

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986.

RAPPORT GENERAL

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 1987, ADOPTE PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE.

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 22

EQUIPEMENT, LOGEMENT,
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

IV. Transports.

3. Transports terrestres.

VOIES NAVIGABLES

Rapporteur spécial : M. Robert SCHWINT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président*; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur*; Michel Durafour, Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, *vice-présidents*; Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires*; Maurice Blin, *rapporteur général*; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguine, Roger Chinaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Goetschy, Georges Lombard, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, Jacques Mossion, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, René Regnault, Robert Schwint, Henri Terre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8° législ.) : 363 et annexes, 395 (annexe n° 25), 400 (tome XI) et T.A. 43.
Sénat : 66 (1986-1987).

Lois de finances. - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages
	--
Avant-propos	3
Principales observations	5
Examen en Commission	9
CHAPITRE I : LES CREDITS DES VOIES NAVIGABLES EN 1987	12
A) Les dépenses ordinaires	13
1. Le fonctionnement et l'entretien des voies navigables	14
2. L'exploitation réglementée des voies navigables	14
3. L'amélioration des structures de la batellerie	16
B) Les dépenses en capital : une diminution sensible des autorisations de programme	20
CHAPITRE II : L'ORGANISATION DE LA PROFESSION	24
1. La chambre nationale de la batellerie artisanale	24
2. L'entreprise artisanale de transport par eau	25
CONCLUSION	27

AVANT-PROPOS

Le présent rapport ne concerne que les dépenses spécifiques au domaine des voies navigables. Il ne prend pas en compte les dépenses de l'administration centrale ni celles des services extérieurs communs à plusieurs domaines. En revanche, comme lors du précédent budget, il traite des crédits affectés à la batellerie.

En 1987, deux modifications sont apportées à la nomenclature budgétaire qui avait été retenue pour 1986 :

- les dépenses de carburant qui constituaient le chapitre 34-94 de la nomenclature de 1986 sont transférées sur le chapitre 35-41 du budget du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports (M.E.L.A.T.T.) ;

- les dépenses informatiques, qui étaient en 1986 au chapitre 34-98, sont regroupées en 1987 dans un chapitre unique du M.E.L.A.T.T..

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Comme l'an dernier, l'examen des crédits des voies navigables fait l'objet d'un rapport spécial de votre Commission des Finances. Ces crédits proviennent pour l'essentiel de divers chapitres de la section "Transports" du fascicule budgétaire Equipement, Logement, Aménagement du Territoire et Transports.

I. PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Dans le projet de budget pour 1987, l'ensemble des crédits affectés au secteur des voies navigables s'élève à 523,206 millions de francs contre 518,574 millions de francs en 1986, ce qui représente une progression de 0,89 %. La répartition de ces crédits s'analyse ainsi :

1) Les dépenses ordinaires.

Elles atteignent le montant de 187,406 millions de francs et sont en régression de 6,54 % par rapport au budget précédent. Parmi ces dépenses, il convient de relever les évolutions suivantes :

- les crédits de **fonctionnement des services et d'entretien des voies navigables** sont fusionnés en 1987 dans le chapitre 35-41 "Transports terrestres - Entretien et fonctionnement" dont le libellé a été modifié.

- ces crédits s'élèvent à 106,291 millions de francs, soit une diminution de 2,4 % par rapport à l'année 1986. Les dépenses d'entretien et d'exploitation des voies navigables continuent à représenter près de la moitié des dépenses ordinaires effectuées aux voies navigables.
- la **subvention à l'office national de la navigation** est reconduite en francs courants pour un montant de 38,94 millions de francs ;
- les crédits destinés à l'**amélioration des structures de la batellerie** (c'est-à-dire ceux qui ont pour objet de financer l'élimination de la cale excédentaire, sa modernisation ainsi que le paiement d'aides aux artisans en attente d'affrètement ou d'aides à la Compagnie française de navigation rhénane en déficit), baissent de 20 % et leur montant est de 42,17 millions de francs. Cette baisse est due à la suppression des interventions de l'Etat là où des mécanismes de substitution reposant sur un financement professionnel ont été institués.

2) Les dépenses en capital.

Elles constituent traditionnellement près des deux tiers des dépenses consacrées aux voies navigables. En 1986, elles s'élèveront à 355,8 millions de francs en crédits de paiement (soit une augmentation de 5,58 %) et à 242 millions de francs en autorisations de programme (soit une baisse de 24,0 %).

Pour ce qui concerne l'**équipement des voies navigables et des ports fluviaux** (études techniques, équipements, travaux et grosses réparations), les dépenses atteindront 331 millions de francs en crédits de paiement (+ 4,56 %) et 240 millions de francs en autorisations de programme (- 24,6 %).

Quant aux crédits destinés à la **protection contre l'érosion des berges des voies navigables**, ils seront de 4,8 millions de francs (soit une augmentation de 320 %) en crédits de paiement. Ces crédits sont destinés à terminer les opérations déjà commencées.

II. OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR.

1. Le projet de budget pour 1987 donne la priorité aux travaux d'entretien et de restauration du réseau existant.

Pour atteindre cet objectif, 106,3 millions de francs sont prévus sur les crédits de dépenses ordinaires en faveur de l'entretien et de l'exploitation des voies navigables et 158,5 millions sont prévus en autorisations de programme pour des opérations de restauration et de grosses réparations des sections les plus utiles du réseau.

2. Il permet de respecter les contrats de plan Etat-Régions. 155 millions de francs serviront à financer les contrats de plan signés avec les régions du Nord-Pas-de-Calais et du Languedoc-Roussillon.

3. Mais l'évolution des crédits d'équipement des voies navigables (plus de 60 % du budget) est très contrastée.

- a) La dotation en crédits de paiement augmente de manière significative (+ 5,6 %) pour accélérer l'engagement des opérations.
- b) Mais les autorisations de programme enregistrent une baisse de 24 %, laissant ainsi mal augurer de la réalisation du schéma directeur des voies navigables.

4. L'absence d'engagements précis sur l'avenir de la liaison Rhin-Rhône comporte des conséquences fâcheuses pour l'avenir de la compagnie nationale du Rhône.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours d'une séance tenue le 24 octobre 1986, la Commission réunie sous la présidence de M. Christian Poncelet, Président, a procédé sur le rapport de M. Robert Schwint, rapporteur spécial, à l'examen des crédits des voies navigables inscrits à la section transports du projet de budget de l'Équipement, du Logement, de l'aménagement du territoire et des transports pour 1987.

M. Robert Schwint a tout d'abord souligné la progression de ces crédits (+ 0,89 %) qui résulte d'une part de la diminution des dépenses ordinaires (- 6,54%) et d'autre part de la progression sensible des dépenses en capital (+ 5,58%).

Le rapporteur spécial a souligné que le projet de budget pour 1987 donnait la priorité aux travaux d'entretien et de restauration du réseau existant.

Pour atteindre cet objectif, 106,3 millions de francs sont prévus sur les crédits des dépenses ordinaires en faveur de l'entretien et de l'exploitation des voies navigables et 158,5 millions sont prévus en autorisations de programme pour des opérations de restauration et de grosses réparations des sections les plus utiles du réseau.

Ce projet de budget permet également de respecter les contrats de plan Etat-régions.

Cependant l'évolution des crédits d'équipement des voies navigables (plus de 10% du budget) est très contrastée. Si les crédits de paiement progressent (+ 5,6%), les autorisations de programme diminuent nettement (- 24%).

Enfin, le rapporteur spécial a estimé que l'absence d'engagements précis sur l'avenir de la liaison Rhin-Rhône comporte des conséquences fâcheuses pour l'avenir de la compagnie nationale du Rhône.

M. Roger Chinaud a souhaité obtenir des précisions sur les mécanismes de substitution reposant sur un financement professionnel.

M. Jacques Oudin a évoqué les problèmes de concurrence en matière de transports de marchandises entre les divers modes de transport. Il s'est également interrogé sur les perspectives de développement du tourisme fluvial.

M. Maurice Blin, rapporteur général, s'est déclaré préoccupé par l'avenir de la batellerie.

M. Christian Poncelet, Président, a évoqué l'opportunité d'une révision du schéma directeur des voies navigables.

La Commission a ensuite décidé, à la majorité, de proposer au Sénat l'adoption des crédits des voies navigables pour 1987.

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs

Les grandes orientations qui ont guidé la préparation de la loi de finances pour 1987 sont cohérentes avec le schéma directeur des voies navigables approuvé en avril 1985. Elles s'articulent autour des axes suivants :

- l'essentiel de l'effort de l'Etat porte sur les travaux d'entretien et de restauration du réseau existant ;**
- en ce qui concerne les investissements, la priorité a été accordée aux opérations faisant l'objet de contrats de plan. L'augmentation des crédits de paiement permettra, par ailleurs d'engager plus rapidement ces opérations ;**
- enfin, la réorganisation et la modernisation du transport fluvial seront poursuivies.**

CHAPITRE PREMIER

LES CREDITS DES VOIES NAVIGABLES EN 1987

Pour avoir une vue d'ensemble de l'effort de l'Etat en faveur du secteur des voies navigables, il convient de prendre en compte non seulement les chapitres budgétaires consacrés aux infrastructures et au réseau dans le budget des Transports, mais également deux chapitres relatifs, l'un à l'organisation et l'amélioration des structures de la batellerie (chapitre 45-47) et l'autre à l'exploitation réglementée des voies navigables (chapitre 44-41).

En 1987, l'ensemble des crédits affectés à ce secteur s'élèvera à 523,2 millions de francs contre 518,57 millions de francs en 1986, ce qui représente une légère diminution en francs constants.

Le tableau ci-après permet d'apprécier l'évolution d'ensemble des principales dotations en cause.

(En millions de francs.)

	Budget 1987	Budget 1986	Variation en pourcentage
I. — <i>Dépenses ordinaires</i>	187,406	200,524	- 6,54
<i>dont :</i>			
— Entretien et fonctionnement	106,291	108,859	- 2,4
— Subvention à l'O.N.N.	38,940	38,940	»
— Batellerie	42,175	52,725	- 20,01
II. — <i>Dépenses en capital</i>	335,800	318,050	+ 5,58
<i>dont :</i>			
— Equipement des voies navigables et des ports fluviaux	331	316,550	+ 4,56
— Protection des berges et lutte contre la pollution	4,800	1,500	+ 320
Total général	523,206	518,574	+ 0,89
<i>Autorisations de programme</i>	242	318,405	- 24
— Equipement des voies navigables et des ports fluviaux	240	318,405	»
— Protection des berges et lutte contre la pollution	2	»	»

A la lecture de ce tableau, on constate que la rigueur budgétaire affecte tant les dépenses ordinaires qui connaissent une diminution de 6,5 % que les dépenses en capital dont les autorisations de programme connaissent un recul important (- 24 %).

A. LES DEPENSES ORDINAIRES

Ces dépenses qui s'élèvent à 187,4 millions de francs concernent le fonctionnement, les travaux d'entretien et l'exploitation, la subvention à l'Office National de la Navigation et l'amélioration des structures de la batellerie.

1. Le fonctionnement et l'entretien des voies navigables

Les crédits consacrés au fonctionnement et à l'entretien des voies navigables qui avaient déjà progressé de 10,7 % en 1986 augmenteront de 13 % en 1987.

	1987	1986	Variation en pourcentage
Entretien et exploitation (chap. 35-41/10)	106,29	93,88	+ 13,2
Services extérieurs (informatique) (chap. 34-98/30)	1,48	1,48	»
Total	107,77	95,36	+ 13

Cette augmentation est conforme au premier objectif retenu par la deuxième loi de plan, c'est-à-dire le rattrapage progressif du niveau des crédits d'entretien pendant le IX^e plan. Cette priorité reconnue en 1987 pour l'entretien mérite d'être soulignée.

Il faut remarquer que traditionnellement aux crédits du chapitre 35-41, on a ajouté les crédits du chapitre 53-45 (article 30) relatifs aux grosses réparations, qui, bien qu'inscrits au titre des dépenses en capital correspondent en réalité à des dépenses d'entretien d'une importance plus grande que la moyenne parce que l'entretien normal n'a pas été réalisé. Au total, ces crédits s'élèvent à 157,77 millions de francs et ils progressent de 8,5 %.

2. L'exploitation réglementée des voies navigables

Les crédits affectés à l'exploitation réglementée des voies navigables (chapitre 44-41) recouvrent en réalité la subvention versée à l'Office National de la Navigation (ONN). Dans la loi

de finances initiale, ils sont reconduits en francs courants pour un montant de 38,94 millions de francs. Traditionnellement, la subvention de l'Etat à l'O.N.N. représente près de 50 % des ressources de l'établissement dont le budget est alimenté en outre par les taxes de visa, d'exploitation et celles dites de la loi Morice, ainsi que par diverses prestations et produits financiers. Or, ces divers produits, les taxes de visa et d'exploitation, en particulier, diminuent proportionnellement au trafic. L'O.N.N. devra donc poursuivre en 1987 ses efforts déjà entrepris pour améliorer sa gestion afin de pouvoir assurer l'équilibre de ses comptes en fin d'exercice.

Aux fonctions traditionnelles de l'O.N.N. que sont les fonctions d'études, les fonctions réglementaires, les fonctions financières et celles de promotion générale de la voie d'eau, il convient d'ajouter deux orientations nouvelles qui figurent dans le nouveau statut de l'Office approuvé en mars 1966 :

- du fait de son caractère d'établissement public à caractère industriel et commercial, l'Office est à même de gérer des ports, d'équiper des zones portuaires ou de participer à de tels équipements. De telles actions ont déjà été entreprises dans le cadre de la politique des "embranchements fluviaux" qui a permis d'apporter à un certain nombre de chargeurs des aides substantielles fournies, soit par l'Etat, soit sur les fonds propres de l'O.N.N., pour leurs installations terminales. Ces actions doivent être étendues et développées en vue de mener une véritable politique d'équipement du réseau ;

- l'évolution récente sur un certain nombre de voies a montré l'importance que prenait le tourisme fluvial. L'Office aura pour mission d'en favoriser le développement, en liaison avec les ministères concernés et les collectivités territoriales intéressées. Un important travail de réflexion est en cours sur les options à prendre dans ce secteur nouveau. L'Office y est d'ores et déjà étroitement associé.

3. L'amélioration des structures de la batellerie

La dotation inscrite au chapitre 45-47, qui regroupe les différentes aides à la batellerie versées par l'Etat, s'élèvera à 42,175 millions de francs en diminution de 20 % par rapport à 1986.

Cette diminution s'inscrit dans une politique générale d'économies budgétaires. Sont ainsi supprimées les interventions de l'Etat là où les mécanismes de substitution reposant sur un financement professionnel ont été institués. Sont de même privilégiées, pour le plan économique et social lancé début 1986 en faveur du secteur, les mesures visant à la modernisation de l'artisanat batelier et à la réduction de la surcapacité de la cale exploitée, génératrices à terme d'une limitation des concours publics nécessités par la situation actuelle. Enfin, pour l'armement rhénan, l'aide de l'Etat à la Compagnie Française de Navigation Rhénane (C.F.N.R.) a été maintenue dans des limites strictes, conformes à la volonté des pouvoirs publics de redresser l'entreprise selon des orientations en cours de définition.

Le tableau ci-après indique l'utilisation des ressources consacrées, depuis 1985, à l'aide à la batellerie.

(Unité : milliers de francs.)

	1985 (résultats)	1986 (prévisions)	1987 (prévisions)
<i>Ressources disponibles pour l'exercice :</i>			
— reports	»	1.661	»
— dotation initiale	50.000	52.725	42.175
— collectif budgétaire	1.805	»	»
— apports fonds propres O.N.N. (a)	»	3.139	»
— remboursements divers	48	»	»
Total	51.853	57.525	42.175
<i>Dépenses au cours de l'exercice :</i>			
1) allocation de départ (*)	»	2.500	5.000
2) élimination de cale vétuste (*)	419	18.300	3.200
3) rachat de bons bateaux par l'O.N.N. (*)	»	800	200
4) modernisation de la cale (*)	1.273	5.000 (b)	4.000
5) aide à la première installation (*)	»	3.900	»
6) embranchements fluviaux (*)	»	3.000	7.000
7) promotion de la formation professionnelle (*)	»	500	500
8) bateaux de 850 m ³	6.431	3.300	2.100
9) subvention de démarrage C.N.B.A.	2.000	»	»
10) indemnités en périodes de mauvaise conjoncture	2.934	»	»
11) armement rhénan	37.000	20.000 (c)	20.000
12) autres dépenses diverses	135	225	175
Total	50.192	57.525	42.175
<i>Solde annuel à reporter</i>	1.661	»	»

(a) reliquat des 16 MF décidés par le conseil d'administration de l'Office en 1982 et 1984, puis ramenés à 9.789 MF en 1985 suite aux difficultés propres de l'établissement. S'agit de fonds placés, ils sont débloqués selon les besoins.

(b) y compris reliquat à payer au titre des engagements antérieurs.

(c) subvention susceptible d'être relevée en fin d'exercice dans le cadre des décisions en cours d'examen relatives à la C.F.N.R.

(*) mesures installées ou améliorées dans le cadre du plan économique et social en faveur de la batellerie;

Comme l'indique ce tableau, au cours des deux dernières années les principales dépenses ont concerné :

- le plan de restructuration de la Compagnie française de navigation rhénane qui a mobilisé 37 millions de francs en 1985, 20 millions de francs en 1986 et sans doute une somme équivalente pour 1987. La situation de la société est en cours d'amélioration car le déficit comptable a été ramené à 40,8 millions de francs en 1985 et aux environs de 34 millions de francs en 1986.

Ainsi, peut-on dire que le plan de restructuration appliqué en 1983 et 1984 a eu des effets positifs ; cependant, il a été insuffisant pour rétablir l'équilibre financier de la C.F.N.R.

Une étude récente réalisée par un cabinet spécialisé sur les perspectives d'avenir de la C.F.N.R. conclut à l'impossibilité pour la compagnie d'équilibrer ses comptes dans le contexte actuel du transport fluvial de marchandises dans le bassin rhénan. Elle montre que, moyennant un effort financier, une réduction appréciable des frais de financement de la flotte pourrait être obtenue. Mais le rétablissement de l'équilibre impliquerait une diminution sensible de la flotte et des effectifs ainsi que l'abandon de certaines dessertes en cale propre.

- la subvention accordée aux bateliers s'engageant à acquérir un matériel neuf d'une capacité de 750 tonnes, et apte à naviguer sur le canal du Nord (au taux de 22,5 % du montant de l'investissement). Cette subvention de 18,3 millions de francs en 1986 ne devrait plus représenter que 3,2 millions de francs en 1987 ;
- la subvention destinée à financer les embranchements fluviaux qui représentait 3 millions de francs en 1986 s'élèvera à 7 millions de francs en 1987.

*

**

Dans la perspective de la poursuite de la modernisation du secteur artisanal et de son adaptation aux conditions du marché des transports de marchandises un plan comportant un double volet, un volet social et un volet d'adaptation de la cale, a été décidé par les pouvoirs publics en septembre 1985.

Après une large concertation avec les professionnels, plusieurs dispositions prévues par ce plan sont entrées en vigueur début 1986. Elles concernent :

- un volet social destiné aux artisans bateliers de 60 à 65 ans qui feront valoir leurs droits à la retraite dès 1986 ;
- un volet en direction des marinières moins âgés qui veulent néanmoins cesser leur activité ou réduire leur flotte ;
- l'amélioration des aides accordées par l'Etat pour favoriser la modernisation du matériel en exploitation et, notamment, le remplacement des bateaux vétustes voués au déchirage par des unités d'occasion plus performantes ;
- l'instauration d'une aide à l'installation pour un nombre limité de jeunes bateliers acquérant en la circonstance un bateau d'occasion performant.

Plus récemment, ont également abouti deux autres mesures qui avaient été annoncées dans le cadre du plan : l'octroi d'une aide plafonnée à 10 millions de francs sur deux ans pour favoriser la réalisation d'embranchements fluviaux et un concours de l'Etat d'un million de francs, également sur deux ans, pour améliorer la formation professionnelle des artisans bateliers.

Sur un plan financier, le concours de l'Etat apporté à l'ensemble de ces dispositions provient du chapitre 45-57. On peut estimer actuellement qu'il se traduit par les chiffres suivants, en termes de dépenses effectives :

(En milliers de francs.)

Mesures	1986	1987
Allocation de départ	2.500	5.000
Elimination de la cale vétuste	18.300	3.200
Rachat de bons bateaux par l'O.N.N.	800	200
Modernisation du parc	5.000	4.000
Aide à la première installation	3.900	»
Embranchements fluviaux	3.000	7.000
Formation professionnelle	500	500
Total	34.000	19.900

B. LES DEPENSES EN CAPITAL : UNE DIMINUTION SENSIBLE DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME

Ces dépenses constituent traditionnellement près des deux tiers des dépenses consacrées aux voies navigables et dans le cadre du IXème Plan, il est prévu une priorité en leur faveur afin d'accélérer l'effort de restauration du réseau (1 milliard de francs de travaux devant être engagés sur toute la période). En 1987, elles s'élèveront à 335,8 millions de francs en crédits de paiement (soit une augmentation de 5,6 %) et à 242 millions de francs en autorisations de programme (soit une baisse de 24 %).

Le tableau ci-après retrace l'évolution des crédits d'équipement en 1987 par rapport à la loi de finances initiale de 1986 :

(En millions de francs.)

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1987	1986	Pourcentage	1987	1986	Pourcentage
Equipement des voies navigables et ports fluviaux (chap. 53-45)	240	311,520	- 22,8	331	309,550	+ 7
– Etudes techniques, équipements, travaux	189,5	260,845	- 27,3	280,5	259,200	+ 8,1
– Grosses réparations	50	50	»	50	50	»
– Problèmes de l'eau	0,5	0,675	- 25,4	0,5	0,350	+ 42,8
Lutte contre la pollution et protection des berges (chap. 53-46)	»	»	»	»	»	»
Subventions d'équipement pour les voies navigables et ports fluviaux (chap. 63-45)	2	6,885	- 70,6	4,8	7	- 31,4
Subventions d'équipement pour la protection des berges (chap. 63-46) ...	»	»	»	2,5	1,5	- 40
Total	242	318,405	- 23,9	335,8	318 50	+ 5,6

Ces crédits seront répartis de la manière suivante (en crédits de paiement) :

- une dotation de 155 millions de francs servira à financer les contrats de plan signés avec les régions ;
- 66 millions de francs sont prévus pour poursuivre la réalisation des opérations déjà engagées (liaisons Nord-Belgique, liaison Saône-Rhin, Canal du Rhône à Sète) ;
- une dotation de 81 millions de francs sera consacrée en 1987 à la réorganisation et à la modernisation du transport fluvial ;
- enfin, 25 millions de francs sont prévus pour moderniser les conditions d'exploitation technique du réseau fluvial.

Le tableau ci-après détaille les principaux points du programme de 1987 en comparant les dotations prévues avec celles de 1986.

(En millions de francs.)

	Prévisions pour 1987	Dotations prévues en 1986	Variations 1987/1986
TITRE V			
Equipement des voies navigables (y compris problèmes de l'eau et grosses réparations).			
<i>A. - Restauration du réseau :</i>			
- Opérations de sécurité	50	»	
- Restauration du réseau à grand gabarit	108	»	
- Restauration et rénovation du réseau Freycinet			
Sous total A	158	»	
<i>B. - Investissements :</i>			
- Liaisons nord-Belgique	45	»	
- Saône-Rhin	7	»	
- Canal du Rhône à Sète	15	»	
Sous total B	67	»	
<i>C. - Modernisation des méthodes d'exploitation</i>			
Sous total C	15	»	
Sous total C	15	»	
Total Titre V A.P.	240	294,52 (1)	- 23 %
C.P.	331	309,55	+ 7 %
TITRE VI			
Ports fluviaux et infrastructures de plaisance	2	»	
Protection contre l'érosion des berges	(2)	2	
Total titre VI A.P.	2	6,885	- 71 %
C.P.	4,8	8,2	

(1) Compte tenu du redéploiement prévu de 17 MF pour financer le plan économique et social en faveur de la batellerie artisanale.

(2) Dotation intégrée à la D.G.E.

Pour obtenir l'ensemble des moyens affectés à l'équipement des voies navigables en 1986 et 1987, il convient d'ajouter aux crédits de l'Etat ceux provenant des autres collectivités publiques ainsi que les crédits en provenance de la République Fédérale d'Allemagne pour les travaux de protection contre les crues du Rhin (convention franco-allemande du 6 décembre 1982). Au total, le montant global des crédits disponibles pour 1986 et 1987 est résumé par le tableau ci-après :

(En millions de francs.)

	Etat		Etablissements publics régionaux	Autres collectivités, établissements publics et C.C.I.	Crédits en provenance de la R.F.A. (1)	Total
	Budget Chapitre 53-45	F.S.G.T.				
1986 (prévision) .	311,52	20	33	39	(2) 56,2	459,7
1987 (prévision) .	240	»	28,2	25,6	60,5	345,3

(1) Travaux de protection contre les crues du Rhin.

(2) Plus 1,5 million de francs pour le versement de droits à prestations pour les C.E.T.E.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION DE LA PROFESSION

Dans un contexte de diminution du trafic fluvial (baisse de 4,2 % du tonnage transporté en 1984 et de plus de 8 % en 1985), la profession doit s'adapter si elle ne veut pas être complètement laminée. Cela est vrai non seulement pour les artisans bateliers, mais aussi pour les grandes compagnies et pour les petites flottes. Il est certain que pour ce qui est des artisans bateliers des réformes sont intervenues au cours des deux dernières années. Elles tardent cependant à faire sentir leurs effets car leur mise en place a été assez laborieuse.

1) La Chambre nationale de la batellerie artisanale.

La C.N.B.A., instituée par l'article 40 de la loi d'orientation sur les transports du 30 décembre 1982, a été organisée par le décret du 14 mai 1984. Etablissement public jouant le rôle d'une Chambre de métiers, la C.N.B.A. a notamment pour mission de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale, de participer à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la réglementation du transport fluvial au tour de rôle, de gérer les fonds destinés au soutien de la capacité de la cale artisanale, d'organiser des actions de formation et de créer des institutions d'entraide et d'assistance. Outre la taxe prévue par la loi de finances pour 1985 pour permettre à la C.N.B.A. de faire face à ses missions et financer ses frais de fonctionnement, il convient de noter l'institution d'une seconde taxe destinée à alimenter un fonds de soutien dont l'objet est de maintenir une capacité suffisante de la cale artisanale en cas de difficultés conjoncturelles. Avec le produit attendu de cette taxe, soit 6 millions de francs en 1985, le fonds de soutien devrait financer les indemnités d'attente à l'affrètement, voire des aides au déplacement à vide afin d'inciter les bateliers à se déplacer dans les régions où la demande de fret est suffisante.

Depuis le 31 juillet 1985, date de la proclamation des résultats des élections au Conseil d'administration, la C.N.B.A. est dotée officiellement d'une instance de décision représentative.

2) L'entreprise artisanale de transport par eau.

Avec l'E.A.T.E., les artisans bateliers semblaient s'être dotés d'un instrument intéressant pour améliorer leur dynamisme commercial et regagner des parts de marchés. Répondant à un but de promotion du transport fluvial au tour de rôle, l'E.A.T.E. a, en effet, pour missions, d'une part d'offrir aux clients du tour de rôle une plus grande souplesse de négociation commerciale, que ce soit en matière de prix ou de conditions de transport (garantie de cale et calendrier d'exécution), d'autre part d'assurer une meilleure gestion de la cale travaillant au tour de rôle par une meilleure connaissance de la demande de transport et une répartition géographique de la cale mieux adaptée.

Or, à la suite de pratiques condamnables, dénoncées dans un référé de décembre 1984 par la Cour des Comptes, l'activité de l'E.A.T.E. s'est trouvée interrompue.

Suite au rapport de la Cour, la situation a été clarifiée: l'E.A.T.E., ayant été dotée d'un directeur et d'un conseil d'administration, exerce désormais pleinement l'activité pour laquelle elle a été créée. Elle bénéficie à cet effet du produit de la taxe parafiscale instituée par un décret du 9 avril 1984, perçue par l'Office National de la navigation depuis le 15 janvier 1985. Ces fonds sont mis à sa disposition avec tous les contrôles nécessaires à mesure de ses besoins effectifs, en application d'une convention signée le 9 août 1985 et aujourd'hui approuvée par les ministres chargés des Transports d'une part, de l'Economie, des finances et de la privatisation d'autre part.

CONCLUSION

Le mode de transport fluvial continue de connaître une situation difficile en raison de la baisse des trafics traditionnels, c'est-à-dire les produits pondéreux en vrac. Les produits agricoles, les combustibles minéraux solides, les produits et les matériaux de construction représentent quelque 80 % des transports fluviaux de marchandises.

Les céréales continuent, cependant, d'offrir des perspectives prometteuses. La poursuite des réformes de structure de la batellerie artisanale en 1987 pourrait lui permettre de saisir cette chance.

Réunie le 24 octobre 1986 sous la présidence de **M. Christian Poncelet, Président**, la Commission après avoir entendu **M. Robert Schwint, rapporteur spécial**, a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits des voies navigables pour 1987.