, une fois cela dit, il est vrai que la réglementation dans le domaine du ferroviaire table sur un bruit moyen. C'est le sens des mesures en cours. Il faudra sans doute les compléter par une vérification d'une absence de pics sonores particulièrement pénalisants. Certes, la réglementation est basée sur le bruit moyen, mais cela ne veut pas dire que l'on ne va pas traiter cette situation. Nous devons trouver un cadre adapté, si on ne peut pas s'appuyer sur les réglementations existantes et les obligations des concessionnaires.

Le gouvernement a beaucoup d'ambition pour les ports. Ce sont des outils majeurs du développement de l'économie de notre pays, que ce soit pour la compétitivité de nos exportations - nous savons qu'il est important de permettre à davantage d'entreprises de se positionner sur des marchés à l'export - mais aussi pour l'importation. Il y a, à ce sujet, une importante

valeur ajoutée à capter, au travers des activités logistiques dans les zones portuaires. Le gouvernement souhaite permettre aux ports français de jouer à armes égales dans la compétition des ports européens. C'est ce à quoi nous allons nous attacher dans le cadre du comité interministériel de la mer (CIMER), et c'est le message que le Premier ministre portera à l'occasion des assises de l'économie de la mer.

En effet, compte tenu de leurs positionnements et de la situation géographique de notre pays, il est étonnant d'être dans une situation où un conteneur sur deux arrivant en France ne soit pas passé par un port français. Ce constat ouvre toute une série de sujets que l'on développera dans le cadre du CIMER qui se tiendra prochainement.

Cela pose aussi la question de la desserte de ces ports, sur laquelle nous avons à progresser, notamment en matière de desserte ferroviaire. Les parts de marchés du fret ferroviaire ne sont ni satisfaisantes, ni à la hauteur de ce que l'on peut constater dans les grands ports européens. On outre, plus le transport maritime va vers du transport massifié, avec des porte-conteneurs de plus en plus gros, plus il est important d'être capable d'acheminer ces conteneurs, avec des modes massifiés. Imaginons ce que serait la situation si la desserte des ports était uniquement réalisée par des poids lourds ! On assisterait à une congestion phénoménale. Des investissements sont déjà prévus dans le cadre du contrat de plan interrégional-État, à hauteur de 600 millions d'euros. Nous devons arriver à avoir, pour chacun des ports, des axes de fret ferroviaires performants, avec l'ambition d'un *hinterland* le plus large possible, connecté aux autres pays européens.

Nous devons également valoriser la desserte fluviale. J'ai en tête les inquiétudes en Normandie concernant le canal Seine-Nord. En même temps, il existe déjà une autoroute fluviale - la Seine - sur laquelle un certain nombre de travaux sont prévus. Il faut s'assurer de la performance de ce passage fluvial - il y a d'ailleurs un débat en cours au port du Havre pour s'assurer de la performance optimale de la desserte fluviale du port.

Le gouvernement et le Premier ministre sont très attachés au portage d'une ambition portuaire nationale, qui ne nous semble pas forcément compatible avec l'idée d'une gouvernance décentralisée pour nos deux principaux ports. Le gouvernement est attaché aux ports de l'axe Seine et de Marseille, qui sont d'importance nationale. Toutefois, il est nécessaire que cette ambition nationale s'accompagne d'un travail étroit avec les collectivités territoriales, qui sont, elles-mêmes, fortement mobilisées.

Le principe de l'exonération de charges patronales votées dans la loi pour l'économie bleue avait été retenu lors du précédent CIMER. Le coût prévu pour cette exonération au cours de l'année 2017 avait été provisionné. Toutefois, nous n'avons pas encore eu de retour de la Commission européenne, à laquelle nous avons notifié cette nouvelle exonération de

charges. Aussi, les crédits n'ont pas encore été dépensés. Les contraintes de l'exercice de 2018 n'ont pas permis, jusqu'à présent, d'inscrire à nouveau cette prise en charge pour l'année 2018. J'ai noté la sensibilité de cette question. Nous allons être amenés à nous repencher sur le sujet, notamment à l'occasion du prochain CIMER.

Pour répondre à Madame la Sénatrice Keller, j'ai donné quelques éclairages sur la taxe poids lourd et il faudra trouver une cohérence nationale sur ces sujets en prenant bien en compte les motivations de certaines régions et en travaillant également avec les entreprises de la branche qui ne profitent guère de marges. Il faut que nous travaillions à un système ne pénalisant pas le pavillon français qui est déjà en grande difficulté.

Les péages ferroviaires représentent un vaste sujet sur lequel M. Jean-Cyril Spinetta va se pencher. Il faut sortir de la logique selon laquelle on fait semblant de penser que la dette, à l'origine de la création de RFF devenu depuis lors SNCF Réseau, peut être assumée grâce au péage. C'est ainsi qu'on atteint des situations absurdes comme l'augmentation massive des péages sur les lignes à grande vitesse qui s'est répercutée sur le prix des billets et a provoqué, en retour, la réduction du nombre de voyageurs et de la desserte. Le réseau SNCF s'étend avec moins de trains le parcourant. Remettre le système sur ses pieds implique de sortir de cette fuite en avant.

Ce qui m'amène à évoquer le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, qui marque un engagement dans la durée sur les crédits de régénération. Cette démarche est indispensable si l'on souhaite sortir des difficultés actuelles que l'on rencontre sur de trop nombreuses lignes. Les péages sont un outil majeur de la politique des transports, au-delà de leur dimension budgétaire. Un certain nombre d'attendus du contrat devront ainsi être réexaminés à l'aune des travaux que nous conduisons actuellement. Ainsi, en termes de théorie économique, je suis quelque peu surprise que l'augmentation des prix, notamment des sillons, génère soi-disant une demande accrue. Il faudra ainsi s'assurer que l'ensemble des paramètres du contrat entre l'État et SNCF Réseau est bien cohérent.

S'agissant de la COP23 - avant laquelle M. Nicolas Hulot a présenté un plan climat ambitieux - et de ses conséquences, nous réfléchissons actuellement, dans le cadre des assises de la mobilité, sur une mobilité plus propre encore. Il est important de tracer des perspectives pour l'ensemble des acteurs du secteur.

En effet, les constructeurs sont désorientés par les changements incessants des types de véhicules qu'il s'agit de produire. Notre vision du type de motorisation à retenir, à la fois pour les véhicules particuliers et collectifs, doit être prospective. Cette réflexion est en cours.

Pour autant, les règles de taxation du kérosène sont d'origine internationale : qu'il s'agisse de celles de l'Organisation maritime internationale ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il nous faut éviter de trop nous singulariser. De toute manière, il nous est impossible d'agir lors des trajets internationaux et les mesures qu'il nous faudrait déployer ne concerneraient que ceux qui se déroulent sur notre territoire. Clairement, il y a là un risque de pénalisation du pavillon français, sans pour autant faire progresser les ressources au niveau mondial. Si la France peut porter ces sujets à l'échelle internationale, il est hautement souhaitable qu'elle ne se singularise pas en prenant des mesures contraires aux intérêts de son pavillon.

M. Hervé Maurey, président. – Je vous remercie, Madame la ministre, pour vos réponses extrêmement précises aux questions des rapporteurs.

M. Rémy Pointereau. – J'ai participé aux assises décentralisées de la mobilité dans mon département où nos concitoyens ont exprimé de réelles souffrances concernant à la fois le transport de proximité et les dessertes nationales, voire européennes. J'y ai ressenti comme un sentiment d'abandon. Vous avez d'ailleurs évoqué le Cantal qui se sentait oublié des réseaux modernes. Quelle réponse allez-vous apporter aux départements ruraux qui sont confrontés à une sorte de double-peine avec, d'une part, la hausse du diesel – très présent dans les milieux ruraux – d'autre part, la mise en œuvre de solutions pas forcément idoines, comme le covoiturage ?

Par ailleurs, vous souhaitez ne pas faire de promesse irréalisable, mais il n'est pas interdit de réfléchir à plus long terme que les cinq prochaines années, comme le faisait, en son temps, la DATAR, comme on l'a fait à un moment donné, avec l'excellent rapport de M. Philippe Duron sur l'avenir des trains, avec des projets prioritaires à l'horizon 2030, voire plus lointains, quelle est votre position sur de tels projets ? Le Lyon-Turin va-t-il se réaliser ? Le projet POCL peut-il se réaliser, malgré le souhait d'interrompre la construction de nouvelles lignes à grande vitesse ?

M. Olivier Léonhardt. – Dans le cadre de la préparation de la loi sur les mobilités annoncée pour le mois de février 2018, le Président de la République a souhaité mettre l'accent sur les transports du quotidien. Des assises sont ainsi organisées dans les préfectures avec les acteurs départementaux. Je salue cette initiative à laquelle j'ai participé dans l'Essonne lundi dernier.

La situation des transports en Ile de France est aujourd'hui catastrophique. Si la zone dense – Paris, la Petite Couronne – bénéficie d'un réseau assez qualitatif, les habitants de la Grande Couronne sont, quant à eux, confrontés à des difficultés qui s'accroissent d'année en année. La vétusté des RER A, B et C, qui desservent la grande banlieue, les problèmes répétés d'irrégularités de ces lignes, tandis que l'augmentation du flux des

voyageurs est continue, avive l'urgence d'une intervention de la puissance publique. En effet, une personne, qui vit en banlieue, passe en moyenne 2h30 par jour dans les transports, lorsque tout va bien !

Cette situation reflète une immense inégalité : toutes les personnes qui habitent la banlieue et travaillent à Paris subissent en permanence, outre leur éloignement géographique, des retards et annulations répétés de trains, des conditions de transport déplorables, dans des wagons surchargés. On parle ici de 2 700 000 usagers quotidiens. Le RER C, que j'ai pris ce matin pour venir ici, transporte 600 000 voyageurs par jour. Ce qui aujourd'hui nous met dans des situations analogues à celle survenue à Brétigny-sur-Orge, il y a quelques années. Que comptez-vous faire pour que les investissements dans les transports soient mieux répartis et ne soient pas intégralement absorbés par Paris et sa très proche couronne ?

Mme Nelly Tocqueville. - Merci Madame la Ministre pour les précisions que vous avez apportées, s'agissant notamment de la situation du Canal Seine-Nord qu'en tant qu'élue de Seine-Maritime je suis tout particulièrement. Je souhaite rappeler que les inquiétudes sur le projet du Canal Seine-Nord, qu'a d'ailleurs rappelées mon collègue Charles Revet, n'ont pas été dissipées.

Je souhaiterais, pour ma part, vous interroger sur les plateformes multimodales qui conditionnent la desserte des ports de Rouen - premier port céréalier d'Europe - et du Havre. Vous avez affirmé - ce qui nous rassure - votre ambition pour les ports et votre projet d'investissement et d'entretien dans ces infrastructures. La question demeure quant au devenir de ces ports et du déploiement des containers. Or, le Port du Havre s'interroge puisque les containers arriveront bien plus dans les ports du nord de l'Europe de façon évidente. Je souhaiterais également revenir sur le dégagement de ressources dédiées. De quelles ressources parlez-vous ?

Enfin, concernant le Canal Seine-Nord, la région Normandie est très impliquée dans le développement de cet axe naturel de développement qu'est la Seine. Où en est la réflexion de la région Ile-de-France qui nous semble moins avancée ?

M. Alain Fouché. - J'ai siégé avec ma collègue Fabienne Keller à RFF et il m'est apparu que la dette de la SNCF est principalement le fait des politiques qui ont exigé, tous horizons politiques confondus, la construction de lignes LGV et fait conduire des études en ce sens, dont fort peu ont abouti. Les élus nationaux sont ainsi responsables de cette dette.

J'ai été l'auteur d'un rapport sur la sécurité dans les gares et les transports. L'autre jour, vous étiez avec le Premier Ministre Gare du Nord, où vous avez expliqué les mesures qui ont été déployées. Pouvez-vous nous donner des informations sur les mesures prises dans le Métro par la RATP dont vous avez été la présidente ?

Mon troisième point concernera la fraude qui représente chaque année 500 millions d'euros de pertes, dont 200 millions d'euros pour la RATP. Lors des contrôles et des verbalisations, les cartes d'identité périmées ne permettent pas de retrouver les personnes qui commettent des infractions ; ce qui, en retour, induit des pertes considérables pour la RATP et la SNCF. Dans la Loi Savary, il était prévu de fiabiliser ces adresses et un décret devait être rendu en ce sens. Où en est-on ? Il est en effet important que les adresses des contrevenants soient fiables.

M. Guillaume Gontard. – Merci Madame la Ministre pour votre exposé très précis. Vous venez de nous faire part de votre ambition pour le secteur ferroviaire français, malgré l'endettement structurel qui pénalise SNCF Réseau. À ce titre, je salue la décision du Gouvernement de mettre en pause un certain nombre de projets coûteux et souvent écologiquement controversés, comme le Lyon-Turin.

Comme vous le précisez, le réseau ferroviaire régional n'est pas un réseau secondaire. C'est effectivement le réseau du quotidien, pour l'immense majorité de nos concitoyens et la seule alternative à la voiture qui permet de limiter nos émissions de CO₂.

Vous parliez à cet égard de mobilité plus propre. Or, depuis toujours, ce réseau souffre de la priorité des investissements accordée aux LGV. Les infrastructures sont aujourd'hui vieillissantes et nécessitent d'importants travaux de rénovation et de modernisation. L'enjeu n'est pas seulement matériel. En effet, dans nos territoires ruraux, ce sont les restrictions de personnels qui entraînent une baisse de qualité sur de nombreuses lignes, de leur fréquentation et ainsi de leur rentabilité qui entraîne leur fermeture progressive. C'est un cercle vicieux qui est insupportable alors qu'il est indispensable de renforcer nos réseaux ferroviaires régionaux, tant pour le transport des passagers que des marchandises, afin notamment de désengorger nos routes et nos agglomérations.

Pour vous donner un seul exemple situé dans mon département, la ligne Grenoble-Veyne-Gap – l'Etoile ferroviaire – représente l'unique desserte entre les Alpes du Sud et du Nord et est aujourd'hui menacée de disparition. Les investissements promis n'arrivent pas, les gares ferment les unes après les autres, les retards se multiplient. Et pourtant, le nombre de voyageurs continue de s'accroître sur cette ligne essentielle pour la vitalité de nos territoires montagneux enclavés. La mobilisation massive des élus locaux et des citoyens est là pour en témoigner.

Même si les Assises de la mobilité sont en cours, pourriez-vous, Madame la Ministre, nous préciser les intentions du Gouvernement pour renforcer et pérenniser le réseau ferroviaire régional ?

M. Patrick Chaize. – Vous avez évoqué l'augmentation des crédits des CPER pour les infrastructures routières. Des priorités ont-elles d'ores et

déjà été fixées en la matière ? De quels montants parle-t-on ? S'agissant des liaisons TGV, vous nous avez indiqué qu'il n'y avait pas de remise en cause du modèle par la desserte du TGV en milieu plus rural, sur les lignes hors grande vitesse. Néanmoins, l'éventuelle fermeture des gares TGV dans ces territoires ruraux suscite de nombreuses inquiétudes. Vous avez évoqué le coût important de ces gares, en évoquant le péage, avec un risque d'augmentation du coût des transports. Est-ce le cas ? Pourquoi ne pas envisager plutôt la solidarité entre les territoires afin de pouvoir maintenir ces gares très utiles pour irriguer nos territoires ruraux.

M. Claude Bérit-Débat. - Je vous remercie pour votre langage de vérité. Vous pouvez également ajouter la Dordogne au Cantal et à la Charente. Il y a quelques mois, je vous avais interrogée sur l'avenir de la ligne Bergerac-Bordeaux et vous aviez alors évoqué votre espoir de trouver une solution. Un parlementaire local dit que la solution est toute trouvée et j'aimerais que vous nous apportiez des précisions là-dessus.

Par ailleurs, que souhaitez-vous faire pour les ateliers SNCF de Chamiers qui assurent l'entretien des trains-corails qui sont voués à disparaître prochainement. L'État peut-il intervenir pour que la SNCF arrête une stratégie industrielle dans ce domaine ? Enfin, s'agissant de la régénération des routes, que va devenir la Route nationale 21 qui est un axe important pour la région Nouvelle Aquitaine ?

M. Frédéric Marchand. - Madame la Ministre, les questions d'aménagement du territoire et de fret ferroviaire étant au cœur de nos préoccupations communes, je vous interrogerai sur le site de Somain, qui est très important pour la région du Nord et l'arrondissement de Douai. Ce site était, hier encore, troisième site de triage de France et les élus se sont, avec les décideurs économiques, fortement mobilisés puisque, dans le cadre du plan de renouveau du bassin minier, des perspectives ont été tracées par l'État. Les élus sont désormais en attente, car ce site correspond à ce que vous nous avez annoncé en matière de fret ferroviaire, ne serait-ce qu'avec la perspective d'une autoroute ferroviaire Atlantique, le raccord à une immense zone industrielle ou encore un technocentre qui ne demande qu'à revivre. Bref, les perspectives sont réunies pour que ce centre connaisse une nouvelle vie. Madame la Ministre, serait-il possible que ce projet soit remis sur les rails en 2018 et réponde aux attentes des élus du territoire ?

M. Michel Vaspert. - Aujourd'hui, les collectivités locales sont de plus en plus sollicitées pour contribuer à la rénovation des lignes secondaires. Leur financement est d'ailleurs majoritaire ! Cependant, nous n'arrivons pas à obtenir de transparence sur l'utilisation des fonds publics - y compris ceux issus des collectivités territoriales - pour le financement des études et des travaux conduits par la SNCF. Ces montants sont absolument considérables et il nous semble désormais nécessaire que la SNCF accepte d'être transparente sur l'utilisation de ces fonds.

Par ailleurs, la baisse de qualité de service concerne autant le fret que les voyageurs. De nombreuses lignes connaissent une baisse de la vitesse des trains qui l'empruntent, ce qui peut générer une désaffection du secteur ferroviaire ! Ce qui est un comble, puisque nous avons lancé des travaux de rénovation des lignes secondaires. C'est là une situation particulièrement difficile. Certes, tant que nous n'aurons pas réglé le problème de la dette, nous ne pourrions être exigeants vis-à-vis de la SNCF. Mais se pose également le problème du fonctionnement de cette société et de sa gestion.

Mme Angèle Prévile. – La COP23 entend assurer l'articulation entre les transports et le climat. Nous voulons des transports plus propres, émetteurs de moins de pollution et consommateurs de moins d'énergie. Le ferroviaire semble être la solution idéale et imbattable. Je suis élue du Lot et vais vous parler de la ligne ferroviaire qui s'étend sur trois départements : la Corrèze, le Lot et le Cantal. Beaucoup de travaux ont été réalisés sur cette ligne pour aboutir à moins de trains et de voyageurs. Les correspondances avec certains trains, qui se rendent notamment à Paris, voire à Brive, ont disparu. Les voyageurs, notamment les jeunes qui se rendent pour leurs études à Aurillac et à Brive, se découragent. Ne faudrait-il pas, à l'inverse, mettre en œuvre des incitations très fortes sur ce genre de transport ?

M. Didier Mandelli. – Je me réjouis que la priorité soit accordée aux lignes secondaires, comme la ligne Lyon-Bordeaux. Ma question portera cependant sur l'économie maritime.

J'ai eu la chance d'être le rapporteur de la Loi Leroy pour l'économie bleue qui a été saluée par l'ensemble des professionnels du secteur. Ses différentes dispositions me paraissent être détricotées les unes après les autres, à l'instar du taux de liquidation de la TVA. Vous n'y êtes pour rien, puisque c'est le Gouvernement précédent, avec la Loi Sapin 2, qui est revenu sur cette disposition, prise pour faciliter la liquidation de la TVA dans les ports. Vous évoquiez les 50 % de marchandises destinées au territoire français qui sont débarquées en dehors de notre territoire national. Or, le taux de liquidation devait faciliter les choses et aboutir à la création de 13 000 emplois. On a également réduit le champ à la moitié des entreprises initialement concernées, en supprimant notamment les PME du dispositif.

Comme l'a évoqué notre collègue Charles Revet, l'exonération de charges – le *net wage* – a fait l'objet d'une décision européenne préconisant l'extension de ce dispositif aux personnels français embarqués sur les bateaux à pavillon européen. C'est ainsi deux millions d'euros supplémentaires qui s'ajoutent aux dix-huit millions d'euros estimés pour l'application de cette disposition. Je regrette que, pour 20 millions d'euros, on ait retiré une disposition importante attendue par les professionnels, dans un secteur ultra-concurrentiel, un an et demi après le vote de la loi au Parlement. Nous y voyons bien sûr la main du ministère de l'économie et des finances. Ainsi, pour cette loi comme pour d'autres, le Parlement et le Gouvernement auront-ils priorité sur l'avis de Bercy ?

M. Jean Bizet. – Le manque de lisibilité de la stratégie de l'État dans le secteur aérien m'inquiète. J'ai plusieurs questions à vous poser. Depuis pratiquement une quinzaine d'années, la part du pavillon national est passée de 63 à 43 % et je sais que les assises du transport aérien, prévues en 2018, apporteront un certain nombre de réponses. Nous serons exigeants sur cette question.

Autre question : si le financement de la sûreté aéroportuaire représente onze euros par billet émis, l'État y participe, quant à lui, à hauteur d'un euro. Cette mission est pourtant régaliennne. Quelle sera l'évolution en la matière ?

S'agissant de la concurrence avec les Pays du Golfe, je sais que le mandat confié à la Commission européenne est en cours. Certains pays comme le Qatar y souscrivent, tandis que d'autres, comme les Émirats arabes unis, le refusent. Où en êtes-vous sur cette question, ainsi que sur une éventuelle négociation sectorielle avec le Royaume-Uni dans le cadre du Brexit ?

Enfin, le projet Charles de Gaulle Express correspondra-t-il avec sa maquette financière initiale de 1,7 milliard d'euros, qui représente le coût de 1,40 euro par billet, ce qui, additionné à d'autres contributions, peut s'avérer problématique.

La situation du Paris-Granville devient caricaturale, avec, comme dernier avatar en date, la rupture unilatérale, par la SNCF, de la desserte par autocar de la partie du Mont-Saint-Michel, au profit de la voie par TGV. Est-ce vraiment en raison d'un problème de logiciel comme la SNCF me l'a annoncé ? Je vous confirme, Madame la Ministre, qu'il est difficile de dialoguer avec la SNCF au sujet de cette ligne !

M. Guillaume Chevrollier. – J'aurais également quelques questions à vous poser, en tant qu'élu des Pays de la Loire. Vous n'avez pas parlé du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes à l'heure de la médiation qui fait débat.

Sur la dette ferroviaire, qui a atteint 50 milliards d'euros tandis que les besoins de maintenance sont immenses, quel a été l'impact de la loi dite Macron, avec ses flottes de bus, sur le chiffre d'affaires de la SNCF ?

Par ailleurs les réseaux routiers, essentiels au développement des territoires ruraux, sont mal entretenus et des retards réels existent. Dans ce contexte, l'État ne peut tout assumer. Dans mon département, le Conseil départemental souhaite récupérer la Route nationale 62 pour la passer en deux fois deux voies ; cette démarche étant une priorité départementale et non nationale. Je vous demande votre aide dans ce domaine pour accélérer ce transfert, qui n'est nullement un cas isolé dans notre pays.

Autre point : je souhaitais vous alerter sur les problèmes induits par la mise en service de la nouvelle ligne LGV Bretagne-Pays de la Loire. Si

mettre Laval à soixante-dix minutes de Paris est une bonne chose, les modifications d'horaires sur les TER ne répondent plus aux attentes de certains usagers et de nombreux problèmes de nuisance sonore ont été relayés par des riverains et des élus. L'appréciation du bruit fait ainsi débat et je vous demande de bien vouloir faire preuve de discernement sur ce sujet.

M. Michel Dagbert. – Madame la Ministre, j'ai été très attentif à la réponse que vous venez de faire à mon collègue Jean-Pierre Corbisez et je ne reviendrai pas davantage sur le projet du Canal Seine-Nord, sauf, en mon ancienne qualité de vice-président de Conseil départemental du Pas-de-Calais, pour rappeler la forte mobilisation des collectivités territoriales.

Comme notre président l'a rappelé, je participe aux travaux du Conseil d'orientation sur les infrastructures et c'est plus au sujet de votre propre vision de l'aménagement du territoire que je vous adresse ces questions, s'agissant notamment de la desserte des lignes à grande vitesse sur le territoire. J'ai bien noté la commande passée à Monsieur Jean-Cyril Spinetta, dont nous sommes impatients de lire le rapport. Notre impatience exprime notre inquiétude. Notre pays connaît actuellement une véritable fracture. Il est important de maintenir la cohésion territoriale et par conséquent, je me dois de vous alerter sur la fragilité supposée d'un certain nombre de dessertes dans mon département, à l'instar d'Arras et de Béthune qui pourraient être remises en cause. Au titre des solidarités territoriales, les départements restent très attentifs, mais, à un moment donné, la charge devient tellement lourde que d'épineux choix devront être faits, alors qu'il faut que les collectivités agissent au titre de la solidarité humaine et territoriale.

M. Jean-François Longeot. – Je vous remercie pour votre pragmatisme que j'apprécie particulièrement. Je ne reviendrai pas sur l'écotaxe et sur le nécessaire financement de nos réseaux, alors que nombre de poids-lourds, notamment étrangers, quittent l'autoroute pour prendre les routes départementales et nationales. Ma question portera sur Alstom qui a souffert, à un moment donné, de la faiblesse de la commande publique. Tel n'est plus le cas aujourd'hui. Or, la direction de ce groupe a déclaré, notamment par écrit aux organisations syndicales qui souhaitent désormais être reçues par le ministre de l'économie, M. Bruno Le Maire, nécessaire de fabriquer à bas coût et de délocaliser, pour ce faire, en Inde. C'est là un paradoxe que la commande publique soit fabriquée ailleurs que sur nos sites nationaux !

Mme Pascale Bories. – Madame la Ministre, j'ai bien noté votre discours sur les Assises de la mobilité et le transport du quotidien. A l'heure où nous devons réduire les émissions de gaz à effet de serre, votre gouvernement souhaite s'engager avec force dans ce sens et il est plus que nécessaire de développer l'accès au transport ferroviaire. La LGV permet de traverser la France, certes de manière onéreuse, mais souvent de façon

moindre que si l'usager devait utiliser le transport autoroutier ou la voie aérienne.

Concernant le Sud de la France, il nous faut évoquer la ligne avec l'Espagne, dont l'amélioration est nécessaire, notamment avec l'extension de la LGV Montpellier-Perpignan. La région est déjà porteuse de ce dossier et l'ensemble des élus d'Occitanie ont écrit au Premier ministre à ce sujet.

Concernant les transports du quotidien, j'ai bien noté votre ambition sur la régénération des réseaux et la sortie de nouveaux projets. À ce sujet, j'évoquerai la ligne Rive droite du Rhône espérée depuis plus de vingt ans. La Région a accepté le portage de ce projet qui serait au stade de projet d'études pour la SNCF. Comment comptez-vous opérer auprès de la SNCF, afin que ce projet structurant, puisse aboutir dans un délai raisonnable ?

S'agissant des déplacements en vélo, vous avez annoncé, le 19 septembre dernier, que de nouveaux axes de développement seraient présentés. Le développement des vélos électriques représente une alternative intéressante au niveau local, où j'ai pu soutenir le principe de subventions avant que l'État ne prenne le relais. J'aimerais rappeler que le vélo électrique est une alternative importante pour réduire l'autosolisme.

Au-delà du vélo électrique, il est important d'aider les collectivités à accélérer la mise en œuvre de leur schéma de circulation douce, notamment sur les routes départementales. Que comptez-vous faire pour améliorer la sécurité des voies douces sur les routes nationales ?

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. - J'aurais deux remarques et une question. Madame la Ministre, les élus ne comprennent pas que les pics de nuisance de la ligne LGV ne soient pas pris en compte. Mon deuxième point concerne le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes qui, je l'espère, sera réglé pour l'échéance des assises du transport aérien et qu'il contribuera enfin au développement économique du territoire de l'Ouest. Enfin, la SNCF est-elle prête à revendre des lignes désaffectées pour les transformer en voies vertes ou en pistes cyclables ?

Mme Élisabeth Borne. - Je vous remercie pour les très nombreuses questions, qui montrent que le sujet intéresse. Je ne vais pas forcément être en mesure d'apporter des réponses précises à chacun, mais je m'engage à vous faire transmettre les éléments complémentaires dans les prochains jours.

Monsieur le Sénateur Pointereau, je vous confirme que les différentes assises, qui se déroulent dans des territoires enclavés, périurbains, dans les quartiers relevant de la politique de la ville ou des territoires ruraux, font remonter les grandes difficultés auxquelles nombre de nos concitoyens sont confrontés. Un Français sur quatre a dû renoncer à une offre d'emploi ou à une formation, faute de transport pour s'y rendre. Un tel exemple illustre l'importance des enjeux des transports de la vie quotidienne.

Il va nous falloir faire des choix : nous ne pourrons pas assurer la régénération des réseaux, tout en continuant à réaliser quatre lignes TGV concomitamment, à moins que le Parlement ne décide d'augmenter massivement les ressources allouées au secteur !

Les enjeux sont de deux ordres : l'enclavement, d'une part, - comment sort-on ou rentre-t-on dans le territoire - qui implique, à terme, l'usage de la voiture, dont la technologie continuera d'évoluer, et le développement de nouveaux services.

Il nous faudra ainsi réfléchir à une nouvelle gouvernance : 40 % des Français habitent dans des territoires situés en dehors des périmètres couverts par les transports urbains. Certes, les régions ont une compétence générale en termes d'intermodalité, mais comment s'organise-t-on pour coordonner les différentes offres qui peuvent être mises en œuvre dans ces territoires ? Certes, de nombreuses innovations se font jour dans ces secteurs, à l'instar du covoiturage dont les marges de progression, s'agissant notamment du covoiturage domicile-travail, me semblent réelles, à la condition de se doter des bons outils.

Hier, j'assistais au lancement d'un robot-taxi dont je souhaite qu'il soit expérimenté dans le monde rural. Nous avons devant nous un chantier important pour mieux répondre aux attentes de nos concitoyens et nous allons nous y atteler dans le cadre des prochaines Assises de la mobilité.

Vous avez raison de le souligner : il faut avoir une vision réaliste sur les prochaines années et promettre les choses que l'on peut tenir. Notre vision peut porter sur les grandes infrastructures que vous avez mentionnées, mais mon ambition concerne aussi le secteur ferroviaire dont je souhaite qu'il joue davantage son rôle dans la périphérie des agglomérations. Au moins, nous avons des RER, certes perfectibles, mais qui sont en mesure de transporter chaque jour jusqu'à un million de voyageurs. Or, dans la périphérie de nos autres métropoles, nous sommes loin d'avoir des infrastructures modernisées susceptibles d'éviter, à nombre de nos concitoyens, de perdre quotidiennement des heures dans la congestion autoroutière. Il faut se donner des ambitions de long terme comme la dotation de RER dans un certain nombre de nos grandes métropoles.

En réponse à Monsieur le Sénateur Léonhardt, je suis consciente des difficultés des voyageurs en Ile de France. Nous sommes sur des ordres de grandeur très différents de ceux que l'on rencontre ailleurs sur notre territoire, avec quinze millions de voyageurs dans les transports publics chaque jour. Les ressources mobilisées sont toutefois à la hauteur de ces enjeux, avec un contrat de plan qui représente 7,5 milliards d'euros. Chaque année, la RATP, gestionnaire d'infrastructures, et SNCF Réseau mobilisent un milliard d'euros pour la régénération des réseaux. En outre, nous réalisons deux cents kilomètres de nouvelles lignes de métro autour de Paris. Certes, ce métro est plutôt sur la limite de la petite Couronne. Ile-de-France

Mobilités devra réfléchir à l'évolution des transports de banlieue à banlieue, qui sont structurants pour l'Ile-de-France, afin qu'ils bénéficient à l'ensemble des territoires et ne soient pas assimilables à une nouvelle frontière, comme le périphérique a pu l'être à un moment donné.

Madame la Sénatrice Tocqueville, nous nous préoccupons de l'Axe Seine. L'ambition est portée par le Gouvernement. Le Premier ministre a confié une mission au préfet François Philizot sur la méthode pour tirer parti des synergies, dans le prolongement d'AROPA pour soutenir le développement de l'ensemble des ports de l'Axe Seine. C'est bien à cette échelle qu'il nous faut réfléchir et agir, notamment en termes de zones logistiques, riches en créations d'emplois qui devront accompagner le développement de nos ports.

Sur les ressources dédiées, notre réflexion est particulière s'agissant du Lyon-Turin et du Canal Seine-Nord. En effet, le Lyon-Turin se trouve dans une zone de montagne et le texte européen permet des sur-péages. Un fonds spécifique récupère également les dividendes des sociétés tunnelières. Il est tout à fait possible de réfléchir, ailleurs, à d'éventuels sur-péages en s'inspirant notamment des dispositifs mis en œuvre par la Société du Grand Paris. Certaines régions aspirent, à mon sens légitimement, à des mesures comme des taxes spéciales d'équipement ou des redevances assises sur des surfaces de bureaux ou d'activités. Je compte sur le conseil d'orientation des infrastructures et sur le groupe qui travaille sur la soutenabilité et le financement de nos projets pour faire preuve d'imagination, tant les besoins de financement sont importants.

Monsieur le Sénateur Fouché, je partage votre analyse : les cheminots ne sont pas responsables du montant de leur dette. Celle-ci a d'abord été constatée en 1997 et résultait du financement, par la SNCF, des lignes à grande vitesse. Ce point est important et c'est la raison pour laquelle cette réflexion globale a été confiée à M. Jean-Cyril Spinetta. Il faut que l'État se dote enfin d'une stratégie d'ensemble cohérente sur le ferroviaire. Il nous faut sortir des injonctions contradictoires données à la SNCF, à la fois sur le fait qu'elle devrait baisser ses coûts tout en augmentant ses dessertes et qu'elle devrait, par ailleurs, commander des trains.

La sécurité des gares et des transports est un enjeu majeur et la loi de mars 2016 atteste de notre mobilisation. Les décrets d'application ont bien été mis en œuvre, y compris ceux qui renforcent la vigilance lors du recrutement dans les entreprises de transport et qui accordent de nouvelles prérogatives aux agents de sécurité de la SNCF et de la RATP. Tous ces sujets ont avancé.

Le volet fraude, également porté la loi de mars 2016, a avancé. On s'est toutefois heurté à une difficulté, quant à la consultation du fichier qui visait à obtenir un meilleur taux de recouvrement des amendes. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) a donné un

avis négatif sur la première version du décret qui lui a été soumis. Nous allons donc soumettre une seconde version du décret permettant de retrouver les fraudeurs, tout en respectant le cadre fixé par la CNIL.

Monsieur le Sénateur Gontard, nous essayons de conduire une stratégie équilibrée dans le domaine ferroviaire. Je pense que le Parlement aura à se prononcer sur la part des lignes à grande vitesse, dont je pense qu'elle pourrait ne pas rester au niveau actuel. 1 % des déplacements sont de longue distance et on a consacré 16 % de l'ensemble des ressources – tous financeurs confondus – au financement des TGV au cours des dernières années. Pour autant, il va nous falloir investir davantage sur les réseaux existants et investir davantage où le ferroviaire peut avoir toute sa pertinence, c'est-à-dire dans le transport de masse en dehors de l'Ile-de-France.

Monsieur le Sénateur Chaize, les priorités du CPER route ne sont pas décidées depuis Paris. Elles ont été décidées en lien avec les collectivités. Tout ne pourra pas être fait l'année prochaine, mais je me suis attachée à préserver des ressources pour les contrats de plan, dont les discussions seront conduites au niveau local.

Par ailleurs, il n'y a pas de stratégie de réduction des dessertes de TGV qui ne doivent pas se limiter aux métropoles. La solidarité existe : 70 % des dessertes de TGV sont aujourd'hui déficitaires et sont financées par les dessertes rentables. Toutefois, comme le Président l'a fait remarquer sur le quatrième paquet ferroviaire, les perspectives d'ouverture à la concurrence vont nous amener à nous interroger sur les modalités du maintien de cet équilibre, après l'ouverture à la concurrence. La solidarité joue à plein et devrait être plus prégnante encore, s'agissant du niveau des péages, dans les comptes de SNCF Mobilités, comme c'est le cas aujourd'hui.

Monsieur le Sénateur Marchand, je vous confirme que le site de Somain reste important pour le transport de marchandises en France et qu'en complément des perspectives portées par le projet de redynamisation du site, animé localement par le sous-préfet avec des fonctionnalités intermodales rail-route, un projet est bel bien porté par SNCF Logistique pour conforter ce site comme plateforme de relais national et international, avec la constitution de trains longs et lourds. Par ailleurs, le site de Somain fait partie des sites considérés dans le cadre de la desserte entre l'Espagne et la France, au travers des autoroutes ferroviaires.

Monsieur le Sénateur Vaspard, il va falloir, en effet, qu'on réfléchisse à la transparence des coûts des études et des travaux. Je m'engage à regarder ce point avec SNCF Réseau. On est, il est vrai, assez souvent surpris par le coût des travaux et une telle réflexion pourrait être conduite avantageusement par SNCF Réseau. Ce constat vaut de manière générale. Ce moment de pause peut nous amener à réfléchir sur le caractère pragmatique des réponses apportées. Il nous faut progresser sur ce point et ne pas

reproduire les mêmes schémas, que ce soit en matière d'infrastructures routières ou ferroviaires. Un peu de pragmatisme ne nuirait pas et, par ailleurs, coûterait moins cher. Mais il est vrai que la multiplication des travaux de rénovation peut impliquer une phase de dégradation de la qualité du service rendu aux voyageurs. C'est d'ailleurs ce que vivent les voyageurs en Ile-de-France lors des opérations de rénovation. Sans doute faudrait-il concentrer les travaux sur une période plus courte plutôt que de les effectuer, sur la durée, petit à petit. Sans doute devons-nous creuser cette question avec SNCF Réseau.

Sur la ligne Brive-Aurillac, si nous avons déjà financé des travaux, d'autres sont encore à effectuer. Le niveau de fréquentation n'y est manifestement pas très élevé. Cette situation est analogue à celle des Alpes : dans des secteurs où les infrastructures routières ne répondent pas aux besoins en toutes saisons, comment faire pour que l'infrastructure ferroviaire accueille plus de voyageurs qu'aujourd'hui ? Le service public a un coût et peut se répercuter sur celui acquitté par le voyageur.

Monsieur le Sénateur Mandelli, le Gouvernement n'a pas l'intention de détricoter les apports de la Loi Leroy. Je regarderai attentivement s'il est possible d'améliorer cette situation, mais des règles ont été introduites pour éviter les fraudes, s'agissant notamment des enjeux d'honorabilité. Le principe de l'auto-liquidation de la TVA n'a pas été remis en cause. La réflexion sur le *net wage* se poursuit.

Monsieur le Sénateur Bizet, la stratégie du pavillon national est en effet importante. En même temps, l'évolution de la part de marché que vous avez mentionnée se place dans un environnement marqué par le développement du transport aérien et l'exacerbation de la concurrence. La concurrence est rude, avec l'émergence notamment des compagnies *low cost* et des compagnies du Golfe. La Commission, avec le soutien de la France, a posé un nouveau cadre pour la régulation et la lutte contre la concurrence déloyale. Nous avons évité que ce dossier soit occulté. Les travaux vont s'engager sur cette lutte avec des pavillons dont on sait très bien qu'ils sont fortement subventionnés, d'une manière ou d'une autre. En attendant, la Commission assume le mandat de l'ensemble des pays européens pour conduire les négociations avec les Pays du Golfe. Je ne suis toutefois pas certaine que le traitement de ce dossier connaisse une rapide accélération, l'un conditionnant tout de même l'autre : s'assurer que nous sommes dans une situation de concurrence loyale est tout de même un préalable à la négociation de droits de trafic. Je pense que la Commission le voit aussi de cette façon.

Si certaines compagnies se préparent au Brexit en devenant des compagnies européennes, les discussions avec nos partenaires britanniques n'ont pas été engagées, pour l'heure ; les préalables n'étant pas remplis. Je suis enfin consciente que la situation de la ligne Paris-Granville n'est pas

satisfaisante et qu'il va falloir qu'on se saisisse, sur cette question, de réelles marges de progrès.

Monsieur le Sénateur Chevrollier, je ne vous surprendrai pas en vous rappelant que la mission sur l'aéroport Notre-Dame-des-Landes est en cours et que nous en attendons les conclusions.

Sur l'impact des dessertes en autocar librement organisées, la fréquentation de ces cars provient, pour un tiers, de la route, d'un autre tiers, du rail et enfin, de déplacements rendus possibles par cette nouvelle possibilité. Il est important que ces cars aient permis, à un certain nombre de nos concitoyens qui ne pouvaient jusque-là se déplacer, de trouver une réponse à leurs besoins.

Je n'ai pas d'information immédiate sur la RN62, mais dans le cadre des Assises de la mobilité, nous allons ouvrir des réflexions sur des gouvernances évolutives, comme la possibilité de mettre en place des péages au-delà de ce qui existe actuellement dans le réseau routier. On pourra, sur ce point, vous répondre ultérieurement de façon plus précise. Sur la LGV BPL, j'ai bien noté un certain nombre d'insatisfactions, mais, tout de même, j'espère que celles-ci n'éclipsent pas totalement les satisfactions exprimées, puisque cette ligne a mobilisé d'importants financements.

Monsieur le Sénateur Dagbert, les dessertes ferroviaires devront continuer à faire l'objet d'une solidarité nationale. Je suis consciente que les collectivités territoriales sont sollicitées de manière importante pour le financement du ferroviaire. Je crois qu'il est essentiel de s'emparer de ce sujet avec lucidité. La remise en état du réseau représente des sommes colossales. Il nous faudra prioriser et nous ne pourrons remettre en état l'ensemble des infrastructures. Autant dans certains secteurs la solution ferroviaire est irremplaçable comme transport de masse, autant dans d'autres secteurs où les infrastructures routières sont de qualité, les régions, en leur qualité d'autorité organisatrice, doivent regarder le coût par voyageur et la qualité du service rendu, certaines dessertes pouvant avantageusement être assurées par la route, que ce soit par autocars ou minibus. Je le dis d'autant plus que je pense, a contrario, que le ferroviaire n'est pas assez utilisé pour le transport de marchandises et dans la périphérie de nos agglomérations. Pourtant, on peut constater en Ile de France qu'avec une voie dans chaque sens, on sait transporter plus d'un million de voyageurs par jour. Assurer, de la sorte, le transport de plusieurs dizaines de milliers de nos concitoyens dans nos agglomérations ne manquerait pas de bénéficier au fonctionnement de nos villes, ne serait-ce que par la réduction des taux de pollution que chacun peut connaître.

Monsieur le Sénateur Longeot, j'espère également que le milliard d'euros de commandes publiques, que nous allons passer pour soutenir le site d'Alstom-Belfort, conduira bien à des emplois en France.

Madame la Sénatrice Bories, avec l'émergence des compagnies *low cost*, le TGV est plus cher que l'avion. En effet, lorsqu'une infrastructure comme Sud-Europe-Atlantique coûte plus de neuf milliards d'euros, les collectivités peuvent la financer à 100 % ou alors une partie est portée par le prix du billet. Chacun peut constater que se rendre depuis Paris à Bordeaux, par la ligne SEA, en deux heures, est une expérience très agréable, mais qu'il est moins onéreux de le faire par l'avion. On pourrait ouvrir le débat des émissions de gaz à effet de serre. J'ai demandé à mes services de dresser le bilan carbone de la construction de cette ligne. En effet, construire ce genre d'infrastructure, à coups de béton et d'acier, doit s'amortir dans la durée pour atteindre un bilan carbone satisfaisant.

Le vélo est au cœur de nos réflexions et des assises de la mobilité. Nous allons réfléchir à un nouveau dispositif destiné à soutenir les vélos à assistance électrique, mais plutôt en synergie qu'en alternative aux aides apportées par les collectivités. Il faudra continuer à soutenir les circulations douces et l'État à accompagner les collectivités territoriales.

Monsieur le Sénateur de Nicolaÿ, je ne vois pas pourquoi la politique de cession, par la SNCF, des lignes désaffectées s'arrêterait. Nous pouvons ainsi obtenir des voies vertes d'une très grande qualité, en reprenant des infrastructures qui ne sont plus utilisées par le ferroviaire.

M. Hervé Maurey, président. – Merci beaucoup, Madame la Ministre, pour le temps que vous nous avez accordé, pour votre écoute et la qualité de votre réponse. Vos propos ont été appréciés, comme en témoignent les applaudissements qui viennent de ponctuer votre intervention, et nous attendons qu'ils soient désormais suivis d'effets. Vous pouvez compter, à cet égard, sur notre soutien.

II. EXAMEN DU RAPPORT

Réunie le mercredi 29 novembre 2017, la commission a examiné le rapport pour avis sur les crédits « Transports maritimes » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

M. Didier Mandelli, président. – Charles Revet nous a déjà présenté à de multiples reprises ce rapport pour avis sur les transports maritimes. Il en a donc une grande connaissance et, grâce à un recul de plusieurs années, en mesure parfaitement les évolutions. Comme chaque année, je sais que vous avez procédé, cher collègue, à plusieurs auditions pour préparer votre rapport. Les intervenants dans le secteur maritime sont en effet nombreux et l'actualité toujours riche. Je vous cède donc la parole, Monsieur le rapporteur, pour que vous nous disiez, d'une part, où en sont les crédits du transport maritime, d'autre part, quelle est l'actualité du secteur.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis. – Les crédits consacrés à la politique maritime française s'établissent dans le projet de loi de finances pour 2018 à 240 millions d'euros. Ce montant reste faible au regard des ambitions du comité interministériel de la mer de novembre 2016, qui a souhaité faire de l'économie maritime un pilier de la croissance économique de notre pays.

Ces crédits sont répartis en deux programmes : le programme 203 « infrastructures et services de transport », pour une petite partie, et le programme 205 « affaires maritimes ».

Seule une infime partie du programme 203 « infrastructures et services de transport » est consacrée au transport maritime : 77 millions d'euros, soit 2,2% des crédits de ce programme. Les montants consacrés au transport maritime y sont en augmentation de 19,75 millions d'euros. 2 lignes de crédits principales sont alimentées : la subvention aux grands ports et le transport combiné.

La subvention aux grands ports s'élève à 64,75 millions d'euros, en augmentation de 44% par rapport à 2017. Toutefois, plutôt qu'une subvention, il s'agit du remboursement par l'État des frais pour le dragage des ports et l'entretien de leurs accès. En effet, comme le précise le code des transports, cette charge incombe à l'État. L'augmentation de 20 millions d'euros par rapport au PLF 2017 est un des engagements de l'État pris lors du comité interministériel de la mer de novembre 2016. Toutefois, ce montant reste insuffisant pour couvrir l'intégralité des frais de dragage qui sont estimés à 96 millions d'euros. Le reste à charge pour les ports s'élève ainsi à 32 millions d'euros, soit un tiers du montant.

La deuxième ligne budgétaire concerne la partie maritime du transport combiné, pour un montant de 6,96 millions d'euros, identique à celui du projet de loi de finances pour 2017. Il s'agit de répondre à la volonté d'opérer un rééquilibrage intermodal, en favorisant le développement du cabotage maritime et des autoroutes de la mer. 2 fonctionnent désormais en France : la liaison Nantes-Gijón, et la liaison Nantes-Vigo. Mais, l'équilibre financier de ces autoroutes reste très fragile. En outre, le rééquilibrage souhaité ne se fera que si les acteurs concernés bénéficient d'une certaine visibilité économique. C'est notamment le cas de l'aide à la pince qui permet de réduire les coûts de manutention, reconduite, d'année en année, sans aucune visibilité sur le moyen terme. Lors des Assises de l'économie de la mer qui se sont tenues la semaine dernière, le Premier ministre a laissé entendre qu'elle serait maintenue de manière durable. Notre commission devra être vigilante sur ce point.

Enfin, et de manière annexe au programme 203, dans le cadre des contrats de projets État-Régions, l'AFITF prévoit de mobiliser 40 millions d'euros en faveur des ports maritimes, soit le même montant que l'année dernière.

Le programme 205 regroupe l'essentiel des crédits du transport maritime. D'un montant initial de 140 millions d'euros, soit une diminution de 17,8 millions d'euros par rapport au PLF 2017, il a bénéficié du vote d'un amendement gouvernemental de 17,8 millions d'euros - lors de son examen à l'Assemblée nationale. Quatre axes majeurs animent ce programme.

En premier lieu, il vise à assurer la sécurité maritime. Depuis 5 ans, le nombre d'opérations de sauvetage dépasse les 10 000. Dans ce cadre, une subvention de 4,2 millions d'euros, soit une augmentation de 0,5 million d'euros, a été accordée à la Société nationale de sauvetage en mer. Je souhaite saluer l'action au quotidien des 7 000 bénévoles qui ont participé en 2016, en coordination avec les CROSS, à plus de la moitié des sauvetages en mer. 98,5% des personnes impliquées dans un accident maritime ont été sauvées suite à une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS.

Le deuxième axe de ce programme est la promotion d'une formation maritime de qualité. 28 millions d'euros, soit le même montant qu'en 2017 sont consacrés à cette action, ainsi qu'aux actions sociales et médicales. 18,5 millions d'euros sont prévus pour l'école nationale supérieure maritime. La qualité de la formation des marins français est internationalement reconnue et appréciée.

Le troisième axe vise à préserver l'environnement marin. Il s'agit à la fois du volet terre du plan POLMAR - contre la pollution maritime - pour lequel 1,7 million d'euros sont prévus, comme dans le PLF 2017, mais également des contrôles des navires effectués au titre de l'État du pavillon et de l'État du port. 1 300 contrôles de navires étrangers sont effectués tous les ans.

Je m'arrêterai plus longtemps sur le quatrième axe visant à soutenir économiquement la filière maritime, car c'est sur celui-ci que porte l'augmentation de 17,8 millions d'euros, votée à l'Assemblée nationale. Initialement, les crédits affectés à cet objectif étaient de 64,2 millions d'euros, en diminution de 23 % par rapport au PLF 2017.

Vous vous en souvenez, nous avons voté en juin 2016, dans la loi pour l'économie bleue, une exonération de la cotisation employeur d'allocation familiale et de l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi, pour un montant estimé à 18 millions d'euros. Il s'agissait de renforcer la compétitivité-coût de l'armement maritime français dans un secteur hyperconcurrentiel. En effet, les coûts étant les mêmes pour l'achat d'un bateau, le carburant, les péages, les dépenses de personnel sont la principale, si ce n'est la seule variable d'ajustement. D'ailleurs, plusieurs pays européens ont recours au netwage : le salaire net exonéré de toute cotisation. Grâce à cette exonération votée en 2016, le coût d'un marin français diminue de 17% - il reste toutefois supérieur au coût d'un marin danois ou anglais.

Or, l'article 53 de ce projet de loi de finances a prévu de revenir sur cette exonération. Interrogée par notre commission le 8 novembre dernier, la ministre Élisabeth Borne nous indiquait connaître le problème, mais ne pas pouvoir le prendre en charge, en raison de son budget très contraint. Toutefois, le lendemain, à la demande du Premier ministre, le gouvernement a déposé un amendement à l'Assemblée nationale de suppression de l'article 53, qui a été adopté. Ces exonérations sont ainsi conservées pour 2018, et le Premier ministre Édouard Philippe, lors des Assises de l'économie de la mer qui se sont tenues la semaine dernière, a indiqué vouloir les rendre pérennes. J'attire votre vigilance sur un point : aucune indication n'a été donnée quant à la manière dont cette mesure sera financée. Il a simplement été indiqué qu'elle le sera dans le périmètre du ministère de la Transition énergétique et solidaire.

La question des exonérations sociales et de leur stabilité me paraît d'autant plus importante aujourd'hui qu'avec le Brexit, certains armateurs britanniques pourraient décider de passer sous pavillon d'un autre État européen afin de pouvoir continuer à bénéficier de certains bénéfices fiscaux. Quelques-uns pourraient se tourner vers la France, à condition que le régime proposé soit favorable.

Permettez-moi de profiter de cet avis budgétaire pour faire le point sur la situation des ports français. Ces derniers sont aujourd'hui en perte de vitesse par rapport aux ports allemands, espagnols, néerlandais et portugais. Le 1er port français en volume, Marseille, n'est que le 6ème port européen. Le Havre est en 8ème position, et loin derrière les autres ports européens de la façade Manche/mer du Nord. L'ensemble des tonnages des grands ports maritimes français métropolitain, soit 256 millions de tonnes est inférieur au tonnage traité par le seul port de Rotterdam. En outre, depuis 25 ans, plus aucun port français ne dessert la Suisse. Plus grave encore, la part de marché des ports français est sur une tendance baissière. Aujourd'hui, un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un de nos ports. Si le premier semestre 2017 s'annonce meilleur que le premier semestre 2016 marqué par des conflits sociaux et une récolte céréalière très mauvaise, la croissance du fret maritime français reste inférieure à celle constatée dans les autres ports européens.

Quelles en sont les raisons ? Le développement du trafic de marchandises dans les grands ports maritimes français subit l'absence de la mise en place d'une desserte fiable et efficace des ports et de leur hinterland. La route reste, en France, le moyen privilégié pour le post et préacheminement des marchandises à destination des ports, avec près de 85% des trafics. Or, le transport par route, outre la pollution, ne peut pas absorber une augmentation importante de trafic. Certains ports déjà, comme celui du Havre, peuvent connaître des problèmes de congestion. Or, la fiabilité de la desserte est un critère essentiel pour les transporteurs. Un chiffre, que m'a donné, lors de son audition, Jean-Michel Genestier,

Directeur général adjoint de SCNF Logistics, est édifiant : sur un trajet de 1 000 km, 98,5% des camions arrivent à l'heure prévue, à un quart d'heure près. Pour le fret ferroviaire, 70% seulement des trains arrivent à l'heure prévue, à la demi-journée près. De même, lors de son audition, Voies navigables de France a indiqué que certains transporteurs hésitaient à recourir au report modal sur la Seine, en raison de la vétusté de l'écluse de Méricourt, menaçant de tomber en panne - et ainsi de bloquer le trafic.

Or, si le report modal du routier vers le fluvial ou le ferroviaire se fait difficilement, l'inverse est beaucoup plus facile. Toute interruption pendant quelques temps du trafic fret fluvial ou ferroviaire est susceptible d'entraîner un report définitif vers la route. A titre d'exemple, une partie de la desserte des marchandises du port de Fos est assurée par voie fluviale vers Lyon. Le port de Fos donne la priorité au déchargement et chargement des navires maritimes sur les navires fluviaux. Dès lors le chargement d'un navire fluvial peut être retardé, réduisant ainsi le nombre de rotations qu'il peut faire en une semaine. Cela a des conséquences importantes sur une filière à l'équilibre budgétaire fragile. D'ailleurs, un des opérateurs a décidé de supprimer un de ses bateaux, pour des raisons financières. En conséquence, certains jours, aucun bateau ne circule entre Fos et Lyon. Comme l'indique VNF, cela entraîne mécaniquement un abandon supplémentaire du recours au fluvial. En effet, pour un transporteur, rien n'est pire que de savoir son conteneur bloqué dans un port. Et, si le bateau maritime arrive avec retard et rate la correspondance avec le bateau fluvial, du fait de la fin d'une liaison quotidienne, le conteneur sera bloqué deux jours à quai. Cette contrainte ne se posera pas avec le camion.

L'augmentation de la desserte modale des ports nécessite des investissements dans les ports, tels que la modernisation des écluses et des terminaux, la construction de nouveaux terminaux dédiés aux bateaux fluviaux, la modernisation du réseau ferroviaire portuaire. Des contraintes réglementaires peuvent jouer : aujourd'hui, pour accéder au port du Havre, les barges fluviales doivent passer en zone maritime dans l'estuaire de la Seine, et ont besoin d'une dérogation. L'AFITF prévoit de modifier cette réglementation afin de permettre leur passage dans l'estuaire 99 % du temps. Toutefois, cette modification réglementaire ne peut être qu'une solution temporaire dans l'attente d'infrastructures permettant un accès fluvial direct et sécurisé. C'est ce qui serait possible au Havre si le port s'engageait sans attendre dans la réalisation d'une chaudière souhaitée par tous les acteurs concernés, et ce qui permettrait un accès sécurisé du transport fluvial au port, dans de meilleures conditions, toute l'année, 24 heures sur 24. Le Président du Conseil régional s'était d'ailleurs engagé à participer à son financement.

Mais, d'importants investissements en dehors des ports sont également nécessaires. Comme le soulignait Elisabeth Borne, en France nous sommes incapables de tracer un sillon de fret traversant le pays.

L'électrification de la ligne Serqueux-Gisors, prévue pour mi 2020 répond en partie à cette préoccupation : elle permettra aux conteneurs et marchandises en provenant du Havre d'éviter les nœuds ferroviaires de Rouen et de Mantes la Jolie.

Enfin, il faut donner aux ports les moyens d'agir. Cela passe tout d'abord par une amélioration de la gouvernance. La Cour des comptes dans son rapport annuel de 2017 s'est intéressée à la mise en œuvre de la réforme portuaire de 2008. Elle juge inégal le bilan de cette réforme. Sur la gouvernance, la Cour des comptes a constaté que le comité d'audit qui doit permettre une expertise indépendante des questions financières est impliqué de manière variable : d'une implication forte à Rouen, Dunkerque et au Havre, il l'est beaucoup moins à Bordeaux.

En outre, des périodes de vacance parfois longues ont pu être constatées dans la composition des directoires : 4 mois de vacance à Rouen, et à Marseille le directoire n'avait pas encore été réinstallé début 2017. Or, du fait de la prépondérance de la voix du président du directoire – directement nommé par l'État-, la Cour des comptes souligne que cette vacance revient à un pilotage par le seul président du directoire, et non par une direction collégiale. De même, on constate un retard dans le renouvellement de certains conseils de développement, alors même qu'ils regroupent les acteurs locaux concernés et participent à la définition des projets stratégiques du port.

De manière générale, il semble important de renforcer l'implication des collectivités territoriales dans la gouvernance des ports, notamment des conseils régionaux. Comme le note la Cour des comptes, depuis la loi NOTRe, ces derniers exercent de nouvelles compétences en matière de développement économique. Le Premier ministre s'est toutefois exprimé contre une décentralisation de la gouvernance plus poussée pour les grands ports maritimes, à minima pour ceux de l'axe Seine et de Marseille, en raison de l'intérêt national stratégique qu'ils représentent.

Enfin, les ports doivent disposer des moyens de se développer, grâce à une visibilité et une stabilité économiques accrues. Il s'agit tout d'abord de créer une marque portuaire visible et reconnaissable depuis l'Orient et le Sud-est asiatique. Ainsi, les ports de Paris, Rouen et du Havre se sont réunis dans le groupement d'intérêt public HAROPA pour améliorer la coordination des investissements, des aménagements, et mettre en place un guichet unique portuaire. À l'international, les ports du Havre et de Rouen doivent ainsi devenir la desserte de Paris, et d'un bassin de 13 millions de personnes. Marseille, Lyon et les ports intérieurs de l'axe Rhône-Saône se sont engagés dans une démarche logistique coordonnée similaire, avec Medlinks. Bien évidemment, et cela rejoint ce qui a été dit précédemment : pour que cela fonctionne, il faut que la chaîne logistique de l'axe Seine et de l'axe Rhône-Saône ne connaisse aucune interruption.

Par ailleurs, pour pouvoir se projeter économiquement à l'international, les ports français doivent disposer d'une stabilité fiscale et financière pour penser les investissements de demain. Or, ils ont récemment connu deux avaries fiscales. Il s'agit tout d'abord de la fin, suite à un arrêt du Conseil d'Etat en 2014 de l'exonération de taxe foncière pour les grands ports maritimes. Par ailleurs, très récemment en juillet dernier, la Commission européenne a remis en cause, pour distorsion de concurrence, l'exonération d'impôt sur les sociétés dont ils bénéficiaient depuis 1942. Ainsi, au titre de l'impôt sur les sociétés, les ports devront maintenant s'acquitter d'un montant d'environ 30 millions d'euros par an. A ces charges s'ajoute le reste à charge pour un même montant des opérations de dragage, qui dans d'autres pays sont prises en charge intégralement par l'Etat. C'est autant d'argent qu'ils ne peuvent investir dans leur développement à l'international, dans la captation de nouveaux clients, ou l'amélioration de leurs infrastructures. D'ailleurs, le port du Havre et celui de Marseille sont dans une situation d'endettement particulièrement difficile. Le Premier ministre a annoncé la semaine dernière, lors des Assises de l'économie de la mer, vouloir donner aux gestionnaires des ports « de la visibilité sur leurs charges, notamment fiscales ». Il s'agit d'un engagement que je salue, dont nous devons nous assurer qu'il sera suivi.

En conclusion, nous sommes actuellement à un moment critique de la politique maritime de la France. Nos ports risquent un décrochage pérenne. L'ouverture du Canal Seine Nord peut certes constituer une opportunité pour le développement des ports français de la façade Manche et de la mer du Nord, mais, sans anticipation de la part des ports français et de l'Etat, cette ouverture risque de faciliter le transit des marchandises entre les ports allemands et néerlandais et le bassin parisien. Au final, comme l'a souligné le Premier ministre lors des Assises de l'économie de la mer la semaine dernière, il est nécessaire « d'améliorer la fluidité du passage portuaire. [...] Les ports ont besoin de la mer. Ils ont aussi besoin de la terre, plus précisément du rail et des fleuves. »

La commission des finances en appelle à la sagesse de notre assemblée sur ces crédits. Pour ma part, l'avis est défavorable, car le budget affecté au transport maritime ne permet pas de répondre aux défis d'aujourd'hui et de demain.

Je souhaite également préciser que nous avons, avec Michel Vaspard, reçu les responsables de Voies navigables de France. Il leur manque 100 millions d'euros par an pendant 10 ans, uniquement pour l'entretien et la sécurisation du fonctionnement du fluvial. SNCF Logistics nous a fait part des grandes difficultés que connaît le fret ferroviaire en France. Le déficit de compétitivité pour les ports français sur ces points est sans appel par rapport aux autres ports européens.

En outre, suite à l'échec de l'écotaxe, nous avons voté une taxe nouvelle pour financer l'AFITF. Or, de la même manière que l'Etat va faire

un prélèvement sur les agences de l'eau, il récupère un tiers de la somme ainsi collectée pour le budget général, alors même que cet argent aurait pu revenir à l'AFITF et lui permettre de financer des travaux supplémentaires.

Enfin, il y a un véritable enjeu en matière de gouvernance. Je ne suis pas pour régionaliser les ports – l'État doit garder un droit de veto, notamment pour éviter toute concurrence entre ports français –, mais dans la gestion au quotidien, il doit laisser plus de place aux acteurs locaux. En 2008, j'avais reçu, dans le cadre des travaux préparatoires de la réforme portuaire, tous les responsables des conseils d'administration des ports. De manière unanime, ils m'avaient indiqué ne recevoir aucune instruction de la part de l'État, ni de réponse lorsqu'ils faisaient remonter un projet. J'avais introduit en 2008 un amendement pour permettre à un port, qui ne demande pas de financement à l'État, de pouvoir lancer un projet, simplement après en avoir informé ce dernier. Or, dans le cadre de la mission sur la mise en œuvre de cette réforme, en 2013, nous nous étions rendu compte qu'aucun président de directoire ne s'était saisi de cette opportunité. Interrogés, certains indiquaient que leur mode de nomination, directement par l'État, et les conséquences d'une telle décision les faisaient hésiter à se saisir de cet outil.

Dans ces conditions et compte tenu des risques majeurs d'un décrochage pérenne du transport maritime français, je vous propose de donner un avis défavorable à ce budget.

M. Christophe Priou. – Nous avons entendu le 8 novembre dernier la ministre, qui nous avait indiqué que les crédits seraient en baisse, mais que c'était notamment dû au rattachement de la pêche au ministère de l'Agriculture. Les crédits inscrits au PLF 2018 permettent-ils de rester dans l'esprit de la loi pour l'économie bleue, qui visait à redynamiser le secteur maritime ?

Je souhaiterais alerter la commission sur la situation financière de la SNSM qui vient de fêter ses 50 ans. Elle a besoin d'un financement de 3 millions d'euros. Il faut trouver une solution pérenne à ce sujet, pour ne pas obliger chaque année cette association d'utilité publique à quémander des subventions pour boucler son budget.

On a beaucoup parlé des autoroutes de la mer comme solution du futur. Toutefois, d'année en année, il est difficile d'avoir des crédits pour assurer leur viabilité et pérennité. Ces dernières semaines ont été chargées pour l'actualité du secteur maritime, tout d'abord avec le comité interministériel de la mer, puis les Assises de l'économie de la mer. Le Premier ministre a eu lors de ces dernières, un discours fort, et a indiqué vouloir mettre en place la complémentarité entre les ports. Avec nos trois façades maritimes, nous sommes les mieux placés en Europe. Nous devons améliorer notre compétitivité et la fluidité du passage portuaire. Pour autant, on a l'impression de rester en cale sèche. Ainsi, l'amendement de notre collègue Bruno Retailleau lors de la loi NOTRe, visant à donner un droit à

l'expérimentation pour une gestion décentralisée des ports a été refusé. Il semble que le Premier ministre soit désormais ouvert à une discussion sur ce sujet. Localement il y a une réalité qui ne peut être ignorée. Ainsi, dans le grand port maritime de Nantes-Saint Nazaire, les collectivités n'ont pas voté le budget du port, car l'État n'avait pas respecté ses engagements. Là, où il devait apporter une subvention de 17 millions d'euros pour les travaux de dragage, il les a ramenés à 12 millions d'euros, sans aucune discussion possible. Il y a un problème de confiance et de réalité. Cela a été souligné par le rapporteur. Pour ma part, je voterai contre ce budget et ces crédits.

M. Frédéric Marchand. - Ce budget est un budget de transition. Le Premier ministre a fait de nombreuses annonces les deux dernières semaines. De même, tant dans le discours d'Elisabeth Borne que de Nicolas Hulot, on voit qu'il y a une intention manifeste de vouloir améliorer les choses pour le transport maritime. Nous savons aujourd'hui, que l'Etat a une vision plus globale sur ce sujet.

En ce qui concerne la SNSM, le gouvernement s'efforce de la ramener à l'équilibre, par des mesures financières qui sont là et affichées. En matière de formation, on peut se targuer d'avoir les outils pour avancer. Pour moi, c'est un budget de transition qui manifeste de bonnes intentions. J'entends les problématiques portuaires, et je suis de ceux qui pensent qu'une véritable politique globale est nécessaire. Or cette réflexion globale est au rendez-vous, on veut faire en sorte que nos ports puissent repartir de l'avant. C'est la raison pour laquelle, et cela ne vous étonnera pas, nous voterons les crédits proposés.

M. Jérôme Bignon. - Il y a quelque chose de malheureux dans cette affaire : ce budget vient en décalage avec les annonces récentes faites au CIMER et lors des Assises, où une feuille de route sur la politique maritime et portuaire française a été présentée. Dans le monde actuel, le fait d'être une puissance maritime décuple les capacités de développement de l'économie nationale. C'est une erreur de la France de ne pas en avoir pris conscience plus tôt. Il y a des choses qui ne vont pas si mal. La prise en charge des coûts de dragage a été améliorée, des efforts sont faits pour se rapprocher du *netwage*.

Pour moi, la loi pour l'économie bleue procédait à un ajustement de la situation maritime. Au contraire, le Premier ministre a présenté la semaine dernière, une vraie feuille de route qui trace à grands traits un avenir pour notre politique maritime. Elle me paraît à la fois ambitieuse et réaliste. Un des maîtres mots de cette politique est de jouer collectif. Or, le drame est en France que de trop nombreux maires considèrent que le port appartient à la commune. Le port est un instrument de la politique portuaire nationale. Dès lors, le port du Havre ne doit pas être opposé à celui de Dunkerque ou de Marseille. C'est une des erreurs historiques. La réalité, c'est qu'il faut jouer ensemble et bâtir un réseau fiable et efficace à l'arrière des ports. En effet, le port ne peut pas vivre sans hinterland. Ainsi, le port de Dunkerque ne vit

pas s'il n'a pas derrière un territoire qui alimente à la fois l'entrée et la sortie de marchandises. Aujourd'hui, l'hinterland du port de Dunkerque va jusqu'à Paris, d'où l'utilité du Canal Seine-Nord-Europe.

Par ailleurs, il faut renforcer l'intermodalité. Or, on ne peut plus supporter des lignes de camions sur les autoroutes. Le recours au train ou à une péniche participe de la transition énergétique. Dès lors, on ne peut pas dire que l'on va respecter l'accord sur le climat et réduire les gaz à effet de serre, tout en continuant à favoriser les camions sur les routes. Le rapporteur a raison de revendiquer une ligne de chemin de fer entre Paris et le Havre pour le transport de marchandises, ainsi qu'une liaison directe entre le port et le fleuve. Sans cela, aucun résultat ne sera possible.

Pour ma part, je voterai pour ce budget, car dans les circonstances actuelles de fortes contraintes, il n'est pas si mauvais que cela. Toutefois, je souhaite que dans le budget de l'année prochaine, les engagements du Premier ministre se traduisent financièrement.

Dans le courant de l'année, nous devons également veiller au dragage, pour lequel les crédits ne sont pas suffisants. De même, la SNSM est en grand danger. En effet, le service des douanes n'a aucune idée du montant que va lui rapporter la ressource affectée – la taxe sur les yachts de luxe. À mon avis, il faut une discussion solide dans l'hémicycle sur l'avenir de la SNSM. Nous sommes tous attachés à cette association d'utilité publique. Certes, cela peut paraître mineur pour la politique maritime de la France, mais c'est capital pour l'enjeu de la sécurité de nos compatriotes, principalement les pêcheurs et plaisanciers.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Certes, ces dix derniers jours, des évènements importants ont eu lieu pour le domaine maritime. Mais si des déclarations fortes ont été faites, il y a pour l'instant peu de réalisations. On est dans l'expectative, dans son sens littéral, dans une attente fondée sur des probabilités. On ne sait pas ce qui va en sortir. Ces Assises étaient extrêmement attendues par les professionnels. D'ailleurs, les discours tenus peuvent être corrélés au livre de Jacques Attali sur l'Histoire de la mer, dans lequel il recense les diagnostics, les potentialités et les stratégies de ce secteur. L'ouverture de nouvelles voies maritimes, notamment la route du Nord-Ouest peut rebattre les cartes. Il y a donc un intérêt à avoir une véritable politique maritime ambitieuse. Or, je crains que la France ne rate son rendez-vous avec son destin maritime. On a, en effet, du mal à penser la mer de façon globale.

En 2005, j'avais travaillé sur les autoroutes de la mer. On ne peut que constater l'absence de progrès significatifs depuis. Nous avons travaillé sur cette problématique, par seulement sur l'aspect portuaire, mais sur la logistique dans son ensemble. Dans ce domaine, ce qui compte, ce n'est pas les ports, ou les collectivités territoriales qui ont participé au financement de ces autoroutes de la mer, mais il faut mesurer l'appétence des chargeurs, des

opérateurs portuaires, qui sont des opérateurs privés. Nous avons deux façons de le faire : par une mobilisation par l'enthousiasme, via une subvention, ou par une mobilisation par la peur et la contrainte. En 2005, nous avons constaté que 1 000 camions passaient la frontière belge pour se rendre en Espagne. L'autoroute de la mer fonctionnait bien côté espagnol - près de 100% du trafic dans le sens Espagne-France l'empruntait. Par contre, dans le sens France-Espagne, à peine 50% du trafic l'empruntait. Il y a ainsi un effort à faire sur la contrainte, pour que les camions ne continuent plus à saturer nos dessertes infrarégionales. Le Sénat doit réfléchir à la mise en place d'un schéma logistique global, afin de mieux valoriser nos ressources portuaires. Nous avons également tenté des expériences avec le ferroutage. Cela avait été un échec complet. On nous avait conseillé d'attendre la libéralisation du fret ferroviaire, car cela n'était pas la priorité de la SNCF. Serait-il possible de relancer des expérimentations du ferroutage ?

Enfin, la SNSM joue un rôle important en matière de sécurité maritime. Comment assurer sa pérennité dans le temps ?

M. Ronan Dantec. - Notre problème est de ne pas avoir un État suffisamment stratège en face de nous. Par ailleurs, il y a un sujet qui n'est absolument pas abordé en termes de prospective, c'est la question de l'avenir du trafic d'hydrocarbures. Actuellement, ces trafics sont très importants vers les ports français et alimentent toute une économie, via les raffineries et la pétrochimie. Or, on veut arrêter les moteurs thermiques pour 2040 en France - 2030 pour les Pays-Bas. Cela veut dire que l'un des principaux flux de trafics portuaires est sur la sellette à une échéance de 20 ans. C'est dès aujourd'hui qu'il faut penser les investissements de demain pour réagir à cette situation. En effet, cela va aller très vite. Le Premier ministre a déjà parlé de l'effet ciseau de la baisse des recettes liées aux importations des hydrocarbures et la fin du charbon pour les Ports du Havre et de Nantes à horizon 2021. Cela aura des conséquences très importantes pour Nantes, où le trafic y est beaucoup moins diversifié qu'au Havre. Je souhaiterais que l'on demande à l'État ce qu'il prévoit face à la fin inévitable de ces trafics. Cela aura une influence majeure sur les ports français. Les contrats de transition écologique prévoient que l'État finance la mutation des territoires les plus impactés. Or, les territoires portuaires feront partie de ces derniers, dans un temps très court. Il faut lancer une consultation avec l'État. Certes cette mutation va dans le sens de l'histoire, mais il faut dès à présent accélérer la mutation. Cela concerne l'ensemble du fret ferroviaire et fluvial également.

Enfin, le transport maritime n'échappera pas à un système de plafonnement de ses émissions. La CEMA-CGM a déjà annoncé l'utilisation des premiers navires à gaz naturel liquéfié qui permettra d'émettre moins de gaz à effet de serre. Ce plafonnement peut également redonner de la compétitivité à la façade atlantique, à Nantes et Bordeaux. Les bateaux iront en effet moins loin.

M. Michel Vaspert. – Nous sommes plusieurs à être inquiets pour l’avenir des ports français. Ils sont en effet loin d’avoir la force économique que leur permettrait d’avoir leur situation géographique. En ce moment tout se télescope. Il y a eu les Assises de la mer, avec une déclaration intéressante du Premier ministre, et il y a en ce moment le budget. Nous sommes ici consultés sur le budget. J’ai participé à quelques auditions avec Charles Revet, et j’ai été inquiet par ce que nous avons entendu. C’est notamment le cas de l’entretien des infrastructures fluviales. En effet, les ports ne peuvent pas fonctionner et être compétitifs, si derrière, l’intermodalité n’est pas développée. La route ne peut pas être la seule solution. Tout le monde partage cet avis. Or, les infrastructures sont dans un état lamentable. VNF nous a indiqué qu’ils ne savent pas si l’écluse de Méricourt va tenir encore longtemps. Si tel n’est pas le cas, le trafic sera bloqué en totalité, et se transférera automatiquement sur la route. Une fois ce transfert réalisé, il est difficile de le reconquérir pour les autres modes. 100 millions d’euros par an pendant 10 ans sont nécessaires, pour remettre à niveau nos infrastructures fluviales. Il faut rapporter ce chiffre au budget de l’État.

Il y a également un problème de gouvernance vis-à-vis de l’ensemble des acteurs économiques des ports. Tant que cela ne sera pas résolu, nous aurons du mal à reconquérir la compétitivité française.

Sur ce budget 2018, notre groupe partage l’avis du rapporteur. Il est différent de l’avis de la commission des finances qui s’est prononcée au fond. Toutefois, en commission des finances, l’avis portait également sur les autres modes de transport, dont l’aérien. Nous avons d’ailleurs émis un avis favorable sur l’aérien la semaine dernière, sur le rapport de notre collègue Nicole Bonnefoy. Mais, dans notre commission, il y a un avis propre au transport maritime.

Mme Christine Lanfranchi Dorgal. – Avoir un seul chef de file n’est-il pas mieux, pour développer une politique solidaire ? En effet, s’il y a plusieurs intervenants, le dialogue devient plus compliqué et difficile à gérer. Au contraire, avec un chef de file, il y a des directives, des possibilités de mutualisation, d’économies d’échelle, et une force de frappe beaucoup plus importante.

Mme Martine Filleul. – Le canal Seine Nord est important pour le développement des ports de la façade de la mer du Nord, pour Dunkerque, mais aussi pour le Havre. Aujourd’hui, nous sommes dans une rivalité forte entre ces deux ports, qui freine les projets de développement du port de Dunkerque. Je souhaite que l’Etat mette en avant l’intérêt national par rapport à l’intérêt de chacun des ports. De la même manière l’État doit jouer un rôle au niveau européen. Que veut dire aujourd’hui la rivalité entre les ports néerlandais et français ? Nous avons besoin d’un Etat fort, avec une politique maritime plus ambitieuse.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Mon collègue Gérard Cornu et moi-même avons donné un avis favorable au budget de l'AFITF qui augmente de 10 %. Certes, ce dernier fait la part belle au réseau routier – 100 millions d'euros – et au réseau ferroviaire – 50 millions d'euros. Au contraire, pour les ports maritimes et fluviaux, il y aura une baisse de 42 millions d'euros à 36 millions d'euros. Est-il possible de donner un avis négatif uniquement sur la partie portuaire ? Ne devrions-nous pas plutôt avoir une table ronde avec les services de l'État concernant la problématique des ports, sans pour autant avoir trois avis positifs et un avis négatif au sens de la même structure de financement des transports en France ?

M. Didier Mandelli, président. – Notre commission peut, si elle le souhaite, donner un avis négatif sur un seul des secteurs.

M. Michel Dagbert. – Je partage un certain nombre de choses qui ont été dites. Il est important de souligner la situation de VNF. Nos ports ne peuvent pas vivre sans hinterland. Le comité d'orientation des infrastructures, auquel je participe avec le président Maurey est très attentif à ces questions. Il a vocation à donner plus de lisibilité aux gros investissements qui seront nécessaires pour l'ensemble des infrastructures. VNF continue à gérer des linéaires qui ne servent plus au transport de marchandises. Il faudra à un moment se poser la question de savoir s'il ne faut pas procéder à une partition entre ceux qui ont une vocation économique et les autres. C'est à ce seul prix que l'on arrivera à relever le défi des infrastructures. La fragilité des écluses de la Seine a été soulignée. Nous sommes en effet, sur des infrastructures qui ont plus à voir avec celles du XIX^{ème} siècle, qu'avec celle du XXI^{ème} siècle.

Concernant, les ports, s'il me paraît salubre de garder un État stratège définissant une vision nationale, il faudra ouvrir le débat de la régionalisation ou, à tout le moins, d'une plus grande participation et prise en compte des acteurs régionaux.

Il apparaît également utile de s'interroger dès à présent sur les mutations à venir : la fin du charbon en 2021, des hydrocarbures en 2030 aux Pays-Bas, 2040 en France. Il faut faire de cette difficulté une opportunité et s'intéresser dès à présent à la manière dont l'État entend accompagner la mutation de l'activité des ports.

Pour moi, le Canal Seine Nord est indispensable, mais à la condition que le gouvernement trouve les voies et moyens pour que cette infrastructure, ainsi que le Lyon-Turin, ne viennent pas assécher les crédits nécessaires à la régénération d'un certain nombre d'infrastructures ferroviaires, fluviales, routières. Il nous faut faire preuve d'imagination afin de trouver un financement sur un horizon long. On doit pouvoir réussir à le faire au sein du comité d'orientation des infrastructures.

Mme Françoise Cartron. – Nous sommes dans un budget de transition. Un certain nombre d'annonces ont été faites lors des Assises de la

mer qui ne peuvent trouver leur concrétisation dans ce budget. C'est la raison pour laquelle notre groupe adoptera une abstention vigilante par rapport au budget de l'année prochaine.

La problématique de VNF est ancienne. Nous devons l'examiner dans sa globalité. Une priorité de ses actions doit être définie.

Mme Michèle Vullien. – J'ai travaillé dans la région lyonnaise sur la problématique du dernier kilomètre qui fait partie intégrante de la grande chaîne logistique. J'ai été frappée par ce qu'a dit la ministre sur l'incapacité en France à tracer un sillon ferroviaire. Or, pour la route, il existe des grands sillons. On critique le transport routier, mais celui-ci est organisé. Au contraire, pour le ferroviaire, il y a des ruptures de charge, la question des gabarits des tunnels ou encore de l'écartement des rails lorsque l'on change de pays se pose. Il est nécessaire d'avoir des grands sillons de fret maritimes et ferroviaires.

Au-delà du débat budgétaire, il faudrait que l'on ait une vision globale de tout ce qui concerne la logistique. Nous devons nous demander pourquoi un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un port français. Certains mouvements syndicaux ont fait fuir des chargeurs.

J'ai eu à travailler sur le port intérieur Édouard Herriot et je rejoins l'analyse qu'a faite le rapporteur. Lorsque, à un moment donné, le transport fluvial souffre d'une priorité donnée à d'autres, pendant plusieurs jours, aucune marchandise n'y est débarquée. On a l'impression d'un port fantôme.

En ce qui concerne la gouvernance, je me suis rendue dans le cadre de ma délégation à Padoue, qui est la base arrière de Trieste. Suite à un accord entre chargeurs, un seul d'entre eux était chargé de faire sortir les marchandises du port. C'était d'une efficacité redoutable.

M. Pierre Médevielle. – Nous avons tous l'impression d'un formidable gaspillage de cet atout maritime. Il y a aujourd'hui un problème de qualité de service. Je connais des entrepreneurs pyrénéens qui travaillent beaucoup avec le Maroc. Ils passent par le port d'Anvers pour y envoyer leur marchandise.

Je suis très inquiet pour la SNSM, car la ressource qui lui a été affectée va rapidement diminuer. En effet, les gestionnaires des ports voient les propriétaires des yachts de luxe commencer à s'installer ailleurs. Cette ressource sera très éphémère.

Pour toutes ces raisons, le groupe UDI suivra l'avis du rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis. – Certes, on peut voter ces crédits, en demandant à ce qu'il y ait une amélioration. Mais l'expérience prouve que cela n'a que peu d'impact. Au contraire, un refus attire l'attention. L'avis défavorable que je propose ne vise pas à faire une critique acerbe du budget proposé, mais à indiquer que si on ne fait rien, la situation

va se dégrader de manière pérenne. Il faut marquer le coup pour interpellier le gouvernement.

S'agissant de la SNSM, les besoins de formation sont très importants. Les bénévoles, qui viennent de moins en moins du milieu de la mer, interviennent dans des conditions extrêmement difficiles. Pour eux-mêmes, et pour les gens qu'ils vont avoir à sauver, ils doivent être bien formés.

Les autoroutes de la mer peuvent bénéficier des financements européens, qui sont sous-utilisés. Certes, ces programmes, tels que Marco Polo, ne financent jamais intégralement un projet, mais cela peut aller jusqu'à 40 %.

En ce qui concerne le canal Seine Nord, le Premier ministre, ancien maire du Havre, n'en voulait pas. Pour ma part, ma position était plus nuancée, car je parlais du principe que de toute manière il se fera. Je lie les financements européens à ce sujet : il faut les utiliser pour faire les travaux fluviaux, ferroviaires, portuaires nécessaires, procéder aux réorganisations, afin d'être prêts lorsque le canal va ouvrir. Dans ces conditions, les trafics maritimes viendront chez nous. Il faut que les ports retrouvent la compétitivité. Avant les conteneurs, l'hinterland était proche. Maintenant, il est beaucoup plus éloigné. Pour le Havre et Rouen, ce doit être Paris, mais aussi l'Europe centrale. Pour cela, il faut des moyens d'acheminements adaptés. Il y a urgence pour les développer. À Hambourg, au-delà de 50 kilomètres, tout se fait par voie ferroviaire. À Anvers, les deux tiers des flux partent par le fleuve ou le train. Chez nous, 85% de ceux-ci passent par la route. Dunkerque a fait beaucoup de progrès dans ce domaine. Il faut l'aider à continuer dans cette mutation.

Sur la question des autoroutes de la mer, une réflexion est en cours entre la France, l'Italie, l'Espagne, et le Portugal sur la mise en place d'un écobonus.

En France, il y a un chef de file : c'est l'État. Malheureusement, trop souvent, il ne donne aucune directive.

Nous sommes le pays avec le réseau de canaux et de voies ferrées le plus dense. Or, l'entretien ne suit pas. Il faut mettre des priorités, à la fois, pour la plaisance et le fret. Peut-être faut-il procéder à une réorganisation ? Il me semble qu'il faut aller plus loin que l'examen budgétaire sur ce sujet.

Par ailleurs, nous devrions également réfléchir sur l'entrée de capitaux étrangers dans nos infrastructures.

M. Michel Dagbert. - Depuis longtemps, nous avons procédé à une hiérarchisation de l'infrastructure routière voiries communales, départementales, nationales.... Nous devons avoir une vision similaire sur le fluvial. Beaucoup de linéaires ont vocation à gérer des phénomènes de crues. Ils répondent ainsi plus à des besoins de bassins hydrauliques que de déplacements. D'autres ont des vocations touristiques infrarégionales.

De manière générale, ne soyons pas pessimistes. La Chine vient de faire transiter, avec la réouverture de la route de la soie, un train jusqu'à la plateforme multimodale de Dourges.

M. Didier Mandelli, président. – Je proposerai au Président Maurey un débat sur la vision stratégique de l'ensemble de nos infrastructures et de l'intermodalité. En effet, on ne peut pas segmenter les transports.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis. – En ce qui concerne le GNL, certains armateurs, comme Brittany Ferries utilisent déjà ce carburant. Le Havre est en train de s'organiser, car cela peut avoir une incidence très importante sur le tourisme. En effet, les bateaux l'utilisant doivent accoster pour se ravitailler dans un port équipé. De manière générale, la loi a fait obligation de disposer des équipements, mais les ports ne sont pas en mesure de le faire.

Le droit à l'expérimentation a été évoqué. Il faut le faire rapidement. Toutefois, si je prône la décentralisation de la gestion, l'État doit jouer un rôle stratège.

Je finirai par une anecdote. Quand a été décidé le grand port maritime du Havre, le directeur maritime général de l'époque avait eu l'idée d'utiliser, pour faire transiter les marchandises, les quelques 10 000 kilomètres de lignes ferroviaires qui venaient d'être abandonnées. Dès lors, si ces dernières étaient dédiées au fret, il n'était pas nécessaire que les trains roulent très vite, car ils pourraient rouler de manière continue.

La commission émet un avis défavorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports maritimes de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2018.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 7 novembre 2017 :

- *Direction générale des affaires maritimes* : **M. Coquil**, directeur général ;

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **MM. Poupard**, directeur général, **Nicolas Trift**, Adjoint au sous-directeur des ports et du transport fluvial et **Mme Isabelle Andrivon**, Cheffe du service de l'administration générale et de la stratégie.

Mercredi 8 novembre 2017 :

- *SNCF Logistics* : **M. Jean-Michel Genestier**, Directeur général adjoint ;

- *Armateurs de France* : **MM. Jean-Marc Roué**, Directeur général, **Hervé Thomas**, délégué général et de **Mme Laurène Niamba**, responsable affaires juridiques et fiscales.

Jeudi 23 novembre 2017 :

- *Voies navigables de France* : **MM. Renaud SPAZZI**, Directeur général adjoint et **Guillaume DURY**, Directeur du développement.