

N° 92

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

Annexe au procès verbal de la séance du 23 novembre 2000.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 2001, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Philippe MARINI,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 25

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET LOGEMENT :

IV. - MER :

- **MARINE MARCHANDE**

Rapporteur spécial : M. Claude LISE

(1) Cette commission est composée de : MM. Alain Lambert, *président* ; Jacques Oudin, Claude Belot, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Roland du Luart, Bernard Angels, André Vallet, *vice-présidents* ; Jacques-Richard Delong, Marc Massion, Michel Sergent, François Trucy, *secrétaires* ; Philippe Marini, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Jacques Baudot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Gérard Braun, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Yvon Collin, Jean-Pierre Demerliat, Thierry Foucaud, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Claude Haut, Alain Joyandet, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Pelletier, Louis-Ferdinand de Rocca Serra, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11ème législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570.

Sénat : 91 (2000-2001).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	4
I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS	9
A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 2001.....	9
B. LES PRINCIPAUX AGRÉGATS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 2001.....	10
1. Agrégat 17. Services opérationnels communs et administration générale.....	10
2. Agrégat 28. Mer et transports maritimes.....	12
a) Le littoral.....	12
b) Flotte de commerce.....	13
c) Police et sécurité maritimes.....	13
d) Gens de mer.....	13
e) ENIM.....	14
II. L'IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ DE SOUTENIR LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE	15
A. LE DÉCLIN DE LA FLOTTE DE COMMERCE NE S'ENRAYE PAS.....	15
1. Etat de la flotte de commerce française en 1999 et 2000.....	15
2. Evolution de la flotte de commerce.....	17
3. Age moyen des navires.....	17
B. LE NOUVEAU RÉGIME DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE.....	20
C. ... DOIT ENCORE FAIRE SES PREUVES.....	23
1. Bilan du dispositif du GIE fiscal.....	23
2. Un dispositif de soutien incertain et lourd à gérer.....	25
3. Un dispositif de soutien qui prend du retard sur l'Europe.....	25
III. POURSUIVRE L'EFFORT EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ MARITIME	28
A. LE RENFORCEMENT DES CONTRÔLES.....	28
B. LE RENFORCEMENT DES MOYENS DES CROSS.....	30
C. LE DÉVELOPPEMENT DES ULAM.....	32
IV. LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE	33
A. MESURES RÉGLEMENTAIRES À COURT TERME.....	33
1. Le renforcement des contrôles sur les navires.....	33
2. Un contrôle plus étroit sur les sociétés de classification.....	34
3. L'interdiction de navires à simple coque.....	34
B. PROPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES À PLUS LONG TERME.....	34

V. LA REFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME	36
A. LES SUBVENTIONS ALLOUEES.....	36
B. LA REALISATION D'UN GRAND SERVICE PUBLIC DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME.....	38
C. LA MODERNISATION DES EQUIPEMENTS ET LA RENOVATION DES CURSUS	40
EXAMEN EN COMMISSION.....	42

PRINCIPALES OBSERVATIONS

A. LA SÉCURITÉ MARITIME DEMEURE PRIORITAIRE

La marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika et les rapports parlementaires qui l'ont suivi, en particulier celui du Sénat intitulé « Erika : indemniser et prévenir » ont montré avec force qu'il fallait renforcer les contrôles des navires qui viennent dans nos ports ainsi que l'action de prévention assurée par les unités littorales des affaires maritimes et la signalisation maritime. **Le montant des crédits affectés à la sécurité dans le projet de loi de finances pour 2001 traduit le caractère prioritaire de celle-ci.**

En effet, les autorisations de programme progressent significativement de 60 % pour s'établir à 148 millions de francs, tandis que les crédits de fonctionnement restent à peu près stables, s'établissant à 132 millions de francs dans le projet de loi de finances pour 2001.

Depuis le naufrage de l'Erika, et même bien avant, le manque de moyens dévolus à la sécurité maritime a en effet été maintes fois souligné.

Ainsi, la signalisation maritime voit sa dotation progresser. Pour améliorer la sécurité de la navigation, le Comité Interministériel de la Mer du 28 février 2000 a pris la décision suivante : « *Le programme de remise en état des phares et balises et de modernisation de la flotte de balisage est accéléré, pour une réalisation sur trois ans au lieu des cinq prévus initialement : 300 millions de francs lui seront consacrés. Par ailleurs, 17,6 millions de francs seront immédiatement débloqués pour réparer les matériels de balisage endommagés par la tempête* ».

Après les crédits obtenus en collectif budgétaire (65 millions de francs au titre des baliseurs et 17,6 millions de francs pour la réparation des phares, balises et bouées endommagés par la tempête), **les crédits d'investissement augmentent de 40 % en autorisations de programme, même s'il faut signaler une diminution des crédits de fonctionnement. Au total les moyens d'engagement en faveur de la signalisation maritime sont augmentés de près de 40 % par rapport à la loi de finances pour 2000.**

Les centres de sécurité des navires (CSN), chargés de contrôler les navires français de commerce, de pêche et de plaisance ainsi que les navires étrangers en escale dans les ports - dans le cadre du mémorandum de Paris -, dont on soulignait l'an dernier l'augmentation considérable de leurs missions, notamment sous l'impulsion de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Union Européenne, ont fait l'objet d'une attention particulière après le naufrage de l'Erika. Le manque de moyens humains des CSN a été particulièrement souligné. En effet, les inspecteurs et contrôleurs des CSN sont actuellement au nombre de 54, alors que chez nos voisins anglais ou espagnols, ils sont plus de 200 à effectuer les mêmes missions. C'est dire si le renforcement des effectifs des centres de sécurité décidé lors du CIM du 1^{er} avril 1998 est apparu dérisoire au regard du retard accumulé. Cette situation de sous-effectif, on s'en est aperçu, a en effet des conséquences directes sur le contrôle des navires étrangers. Les États parties au Mémorandum de Paris s'engagent en effet à effectuer un nombre total d'inspections par an correspondant à 25 % du « nombre estimé de navires de commerce entrés dans leurs ports ». Or, depuis 1997 ce taux s'est effondré atteignant à peine 14 % aujourd'hui.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement a établi pour objectif le doublement des effectifs d'inspecteurs affectés aux missions de sécurité d'ici à 2003. Le projet de loi de finances pour prévoit donc la création de 16 emplois d'inspecteurs de la sécurité des navires.

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS), au nombre de 5 en métropole voient également leurs moyens augmenter. Ils sont aujourd'hui confrontés à deux contraintes :

- **la réforme du service national**, qui impose la conversion des postes budgétaires tenus par le personnel appelé par du personnel sous statut professionnel, ainsi que des besoins de créations nettes d'emplois élevés,

- **l'extension de leurs missions**, en outre-mer comme en métropole, qui incombent à l'Etat en matière de sécurité maritime, de protection de l'environnement marin et de gestion de l'effort de pêche en particulier, la surveillance et le suivi plus systématique des navires.

Le plan de professionnalisation et de renforcement des effectifs des CROSS et des centres d'outre-mer **doit être achevé en 2001**. C'est donc 21 emplois d'appelés qui seront remplacés, par 16 emplois d'engagés et de militaires de carrière, et la création de 9 emplois de contrôleurs des travaux publics de l'Etat.

	Mesures réelles		Prévisionnel		Total 1999-2002
	1999	2000	2001	2002	
Transformation	24	10	17	0	51
Création	00	00	04	04	8
Total	24	10	21	4	59

La vétusté des équipements des CROSS a également été soulignée à maintes reprises. Les moyens techniques dont disposent les CROSS sont relativement âgés, surtout en ce qui concerne les radars. Mais les moyens de communication sont également insuffisants.

Lors du dernier CIM, le 27 juin 2000 il a donc été décidé de renouveler l'ensemble des radars de la Manche et de moderniser les équipements des CROSS. **Le projet de loi de finances pour 2001 traduit ces priorités en augmentant sensiblement les autorisations de programme dévolues aux CROSS qui s'établissent à 35 millions de francs** (contre 20 millions de francs l'année dernière). **Les crédits de paiement progressent également pour s'établir à 17,5 millions de francs** (contre 11 millions de francs dans la loi de finances pour 2000).

Enfin, les 5 CROSS métropolitains sont complétés par deux centres opérationnels de sauvetage outre-mer, dont votre rapporteur tient à souligner la rapide expansion, en particulier en ce qui concerne le COSMA (centre opérationnel de sauvetage en Martinique), créé en 1992, aujourd'hui amené à couvrir une zone de 3 millions de km² autour des Antilles et de la Guyane. Le COSMA sera transformé en CROSS lors de l'inauguration de son infrastructure définitive au cours du premier trimestre 2001.

Par ailleurs, **les moyens nautiques d'assistance et de surveillance dévolus aux unités littorales des affaires maritimes (ULAM)**, actuellement au nombre de 15, **sont revus à la hausse** : les moyens d'investissement s'élèvent à 34 millions de francs en autorisation de programme (contre 15 millions de francs en 2000) et 14,7 millions de francs en crédits de paiement (contre 14 millions de francs en 2000).

Rappelons que les ULAM, qui rassemblent dans une structure départementale unifiée des moyens et personnels spécialisés effectuant des visites de sécurité de certaines catégories de navires ainsi que des missions de surveillance et de police, constituent un maillon essentiel du dispositif de **sécurité maritime** et de protection de l'environnement marin, en liaison avec les centres spécialisés que sont les CROSS.

Les moyens hauturiers comprennent sept vedettes et un patrouilleur. **En 2001 il sera passé commande d'un deuxième patrouilleur de haute mer destiné à la surveillance des pêches.** Cette mesure répond à un besoin réel, né de l'accroissement important de la demande de contrôle et de surveillance maritime en haute mer.

Globalement, la priorité en faveur de la sécurité maritime se traduit plutôt par une augmentation des autorisations de programme que des crédits de paiement. La volonté politique de renforcer la sécurité maritime est donc au rendez-vous, et sa traduction en objectifs pluriannuels doit être considérée comme la marque d'une approche réaliste, même si elle peut sembler timide au regard de l'ampleur des dégâts causés par la catastrophe de l'Erika.

B. LE DISPOSITIF DE SOUTIEN À LA FLOTTE DE COMMERCE EST MAINTENU

Votre rapporteur a maintes fois souligné la nécessité de maintenir un régime de soutien important à la flotte de commerce française. En effet, celle-ci n'a cessé de décliné depuis le début des années 1970. Ainsi, **au 1^{er} janvier 2000 on ne comptait plus que 209 navires de commerce français.**

Cette nécessité n'est d'ailleurs pas contestée. Ainsi, depuis 1990, la flotte de commerce française a fait l'objet d'un plan pluriannuel de soutien qui visait à enrayer son déclin.

En 1997, les nouvelles orientations définies par la Commission européenne en matière d'aides d'Etat ont induit de profonds changements dans le système de soutien à la flotte française.

Conformément à ces orientations, le soutien au secteur de la flotte de commerce prend dorénavant exclusivement la forme de **réductions ou d'annulations de charges fiscales et sociales applicables aux marins des compagnies maritimes.**

Deux catégories sont prévues :

- le remboursement aux entreprises de transport maritime soumises à la concurrence internationale de contributions sociales patronales afférents aux personnels navigants pour 196 millions de francs (contre 133 millions de francs l'an dernier)

- le remboursement aux entreprises d'armement au commerce de la part maritime de la taxe professionnelle pour 99 millions de francs.

Le projet de loi de finances pour 2001 reconduit ce dispositif d'aide à la flotte de commerce mis en place en 1999 en conformité avec les orientations communautaires publiées le 5 juillet 1997 par la Commission européenne et les décisions du comité interministériel de la mer du 27 juin 2000.

En outre, le soutien de l'Etat aux investissements navals fait l'objet, depuis le second semestre de 1998, d'une **mesure d'allégement fiscal pour les groupements d'intérêt économique qui acquièrent un navire**, prenant la forme d'un amortissement accéléré et d'une

exonération de la taxation sur les plus-values lors de la revente du navire à l'armateur. Cette mesure bénéficie à l'armateur qui se voit rétrocéder les deux tiers de cet avantage fiscal.

19 dossiers ont été acceptés au 1^{er} septembre 2000 représentant 25 navires pour un montant total d'investissement de 6.797 millions de francs. Les agréments délivrés concernent 9 navires à passagers et 16 navires de charge. L'avantage fiscal consenti au titre de ce nouveau dispositif représente environ le quart du total investi.

Votre rapporteur tient à faire ici deux types de remarques.

Tout d'abord, le CIM du 27 juin dernier a décidé d'intensifier le soutien à la flotte de commerce française en prévoyant d'étendre, sous réserve de l'accord de la Commission européenne, aux allocations familiales et aux cotisations ASSEDIC le remboursement des charges sociales pour les entreprises dont les navires sont confrontés à la concurrence internationale. Cette aide serait accordée aux armements ayant des navires sous registre TAAF (Terres australes et antarctiques françaises) sous réserve d'un accord d'entreprise portant notamment sur les effectifs et la formation. Cette décision, qui n'aura de répercussion que dans la loi de finances pour 2002, est à saluer.

En revanche votre rapporteur regrette de ne pas avoir été entendu sur les améliorations au dispositif de soutien à la flotte de commerce qu'il avait suggérées l'année dernière.

Ainsi, s'il se félicite de voir intensifiés les remboursements de charges sociales, il déplore qu'à nouveau, le système de remboursement ait été préféré à celui de l'exonération, qui n'aurait pas de coût budgétaire supplémentaire pour l'Etat mais qui aurait le mérite de la simplicité et de la rapidité.

En outre, la même remarque demeure valable à propos des remboursements de charges sociales ENIM : la gestion très lourde qui caractérise le système actuel pénalise fortement les petites et moyennes entreprises qui connaissent des difficultés de trésorerie.

C. LA CREATION D'UN SERVICE PUBLIC DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME SE POURSUIT

Lors du comité interministériel de la mer du 1^{er} avril 1998, il a été décidé qu'une mission interministérielle serait réalisée « en vue d'une pleine intégration de l'enseignement maritime et aquacole à l'enseignement public ».

La loi de finances pour 2000 a donc créé 315 postes budgétaires pour permettre aux personnels de l'AGEMA (Association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles) sous contrat à durée indéterminée d'être intégrés, s'ils le souhaitent, dans des corps existants des Ministères de l'Agriculture et de l'Équipement ou de devenir des contractuels de droit public.

Au cours de l'année 2000 les négociations avec les partenaires sociaux et les autres ministères concernés ont permis de définir le cadre réglementaire du passage sous statut public des personnels de l'association. Le décret fixant les conditions d'intégration des personnels de l'AGEMA a été transmis au Conseil d'Etat le 25 juillet 2000. Il sera complété par des arrêtés d'application.

Par ailleurs, les conséquences sociales du changement de statut des salariés de l'AGEMA sont gérées dans le cadre d'un accord collectif d'entreprise en cours d'élaboration.

Pour des raisons liées aux négociations interministérielles, la date prévue du passage sous statut au 1^{er} décembre 2000 ne pourra être raisonnablement tenue pour l'ensemble du personnel, à cause du délai de réflexion imposé de six mois à compter de la parution du décret fixant les conditions d'intégration. A ce jour, aucune personne ne s'est prononcé sur son choix.

I. PRÉSENTATION DES CRÉDITS

A. LES GRANDES MASSES DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 2001

Le budget de la marine marchande correspond au fascicule IV. - Mer du budget de l'Équipement, des Transports et du Logement, **abstraction faite des crédits consacrés aux ports maritimes.**

Ainsi définis, les crédits inscrits au budget de la Marine marchande pour 2001 s'élèvent à 6.041 milliards de francs, en augmentation de près de 7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2000. Cette augmentation fait suite à une légère diminution du budget de la marine marchande l'année passée (- 0,41 %).

(en millions de francs)

Nature des crédits	PLF 2001	LFI 2000	Evolution en %
Titre III - Moyens des services	589	558,7	+ 5,2 %
Titre IV - Interventions publiques	5.329,4	4.957,1	+ 7,5 %
Total des dépenses ordinaires	5.918,4	5.515,8	+ 7,2 %
Titre V - Investissements exécutés par l'Etat			
AP	179,5	129,5	+ 38,6 %
CP	103,2	116,65	- 11,5 %
Titre VI - Subventions d'investissement accordées par l'Etat			
AP	40,6	29,2	+ 39,0 %
CP	19,9	21,7	- 0,8 %
Total des dépenses en capital			
AP	220,1	158,7	+ 38 %
CP	123,1	135,3	- 9 %
Total général (DO + CP)	6.041,5	5.651,1	+6,9%

B. LES PRINCIPAUX AGRÉGATS DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 2001

Les 6 agrégats du budget de la mer ont été regroupés cette année en deux agrégats, l'agrégat 17 intitulé « Services opérationnels communs et administration générale » et l'agrégat 28 intitulé « Mer et transports maritimes ».

L'agrégat n°17 correspond à l'ancien agrégat 01 « Administration générale » auquel on a ajouté les dépenses relatives aux Ecoles nationales de la marine marchande ainsi que celles relatives à la formation professionnelle des gens de mer.

On peut établir ainsi que l'ancien agrégat 01 « Administration générale » a cru de 7 %.

L'agrégat 28 réunit tous les autres agrégats de l'agrégat 02 à l'agrégat 06, auxquels ont été retranchés les dépenses évoquées ci-dessus. La croissance des dépenses des anciens agrégats 02 à 06 n'est plus individualisée, on peut l'établir à 19,8 %.

(en millions de francs)

Agrégat	Projet de loi de finances pour 2001	Loi de finances 2000
17	639,5	548,3 (1)
28	6.069,0	5.033,3
(1) Agrégat 17 = ancien agrégat 01 + chap 36-37 + chap 43-37		
(2) Agrégat 28 = anciens agrégats 02 + 03 + 04 + 05 + 06 - chap36-37 - chap 43-37		
TOTAL	6.041,5	5.651,1

1. Agrégat 17. Services opérationnels communs et administration générale

Les crédits affectés aux services opérationnels communs et à l'administration générale représentent **10,5 % du budget de la Marine marchande**, contre 8,10 % l'année dernière. Mais il faut tenir compte de l'élargissement de l'agrégat qui inclut désormais les dépenses relatives aux

Ecoles nationales de la marine marchande et celles de la formation professionnelle des gens de mer.

La progression de l'agrégat résulte également de :

- **mesures d'ajustement** des crédits de rémunération et de transformations d'emplois pour **16,92 millions de francs** ;

- **transferts** pour **0,85 millions de francs** (à destination du budget "services communs") ;

- **révision des services votés** pour **2,66 millions de francs** ;

- **moyens nouveaux** pour **15,8 millions de francs**.

Ces moyens nouveaux se décomposent comme suit :

- **la création de 66 emplois en faveur des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), de la sécurité maritime, des ports maritimes et de l'enseignement maritime** pour 12 millions de francs ;

En compensation sont supprimés 21 autres emplois dont 16 matelots et 5 aspirants.

- **la modification de l'indemnité pour travaux supplémentaires et sujétions spéciales allouée aux inspecteurs des affaires maritimes en fonction dans les centres de sécurité des navires ou en administration centrale à Paris** pour **1,2 millions de francs** ;

- **le démarrage de l'Institut national de formation de Nantes financé à hauteur de 1 million de francs**.

Dans le domaine de la formation professionnelle maritime, les dotations ou subventions de fonctionnement passent de 9 millions de francs à 10 millions de francs pour les écoles nationales de la marine marchande et les écoles maritimes et aquacoles, et augmentent légèrement à 4,5 millions de francs pour l'enseignement privé agréé. Les bourses passent de 5,3 millions de francs à 6,4 millions de francs. Les crédits consacrés à la promotion sociale et à la formation s'établissent à 13,1 millions de francs, comme l'an dernier.

Les crédits consacrés à l'apprentissage continuent de diminuer cette année, et s'établissent à 57 millions de francs, soit une baisse de 22 %.

2. Agrégat 28. Mer et transports maritimes

Cet agrégat regroupe six composantes : les ports maritimes, la protection du littoral, la flotte de commerce, la police et la sécurité maritimes, les gens de mer et l'ENIM. Rappelons cependant que les ports maritimes sont exclus de notre champ d'étude.

L'agrégat représente près de 90 % du budget de la marine marchande.

La répartition des crédits selon les composantes de l'agrégat s'effectue comme suit :

Agrégat 28 : Mer et transports maritimes

Composants de l'agrégat	Dotation LFI 2000	Dotation PLF 2001
Ports maritimes	670	666
Littoral	33	24
Flotte de commerce	338	410
Police et sécurité maritimes	135	132
Gens de mer	29	23
ENIM	4.719	4.684
Total	5.924	5.939

a) *Le littoral*

Les crédits consacrés à la protection et à l'aménagement du littoral sont en nette régression cette année puisqu'ils s'établissent à 24 millions de francs après avoir atteint 32,3 millions de francs l'an dernier, année où ils avaient doublé. Ils représentent aujourd'hui 0,3 % du budget de la marine marchande.

Les moyens affectés à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer atteignent 9,3 millions de francs (chapitres 35-33 et 53-30). C'est moins que l'année passée (10,5 millions de francs).

L'aménagement, la mise en valeur et la protection du littoral mobilisent 12,75 millions de francs (chapitres 53-30 et 63-30) contre 16,8 millions de francs l'an dernier.

Les moyens affectés au **rétablissement du caractère maritime de la baie du Mont-Saint-Michel** atteignent 2,9 millions de francs.

b) Flotte de commerce

Les crédits consacrés à la flotte de commerce représentent **6,8 % du budget de la Marine marchande contre 6 % l'an dernier**. Pour 2001, ils augmentent de 21 % en crédits de paiement, pour s'établir à 410 millions de francs.

La contribution de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie générale maritime (chapitre 45-35) diminue pour 2001 de 2 millions de francs et s'établit à 115 millions de francs. Cette subvention budgétaire, **qui demeure en dépit de la privatisation de la CGM**, est destinée à financer le surcoût du régime de retraite propre à la Compagnie par rapport au régime général.

c) Police et sécurité maritimes

Cette composante comprend l'ensemble des moyens consacrés à la police maritime, au contrôle de la sécurité des navires, à la surveillance maritime, à la sécurité des personnes et des biens dans l'espace maritime, ainsi qu'à la protection des ressources halieutiques.

Les crédits atteignent 132 millions de francs et représentent 2,1 % du budget de la marine marchande, soit une très légère régression par rapport à l'an dernier (2,4 %) où ils avaient significativement progressé (+13,7%).

d) Gens de mer

Les crédits consacrés aux gens de mer sont désormais répartis entre les deux agrégats, le chapitre 43-37 « Gens de mer. Formation professionnelle maritime » étant comptabilisé dans l'agrégat 17 « Services opérationnels communs et administration générale ».

Abstraction faite des crédits réservés à la formation des gens de mer, les crédits consacrés aux gens de mer représentent 0,3 % du budget de la marine marchande, atteignant 23 millions de francs en crédits de paiement.

Les **dépenses d'allocations compensatrices** (chapitre 46-37), qui assurent un revenu de remplacement aux marins âgés de plus de 50 ans licenciés pour raison économique, s'établissent à 23,1 millions de francs pour 2000.

e) ENIM

D'un montant de **4,684 milliards de francs pour 2000**, la subvention d'équilibre de l'Etat à l'ENIM qui acquitte les pensions de retraite des marins (chapitre 47-37) représente à elle seule **77 % du budget de la Marine marchande**. Elle diminue de 70 millions de francs cette année, poursuivant la décroissance de l'année passée (- 200 millions de francs).

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

A. LE DÉCLIN DE LA FLOTTE DE COMMERCE NE S'ENRAYE PAS

1. Etat de la flotte de commerce française en 1999 et 2000

La flotte de commerce française s'établit à 209 navires au 1^{er} janvier 2000 mais avec une capacité d'emport inférieure de 0,5 % à celle de l'année précédente (4,16 millions de tonnes de jauge brute et 6,43 millions de tonnes de port en lourd. Sont entrés en flotte 9 navire neufs au total : 4 grands vraquiers, un navire de croisière, deux porte-conteneurs, un roulier colis lourds et un navire gazier, représentant un investissement de 750.000 tonnes de port en lourd.

Le tableau ci-dessous figure l'état détaillé de la flotte de navires de commerce de plus de 100 tonnes de jauge brute de capacité sous pavillon français au 1^{er} janvier 2000 et les différences par catégorie par rapport au 1^{er} janvier 1999, compte tenu des entrées et sorties de flotte pendant cette période.

Etat de la flotte de commerce sous pavillon français

	Au 1^{er} janvier 2000		Par rapport au 1^{er} janvier 1999	
	Nombre	Tonnes de port en lourd	Nombre	Tonnes de port en lourd
Paquebots	6	13.521	1	3.888
Transbordeurs	28	95.205	0	- 3.090
Aéroglosses - Vedettes à passagers	4	1.135	0	980
TOTAL NAVIRES A PASSAGERS	38	109.861	1	1.778
Cargos de ligne	26	166.256	2	6.960
Porte-conteneurs	14	501.401	- 6	- 171.954
Polythermes	0	0	- 2	- 9.477
Transporteurs de vrac sec	11	1.152	324 2	372.738
Citernes à vin et huile	4	26.181	0	0
Transporteurs de soufre liquide et produits chimiques	5	26.940	0	0
Caboteurs de moins de 500 jb	6	2.625	0	0
Navires secs stationnaires	44	27.421	- 1	1.515
TOTAL CARGOS	110	1.903	148- 5	199.782
Pétroliers au long cours	15	4.058	611 1	373.205
Transporteurs de GPL / GNL	7	228.302	- 1	- 5.396
Caboteurs pétroliers	31	540.552	2	- 23.778
Pétroliers et GPL stationnaires	8	182.024	1	4.400
TOTAL PETROLIERS	61	5.009	489 3	348.431
TOTAL GENERAL	209	7.022	498- 1	549.991

2. Evolution de la flotte de commerce

Le déclin de la flotte française remonte aux années 1970 et aux deux chocs pétroliers. Au cours de la décennie 1980-1990 la flotte pétrolière a été diminuée de moitié en effectif et des trois-quarts de sa capacité. A partir de 1987 la flotte française a encore perdu une vingtaine d'unités, puis s'est à peu près stabilisée depuis 1990, comptant 205 à 215 navires pour une capacité de 6,0 à 6,5 millions de tonnes de port en lourd (au 1^{er} juillet 2000 : 211 navires et 6,47 M tpl).

Ce déclin résulte pour beaucoup de la nouvelle donne pétrolière internationale, les deux chocs pétroliers entraînant une diminution sensible du transport maritime pétrolier. Mais les évolutions du cours du dollar, et notamment sa chute en 1986, ainsi que d'autres facteurs, comme l'apparition de nouvelles sources d'approvisionnement pétrolier ont également joué un rôle. Les approvisionnements intrarégionaux se sont développés, en même temps que les sources d'approvisionnement en énergies concurrentes. En conséquence, le besoin de transport du pétrole brut a reculé de 52% entre 1980 et 1985, passant de plus de 8 à 4 milliards de tonnes x milles.

Cette évolution a été renforcée par deux phénomènes concomitants : d'une part, le développement de la libre-immatriculation, et, d'autre part, la mise en place de flottes neuves dans les pays en voie de développement d'Asie et d'Amérique du sud.

La situation a été modifiée après 1985 par l'accélération des croissances américaines et asiatique, qui ont entraîné un nouveau besoin de transport maritime, qui s'est manifesté à partir de 1989. Il faudra attendre 1995 pour que ce besoin se manifeste du côté européen.

Ainsi, depuis 1995, la flotte pétrolière française maintient une capacité de 55 à 60 navires, avec une capacité de 4,5 M tpl. La répercussion de la récession sur la flotte sèche a été plus tardive et plus progressive : 80 navires ont été perdus dans la seconde partie de la décennie 1980, représentant une perte du tiers de ses unités. Le repli s'est poursuivi au cours de la décennie actuelle, avec une perte d'environ quinze unités, touchant en particulier les cargos.

3. Age moyen des navires

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

L'âge moyen de la flotte atteint 13,2 ans, soit deux années de plus qu'au début de la décennie 1990. Il s'établit à 16 ans pour la flotte pétrolière, 8 ans pour les cargos et 10 ans pour la flotte de navires à passagers.

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

- Pour les transporteurs de pétrole brut dont l'effectif atteint 15 unités, la classe de très gros transporteurs devient dominante (13 unités) mais trois navires seulement datent des années 1990 et l'âge moyen de 17,6 ans est préoccupant. Les moyens porteurs ne comptent plus que deux unités contre 7 au début de la décennie.

A la suite du naufrage de l'Erika, l'Union européenne et l'organisation Maritime internationale doivent prendre des mesures pour raccourcir le calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque et des navires les plus anciens. De son côté le Comité interministériel de la mer du 28 février 2000 a indiqué que les navires transportant des matières polluantes et dangereuses feraient l'objet d'une attention particulière pour l'accès aux financements introduits par le dispositif de GIE fiscal.

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

- Le secteur des caboteurs pétroliers a le plus bénéficié d'investissements nouveaux. Passant d'un effectif de 26 à 31 unités, son âge moyen a été réduit, passant de 14 ans à 9 ans. Il y a dix ans, cette flotte ne comportait que deux unités de moins de cinq ans d'âge alors qu'elle en compte maintenant neuf. Dans le même temps la taille de cette flotte a été accrue de moitié, avec 9 unités de capacité supérieure à 20.000 tpl et une taille unitaire proche de 45.000 tpl.

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

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

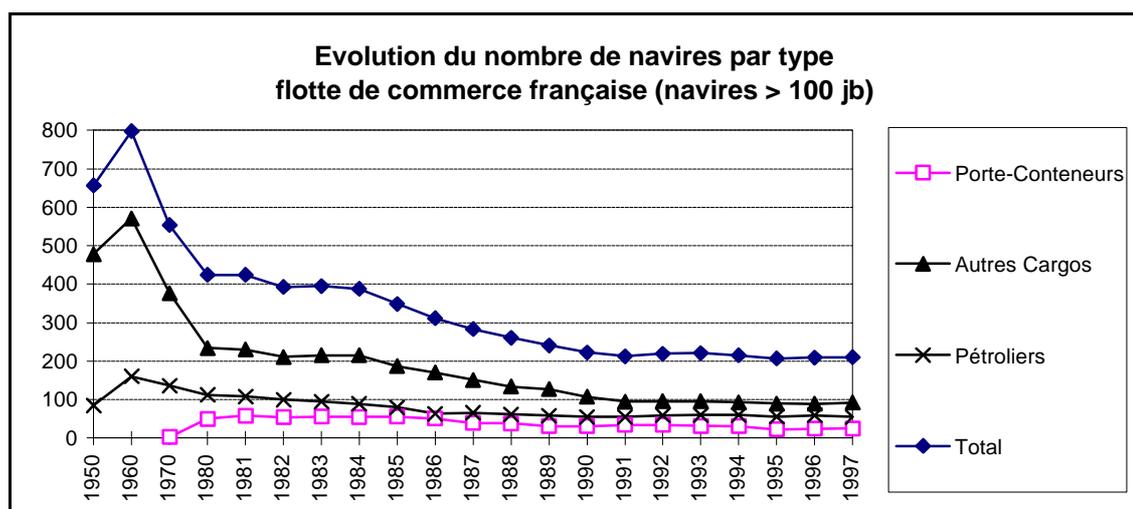
- L'effectif des navires de lignes s'est fortement contracté au cours de la décennie, et les cargos généraux ou porte-conteneurs ont perdu en capacité

d'emport alors qu'étaient profondément remaniés les types de navires constituant cette flotte.

- Les grands rouliers porte-conteneurs sont progressivement sortis de flotte : 4 subsistent seulement, au lieu de 11 au début des années 1990.

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

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



Source : Office parlementaire d'évaluation des politiques publiques

C'est en 1999 que la majorité des navires agréés dans le cadre du dispositif fiscal des quirats est entrée en flotte. Toutefois les projets agréés au 31 décembre 1997 concernaient une majorité de navires de travaux et services et n'auront en conséquence qu'un effet moindre sur la flotte des navires de transport : sur les 62 navires prévus, dont 53 navires neufs, seuls 16 commandes de navires neufs concernaient le secteur du transport, soit 4 navires à passagers et 12 navires de charge, porte-conteneurs et vraquiers. Parmi les 9 acquisitions d'occasion, 7 relèvent de la flotte de charge, soit 4 navires polyvalents et 3 pétroliers.

B. LE NOUVEAU RÉGIME DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE

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

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

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

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

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

En 1999, la dépense concernant les charges patronales de 1998 s'est élevée à 128,7 millions de francs. A cette somme il convient d'ajouter 1,9 MF versés au début de 2000 portant le montant des remboursements au titre des charges de 1998 à 130,6 MF. Cette somme se répartit en 77,7 MF versés aux quatre armements de plus de 250 navigants et 52,9 MF versés aux 34 autres entreprises maritimes. Les crédits inscrits en loi de finances initiale pour 2001 s'élèvent à 133 MF auxquels s'ajoutent 2,9 MF de report de l'année précédente, soit 135,9 MF.

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

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

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

Depuis sa mise en oeuvre, 33 dossiers pour 48 navires ont fait l'objet d'une demande d'agrément auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

18 dossiers ont été acceptés au 1^{er} juillet 2000 représentant 24 navires pour un montant total d'investissement de 6.077,5 millions de francs. Les agréments délivrés concernent 8 navires à passagers (un navire à grande vitesse, 4 transbordeurs et 3 vedettes à passager) et 16 navires de charge (4 porte-conteneurs, 2 pétroliers, 2 chimiquiers, 2 gaziers, 2 câbliers, 2 remorqueurs, 1 sablier, 1 vedette rapide). L'avantage fiscal consenti au titre de ce nouveau dispositif représente environ le quart du total investi.

Toujours au plan fiscal, le comité interministériel de la mer du 27 juin 2000 a demandé aux ministres de l'équipement des transports et du logement et de l'économie, des finances et de l'industrie d'examiner pour la fin de l'année 2000 **les dispositifs existant en France comme à l'étranger en matière de taxation des plus-values de cession des navires.**

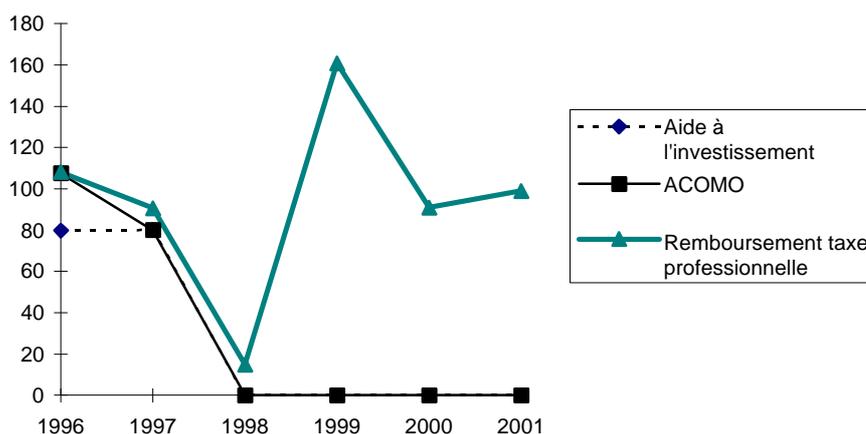
Bilan des dotations à la flotte de commerce 1997-2001
(en millions de francs)

	1997	1998	1999	2000	2001
Aide à l'investissement	80,10	0	0	0	0
ACOMO	79,91	0	0	0	0
Remboursement taxe professionnelle	90,71	14,92	160,88	91	99
Allègement ENIM	134,80	141,20	142	142	142
Remboursement contributions patronales	-	-	123	133	196
Total	385,52	156,12	425,88	366	437

NB. Les chiffres en italique sont des prévisions.

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

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



C. ... DOIT ENCORE FAIRE SES PREUVES

1. Bilan du dispositif du GIE fiscal

L'encadré ci-dessous rappelle le bilan du précédent dispositif d'aide à l'investissement maritime, le dispositif des quirats.

Bilan du dispositif des quirats

Au 31 août 1997, 25 navires (10 en 1996 et 15 en 1997) ont fait l'objet d'un agrément dont 16 navires neufs et 9 navires d'occasion.

Au 31 décembre 1997, 62 navires ont fait l'objet d'un agrément dont 53 navires neufs et 9 navires d'occasion.

- 53 navires neufs : 16 pour le secteur des transports (4 navires à passagers, 12 navires de charge, porte-conteneurs et vraquiers), le reste (37 navires) concernaient des navires de travaux et de services qui n'entrent pas dans la composition de la flotte de commerce.

- 9 navires d'occasion : 7 pour les navires de charge (4 navires polyvalents et 3 pétroliers), le reste (2 navires) concernant les navires de travaux et de service.

L'ensemble des nouveaux navires de transport (16+7) soit 23 navires, représente 11% de la flotte de commerce (210 navires au 1er janvier 1998).

Cette évolution signifie :

- que la très grande majorité des agréments délivrés l'a été au second semestre 1997, pour des dossiers en attente (37 navires).

- que les nouveaux dossiers agréés au second semestre 1997 sont tous des dossiers concernant des navires neufs. Ainsi le bilan qui était tiré au 31 août 1997 (2/3 de navires neufs, 1/3 de navires d'occasion) est très différent du bilan définitif (85 % de navires neufs, 15% de navires d'occasion).

- que le bilan des quirats montre que seulement 23 navires sur 62 agréés concerneront la flotte de commerce (le reste étant des navires de travaux ou de service).

Les deux années d'expérience du dispositif du GIE fiscal confirme les craintes exprimées par votre Rapporteur l'année dernière : **le dispositif du GIE fiscal ne soutient décidément pas la comparaison avec celui des quirats.**

Le dispositif des quirats a été appliqué du 5 juillet 1996 au 15 septembre 1997. Sur cette durée ont été agréés 61 navires (10 en 1996 et 51 en 1997) dont 33 petites unités (remorqueurs et vedettes) pour un montant total d'investissement de 8,1 milliards de francs (2,7 milliards en 1996 et 5,4 milliards de francs en 1997). Dans la mesure où l'armateur utilisateur du bien devait détenir au moins une part non défiscalisable de 20% de la copropriété du navire et que la quasi-totalité des dossiers agréés annonçaient

que les parts seraient proposées à des personnes morales, on peut estimer que le coût fiscal s'élève à 734,4 millions de francs pour 1996 et 1.468,8 millions de francs pour 1997.

Sur une durée multipliée par deux, le GIE fiscal n'a permis, au 1^{er} septembre 2000, d'agrèer que 25 navires pour un montant total d'investissement de 6,7 milliards de francs. A ces minces performances on peut imputer deux facteurs :

- d'une part, le dispositif du GIE fiscal exclut les personnes physiques. Cette diminution du champ des bénéficiaires peut être considérée comme faiblement dommageable si l'on considère qu'un seul navire sur 50 avait été financé par un montage fiscal de personnes physiques dans le cadre du dispositif quirataire.

- d'autre part, le gain net actualisé pour l'armateur, réalisé sur le coût de l'investissement, peut être de l'ordre de 25 %, ce qui est inférieur à l'impact du mécanisme des quirats.

Plus généralement, on ne peut pas considérer que le dispositif triennal de soutien à la marine marchande résout durablement la question de la compétitivité du pavillon français.

Le dispositif des quirats et les GIE fiscaux : une comparaison

• Le dispositif dit des "quirats" autorisait les personnes physiques à déduire de leur revenu imposable les sommes investies dans la flotte de commerce française, **dans la limite annuelle d'un plafond de 500.000 francs pour une personne seule et 1 million de francs pour un couple marié.**

Les personnes physiques pouvaient procéder à de telles opérations directement ou par l'intermédiaire d'une société de personnes ou d'un fonds de placement quirataire.

Les sociétés étaient autorisées à déduire de leur bénéfice imposable **l'intégralité des sommes investies.**

En 1998, le rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des politiques publiques a estimé que la loi quirataire conduisait à diminuer le coût d'achat d'un navire sur 5 ans de près de **25 % pour l'armateur.**

La loi de finances pour 1998 a supprimé ce dispositif.

• Le gouvernement a proposé **un nouveau dispositif fiscal** en faveur de la marine marchande, qui a été adopté par le Parlement dans le cadre de la loi du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, et qui est moins incitatif (à peu près les deux tiers de l'avantage précédent).

Ce dispositif prévoit un régime privilégié de financement par crédit-bail ouvert, sur agrément, aux projets présentant un intérêt économique et social, notamment en matière d'emploi.

Il consiste en une majoration du coefficient d'amortissement pour les biens d'une durée de vie supérieure à 8 ans et en **une exonération des plus-values** lorsque la cession du bien est effectuée au profit de l'utilisateur.

Ce régime ne s'applique donc pas uniquement aux navires, mais il a en réalité été conçu principalement pour eux.

2. Un dispositif de soutien incertain et lourd à gérer

Le remboursement des charges sociales ENIM se traduit par une gestion très lourde pour les armateurs et l'administration, contraints à des échanges d'information sur la stratégie de l'entreprise, l'évolution de sa flotte et ses actions dans le domaine de la formation et de l'emploi.

La lenteur des remboursements des charges atténue l'impact de la mesure et dégrade la trésorerie des entreprises.

L'an dernier votre rapporteur s'était exprimé en faveur d'une conversion du dispositif de remboursement en une mesure de dégrèvement, et regrette de ne pas avoir été entendu sur ce point. En effet, cette mesure, qui n'aurait pas de coût budgétaire supplémentaire pour l'Etat, simplifierait considérablement la gestion du système et amplifierait ainsi ses effets.

La récente décision prise par le Comité interministériel du 27 juin 2000 d'étendre aux cotisations d'allocations familiales et aux contributions patronales d'assurance chômage le dispositif de remboursement bénéficiant aux entreprises dont les navires sont confrontés à la concurrence internationale aurait pourtant été l'occasion de transformer le remboursement en dégrèvement.

3. Un dispositif de soutien qui prend du retard sur l'Europe

La comparaison de la situation française avec celle de nos partenaires européens montre qu'un surcoût important du pavillon français subsiste.

Selon des modalités techniques nationales diverses, les régimes fiscaux en Europe évoluent vers le triptyque suivant : exonération de charges sociales, défiscalisation des salaires des personnels navigants, taxation

forfaitaire au tonnage. L'ensemble des pays européens travaille à une évolution de leurs règles :

- 1996 : nouveau dispositif néerlandais
- 1997 : nouveau dispositif espagnol
- 1998 : nouveau dispositif italien
- 1999 : nouveaux dispositifs allemand et britannique.

La France se singularise par son dispositif de GIE fiscal qui ne comporte pas de défiscalisation des salaires des navigants, ni de taxation forfaitaire au tonnage.

Aides à la Marine Marchande en Europe

	Aide fiscale à l'investissement	Exonération de charges sociales	Régime fiscal des navigants	Régime fiscal du bénéfice des sociétés	Régime fiscal de la plus-value de cession
ALLEMAGNE	- Déduction fiscale pour les personnes physiques - KS en cours de suppression	- Exonération de 40 % + primes (hors charges sociales) pour navigants	- Défiscalisation partielle (40 %)	- Taxation forfaitaire au tonnage ou - IS : entre 31 % et 58 %	- Etalement de l'imposition
DANEMARK	- Déduction fiscale pour les personnes physiques	- Exonération totale	- Défiscalisation totale au DIS	- Taxation forfaitaire au tonnage (en cours) ou - IS : 34 %	- Etalement de l'imposition
NORVÈGE	Non			- Taxation forfaitaire au tonnage	- Etalement de l'imposition
ITALIE	- Amortissement accéléré	- Exonération totale pour les employeurs et navigants (second registre)	- Exonération de la fiscalité locale - Défiscalisation partielle des navigants	- Taxation forfaitaire au tonnage	- Etalement de l'imposition
GRANDE-BRETAGNE	Non	Non	- Défiscalisation pour navigants expatriés (183 jours)	- Taxation forfaitaire au tonnage (en cours) ou - IS : 31 %	- Pas d'imposition
ESPAGNE	- Déduction fiscale pur les personnes physiques (en cours)	- Exonération quasi totale (au second registre)	- Défiscalisation partielle (au second registre)	- IS : 3,5 %	- Etalement de l'imposition
PAYS-BAS	- Amortissement accéléré	- Exonération partielle (40 %)	- Défiscalisation partielle	- Taxation forfaitaire au tonnage (si implantation aux PB quelque soit le pavillon)	
GRÈCE	Non	- Exonération partielle	- Défiscalisation partielle	- Taxation forfaitaire au tonnage	- Pas d'imposition
FRANCE	- Amortissement accéléré - GIE fiscal	- Exonération et remboursement (ENIM)	Non	- Droit commun de l'IS	- Cf. GIE fiscal

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

Les effectifs et les moyens sont accrus dans le domaine de la sécurité maritime, conformément à la volonté du gouvernement de faire de la sécurité une priorité de la politique de la mer.

La pertinence de cette priorité, déjà affirmée l'année dernière, s'est hélas trouvée confirmée par la marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika. Celle-ci a en effet montré qu'il fallait renforcer les contrôles des navires qui viennent dans nos ports maritimes, ainsi que l'action de prévention assurée par les unités littorales des affaires maritimes et la signalisation maritime. **Moins d'un an après, le naufrage du navire chimiquier italien Ievoli Sun confirme qu'il est urgent d'accélérer la mise en place des politiques nationales, européennes et internationales concernant la sécurité maritime.** Au niveau national cet impératif doit essentiellement se traduire par une augmentation des moyens, les questions de réglementation débordant largement ce cadre.

En 2001, les crédits de fonctionnement affectés à la sécurité maritime progressent donc de 5,5 % pour s'établir à 42,2 millions de francs. Afin d'accroître les moyens d'intervention et l'efficacité des actions de prévention et de contrôle, les autorisations de programme s'élèveront à 148 millions de francs en 2001 contre 92,25 millions en 2000, soit une progression de 60,4%.

A. LE RENFORCEMENT DES CONTRÔLES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le comité interministériel de la mer réuni le 28 février 2000 a ainsi décidé le renforcement des effectifs des centres de sécurité. Un plan pluriannuel établi pour la période 2000-2002 prévoit une augmentation des effectifs de la manière suivante :

- 8 contractuels pour l'année 2000 en supplément des 11 inspecteurs qui ont pris fonction au cours de l'année à l'issue de leur formation ;

- en 2001, le recrutement de 16 inspecteurs supplémentaires en plus du recrutement normal ;

- en 2002, 16 créations de postes supplémentaires.

Soit, au total, la création de 32 emplois supplémentaires.

Par ailleurs, **la formation des inspecteurs de la sécurité des navires fait actuellement l'objet d'une réflexion approfondie au niveau de la direction des affaires maritimes et des gens de mer.** Il a d'ores et déjà été décidé que ces formations de nature technique seront désormais assurées dans

l'enceinte de l'école nationale de la marine marchande de Nantes, afin de bénéficier de l'environnement pédagogique et maritime de cet établissement.

B. LE RENFORCEMENT DES MOYENS DES CROSS

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

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

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

Trois d'entre eux (Gris-nez, Jobourg, Corsen) ont plus particulièrement en charge la surveillance de la navigation maritime dans les dispositifs de séparation du trafic du Pas-de-Calais, des Casquets et d'Ouessant. Les CROSS Etel et La Garde ont, par contre, une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches. Le COSMA (centre opérationnel de sauvetage maritime aux Antilles), créé en 1992, se trouve dans une situation un peu particulière puisqu'il va être amené à couvrir une zone de 3 millions de km² autour des Antilles et de la Guyane. Sa transformation en CROSS aura lieu lors de l'inauguration de son infrastructure définitive au cours du premier trimestre 2001.

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

En 2001, les CROSS voient s'étendre leur domaine de compétence en matière de sécurité maritime, de protection de l'environnement marin et de gestion de l'effort de pêche, s'agissant en particulier du renforcement de la surveillance et du suivi des navires.

La professionnalisation de ces centres s'achève par le remplacement l'an prochain de 21 postes d'appelés par 16 emplois

d'engagés et de militaires de carrière et la création de 9 emplois de contrôleurs des travaux publics de l'Etat. Le tableau ci-dessous donne la situation des effectifs des cinq CROSS ainsi que des centres spécialisés créés à Fort-De-France et à la Réunion. Le redéploiement des effectifs a été amorcé depuis l'exercice budgétaire 1995.

Les moyens d'investissement sont fortement accrus pour atteindre 35 millions de francs en autorisations de programme (contre 20 millions de francs en 2000) **et 17,5 millions de francs en crédits de paiement** (contre 11 millions de francs en 2000, soit +59%). **Ces dotations devraient permettre de moderniser les équipements des CROSS et de renouveler l'ensemble des radars situés sur la Manche, conformément aux décisions du comité interministériel de la mer du 27 juin dernier.**

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

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

- la réparation, l'entretien et le renouvellement des équipements techniques des CROSS, et l'entretien immobilier des centres ;
- la sécurisation du réseau radio du sous CROSS Soulac et du CROSS Etel ;
- l'expérimentation d'un démonstrateur de gestion du trafic maritime à partir du CROSS Jobourg ;
- la réalisation d'une station radio VHF à Crozon ;
- la remise à niveau de la station énergie du CROSS Gris-Nez ;
- la mise en place d'un service NAVTEX national (diffusion de renseignements de sécurité maritime) ;
- l'étude du trafic maritime en Manche et l'évaluation des performances des radars de nouvelle génération (suite à la catastrophe de l'Erika) ;
- la restructuration des espaces opérationnels du centre d'Etel.

Le budget d'investissement 2001 des CROSS doit permettre de rattraper les retards subis en 2000, il intègre la poursuite des programmes de modernisation et de maintenance ainsi que l'engagement des programmes qui

découlent des mesures décidées aux CIMER de février et de juin, en faveur du renforcement de la surveillance maritime :

- refonte de la chaîne radar ;
- installation des systèmes d'acquisition et d'identification automatique des navires ;
- création d'un centre de gestion des informations sur le trafic maritime au CROSS Jobourg.

C. LE DÉVELOPPEMENT DES ULAM

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

Les ULAM sont des services placés sous l'autorité du directeur départemental. Elles couvrent désormais la plupart des départements littoraux, à l'exception du Var dont le projet est en cours, de la Gironde, de la Seine-Maritime et du Pas-de-Calais qui doivent faire l'objet d'études d'ici à la fin 2000 tandis que la Guyane et la Réunion doivent faire l'objet d'un traitement spécifique.

L'administration des affaires maritimes poursuit la modernisation de ce dispositif depuis 1995. **Le comité interministériel de la mer du 1er avril 1998 a décidé de généraliser les ULAM à l'horizon 2002 tandis que celui du 27 juin 2000 a demandé au ministres de l'équipement, des transports et du logement d'engager dès 2001 la construction d'un patrouilleur de haute mer pour répondre à l'accroissement de la demande de contrôle et de surveillance maritime.**

Les principales opérations prévues pour 2001 et 2002 sont :

- le lancement de la construction d'un patrouilleur de haute mer de classe " Iris " ; la mise en service de ce navire devrait intervenir au cours de l'année 2002 ; il viendra en remplacement de deux vedettes régionales âgées de presque quarante ans ;
- le lancement de l'étude pour la construction d'une deuxième tranche de vedettes côtières destinées aux ULAM.

Le bilan positif des cinq années de fonctionnement des ULAM pousse à généraliser ce dispositif à l'ensemble du littoral d'ici 2003, moyennant les renforcements d'effectifs et les renouvellements de moyens nautiques.

Il est ainsi prévu de créer en 2001 quatre postes supplémentaires de contrôleurs destinés à renforcer les effectifs des ULAM.

Par ailleurs, en 2001 il sera passé commande d'un deuxième patrouilleur de haute mer destiné à la surveillance des pêches et à répondre à l'accroissement de la demande de contrôle et de surveillance en matière de sécurité.

IV. LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

Le naufrage de l'Erika a mis en évidence, d'une part, le risque représenté par les vieux navires et, d'autre part, que le cadre réglementaire actuel, notamment sur le nombre des contrôles dans les ports, devait être renforcé. Aussi la Commission de l'Union européenne a-t-elle proposé une série d'actions allant au-delà des normes de l'OMI qui pourraient être immédiates et des mesures à plus long terme, plus complexes, pour lesquelles elle entend faire une deuxième série de propositions vers la fin de l'année.

A. MESURES RÉGLEMENTAIRES À COURT TERME

1. Le renforcement des contrôles sur les navires

Le renforcement des contrôles sur les navires fréquentant les ports de la Communauté doit se traduire par une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes. Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une « liste noire » que la Commission publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés en fonction de l'âge du navire et devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast. Les navires doivent envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement. Les Etats membres devront s'engager, notamment par le recrutement et une formation accrue des inspecteurs, à contrôler les navires de manière plus fréquente et plus approfondie afin d'éviter que ne se créent des « ports de complaisance ».

2. Un contrôle plus étroit sur les sociétés de classification

Un contrôle plus étroit doit être exercé sur les sociétés de classification auxquelles les Etats membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. La Commission se réserve, par une procédure simplifiée, de suspendre ou de retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence. De bonnes performances de sécurité et de prévention de la pollution des sociétés de classification deviennent un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire.

En outre, des critères de qualité plus sévères doivent être remplis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines procédures lorsqu'un navire change de classe, telles que la transmission du dossier historique complet du navire à la nouvelle société de classification.

3. L'interdiction des navires à simple coque

Il est proposé de généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque en fonction d'un calendrier analogue à celui des Etats-Unis (2005, 2010, 2015 selon le tonnage). Cependant, il faut connaître les limites de la double coque, dont le Ievoli Sun nous apporte l'exemple, puisqu'il s'agissait d'un navire à double coque, à l'inverse de l'Erika.

Ces trois propositions forment un tout cohérent, concernant non seulement les navires pétroliers, mais également, pour ce qui concerne les deux premières, les autres navires transportant des matières dangereuses ou polluantes. En particulier, les informations recueillies lors des contrôles dans chaque port ou lors des vérifications par les sociétés de classification seront largement diffusées, à partir notamment de la Banque de données EQUASIS, de sorte que soit systématiquement connu l'état d'un navire et qu'en cas d'accident les responsabilités de chacun soient clairement établies.

B. PROPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES À PLUS LONG TERME

Dans une deuxième étape, la Commission envisage des propositions complémentaires dans les domaines suivants :

- la systématisation des échanges d'informations entre tous les acteurs du monde maritime **en renforçant notamment le système EQUASIS.**

Il convient, dans le contexte, de vérifier quelles professions (armateurs, assureurs, sociétés de classification) sont ou non prêtes au maximum de transparence ;

- l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par les pétroliers. Au-delà de l'obligation de « se déclarer », comme le prévoit déjà une proposition de la Commission de décembre 1993, non encore adoptée par le Conseil, il convient d'étudier les modalités de contrôle au-delà des eaux territoriales sur les navires les plus dangereux. Il s'agit là de questions sur lesquelles les Etats membres se sont toujours montrés réservés, arguant de conflits potentiels avec le droit international de la mer ;

- l'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime dont la tâche première serait de contrôler l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'en assurer une plus grande uniformisation ;

- le développement de la responsabilité des différents acteurs du transport maritime du pétrole. Le régime de responsabilité est jusqu'à présent gouverné par des conventions internationales. La Commission entend, d'une part, oeuvrer pour une augmentation des régimes collectifs d'indemnisation du type FIPOL, mais aussi poser le principe d'une responsabilité du transporteur et du propriétaire de la cargaison.

Le renforcement de la sécurité du transport maritime passe par la mise au point de règles souvent très techniques et la conciliation entre les impératifs de l'Union pour protéger son environnement et ses intérêts tant industriels -sa capacité à renouveler sa flotte- qu'internationaux. L'Union européenne, première puissance commerciale au monde, ne peut faire l'impasse sur les conséquences des mesures unilatérales qui pourraient contrarier ses activités dans le reste du monde, sachant que la majeure partie de la flotte européenne fait du commerce exclusivement entre ports de pays tiers.

Afin d'agir au plus vite et d'éviter le renouvellement de catastrophes du type de l'Erika, la Commission propose, sans attendre l'adoption du paquet des premières directives, que par un accord volontaire les compagnies pétrolières s'engagent à ne plus affréter de tankers de plus de quinze ans d'âge (sauf si leur état satisfaisant est démontré par des contrôles appropriés) et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité. Les discussions sur cet accord volontaire devraient aussi se traduire par des améliorations des réformes concernant le régime de la responsabilité des compagnies pétrolières.

L'ensemble des mesures proposées vise à renforcer la prévention des accidents du type de celui de l'Erika et, partant, à une meilleure protection de l'environnement marin et côtier. Des mesures pour la lutte contre la pollution

sont déjà envisagées dans la position commune arrêtée par le Conseil, le 16 décembre 1999, en vue de l'adoption de la décision du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle (2000-2006).

Au-delà de ces mesures proposées, la Commission considère que la multiplication des pollutions opérationnelles par tous types de navires ainsi que le risque de pollutions particulièrement graves par les pétroles contenus dans les soutes en cas d'accident sont également préoccupants. Elle envisage donc également d'examiner les initiatives communautaires préventives qui pourraient être prises à cet égard.

V. LA REFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

A. LES SUBVENTIONS ALLOUEES

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

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

Evolution des crédits budgétaires (en millions de francs)

	1998	1999	2000	2001
Ecoles nationales de la marine marchande (ENMM)				
Fonctionnement (chapitre 36-37, art 10)	7,00	8,712	9	10
Equipement (chapitre 56-37, art 10)	2,80	4	4,40	5,8
Association des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA)				
Fonctionnement (chapitre 43-37, art 10)	76,73	79	73,64	57,19
Ecoles de formation maritime et aquacole (EMA-EPLE)				
Equipement (chapitre 56-37, art 20)	4,30	2,60	2,60	3,14
Etablissements privés				
Fonctionnement chapitre (43-37, art 20)	4,30	4,30	4,30	4,5

Total				
Fonctionnement	88,03	91,3	86,94	93,5
Equipement	6,10	6,6	7	9

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

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

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

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

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

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

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

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

- le passage sous statut public du personnel de l'AGEMA se ferait à partir du 1er janvier 2000. Les 287 agents de l'AGEMA sous contrat à durée

indéterminée se verraient proposer un statut d'agent de droit public ; soit titulaires, soit de contractuels.

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

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

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

Au cours de l'année 2000, les négociations avec les partenaires sociaux et les autres ministères concernés ont permis de définir le cadre réglementaire du passage sous statut public des personnels de l'association.

Le décret fixant les conditions d'intégration des personnels de l'AGEMA a été présenté au comité technique paritaire de l'agriculture le 23 mai 2000, à celui de l'équipement le 28 juillet 2000 et à la commission des statuts du conseil supérieur de la fonction publique le 12 juillet. Il a ensuite été transmis au Conseil d'Etat le 25 juillet 2000. Ce décret devrait être complété par un certain nombre d'arrêtés d'application.

En ce qui concerne le personnel non intégré, c'est-à-dire les contractuels, un règlement intérieur est en cours d'élaboration.

Par ailleurs, les conséquences sociales du changement de statut des salariés de l'AGEMA sont gérées dans le cadre d'un accord collectif d'entreprise en cours d'élaboration.

Pour des raisons liées aux négociations interministérielles, **la date prévue du passage sous statut au 1er décembre 2000 ne pourra être tenue pour l'ensemble du personnel, à cause du délai de réflexion individuelle imposé de six mois à compter de la parution du décret fixant les conditions d'intégration.**

A ce jour, aucune personne ne s'est prononcée sur son choix.

Pour ne pas perturber l'année scolaire 2000-2001 il sera nécessaire de garder le personnel refusant l'intégration ou le passage sous statut de contractuel de droit public jusqu'au mois de septembre 2001.

C. LA MODERNISATION DES EQUIPEMENTS ET LA RENOVATION DES CURSUS

Le programme de modernisation des équipements des écoles nationales de la marine marchande qui permet de répondre aux nouvelles réformes pédagogiques liées à l'entrée en vigueur des textes réglementaires transposant la convention STCW (Standards of training, certification, watchkeeping) est poursuivi : en 2000, un simulateur machines sera mis en place à l'ENMM du Havre. Dans le cadre des contrats de plan Etat/Régions pour la période 2000/2006, une première tranche de crédits a été affectée aux ENMM du Havre et de Nantes afin d'assurer la restructuration des bâtiments ainsi qu'à l'ENMM St Malo pour la création d'un centre de formation aux techniques de sauvetage et survie. Les travaux de restructuration de l'ENMM de Marseille débiteront en 2001.

Dans les lycées d'enseignement maritime et aquacole, les équipements pédagogiques à la charge de l'Etat, sont financés dans le cadre des contrats de plan Etat/Régions pour la période 2000/2006. A ce titre, une première tranche de crédits a été affectée aux lycées de Boulogne, Cherbourg, St Malo, Paimpol, Le Guivinec, Etel, La Rochelle, Ciboure et Sète.

Cette convention internationale conduit à une refonte profonde de l'ensemble de nos formations. Ce chantier très lourd, étalé sur plusieurs années, a connu une phase majeure en 1998, avec le dépôt du dossier français auprès de l'Organisation Maritime Internationale, et la refonte des filières 1 et 2 d'officiers de la marine marchande, mise en place à la rentrée scolaire 1998-1999 pour les formations longues et en 2000 pour les formations d'officiers et capitaines de petits navires.

La réforme concernant la formation et les titres de qualifications des gens de mer de la flotte de pêche a en revanche été différée, la convention STCW-F n'étant pas aujourd'hui ratifiée.

L'enseignement maritime secondaire fait également l'objet d'une réforme, résultant des besoins de la profession et des modifications de cursus définis par l'éducation nationale. Ainsi les CAP sont-ils passés en 1997 de 3 à 2 ans. La réforme des quatre BEP est achevée. Le BEP cultures marines et le BEP marine de commerce sont entrés en vigueur à la rentrée 1997. Les deux BEP de la pêche seront inscrites au plan de formation de l'an prochain. La définition d'un baccalauréat professionnel pour le commerce et la pêche permettra de créer le maillon manquant entre le niveau secondaire et le niveau supérieur.

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Au cours de la séance publique, l'Assemblée Nationale a adopté **l'amendement n°156 tendant à majorer de 8.800.000 francs les crédits du budget de la marine marchande**. Il s'agit de permettre la création de postes supplémentaires dans le domaine de la sécurité maritime afin d'arriver à un total de 34 créations de postes d'inspecteurs de la sécurité maritime dès 2001.

Les crédits du budget de la marine marchande ont par ailleurs été majorés, à titre non reconductible, de 0,15 millions de francs. Ce surplus profite au chapitre 66-32 article 20 - **Subvention d'équipement à la société nationale de sauvetage en mer**.

Enfin, l'Assemblée Nationale a adopté un article additionnel, **l'article 60ter**, au terme duquel le Gouvernement déposera sur le bureau des assemblées, avant le 15 avril 2001, un rapport sur l'évolution des moyens humains et matériels consacrés à l'enseignement maritime et aquacole secondaire et sur l'application de l'article 133 de la loi de finances pour 2000.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le **mercredi 25 octobre 2000** sous la **présidence** de **M. Alain Lambert, président**, la commission a procédé à l'**examen des crédits de l'équipement, des transports et du logement** sur le **rapport de M. Claude Lise, rapporteur spécial du budget de la marine marchande pour 2000**.

Après avoir rappelé que le budget de la marine marchande correspondait au fascicule IV.- Mer, du budget de l'équipement, des transports et du logement, abstraction faite des crédits consacrés aux ports maritimes, **M. Claude Lise, rapporteur spécial**, a indiqué que les crédits inscrits au budget de la Marine marchande pour 2001 s'élevaient à 6,041 milliards de francs, en augmentation de près de 7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2000, cette augmentation faisant suite à une légère diminution du budget de la marine marchande l'année passée (- 0,41 %).

Faisant remarquer qu'il s'agissait-là d'une progression très supérieure à celle du budget de l'Etat, et même à celle du budget de l'équipement, des transports et du logement, il l'a justifiée par une prise de conscience jugée douloureuse des enjeux liés à la sécurité maritime lors du naufrage de *l'Erika*.

La marée noire provoquée par la naufrage de *l'Erika* et les rapports parlementaires qui l'ont suivie, en particulier celui du Sénat intitulé « Erika : indemniser et prévenir » ont montré avec force qu'il fallait renforcer les contrôles des navires qui viennent dans nos ports, l'action de prévention assurée par les unités littorales des affaires maritimes ainsi que la signalisation maritime, a déclaré **M. Claude Lise, rapporteur spécial**.

Il a estimé que le montant des crédits affectés à la sécurité dans le projet de loi de finances pour 2001 traduisait le caractère prioritaire de celle-ci.

Ainsi a-t-il cité, en exemple, la dotation consacrée à la signalisation maritime dont il a estimé la progression significative.

Il a rappelé à ce sujet la décision du Comité interministériel de la mer du 28 février 2000 selon laquelle : « Le programme de remise en état des phares et balises et de modernisation de la flotte de balisage est accéléré, pour une réalisation sur trois ans au lieu des cinq prévus initialement : 300 millions de francs lui seront consacrés. Par ailleurs, 17,6 millions de francs seront immédiatement débloqués pour réparer les matériels de balisage endommagés par la tempête ».

Après les crédits obtenus en collectif budgétaire, il a indiqué que les crédits d'investissement augmentaient de 40 % en autorisations de programme, mais il a également signalé une diminution des crédits de paiement.

Évoquant les centres de sécurité des navires (CSN), chargés de contrôler les navires français de commerce, de pêche et de plaisance ainsi que les navires étrangers en escale dans les ports, il a estimé qu'ils avaient fait l'objet d'une attention particulière.

Il a rappelé le manque de moyens humains des centres de sécurité, les inspecteurs et contrôleurs n'étant actuellement que 54, alors que chez nos voisins anglais ou espagnols, ils sont plus de 200 à effectuer les mêmes missions. Aussi bien le renforcement des effectifs des centres de sécurité décidé lors du Comité interministériel de la mer du 1er avril 1998 est-il apparu dérisoire au regard du retard accumulé, a-t-il jugé.

D'après **M. Claude Lise, rapporteur spécial**, cette situation de sous-effectif a des conséquences directes sur le contrôle des navires étrangers.

Il a rappelé que les Etats parties au Memorandum de Paris s'engageaient en effet à effectuer un nombre total d'inspections par an correspondant à 25 % du « nombre estimé de navires de commerce entrés dans leurs ports ». Or, depuis 1997, ce taux s'est effondré, revenant aujourd'hui à peine à 14 %, a-t-il rappelé.

Indiquant que le Gouvernement avait établi pour objectif le doublement des effectifs d'inspecteurs affectés aux missions de sécurité d'ici à 2003, il a précisé que le projet de loi de finances pour 2001 prévoyait la création de 16 emplois d'inspecteurs de la sécurité des navires.

Il a ensuite déclaré que les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS), au nombre de 5 en métropole, voyaient également leurs moyens augmenter.

Rappelant que les moyens techniques dont disposent les CROSS sont relativement obsolètes, surtout en ce qui concerne les radars et les moyens de communication, il s'est félicité de voir sensiblement accrues les autorisations de programme dévolues au CROSS dans le projet de loi de finances pour 2001.

M. Claude Lise, rapporteur spécial, a en outre souligné la rapide expansion du COSMA (centre opérationnel de sauvetage maritime aux Antilles), créé en 1992, aujourd'hui amené à couvrir une zone de 3 millions de km² autour des Antilles et de la Guyane, et dont la transformation en CROSS est prévue pour l'année prochaine.

Il a ensuite évoqué les moyens nautiques d'assistance et de surveillance dévolus aux unités littorales des affaires maritimes (ULAM), revus à la hausse

dans le projet de loi de finances pour 2001. Il a indiqué qu'il serait passé commande, en 2001, d'un deuxième patrouilleur de haute mer, destiné à la surveillance des pêches.

Globalement, a-t-il indiqué, la priorité en faveur de la sécurité maritime se traduit plutôt par une augmentation des autorisations de programme que des crédits de paiement. Il a estimé que la volonté politique de renforcer la sécurité maritime était au rendez-vous, que sa traduction en objectifs pluriannuels devait être considérée comme la marque d'une approche réaliste, même si elle pouvait sembler timide au regard de l'ampleur des dégâts causés par la catastrophe de *l'Erika*.

Abordant la question du soutien à la flotte de commerce française, il a rappelé que celle-ci n'avait cessé de décliner depuis le début des années 70, puisqu'au 1^{er} janvier 2000 on ne comptait plus que 209 navires de commerce français.

Il a donc jugé nécessaire de maintenir un régime de soutien important à la flotte française. Rappelant que ce soutien prenait depuis 1999 exclusivement la forme de réductions ou d'annulations de charges fiscales et sociales applicables aux marins des compagnies maritimes, et qu'en outre, le soutien de l'Etat aux investissements navals faisait l'objet, depuis le second semestre de 1998, d'une mesure d'allègement fiscal pour les groupements d'intérêt économique qui acquièrent un navire, il a indiqué que ce dispositif était reconduit dans le projet de loi de finances pour 2001.

M. Claude Lise a ensuite fait remarquer que le Comité interministériel de la mer du 27 juin dernier avait décidé d'intensifier le soutien à la flotte de commerce française en prévoyant d'étendre, sous réserve de l'accord de la Commission européenne, aux allocations familiales et aux cotisations ASSEDIC le remboursement des charges sociales pour les entreprises dont les navires sont confrontés à la concurrence internationale. Il a regretté qu'en matière d'allègements de charges, on persiste à préférer un système de remboursement à un système d'exonération, ce qui ne manque pas de pénaliser la trésorerie de beaucoup d'entreprises.

Enfin, il s'est interrogé sur la nouvelle présentation du budget de la mer. Il n'existe désormais plus que deux agrégats au lieu de six, et le deuxième agrégat inclut les crédits des ports maritimes, a-t-il déclaré. Il s'est alors interrogé sur la pertinence de la présentation des crédits de la mer en deux rapports budgétaires - marine marchande, d'une part, ports maritimes, d'autre part. La présentation d'un seul rapport améliorerait, a-t-il estimé, la visibilité des politiques menées et faciliterait certainement la confrontation de ses analyses avec celles effectuées dans d'autres instances, notamment à l'Assemblée nationale.

En conclusion, il a souhaité qu'après l'audition de M. Jean-Claude Gayssot le 22 novembre prochain, et compte tenu des informations complémentaires que le ministre ne manquerait pas de présenter, la commission se prononce en faveur de l'adoption du budget de la marine marchande pour 2001.

Un court débat s'est alors engagé auquel ont pris part **Mme Anne Heinis, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques** et **M. Jacques Oudin**.

M. Jacques Oudin a souligné la responsabilité des pouvoirs publics dans les lacunes qui avaient marqué la gestion de la catastrophe de *l'Erika*. Il a estimé que la hausse des crédits devait être interprétée comme une remise à niveau rendue nécessaire par des années de négligence vis-à-vis du budget de la marine marchande, et qu'en outre, celle-ci était bien insuffisante. Puis il a exprimé son vif regret de voir les crédits consacrés à l'aménagement du littoral significativement réduits dans le projet de loi de finances pour 2001. Enfin, il a estimé que le régime de soutien à la flotte française était inopérant, puisqu'il n'avait pas permis de redresser la tendance à la diminution du nombre de navires de commerce français.

Mme Anne Heinis, rapporteur pour avis, a estimé que le budget était encore trop exigü par rapport aux enjeux liés à la marine marchande. Elle a fait remarquer qu'il ne suffisait pas de créer des postes d'inspecteurs de la sécurité dès lors que les candidatures faisaient défaut. Enfin elle a estimé que le dispositif de soutien à la flotte française était quasiment inexistant.

En réponse à ses deux interlocuteurs, **M. Claude Lise, rapporteur spécial**, a dit partager leur sentiment sur l'insuffisance globale des crédits consacrés à la marine marchande, mais a estimé que leur augmentation sensible dans le projet de loi de finances pour 2001 était le signe d'une volonté politique nouvelle, dont il se félicitait. Il a estimé qu'on ne pouvait dire que le dispositif de soutien à la flotte française ne fonctionnait pas, puisque 25 navires en ont bénéficié au 1er septembre 2000.

A l'issue de ce débat, **la commission a décidé d'attendre l'audition de M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, avant de se prononcer sur les crédits de la marine marchande**, le président Alain Lambert rappelant que les crédits de l'équipement ne donnaient lieu qu'à un seul vote.

Le mardi 21 novembre, à l'issue de cette audition, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat de rejeter les crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Réunie le mercredi 25 octobre 2000, la commission des finances a procédé à l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement -IV. Mer : marine marchande.

Au cours de sa réunion du mardi 21 novembre 2000, sous la présidence de M. Alain Lambert, président, la commission a décidé de proposer au Sénat le rejet des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement pour 2001.

Au cours de sa réunion du vendredi 24 novembre 2000, la commission a examiné les modifications apportées par l'Assemblée nationale. Elle a décidé de proposer au Sénat d'adopter sans modification l'article 60 ter rattaché, et a confirmé sa position sur les crédits.