

N° 70

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 2002

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2003, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XX

MER

Par M. Charles REVET,
Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 230, 256 à 261 et T.A. 37

Sénat : 67 (2002-2003)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
.....	4
CHAPITRE I^{ER} LA SITUATION DE L'ÉCONOMIE DE LA MER	6
A. LA MARINE MARCHANDE	7
1. <i>La flotte de commerce</i>	7
2. <i>L'armement français</i>	9
3. <i>Analyse de l'activité par secteur</i>	14
B. L'ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS	16
1. <i>Données générales</i>	16
2. <i>Les ports autonomes maritimes</i>	19
3. <i>Les ports d'intérêt national</i>	21
4. <i>L'environnement économique et juridique</i>	23
CHAPITRE II LES PRIORITÉS BUDGÉTAIRES POUR 2003	25
A. RENFORCER LA SÉCURITÉ	27
1. <i>Le contrôle de la sécurité des navires</i>	29
2. <i>L'adaptation des infrastructures portuaires</i>	31
3. <i>Les dispositifs de sécurité maritime</i>	35
B. PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE LITTORAL	38
1. <i>Les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles</i>	39
2. <i>L'aménagement et la valorisation du littoral</i>	41
C. PRÉSERVER LA SITUATION ET L'AVENIR DES GENS DE MER	42
1. <i>L'action sociale en faveur des marins</i>	42
2. <i>La protection sociale des marins</i>	42
3. <i>L'enseignement maritime</i>	43
D. AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DE LA FLOTTE DE COMMERCE	45
1. <i>Les contributions de l'Etat à l'abaissement des charges</i>	45
2. <i>La réforme de la fiscalité</i>	46
3. <i>Le cabotage maritime</i>	48
CHAPITRE III LES PERSPECTIVES À MOYEN TERME	49
A. LA PROBLÉMATIQUE DU PAVILLON BIS	50
1. <i>Le pavillon TAAF</i>	51
2. <i>Des difficultés qui demeurent</i>	51
3. <i>Des solutions qui paraissent insuffisantes</i>	53
B. LA DESSERTE PORTUAIRE	55

Mesdames, Messieurs,

Comme chaque année, l'examen des crédits de la Mer inscrits dans le projet de loi de finances donne l'occasion de dresser le bilan de l'économie maritime hors pêche. La situation en 2001 a été **globalement stable** par rapport à celle de l'année précédente :

– si la **flotte de commerce nationale** a poursuivi son processus de modernisation, dans le cadre notamment du dispositif de GIE fiscal, le **nombre de ses navires** et leurs **capacités de tonnage** n'ont cependant **pas augmenté** ;

– les **activités portuaires**, quant à elles, ont subi une **contraction de près de 2 %** en raison, notamment, de la mauvaise saison céréalière et du retournement de la conjoncture économique internationale intervenu au dernier trimestre, qui a limité les flux, en particulier d'hydrocarbures, de minerais et de charbon.

Situation stable ne signifie toutefois pas situation satisfaisante. Nos **ports**, à quelques exceptions notables près, tels le port autonome du Havre ou le port d'intérêt national de Calais, **font moins bien que presque tous leurs concurrents étrangers**. S'agissant du **pavillon**, la France n'occupe qu'un **rang médiocre**, tant en nombre des navires qu'en tonnage, qui ne **correspond ni à sa vocation maritime, ni à sa puissance commerciale**.

Ainsi, l'économie de la mer n'est pas la hauteur du statut de notre pays, faute d'avoir bénéficié ces dernières années de l'attention et du soutien des pouvoirs publics qu'elle méritait.

Dans ce contexte, le **changement de majorité parlementaire** intervenu en juin dernier prend une importance certaine, en particulier au regard des **priorités maritimes** exprimées par ce projet de budget pour 2003 : le renforcement de la sécurité maritime, la modernisation des ports, la protection et la mise en valeur du littoral, ou encore le soutien à la compétitivité de la flotte. Arrêtés à près de **1,045 milliard d'euros**, les crédits de la mer pour 2003 sont en **progression** apparente de 1,4 %. Mais leur croissance est en réalité plus **significative** encore, de l'ordre de **2,9 %**, si l'on raisonne à périmètre constant, ce qui **démontre la protection dont ils bénéficient dans cette période de rigueur**.

S'agissant des autorisations de programme (AP), leur baisse apparente n'est pas significative car elle résulte de l'achèvement du plan de financement de l'opération « Port 2000 » au Havre : déduction faite de ce programme, elles augmenteront en réalité en 2003 de **20 %**, témoignant ainsi de **l'importance accordée par le nouveau Gouvernement à la politique d'investissements maritimes de l'Etat**, notamment en matière portuaire.

Au-delà, toutefois, de ce budget satisfaisant, compte tenu en particulier de l'état dans lequel le Gouvernement a trouvé les finances publiques, **deux axes prioritaires doivent désormais être rapidement définis pour faire retrouver à la France son statut de grande puissance maritime.**

S'agissant de la **flotte de commerce**, il est notable que notre **système pavillonnaire est insuffisant**. Certes, le pavillon TAAF, institué en 1996, représente désormais plus de 90 % des capacités nationales de transport, et un peu moins de la moitié des navires battant pavillon national. **Sa création n'a cependant généré aucune reprise de l'armement français**. Aussi se pose aujourd'hui la question de la création, à l'instar de ce que nos principaux concurrents européens ont su mettre en œuvre ces dernières années, d'un véritable « pavillon *bis* » susceptible d'apporter, par sa souplesse, le **renouveau attendu**.

Quant aux **ports**, les efforts faits par l'Etat pour **sécuriser, moderniser et développer leurs infrastructures** n'est pas contestable, pas plus au demeurant que ne le sont ceux accomplis par les **ports eux-mêmes** et par les **collectivités locales**. **Mais le développement d'une zone portuaire est intimement tributaire de celui de sa desserte, qu'elle soit routière, ferroviaire ou fluviale**. Or, en ce domaine, la situation des ports français, comparée à celle de leurs concurrents européens, n'est pas favorable. Il est ainsi indispensable aujourd'hui de **renforcer l'intermodalité** et d'**améliorer rapidement la desserte portuaire**, car cela **conditionne la santé de nos ports** et, au-delà, **de l'ensemble de l'économie maritime de notre pays**.

CHAPITRE I^{ER}

LA SITUATION DE L'ÉCONOMIE DE LA MER

La flotte française n'est pas au niveau de la puissance commerciale de notre pays, la cinquième du monde. A la mi-2002, la France occupait seulement, en ce qui concerne le **tonnage de la flotte de commerce**, le 9^{ème} rang des Etats membres de l'Union européenne (6 % du total) et le 25^{ème} rang mondial (0,4 % du total), ayant ainsi encore perdu du terrain par rapport à la situation prévalant au début de l'année 2001.

FLOTTES ARBORANT LE PAVILLON D'UN ÉTAT DE L'UNION EUROPÉENNE EN 2001

	Nombre de navires	Mt de port en lourd	Pavillon national (*)
1 - GRÈCE	1 134	48,0	33 %
2 - ROYAUME UNI	602	13,8	44 %
3 - ITALIE	719	10,1	66 %
4 - DANEMARK	453	8,3	44 %
5 - ALLEMAGNE	499	7,5	23 %
6 - PAYS-BAS	773	6,4	42 %
7 - FRANCE	222	6,4	58 %
8 - LUXEMBOURG	60	2,0	Nd
9 - ESPAGNE	199	1,8	50 %
10 - SUÈDE	238	1,7	15 %
11 - PORTUGAL	164	1,7	Nd
12 - FINLANDE	143	1,1	Nd
15 - BELGIQUE	14	0,1	2 %

Navires de plus de 300 tonneaux - Source : ISL

(*) Proportion du tonnage sous pavillon national par rapport au tonnage total de la flotte contrôlée par les armateurs de ce pays

Quant à l'activité portuaire, elle souffre également de la comparaison avec celle de nos voisins européens. Certes, les ports de **Marseille** et **du Havre**, les deux plus importants ports français, occupent, avec respectivement 92,3 et 69 millions de tonnes de marchandises diverses, des places appréciables dans la hiérarchie européenne, loin toutefois derrière Rotterdam ou Anvers. Mais **nos ports ont globalement connu une activité plutôt médiocre en 2001**, tandis que leur développement se trouve contrarié par un ensemble de contraintes dont la moindre n'est pas la médiocrité des **conditions de leur desserte**.

A. LA MARINE MARCHANDE

Au 1er juillet 2002, la **flotte sous pavillon français** se composait de **207 navires de transport** proprement dit, jaugeant plus de 100 unités du système de jaugeage universel (UMS), auxquels doivent être ajoutés **7 navires de services armés au commerce** : cabliers, ravitailleurs de plate-formes pétrolières et navires sismiques. Par ailleurs, on estime à environ une centaine le nombre de navires sous contrôle économique français arborant le pavillon d'un Etat tiers (*i.e.* contrôlés par des armateurs basés en France et leur appartenant ou étant affrétés par eux pour une durée supérieure à un an), ce qui représente environ **42 % du total des bâtiments appartenant à des intérêts français**. Cette proportion est inférieure à celle des principaux autres Etats développés à l'exception de l'Italie.

1. La flotte de commerce

● La flotte de commerce sous pavillon français compte ainsi **214 navires** (contre 210 au 1er janvier 2001), représentant une **capacité de transport de 6,28 millions de tonnes de port en lourd (TPL) qui continue de diminuer** (- 3,6 % en 2000 et - 6,9 % l'an dernier).

LA FLOTTE SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Registre	Au 1 ^{er} janvier 2001				Au 1 ^{er} janvier 2002			
	Navires	%	Capacité	%	Navires	%	Capacité	%
Total	210		6 752 602		214		6 284 784	
Métropolitain et DOM	70	33,3	292 758	4,3	73	34,1	297 346	4,7
TAAF	98	46,7	6 306 183	93,4	99	46,3	5 826 715	92,7
Polynésie française	28	13,3	18 990	0,3	28	13,1	21 782	0,3
Wallis-et-Futuna	8	3,8	129 689	1,9	9	4,2	134 389	2,1
Nouvelle-Calédonie	6	2,9	4 982	0,1	5	2,3	4 552	0,1

Les capacités de transport sont exprimées en tonnes de port en lourd (TPL)

Le registre des « **Terres australes et antarctiques françaises** » (TAAF, ou encore *Kerguelen*) compte le **plus grand nombre d'unités** (99) et assure l'essentiel de la **capacité de transport** de la flotte de commerce française (produits pétroliers, vracs et conteneurs). Ces navires, qui effectuent des **liaisons internationales**, constituent désormais la **quasi totalité des navires de charge** battant pavillon français, à l'exception des navires à passagers, qui sont exclus de l'immatriculation TAAF.

Le **registre métropolitain** compte 73 navires, dont la plus grande part (85 %) assure des **transports de passagers**. On y trouve les navires des compagnies françaises effectuant des **liaisons transmanche** (*Seafrance* et *BAI*) ou les **liaisons entre le continent et la Corse** (*SNCM* et *CMN*), ainsi que des navires affectés au **trafic de cabotage** et au **trafic côtier aux Antilles**.

Les 28 navires immatriculés en **Polynésie française** sont pour l'essentiel des **petites unités**, d'une moyenne d'âge élevée (19 d'entre eux sont âgés de plus de 20 ans), qui représentent une très faible capacité de transport et assurent localement le trafic de marchandises et de passagers.

Les 9 navires immatriculés à **Wallis et Futuna** sont, pour 6 d'entre eux, des **paquebots de croisière** (dont 4 ont été construits depuis moins de cinq ans), et pour les 3 autres, des **transporteurs de produits pétroliers**.

Enfin, le registre de **Nouvelle Calédonie** ne compte que 5 navires, représentant une très faible capacité d'embarquement et assurant le **transport inter-îles de marchandises et de passagers**.

● Entre le **1^{er} janvier 2001** et le **1^{er} juillet 2002**, les **entrées et sorties de flotte** ont été au nombre, respectivement, de **35** et de **38**, le **solde** étant ainsi **négatif de trois unités**. En **capacités**, la **balance est toutefois positive** tant en ce qui concerne le **tonnage** (487.284 TJB) que le **port** (333.823 TPL). Ceci est notamment dû à la **francisation provisoire sous registre TAAF de 7 bâtiments transporteurs de pétrole brut** de 300.000 TPL en moyenne, et de l'**achat à l'étranger de 4 porte conteneurs neufs** d'une capacité de transport moyenne supérieure à 80.200 TPL, alors qu'en termes de sortie de flotte de navires de fortes capacités, seuls **4 transporteurs de brut**, d'une capacité moyenne de 270.000 TPL, ont été **vendus à la démolition**.

Les **35 navires entrants** ont été, pour la **moitié** d'entre eux, des **bateaux neufs** achetés à l'étranger (16) ou en France (un paquebot), et pour **3 autres** des **bâtiments achetés d'occasion à l'étranger** (une immatriculation métropolitaine et deux en Polynésie française). Par ailleurs, des **15 navires antérieurement sous pavillon étranger**, **10** sont entrés en flotte par **francisation provisoire (FP)**, **2** par **fin de gel de francisation** et **3** par **passage direct sous le pavillon national**.

ENTRÉES DE NAVIRES SOUS PAVILLON NATIONAL

Registre	Navires		Capacité (TPL)		Tonnage (TJB)	
Total	35	100 %	2 571 366	100 %	1 703 609	100 %
Métropolitain et DOM	5	14,3 %	14 989	0,6 %	104 175	6,1 %
TAAF	23	65,7 %	2 535 714	94,4 %	1 538 761	90,3 %
Polynésie française	4	11,4 %	3 788	0,1 %	5 133	0,3 %
Wallis-et-Futuna	1	2,9 %	4 700	0,2 %	48 075	2,9 %
Non renseigné	2	5,7 %	12 175	4,7 %	7 465	0,4 %

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral

La **moitié** des **38 navires sortants** est **passée sous pavillon étranger** en raison soit de leur **vente**, soit de la **fin de leur francisation provisoire**. Par ailleurs, **13 % des bateaux** ont **quitté le pavillon national** ou **gelé leur francisation** pour passer sous pavillon étranger en **demeurant contrôlés par des armateurs français**. Enfin, **37% des bâtiments ont disparu**, soit par **perte**, soit par **démolition** : c'est en particulier le cas des quatre pétroliers

évoqués ci-dessus, qui représentent à eux seuls environ la moitié des capacités de transport et en tonnage de l'ensemble des bâtiments sortants.

SORTIES DE NAVIRES DU PAVILLON NATIONAL

Mode de sortie	Navires		Capacité (TPL)		Tonnage (TJB)	
Total	38	100 %	2 237 543	100 %	1 216 325	100 %
Vente à l'étranger	16	42,1 %	442 944	19,8 %	285 174	23,5 %
Fin de FP	3	7,9 %	287 524	12,9 %	137 222	11,3 %
Abandon du pavillon	3	7,9 %	209 049	9,3 %	131 902	10,8 %
Gel de francisation	2	5,3 %	194 747	8,7 %	114 555	9,4 %
Vente à la démolition	10	26,3 %	1 101 614	49,2 %	542 136	44,6 %
Perte	4	10,5 %	1 665	0,1 %	5 336	0,4 %

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral

2. L'armement français

Présent sur à peu près toutes les spécialités, sans être leader dans aucun secteur, **l'armement français offre une gamme assez complète de services**, non seulement aux exportateurs et importateurs français, mais aussi à de très nombreux clients étrangers (les deux tiers des tonnages transportés ne relèvent pas du commerce extérieur national). On compte aujourd'hui une **trentaine d'armements**, dont une dizaine de grandes entreprises et un ensemble d'entreprises moyennes très spécialisées.

● **Deux armements spécialisés dans le transport conteneurisé**, le groupe **CMA-CGM** et l'armement **Delmas**, propriété du groupe Bolloré, assurent plus des **deux-tiers du chiffre d'affaires** du secteur maritime français.

– Exclusivement consacré au **transport de lignes régulières de conteneurs**, le groupe **CMA-CGM a été confronté à une conjoncture maritime internationale qui s'est dégradée au fil des mois** en 2001 : les volumes globaux de conteneurs transportés ont peu progressé (+ 3,4 % contre + 13 % l'année précédente) alors que la flotte mondiale des porte-conteneurs s'est accrue en nombre de navires et en capacité.

CMA-CGM a cependant bien résisté à cette année difficile et a poursuivi sa croissance, consolidé ses positions antérieures et développé huit lignes nouvelles. Le nombre et la taille des navires mis en ligne se sont fortement accrus, la flotte progressant de seize unités et sa capacité de 36 %, passant de 149.000 à 203.000 EVP¹. Fin 2001, la flotte opérée par le groupe comptait 96 navires et gérait un parc de 320.000 conteneurs, confirmant son rang de première entreprise française de lignes régulières et occupant désormais le 8^{ème} rang mondial parmi les armateurs (10^{ème} rang en 2000 et 12^{ème} en 1999).

¹ EVP : équivalents vingt pieds – unité de mesure de la contenance des conteneurs.

Si son chiffre d'affaires s'est établi à 2,24 milliards d'euros (+ 11 %), son résultat d'exploitation est retombé à 44,7 millions d'euros (- 65%) et son résultat net à 28 millions (- 70 %) : ces évolutions contrastées traduisent l'augmentation des volumes transportés (+ 17 %) et la baisse du taux de fret moyen (- 5 %), avec des disparités importantes selon les axes desservis. Mais 2002 devrait être une année de forte croissance (prévision de +10 % pour les volumes transportés), avec le développement de nouveaux services vers l'Afrique du Nord, la Baltique et la Chine, et la mise en service de nouveaux navires. Toutefois, compte tenu des importants investissements réalisés en 2001, le groupe n'envisage pas actuellement d'accroître significativement sa flotte de navires en propriété.

– **L'armement Delmas est spécialisé dans le transport maritime par lignes régulières**, plus particulièrement à destination de l'Afrique. Il constitue le maillon maritime d'une entreprise de transport assurant la prise en charge des marchandises de bout en bout.

Cet armement a connu une bonne année 2001, avec un chiffre d'affaires de 600 millions d'euros (M€), en raison de la reconquête de ses parts de marché (à plus de 20 %) et de la remontée des taux de fret (environ + 10 %) sur la côte ouest de l'Afrique, qui marquent la fin de la guerre tarifaire qui l'opposait à son concurrent danois, l'armement Maersk. En outre, Bolloré s'est renforcé en prenant le contrôle de l'italien Setramar, dont le chiffre d'affaires annuel est de l'ordre de 20 M€. A court et moyen terme, le groupe ne prévoit aucun développement particulier de son activité maritime, sinon la consolidation de sa desserte de l'Afrique.

● Par ailleurs, **deux autres armements** sont essentiellement présents dans le secteur du **transport en vrac** et les **activités de services**.

– **Louis Dreyfus armateurs (LDA)** est **l'un des leaders mondiaux** pour le **transport du vrac sec**. Sa flotte est constituée de douze vraquiers « cape-size » et « panamax », outre les navires de même type qu'il affrète régulièrement. La société exerce aussi une activité de petits vraquiers pour laquelle elle affrète chaque année plus de cent navires pour le transport d'acier, de céréales, d'engrais et de charbon. Ainsi, LDA transporte chaque année environ 45 millions de tonnes de marchandises sur les principales voies maritimes, et emploie environ 700 marins, dont 200 français.

LDA s'est aussi engagé depuis dix ans dans le développement d'une flotte de navires spécialisés et a ainsi acquis un savoir faire dans **l'armement de navires à haute technologie** : reconnaissance des fonds marins (notamment pour la pose de câbles sous marins), pose et ensouillage de câbles, participation dans la recherche et la récupération de cargaisons de valeurs dans les épaves, acquisition de données géophysiques. LDA gère en particulier une flotte de quatre navires sismiques affrétés par la Compagnie générale de géophysique dans le capital de laquelle il est entré. En outre, dans le cadre de sa filiale commune avec Alcatel Submarine Network SA (*Alda marine SA*), LDA a financé dans le cadre de GIE fiscaux la construction de trois navires de pose de câbles sous-marins et d'un navire de maintenance, qui sont entrés en service à la fin de l'année 2001. Enfin, sa filiale *Fret SA* a récemment remporté (avec l'armateur norvégien *Leif Høegh*), l'appel d'offres pour le transport des éléments de fuselage de l'Airbus A 380 des différentes usines européennes de construction vers le site d'assemblage de Toulouse ; un cargo roulier spécialisé, pour lequel a été demandé un GIE fiscal, sera construit par le chantier naval chinois *Jinling*.

LDA rencontre toutefois, dans son développement sous pavillon français, des difficultés liées à la pénurie de marins français, d'officiers principalement. L'armement de certains navires de pose de câbles ne pourra se faire que par un redéploiement des équipages des navigants français embarqués sur les vraquiers, ces navires quittant alors le pavillon français.

– **Bourbon Maritime**, la branche maritime du **groupe Bourbon** (30 % du chiffre d'affaires), exerce les métiers de **remorquage** et **d'assistance**, de **transport en vrac**, de **grande pêche**, et de **service maritime en milieu pétrolier offshore** (il s'agit d'ailleurs du seul armateur français à opérer dans ce secteur). La compagnie exploite une flotte de plus de cent navires au travers de ses filiales que sont *Les Abeilles SA* et *Les Abeilles International* (remorquage et sauvetage), *Surf SAS* (marine de services), *Setaf-Saget* (transport de vrac) : remorqueurs portuaires, remorqueurs de haute mer, remorqueurs pour terminaux pétroliers, navires ravitailleurs, navires « surfers », navires ravitailleurs releveurs d'ancres, vraquiers, etc. En revanche, elle ne comprend plus de navires à passagers depuis que Bourbon Maritime a décidé de se recentrer sur le remorquage, le transport de vrac et l'offshore.

Poursuivant sa **stratégie visant à renforcer les activités offshore**, le groupe a acheté l'an dernier 51 % de la compagnie *Island Offshore II* qui possède un navire ravitailleur releveur d'ancres, et fait construire deux navires releveurs d'ancres adaptés aux marchés en expansion du Brésil et de la côte d'Afrique de l'Ouest, ainsi qu'à celui de la Mer du Nord. Il a également pris une participation de 25 % dans le capital de la maison mère de *Havila Supply Ships*, société norvégienne de services maritimes à l'offshore pétrolier. Une quinzaine de navires devraient être commandés en 2002 (dont 10 vedettes type « surfer »), pour lesquels le groupe a demandé à bénéficier de GIE fiscaux.

Bourbon Maritime, qui emploie 1.400 marins, dont 700 officiers, a mis en place un plan d'investissement d'un montant de 600 M€ pour la période 2002-2006, dont 500 M€ pour le seul offshore profond, afin de proposer un service complet aux pétroliers et de se maintenir sur le secteur de la sous-traitance pétrolière offshore, devenu très fortement concurrentiel ces dernières années.

● Enfin, **cinq armateurs** ont pour activité le **transport de passagers et de fret** sur des **liaisons transmanche** et entre la **Corse** et le continent.

– Le groupe **BAI Brittany-Ferries** associe à son activité de **transporteur maritime** celle de **tour opérateur** en offrant des produits touristiques (dont de l'hôtellerie). Desservant l'Angleterre et l'Irlande à partir de la France, ainsi que l'Espagne à partir de l'Angleterre, cet armement exploite six lignes avec une flotte composée de huit navires transbordeurs de grande capacité, renforcée par un navire cargo affrété. Sur l'exercice 2000/2001, les navires du groupe ont transporté 2.535.000 passagers (+ 1,4 %), 744.000 voitures (+ 1,9 %) et 169.900 camions et véhicules de fret (- 3,7 %).

Globalement, Brittany-Ferries a maintenu ses positions sur un marché stable avec, respectivement, 52,8 % du marché pour les passagers et 54,1 % pour le fret. La compagnie a employé un effectif de 2.020 personnes en basse saison, dont 1.250 navigants, et de 2.507 personnes en haute saison, dont 1.678 navigants, chiffres en hausse sensible par rapport à ceux de l'année 2000. Son chiffre d'affaires consolidé (322,3 M€) s'est accru de plus de 10 %, et son résultat net après impôts s'est élevé à 2,7 M€. Les premiers mois de l'exercice 2002 (octobre 2001 à février 2002) ont été conformes aux prévisions de l'entreprise, avec un volume de passagers transportés en progression de 12 % et un chiffre d'affaires en hausse de 14 %. Pour poursuivre la modernisation de sa flotte et améliorer son offre, BAI a commandé, au printemps 2002, un nouveau car-ferry en remplacement d'un vieux bâtiment.

– **Seule compagnie maritime française exploitant la ligne Calais-Douvre, SeaFrance** est une filiale à 100 % de la SNCF dont la clientèle est à plus de 75 % britannique. Malgré un contexte touristique difficile, l'exploitation de SeaFrance s'est nettement redressée en 2001 : le nombre des passagers transportés a progressé de 9 % (2,75 millions), celui des voitures de 12 % (521.000) et celui des camions de 6 % (481.800). Exploitant régulièrement trois transbordeurs et un fréteur, la compagnie a modernisé sa flotte avec la mise en service, en novembre 2001, d'un nouveau transbordeur de forte capacité (1.900 passagers, 120 camions ou 700 véhicules). Son chiffre d'affaires est revenu en 2001 à son niveau de 1999 en s'établissant à 203 M€ (+ 15,7 %) et son bénéfice net s'est élevé à 3,4 M€ (contre une perte de 3,5 M€ en 2000). SeaFrance a employé un effectif moyen annuel de 1.021 navigants et 218 sédentaires, en hausse sensible par rapport à 2000.

En 2002, SeaFrance a maintenu ses performances dans un marché très concurrentiel caractérisé par la poursuite du développement d'Eurotunnel et l'intensification de la concurrence des compagnies anglo-saxonnes. Au premier semestre, son trafic passagers a progressé de 31 %, celui des voitures de 36 %, et celui des camions de 35 % (seul ce dernier marché s'accroissant, de + 6 % avec Dunkerque). La compagnie entend poursuivre son développement et étudie avec son actionnaire les conditions de l'acquisition d'un nouveau car-ferry pour remplacer l'un de ses navires actuels.

– **La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM)** est une société anonyme de droit privé, dont le capital est détenu à 80 % par la Compagnie générale maritime et financière (CGMF), société holding appartenant à l'Etat et à la SNCF. Ayant pendant vingt-cinq ans (entre 1976 et 2001) été titulaire d'une des délégations de service public pour assurer la continuité territoriale avec la Corse, la SNCM, à l'issue d'un appel d'offres européen, a été désignée avec la Compagnie méridionale de navigation (CMN) par la Collectivité territoriale de Corse pour assurer le service public 2002 - 2006.

En 2001, sur un marché en forte hausse entre la France continentale et la Corse (+ 14,5 %), la SNCM a assuré le transport de 1,4 million de passagers (- 2,2 %) et de 462.000 véhicules (- 3 %), ces réductions sensibles résultant de l'intensification de la concurrence et de l'augmentation de l'offre de transport. Celles-ci sont également ressenties en ce qui concerne le fret avec la Corse, la SNCM réduisant sa part de 54,6 à 52,6 % du trafic, ainsi que sur le réseau international, en particulier pour les relations avec l'Algérie, qui reculent de 3 % sur un marché pourtant fortement haussier (+ 11 %). Ces résultats critiques ne sont pas compensés par la croissance du nombre des personnes transportées sur la ligne tunisienne (+ 7 %) et celle de 9,2 % de l'activité de fret international entre l'Europe et le Maghreb, exploitée par *SudCargos* (filiale à

50 % de la SNCM et de Delmas), qui, après plusieurs années déficitaires, retrouve un résultat positif de 1,2 M€ Au total, toutes lignes confondues, la SNCM aura transporté 1.588.000 passagers (- 4,6 %).

Le chiffre d'affaires de la SNCM, qui est le premier employeur maritime français avec 2.420 salariés, dont 1.596 navigants et 824 emplois à terre, est resté stable à 204 M€, dont 86,7 M€ versés par la Collectivité territoriale de Corse au titre de la mise en oeuvre de la convention de service public 1996-2001. Mais bien que s'améliorant, son résultat d'exploitation reste négatif à - 1,2 M€, tout comme son résultat financier (- 3,9 M€) et son résultat net (- 40,4 M€). C'est pourquoi l'entreprise a mis en oeuvre, à la demande des pouvoirs publics, un plan de restructuration. Sur les premiers mois de l'année 2002, la SNCM est dans la ligne de son plan industriel : la diminution de son trafic avec la Corse (- 5 %) est inférieure aux prévisions et le trafic avec l'Algérie a progressé de + 6 %, même si celui avec la Tunisie chutait sensiblement. Toutefois, la prochaine mise en service du « Méditerranée » sur cette ligne devant permettre d'inverser cette tendance. En ce qui concerne la flotte, un nouveau transbordeur à passagers a été lancé en juillet 2002 et un cargo roulier mixte viendra remplacer un bâtiment ancien début 2003.

– La **Compagnie méridionale de navigation (CMN)** est contrôlée par un groupe spécialiste du transport à température contrôlée STEF-TFE, son actionnaire principal étant la Compagnie méridionale de participations (CMP). L'essentiel de son activité porte sur le **transport de fret** entre Marseille et la Corse, et marginalement entre la Corse et la Sardaigne.

Le volume des marchandises transportées par la CMN en 2001 a augmenté de 4,4 %, le trafic «roll » représentant près de 94 % du total. La CMN détient ainsi près de 49 % du marché fret sur les ports d'Ajaccio et Bastia et 28 % sur les ports départementaux corses. Le trafic des passagers et des convoyeurs ne représente que 6 % du trafic total. Toutefois, la CMN ayant été retenue pour assurer le service public de la continuité territoriale avec la Corse pour la période 2002-2006, **ce trafic devrait augmenter très sensiblement**. A cet égard, les nouvelles spécifications du cahier des charges pour la desserte de la Corse l'ont conduite à acquérir en janvier 2002 un nouveau cargo mixte d'occasion et à prévoir la modification d'un de ses trois autres cargos mixtes pour porter sa capacité à 500 passagers.

Employant 111 sédentaires et 220 navigants, la CMN a réalisé en 2001 un chiffre d'affaires de 36 M€(+ 8,7 %), un résultat d'exploitation de 7,7 M€ et un bénéfice de 3,8 M€, la subvention versée par la Collectivité territoriale de Corse au titre du service public s'étant élevée à 22,6 M€

– Filiale de la société *Lota Maritime*, dont l'essentiel des activités est lié au marché italien, **Corsica-Ferries** est la **principale compagnie concurrente de la SNCM pour la desserte maritime de la Corse à partir de la métropole**, devenant même en 2002 le leader sur le marché Corse toutes liaisons confondues. Entre l'Italie et la Corse, la compagnie a transporté 867.000 passagers en 2001, détenant ainsi plus de 70 % des parts de ce marché, tandis qu'à partir de Nice et de Toulon, elle a transporté 534.000 passagers en 2001 (+ 146 %).

Bien que n'ayant pas répondu à l'appel d'offres 2001 de l'Office des transports de la Corse (OTC) pour la desserte de l'île pour la période 2002-2006, Corsica-Ferries nourrit de très fortes ambitions pour développer son trafic entre la France continentale et la Corse. Elle n'exploite désormais plus de navires sous pavillon français.

LES ARMEMENTS ÉTRANGERS EXPLOITANT SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Six armements étrangers exploitent des navires sous pavillon français, dont quatre ont repris des fonds de commerce d'armateurs français :

- un armement, société de droit norvégien appartenant pour moitié à un groupe suédois et à un armement japonais, est spécialisé dans le transport de voitures ;
- un armement suédois a repris le fonds de commerce de transport de produits pétroliers d'un groupe franco-néerlandais ;
- un armement norvégien, un des leaders mondiaux de transport pétrolier et de gaz liquéfié, a repris en 1997 le fonds de commerce de transport de pétrole brut d'EXXON ;
- une filiale du principal armement belge a repris le fonds de commerce de transport de pétrole brut du groupe Worms quand ce dernier s'est retiré du secteur maritime.

Par ailleurs, deux navires de transport de pétrole brut appartenant à des filiales de TFE (tenue de détenir sous pavillon français une capacité de transport de 5,5 % de sa capacité de raffinage en France) sont gérés depuis 2002 sous pavillon français par la plus grande société mondiale de "ship management" (gestion nautique et technique), qui a créé à cet effet une filiale française.

3. Analyse de l'activité par secteur

Les transporteurs maritimes français ont pratiquement tous connu un bon début d'année 2001 et une fin d'année moyenne, voire mauvaise. Cette situation s'est poursuivie début 2002 mais s'est légèrement améliorée depuis, les perspectives 2003 étant caractérisées par de grandes incertitudes géopolitiques.

Dans le segment des **lignes régulières conteneurisées**, les **frets sur les grands marchés** se sont **effondrés** vers l'été 2001, l'excédent de capacité ayant cru fortement avec la livraison de séries de navires de 5.000 à presque 7.000 EVP. Toutefois, les réorganisations de dessertes et la poursuite de la croissance des volumes, favorisée par les très bas taux de fret, ont progressivement rétabli le marché, la surcapacité étant aujourd'hui presque absorbée, sauf sur le marché trans-pacifique. Sur les **marchés de « niche »**, **la situation a été excellente** et Delmas a connu un très bel exercice 2001, tout comme, au demeurant, CMA-CGM, qui a ainsi pu limiter les effets négatifs du mouvement brutal d'adaptation offre-demande sur le grand marché Europe/Extrême Orient : excédents de capacités de 10 à 15 % et baisse du taux de fret unitaire de 30 à 40 %. Les perspectives 2003 ne sont pas négatives, même si la situation du trans-pacifique reste instable en raison tant de la situation diplomatique internationale que de l'évolution imprévisible du conflit de la manutention dans les ports de l'Ouest des Etats-Unis. Devenu depuis cinq ans le plus grand des trois principaux marchés de lignes régulières

conteneurisées, devant l'Europe/Extrême Orient et le transatlantique, le marché trans-pacifique joue un rôle majeur, les plus grands armements mondiaux s'efforçant d'être présents sur cette partie du globe où les taux de croissance du trafic ont été souvent plus élevés que partout ailleurs.

S'agissant des **vracs**, 2001 a été une bonne année pour les **vracs secs**, notamment les tailles moyennes les plus courantes (40 à 50.000 tonnes). Les tailles élevées étant plus dépendantes de grands contrats, elles ont moins profité de la conjoncture, même si le marché « spot » a été très favorable aux navires neufs ou récents qui, désormais, constituent l'essentiel de la flotte française, navires contrôlés compris. En ce qui concerne les **vracs liquides**, l'effet "Erika" a été de courte durée et les grands navires de transport de pétrole brut ont dû à nouveau accepter des taux sans rapport avec les coûts, ce qui conduit à s'interroger sur la **manière dont sont couvertes les dépenses d'entretien**. La constitution de pools pour les grands transporteurs de brut a entraîné un léger raffermissement des taux à l'automne 2001 mais, comme toujours, leur durée a été brève et les taux sont à nouveau très bas aujourd'hui. Sachant que la situation politique du Golfe arabo-persique peut à tout instant évoluer et faire grimper les taux de 15-20.000 \$/jour à 80-100.000 \$/jour ou plus en 48 heures, il paraît aventureux de formuler des pronostics pour 2003.

La situation des **activités de services** est très contrastée. Les **télécommunications** étant dans une **situation désastreuse**, l'excédent de capacité de **pose de câbles** pour les navires câbliers dépasse 60-70 % pour les trois prochaines années. S'agissant de l'**entretien**, les deux entreprises françaises, *FT Marine* (Alcatel) et *Alda Marine* (Dreyfus), possèdent du matériel très moderne, une position historique forte (*FT Marine*) ou un adossement de qualité (*Alda Marine*), et souffrent donc moins que la concurrence, même si les perspectives à moyen terme sont sombres. Dans l'**off-shore pétrolier**, en revanche, la situation est meilleure et la filiale spécialisée du Groupe Bourbon, *Surf SAS*, se développe très vite, ayant déjà diversifié son portefeuille clients vers le Brésil (Petrobras) et la Mer du Nord en prenant des participations significatives dans les entreprises locales. Les perspectives, notamment dans l'hypothèse de difficultés au Moyen-Orient, sont bonnes dans ce secteur, voire excellentes.

Enfin, **branche essentielle pour l'emploi des marins français et singulièrement le personnel d'exécution**, le **transport des passagers** a connu une bonne année 2001, une bonne saison 2002 et les perspectives 2003, malgré des incertitudes, sont plutôt encourageantes. La SNCM connaît une période de transition au plan de ses relations avec la Corse (nouvelle convention quinquennale de service public) et, en raison de la vive concurrence avec Corsica Ferries, ses perspectives sur la partie nationale de son trafic sont moyennes. Pour Seafrance, le passage difficile de la fin des ventes hors taxes en 1999 a été franchi avec succès grâce à une politique commerciale habile et l'arrivée d'un navire neuf très réussi, et ce, malgré des difficultés occasionnées par les clandestins. Si la livre anglaise continue à se

maintenir à un bon niveau, les perspectives pour 2003 devraient être très encourageantes en dépit de la vive concurrence maritime et terrestre. Dans ce cas, la politique de renouvellement du matériel naval pourrait alors se poursuivre. Quant à BAI-Brittany-Ferries, la période difficile de la fin des années 90 paraît terminée, l'entreprise investissant à nouveau et réalisant de belles performances commerciales. Seafrance et BAI ont réussi leur passage aux 35 heures pour leurs navigants et paraissent bien armées pour faire face à un avenir qui reste prometteur, comme en témoigne l'initiative du Conseil général de la Seine-Maritime pour la relance de la ligne Dieppe-Newhaven : les résultats, certes encore modestes, démontrent toutefois que le trafic transmanche ne se concentre pas nécessairement sur quelques ports.

Au total, le shipping français a dû s'adapter à une conjoncture qui a connu quelques secousses de grande ampleur, et il a plutôt bien résisté. L'adaptabilité résulte, pour l'essentiel, de la **diversification des risques**, de la **mise en œuvre d'une flotte rajeunie grâce aux GIE fiscaux**, de **l'exploitation systématique de « niches »** et d'une **réelle paix sociale**.

B. L'ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS

Avec un trafic global de **340,7 millions de tonnes (Mt)** hors avitaillement, l'activité des ports de commerce métropolitains a **reculé de 1,7 % en 2001**, après la bonne progression (+ 4 %) de l'année précédente. D'après les analystes, ce recul ne remet toutefois pas en cause la tendance globale à la hausse observée depuis 1997 après le palier des années 1990-1996.

1. Données générales

Si les **trafics embarqués** se sont **maintenus** (+ 0,3 % pour un volume de 101,3 Mt), les **marchandises débarquées** ont en revanche **reculé de 2,4 %** (239,4 Mt). La répartition du trafic total des entrées et sorties, et leurs évolutions par catégorie de port, sont indiquées dans le tableau ci-après.

RÉSULTATS GLOBAUX DU TRAFIC DES PORTS FRANÇAIS EN 2001

<i>En millions de tonnes</i>	Entrées	% 01/00	Sorties	% 01/00	Total	% 01/00
Ensemble des ports métropolitains	239,4	- 2,4 %	101,3	+ 0,3 %	340,7	- 1,7 %
<i>dont ports autonomes</i>	197,3	- 2,7 %	68,5	+ 0,6 %	265,8	- 1,8 %
<i>dont ports d'intérêt national</i>	39,4	- 0,1 %	31,3	+ 0,0 %	70,7	+ 0,0 %
<i>dont ports décentralisés</i>	2,6	- 17,7 %	1,5	- 7,5 %	4,1	- 14,3 %
Ports d'outre-mer	8,4	+ 1,0 %	1,2	- 6,0 %	10,2	- 0,4 %

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral

L'activité des **ports autonomes maritimes (PAM)** a sévèrement chuté en débarquement (- 2,7 %) et légèrement progressé en embarquement (+ 0,6 %). La stabilité du trafic des **ports d'intérêt national (PIN)** est le résultat d'une reprise des activités à Calais (+ 2,7 %), qui représente à lui seul 46 % de la catégorie, tandis que le trafic dans les autres ports baissait de 2,3 %, la situation des ports décentralisés étant à cet égard particulièrement inquiétante (- 14,3 %).

● **Par catégorie de conditionnements**, il convient de relever les faits significatifs suivants :

– la **légère diminution**, en entrées comme en sorties (- 1 % au total), des **vracons liquides**, qui représentent près de la **moitié du tonnage de marchandises traitées par les ports métropolitains** (168,2 Mt), sous l'effet d'une baisse simultanée des produits pétroliers et des vracons liquides non pétroliers. La relative stabilité globale des **trafics français d'hydrocarbures** est le résultat d'évolutions contrastées des échanges dans chacun des six ports autonomes métropolitains, qui représentent plus de 90 % de ces trafics : Marseille (- 2,4 %), Bordeaux (- 3,9 %) et surtout Dunkerque (- 10,2 %) subissant un recul, Le Havre (+ 5,1 %) enregistrant une hausse, et les deux autres ports (Rouen et Nantes-Saint-Nazaire) ayant une activité globalement stable d'une année sur l'autre ;

– l'**important recul (- 9,7 %)** des échanges de **vracons solides**, dont le tonnage s'élève à 79,2 millions de tonnes, après deux années consécutives de hausse. Les trafics en entrée (56,1 Mt, - 9,8 %) ont été tirés vers le bas dans tous les ports par la forte réduction des importations de charbon destinées à l'alimentation des **centrales thermiques**, et par le recul global des importations de matières premières (charbon et minerais) pour la **sidérurgie**. En revanche, les entrées de **nourritures animales** ont connu une bonne progression. En sortie, les trafics (23,1 Mt, - 9,4 %) ont pâti de la réduction des **exportations de céréales**, notamment à Rouen (- 16,8 %), la campagne 2001-2002 se révélant encore en retrait par rapport à celle de 2000-2001, elle-même déjà décevante ;

– la poursuite de l'**augmentation** du trafic de **marchandises diverses** (+ 5 %, 93,3 Mt), grâce à la **hausse des trafics rouliers et conteneurisés**, principalement en raison de la reprise des trafics rouliers transmanche à Calais et de leur dynamisme à Dunkerque, et malgré la réduction progressive des trafics supplémentaires générés par les exportations exceptionnelles de bois dues à la tempête de décembre 1999.

● **Des éléments d'inquiétudes**

Les **comparaisons internationales** sont difficiles à établir s'agissant des **résultats financiers**. En effet, les types d'organisation et les modes de gestion des autres principaux ports européens sont différents des nôtres, et

leurs résultats financiers ne sont pas toujours présentés de façon transparente, à l'inverse des comptes et budgets des ports autonomes maritimes en France. Cette situation a d'ailleurs conduit la Commission européenne à préconiser, dans son *Livre vert* sur les ports et les infrastructures maritimes, des règles permettant une plus grande transparence dans la présentation des documents retraçant la situation financière des ports européens.

En revanche, la comparaison en matière de **trafics** est possible, et elle révèle les **faiblesses de l'activité portuaire française** dans un contexte général de l'année 2001 contrasté selon les façades maritimes : les ports de Méditerranée ont enregistré une croissance de + 3 %, ceux de l'Europe du Nord stagnaient, et ceux de l'Atlantique reculaient de près de - 2 %. Or, si le trafic de Rotterdam - dont le volume total des échanges, avec 314,7 Mt, est comparable à celui de l'ensemble des ports français -, a diminué de - 2,4 %, et celui de Gênes de - 1,4 %, le niveau d'activité a en revanche significativement progressé dans de nombreux grands ports européens, tels Hambourg (+ 8,5 %), Amsterdam (+ 6,8 %), Londres (+ 5,8 %) ou encore Trieste (+ 3,2 %), tandis qu'il se maintenait à Anvers (- 0,4 %).

Ainsi, les **performances médiocres des ports français** paraissent-elles d'autant plus **inquiétantes** lorsqu'on les **rapporte à celles de leurs concurrents européens** : si les résultats du Havre, deuxième port français dans le classement européen, sont positifs (+ 2,2 %), ils sont cependant **nettement inférieurs à ceux de la plupart des grands ports** de la façade Manche - Mer du Nord ; ceux des **ports français de la façade Atlantique ont davantage diminué que la moyenne de la zone** ; enfin, dans un contexte de progression globale des échanges sur la façade Méditerranée, ceux de **Marseille, premier port de France, ont reculé de 1,8 %**.

Même les éléments de satisfaction tirés de l'observation de l'activité de l'année 2001 doivent être analysés avec prudence. Ainsi, les **trafics conteneurisés**, qui représentent plus du quart du tonnage des marchandises diverses (26,3 Mt), ont certes progressé en France de **2,8 %**. Cependant, ce **taux est bien moins important**, à la fois que **ceux constatés les années précédentes** (+ 12,9 % en 1997, + 7,2 % en 1998, + 6,8 % en 1999, + 8,0 % en 2000) et surtout que **ceux de nos principaux concurrents**, à l'exception de Rotterdam (- 4,6 %) : + 10 % à Hambourg, + 6,5 % à Brême et + 4,2 % à Anvers.

A cet égard, une **analyse de la compétitivité des ports français** à partir de l'exemple des **conteneurs**, dont le trafic est important pour le développement de l'activité des places portuaires, a été réalisée par l'*Observatoire des coûts de passage portuaire*. En effet, **les ports français n'ont pas conquis la place qu'ils devraient occuper eu égard aux performances du commerce extérieur de notre pays**. Cette analyse démontre qu'en ce qui concerne les façades de la Manche et de la Mer du Nord, les ports français pourraient offrir aux armements des conditions tarifaires sensiblement équivalentes à celles de leurs concurrents les plus

directs, notamment pour les plus grands navires, **à condition toutefois que le nombre de conteneurs à charger et à décharger puisse y être suffisant**. Elle indique, par ailleurs, l'importance de la **rapidité des procédures** attachées au traitement des marchandises, qui justifie la récente mise en oeuvre du **plan d'action visant à simplifier les procédures maritimes dans les ports français**. Enfin, elle relève que le **coût du transport terrestre**, entre le lieu intérieur de provenance ou de destination finale des conteneurs et le port de chargement ou de déchargement, est pour le chargeur un **facteur déterminant** dans le choix du port d'embarquement ou de débarquement. **Or, les ports français souffrent dans ce domaine, d'insuffisances certaines qui rendent absolument indispensable l'amélioration des dessertes terrestres des ports maritimes sur la base d'une synergie multimodale renforcée.**

2. Les ports autonomes maritimes

● Le **chiffre d'affaires des ports autonomes maritimes (PAM)**, qui résulte des droits de ports (52 % du CA), des taxes d'outillages (29 %), des recettes des domaines et des concessions (15 %) et des recettes des autres prestations de services (4 %), s'est établi en 2001 à **496 millions d'euros**, lui aussi en **légère régression** (- 1,9 %) par rapport à l'année précédente. Plus inquiétant, leur **résultat net**, qui était constamment positif depuis cinq ans (de 13 millions d'euros en 1996 à 18 millions en 2000, avec une pointe à 24 millions en 1997), est **tout juste nul en 2001** (220.000 euros), tandis que leur **excédent brut d'exploitation** (- 9,3 %) et leur **marge brute d'autofinancement** (- 22,2 %) reculent brutalement.

● La situation des **six PAM** a été la suivante **en 2001** :

A **Dunkerque**, la production vendue s'est établie à **59,5 millions d'euros**, enregistrant ainsi un **fléchissement de 6,3 %** par rapport à 2000. L'activité du port a en effet été affectée par certaines baisses conjoncturelles et ponctuelles de trafic (problème technique à la raffinerie Total-Fina-Elf en début d'année, arrêt technique d'un haut-fourneau de l'entreprise Sollac), ainsi que, structurellement, par le changement de périmètre des activités du port avec la mise en place d'un opérateur unifié au terminal à conteneurs.

La production vendue du port **du Havre** a atteint **153,4 millions d'euros**, en **progression de 2,7 %** par rapport à l'année précédente. L'opération « Port 2000 », enjeu majeur d'investissement pour le port autonome, a été engagée afin de résoudre le problème de saturation auquel il est confronté en raison de la croissance soutenue des trafics marchandises diverses conteneurisées. Ce projet, dont le coût total est évalué à 568 millions d'euros, est désormais entré dans sa phase active de développement, avec la mise en oeuvre des différents chantiers de construction. Son envergure n'étant pas sans impact sur l'équilibre des finances propres du port autonome, celui-ci

a conclu un contrat avec l'Etat par lequel, en contrepartie de la participation financière de l'Etat et des collectivités locales, il s'est engagé à respecter divers ratios financiers (plafonnement de l'endettement, encadrement des dettes sur marge brute d'autofinancement) ainsi que la réalisation d'un certain nombre d'objectifs précis.

A **Rouen**, la production vendue a **diminué de 5,8 %** pour s'établir à **50,5 millions d'euros**, le port ayant souffert de la décrue des trafics céréaliers imputable à de mauvaises campagnes successives. Cette sensibilité à la qualité de la campagne céréalière est l'un des principaux facteurs de fragilité du port.

Après un record historique de trafic en 2000, la production vendue du port de **Nantes Saint-Nazaire** a **reculé de 3,5 %** pour atteindre **58,7 millions d'euros**, sous l'effet essentiellement de la diminution des trafics de produits raffinés et de charbon. Conjuguée à une augmentation des charges de personnel liée, notamment, à l'impact de la mise en place de l'aménagement et de la réduction du temps de travail, cette baisse a entraîné une dégradation des ratios de productivité du port.

A **Bordeaux**, la production vendue a été de **29,2 millions d'euros**, en **légère baisse** par rapport à 2000 en raison de la forte régression du trafic des bois de tempête, qu'ont tempérée la stabilité des hydrocarbures, des céréales et des conteneurs, et une légère croissance des vrac liquides.

Enfin, la production vendue du port de **Marseille** a **reculé à 144,7 millions d'euros (- 2,6 %)**, en raison essentiellement de la réduction significative des trafics d'hydrocarbures. La croissance de certains postes de charges d'exploitation (assurance, gardiennage, plan vigipirate), conjugée à la diminution de la production vendue, a entraîné une réduction de son résultat net (- 13 millions d'euros) et de ses marges brute et nette d'autofinancement, réduites respectivement à 32 millions (- 24 %) et 28,6 millions d'euros (- 26 %).

● Les règles de participation de l'Etat aux **investissements des ports autonomes** sont fixées par la loi du 29 juin 1965 sur l'autonomie. Elles l'autorisent à prendre en charge les investissements d'infrastructures :

– à hauteur de 80 % pour les travaux de creusement et de création des bassins, de création et d'extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports, et de construction et d'extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès ;

– à hauteur de 60 % pour les travaux de création, d'extension ou de renouvellement des autres ouvrages d'infrastructures et engins de radoub.

Les investissements de superstructure, quant à eux, sont entièrement à la charge des ports autonomes.

Une **enveloppe d'emprunts** pour la couverture des dépenses d'infrastructures et de superstructures est fixée annuellement dans le cadre de

la programmation retenue par le Comité des investissements à caractère économique et social (CIES). Depuis plusieurs années, les PAM avaient mis en oeuvre une **forte politique de désendettement**, qui a permis d'assainir leur situation financière. Depuis deux ans, cependant, ce mouvement s'est inversé, et pas simplement sous l'effet des emprunts rendus nécessaires par l'opération « Port 2000 », comme en témoigne le tableau ci-dessous (les colonnes 2001 * et 2002 * ne tiennent pas compte des emprunts contractés par le port du Havre pour « Port 2000 », qui s'élèvent respectivement à 25,9 et 51,4 millions d'euros) :

AUTORISATIONS D'EMPRUNTS ACCORDÉES PAR LE CIES AUX PAM

Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001 *	2002	2002 *
Montant	31,7	21,3	9,1	5,3	2,3	3,8	34,2	8,3	74,3	22,9

En millions d'euros

En 2001, les PAM ont pu financer leurs investissements à hauteur de 42,8 % par autofinancement. La contribution de l'Etat s'est élevée à 9,4 %, celle des collectivités locales et des tiers à 34 %, tandis que le niveau d'emprunt s'élevait à 13,1 %. Pour 2002, le montant total des investissements retenu par le CIES s'élève à 406,34 millions d'euros (« Port 2000 » inclus) : ils seront autofinancés à 41,8 %, la participation de l'Etat représentera 14,3 %, celle des collectivités locales 25,7 %, et le recours à l'emprunt 18,2 %.

3. Les ports d'intérêt national

- La situation des **ports d'intérêt national** (PIN) est globalement moins défavorable que celle des PAM, mais elle est très contrastée. Au plan général, le **trafic global est resté stable (70,7 Mt)**, mais il a **diminué de 2 %** si l'on exclut Calais des statistiques. Le **chiffre d'affaires** s'est élevé à **215 millions d'euros**, la marge brute d'autofinancement n'a cédé que 1 % et la **dette a continué de diminuer** (- 16 %) pour atteindre 106 millions d'euros.

- **Calais**, premier port français transmanche, dont le chiffre d'affaires représente plus de **30 % du CA global** et l'activité **46 % des trafics marchandises** des PIN, a tiré la croissance de ceux-ci en 2001, malgré la concurrence du tunnel sous la Manche. De même, le port de **Nice**, qui a bénéficié d'une augmentation continue du trafic croisière, a vu progresser son chiffre d'affaires de près de **10 %**.

D'autres concessions, après une période difficile, paraissent s'engager dans la voie du redressement. Ainsi, son trafic ayant augmenté de **3,3 %** pour dépasser le seuil des 4 Mt, le **port de commerce de Sète** a poursuivi son désendettement grâce à la progression de son chiffre d'affaires et à une politique d'investissements maîtrisée. Le port de **Dieppe**, confronté à d'importantes difficultés financières au cours des années passées, a vu son trafic progresser de **48 %** par rapport à 2000 en raison principalement du

redémarrage d'une ligne de fret transmanche, et son chiffre d'affaires augmenter de **26 %**. Le port de **Caen-Ouistreham**, après une chute notable de son activité ces dernières années (perte du trafic sidérurgique, diminution des exportations de céréales), a connu une reprise grâce à la progression du trafic fret transmanche de **14 %** par rapport 2000, son CA étant en hausse de **7,7 %**.

En revanche, la situation du port de **Boulogne-sur-Mer** reste difficile. Son activité globale a **diminué de près de 37 %** en 2001 sous l'effet d'une baisse de l'activité commerciale et surtout d'un fort recul du trafic fret transmanche, et son CA a **reculé de 19 %**.

● Les PIN, dans lesquels la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure appartient à l'Etat, font tous l'objet d'une concession d'outillage public, généralement attribuée à une Chambre de commerce et d'industrie. En règle générale, la **participation financière de l'Etat aux travaux d'infrastructures est de l'ordre du tiers du montant de la dépense**, ces investissements ayant un coût inférieur à celui des PAM et mobilisant largement les fonds du FEDER. Le complément est constitué par des fonds de concours du concessionnaire de l'outillage public, éventuellement relayés par les collectivités locales intéressées. Pour les travaux de **grosses réparations des infrastructures**, l'Etat participe généralement à hauteur de **50 %**.

Les **investissements de superstructures sont entièrement à la charge du concessionnaire de l'outillage public**, avec la possibilité de subventions des collectivités locales et de participations d'opérateurs privés.

Une **enveloppe annuelle d'emprunts** est fixée par le CIES. Comme les PAM, les PIN ont également privilégié ces dernières années leur **désendettement** pour assainir leur situation financière. En 2001 s'est cependant amorcé une reprise, confirmée en 2002 comme l'indique le tableau ci-après (la colonne 2002 * ne tient pas compte de l'emprunt à court terme contracté par le port de Fort-de-France, qui s'élève à 7,62 millions d'euros, pour pré-financer le nouveau terminal à conteneurs en attente des subventions attendues, notamment du FEDER) :

AUTORISATIONS D'EMPRUNTS ACCORDÉES PAR LE CIES AUX PIN

Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002 *
Montant	15,2	12,0	5,9	6,8	0	0	1,9	16,7	9,1

En millions d'euros

En 2001, les PIN ont pu financer leurs investissements à hauteur de 56 % par autofinancement. La contribution de l'Etat s'est élevée à 9,7 %, celle des collectivités locales et des tiers à 32,4 %, tandis que le niveau d'emprunt se limitait à moins de 2 %. Pour 2002, le montant total des **investissements** prévus s'élève à **140,7 millions d'euros** : ils seront autofinancés à 52 %, la

participation de l'Etat représentera 6,9 %, celle des collectivités locales 36,2 %, et le recours à l'emprunt 11,9 %.

Il convient de relever que l'Etat est en outre chargé de l'**entretien des installations d'infrastructure des PIN**. Une participation financière du concessionnaire de l'outillage public, qui perçoit par ailleurs les droits de port sur le navire et la marchandise, est généralement demandée pour couvrir, en complément de la part de l'Etat, les dépenses d'entretien. Le cas échéant, s'y ajoutent les participations des collectivités locales concernées.

Dans la loi de finances initiale pour 2002, la dotation budgétaire prévue pour financer cette obligation (hors coûts de personnel affecté à l'entretien) a atteint 13,14 millions d'euros, afin d'inclure les réels besoins d'entretien et d'exploitation des PIN et d'intégrer les effets de la réforme du dragage. **La dotation prévue dans le présent projet de loi de finances est fixée à 12,31 millions d'euros**. Elle prend notamment en compte le transfert au port autonome de Dunkerque de 28 emplois de marins précédemment employés par le service maritime de Boulogne et de Calais.

4. L'environnement économique et juridique

● Ainsi que cela a été relevé précédemment, la **rapidité des procédures attachées au traitement des marchandises** constitue l'un des éléments déterminants de la compétitivité des ports.

C'est pourquoi un plan d'actions, élaboré conjointement par l'administration des douanes et par celle chargée des ports maritimes, a prévu l'expérimentation de **zones sous douane** afin d'y favoriser l'implantation d'entreprises tant industrielles que logistiques pour y ancrer des activités et des trafics nouveaux et pour y développer des emplois. Une zone franche douanière existe au port du Verdon et dix-neuf entrepôts francs sont installés dans les ports. En outre, une zone sous douane informatisée (qui ne possède toutefois pas le caractère de zone franche au sens communautaire) permettant non seulement de traiter rapidement le dédouanement des marchandises, mais également d'accompagner efficacement le développement des opérations de logistique, a été créée au Havre, en liaison avec des entreprises privées ou des bureaux de douane situés en dehors du ressort du port (notamment avec les installations du port autonome de Paris situées à Gennevilliers).

Par ailleurs, le décret n° 2001-312 du 11 avril 2001 relatif à la prime d'aménagement du territoire a permis d'en étendre le bénéfice aux activités logistiques dans les ports situés dans les zones éligibles à cette prime. Cinq entreprises localisées dans la zone du port du Havre, représentant un investissement cumulé de l'ordre de 25 millions d'euros pour environ 460 salariés, ont bénéficié de cette prime entre juin 2001 et mai 2002.

● S'agissant des **conditions juridiques de la gestion des ports**, plusieurs éléments sont récemment venus modifier le paysage traditionnel.

La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a ouvert **la possibilité aux régions** qui en font la demande, de se voir **transférer les compétences de l'Etat en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation des ports d'intérêt national** (l'exercice de la police portuaire restant sous sa responsabilité). Ce dispositif étend ainsi à titre expérimental ce que l'article 15 de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse a déjà accordé à la collectivité territoriale de Corse, s'agissant des ports d'Ajaccio et de Bastia.

Toutefois, dans un cas comme dans l'autre, la mise en pratique de ces transferts n'a pas encore eu lieu, notamment en raison du fait que les dispositions réglementaires précisant les conditions et certaines conséquences de la dévolution n'ont pas été promulguées. Reste que la région Languedoc-Roussillon, tout comme La Réunion, ont déjà fait savoir l'intérêt qu'elles portaient à ce dispositif, qui **permet également aux départements de transférer aux régions qui en font la demande leurs compétences à l'égard des ports de commerce et des ports de pêche**.

En tout état de cause, les projets du Gouvernement en matière de décentralisation devraient confirmer, voire étendre, les perspectives ouvertes par ces récentes dispositions législatives. A cet égard seront probablement posées au cours des débats parlementaires de l'an prochain deux questions spécifiques :

– celle de la **concession des ports autonomes**, pour le moment exclue de dispositif d'expérimentation institué au début de l'année ;

– celle de la **responsabilité des conseils généraux**, dont on pourrait imaginer qu'elle soit étendue à la **gestion des ports d'intérêt national**, voire, dans certains cas, à celle des ports autonomes eux-mêmes.

CHAPITRE II

LES PRIORITÉS BUDGÉTAIRES POUR 2003

Comme l'an dernier, les crédits budgétaires consacrés aux ports et à la marine marchande doivent être examinés avec une particulière attention en raison de modifications de périmètre intervenues d'une année sur l'autre qui peuvent rendre les comparaisons non pertinentes et altérer l'analyse des évolutions des dotations budgétaires.

En effet, le projet de loi de finances pour 2002 avait prévu le regroupement de la plupart des dépenses de personnel de l'administration de la mer dans la section des « services communs » du ministère de l'équipement, des transports et du logement, vidant ainsi des deux-tiers (à hauteur de 67 M€) les dépenses de fonctionnement du titre III inscrits au fascicule budgétaire de la Mer. A lui seul, ce transfert expliquait dès lors la quasi-totalité de la diminution des moyens de paiements demandés pour 2002.

Pour échapper à cet effet d'optique qui aurait nui à l'appréhension des crédits de la Mer, et se conformer tant à la lettre qu'à l'esprit de la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001, le Parlement a **maintenu**, lors de ses travaux de l'an passé, la **présentation budgétaire traditionnelle et l'imputation des dépenses des personnels concernés sur la section budgétaire de la mer**.

Cette année, les précautions à prendre pour procéder à des analyses « *toutes choses égales par ailleurs* » résultent :

– d'une part, de la **modification de la procédure de prise en charge par l'Etat de la part maritime de la taxe professionnelle due par les entreprises d'armement au commerce** ; la lourde mécanique antérieure, qui consistait à rembourser cette part aux armateurs concernés un an après son acquittement, va être remplacée par le dispositif plus simple et immédiat du **dégrèvement**, prévu par l'**article 10** du présent **projet de loi de finances** ; dès lors, les **subventions** habituellement inscrites à l'article 40 du chapitre 45-35 du « bleu » sont **supprimées**, tandis que, pour assurer les ressources fiscales des collectivités locales, qui ne sauraient être pénalisées par ce changement de

mécanisme fiscal, le **budget des charges communes est abondé** d'une somme égale à celle prévue en loi de finances initiale pour 2002 au titre du remboursement de la part maritime de la TP, soit **15,46 M€**;

- d'autre part, de **l'achèvement du plan de financement de l'opération d'extension portuaire du Havre**, dite « *Port 2000* », qui, dès lors, ne nécessite plus l'inscription de crédits en **autorisations de programme (AP)** à ce titre à l'article 40 du chapitre 53-30 ; si la problématique n'est pas exactement la même que celle examinée ci-dessus, puisqu'il s'agit en l'occurrence d'une **diminution nette de 27,44 M€** et non d'un transfert de crédits d'une ligne budgétaire à l'autre pour un solde finalement nul en termes de finances publiques, cette réalité budgétaire doit cependant être prise en compte pour procéder à une comparaison objective entre les crédits demandés au titre de la Mer pour 2003 et ceux votés pour 2002, dont il convient ainsi de défalquer la somme correspondant à la dernière tranche des AP ouvertes depuis 2000 pour « *Port 2000* ».

**PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2003
RÉPARTITION DES CRÉDITS**

Nature des crédits	Dotations 2002	PLF 2003	PLF 2003 / BV 2002
Titre III - Moyens des services	112,96	116,98	+ 3,55 %
Titre IV - Interventions publiques <i>dont ENIM</i>	850,41 707,51	852,86 722,41	+ 0,23 % + 2,11 %
Total dépenses ordinaires (DO)	963,38	969,85	+ 0,67 %
Titre V - Investissements de l'Etat			
- autorisations de programme (AP)	80,60	61,50	- 23,70 %
- crédits de paiement (CP)	51,10	57,66	+ 12,86 %
Titre VI - Subventions d'investissements			
- autorisations de programme (AP)	9,12	13,28	+ 45,54 %
- crédits de paiement (CP)	4,55	5,68	+ 24,72 %
Total AP	89,72	74,78	- 16,66 %
Total CP des dépenses en capital	55,65	63,34	+ 13,83 %
Moyens d'engagement (DO + AP)	1 053,13	1 044,62	- 0,81 %
Moyens de paiement (DO + CP)	1 019,03	1 033,19	+ 1,39 %

En millions d'euros

Si le budget demandé pour **2003** progresse de **manière** apparemment **modérée**, d'environ **1,4 % en moyens de paiement**, pour s'établir à **1.033,2 M€**, votre rapporteur pour avis se félicite cependant de cette **croissance** qui, dans un **contexte général dégradé imposant la plus grande rigueur dans la maîtrise des dépenses publiques**, témoigne de l'**importance qu'accorde le Gouvernement à sa politique maritime**.

Il estime devoir ajouter qu'**en réalité**, si l'on tient compte des modifications de périmètre évoquées ci-dessus, **la croissance réelle des moyens de paiement est beaucoup plus prononcée** dès lors qu'on « réimpute » l'allégement de TP dont bénéficient les armateurs au commerce. Elle atteint ainsi **2,10 %** en ce qui concerne les **interventions publiques**, et par conséquent, **2,3 % en DO** et **2,9 % au total (DO + CP)** : **le taux de progression réel du budget global de la Mer est ainsi le double du taux apparent**. De même, en ce qui concerne les **autorisations de programme**, si l'on exclut l'opération « *Port 2000* » de la base de référence, elles ne connaissent pas une diminution nette de -23,7 % au titre V et de -16,7 % au total, mais en réalité une **augmentation de 15,7 % au titre V et de 20 % au total**. En outre, les **moyens d'engagement** progressent pour 2003 de **3,35 %**.

Le projet de budget du secrétariat d'Etat est ainsi plutôt satisfaisant. Il devrait permettre la mise en oeuvre des **priorités définies pour 2003**, dont M. Dominique Bussereau a indiqué qu'elles s'inscriraient dans les **grandes orientations de politique générale du gouvernement** et s'articuleraient directement avec celles retenues par le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, en les adaptant au cadre spécifique qui est celui de la Mer :

– dans le domaine de la **lutte contre l'insécurité**, ce budget s'attache à **renforcer la sécurité maritime et celle des infrastructures portuaires** ;

– en matière de **prise en compte du développement durable**, il tend à **protéger et mettre en valeur le littoral national** ;

– pour **contribuer au renforcement de la cohésion sociale**, il permet de **maintenir la protection sociale des marins** et de **poursuivre la modernisation de l'enseignement maritime** ;

– afin de **soutenir l'activité économique et l'emploi**, il veille à **améliorer la compétitivité de la flotte de commerce et les moyens de son développement**, ainsi qu'à soutenir le **cabotage maritime**.

A. RENFORCER LA SÉCURITÉ

Les moyens dégagés en faveur de la **sécurité** augmenteront fortement l'an prochain, tant en ce qui concerne le **fonctionnement** que les **investissements en équipements** et en matière **d'infrastructures**. En outre, **32 emplois budgétaires nouveaux** seront créés afin de renforcer les équipes d'inspecteurs de la sécurité des navires, de contrôleurs des affaires maritimes, de syndics des gens de mer et d'inspecteurs du travail maritime.

Ces efforts démontrent le profond intérêt que le secrétaire d'Etat aux transports et la mer, M. Dominique Bussereau, accorde à la **sécurité**, qui constitue le premier des axes prioritaires de son budget pour 2003.

Alors que le naufrage du pétrolier libérien *Prestige* vient de se produire au large des côtes lusitaniennes, faisant courir un risque de pollution maritime d'ampleur exceptionnelle à tout le littoral du Golfe de Gascogne, votre rapporteur pour avis ne saurait contester ce choix. Au contraire, cette terrible catastrophe pour l'écosystème marin et pour les pêcheurs souligne l'importance vitale qu'il y a à garantir que tout au long de la chaîne des responsabilités, **tous les moyens soient présents et de niveau suffisant pour garantir la sécurité maritime.**

Cela concerne naturellement l'anticipation de **la mise en œuvre des normes édictées au plan communautaire dans le cadre du Paquet Erika conclu en décembre 2001**, notamment en matière de **contrôle des navires au port** et de **renforcement de l'activité des sociétés de classification**, et qui **ne doivent entrer obligatoirement en application qu'en juillet 2003.**

Toutefois, la directive européenne 2001/106 prévoit d'ores et déjà une inspection renforcée pour tous les navires à risque : or, la dernière inspection du *Prestige*, qui remonte à 1999, avait mis en évidence ses carences en matière de sécurité. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne a envoyé, le 14 novembre dernier, une demande d'explications au Royaume-Uni sur les récents contrôles effectués sur ce navire à Gibraltar, et a effectué la même démarche vis-à-vis de la Grèce le 18 novembre suivant. Si les contrôles prévus par la législation communautaire actuellement en vigueur n'ont pas été effectués, une procédure d'infraction pourrait être entamée par la Commission.

En outre, celle-ci avait prévu de publier au Journal officiel des Communautés européennes, dès le début de l'année 2003, une **liste noire des navires sous-normes** en anticipation de l'entrée en vigueur de la directive sur le contrôle dans l'Etat du port. Elle vient au demeurant d'indiquer qu'elle **renforcera immédiatement son contrôle sur les sociétés de classification** et, au besoin, proposera la suspension de leur reconnaissance.

Enfin, on pourra relever que les **pétroliers du type et de l'âge du *Prestige* seront interdits dans les eaux européennes à partir de 2005**, selon le calendrier établi par le nouveau règlement sur l'élimination progressive des pétroliers à simple coque. **Votre rapporteur pour avis estime à cet égard que la catastrophe du *Prestige* justifierait également une accélération de ce calendrier et une anticipation sur la date retenue de 2005.** Il considère de plus que l'installation et le début des travaux de l'Agence européenne de **sécurité maritime** deviennent particulièrement urgents.

Il ajoute qu'au-delà de ces **mesures de contrôle renforcé de tous les bâtiments**, et d'**interdiction des plus dangereux d'entre eux**, le naufrage du *Prestige* démontre l'importance de **doter les services de l'Etat des moyens adéquats et modernes de surveillance des zones maritimes**, et de **préparer les dispositifs d'intervention des pouvoirs publics en cas de sinistre en mer**, notamment dans le cadre des **Plans Polmar**, de manière sérieuse et adaptée, **sans jamais relâcher l'effort.**

1. Le contrôle de la sécurité des navires

Quinze centres de sécurité des navires et, outre-mer, quatre services des affaires maritimes, sont chargés :

– d’inspecter les navires français en vue d’assurer le respect des conventions internationales et des règlements nationaux applicables et la délivrance des titres de sécurité nationaux et internationaux ;

– de contrôler les navires étrangers en escale dans les ports français dans le cadre du *Memorandum de Paris*. Pour cette dernière mission, ne sont habilités que les inspecteurs ayant deux ans de pratique du contrôle.

● Or, les effets cumulés d’une pyramide des âges très défavorable (40 % des inspecteurs sont partis à la retraite entre 1997 et 2000), de l’absence de recrutements suffisants et de l’entrée en flotte de nouveaux navires mobilisateurs de compétences techniques, ont entraîné une **forte dégradation des performances de la France en matière de contrôle des navires**. Comme en témoigne le tableau ci-dessous, **le nombre des contrôles n’a cessé de diminuer** depuis 1998 pour atteindre l’an dernier le seuil extrêmement bas de **558**, soit **moins de 10 % des navires contrôlables**.

CONTRÔLE DES NAVIRES AU PORT PAR LA FRANCE

		1998	1999	2000	2001
Inspections	France	1 193	819	707	558
	Rang (sur 19)	6 ^{ème}	8 ^{ème}	10 ^{ème}	14 ^{ème}
Navires retenus	France	120	91	118	69
	Rang (sur 19)	6 ^{ème}	8 ^{ème}	9 ^{ème}	10 ^{ème}

Ainsi, depuis 1996, et surtout depuis 1998, **la France ne respecte plus ses engagements internationaux de contrôler 25 % des navires**, taux imposé par la directive CEE 95/21 sur le contrôle par l’Etat du port. La situation n’a d’ailleurs cessé de se dégrader alors même que le taux moyen des contrôles par les dix-neuf Etats parties au Mémorandum de Paris augmentait tout au long de la période, dépassant le seuil de 25 % dès 1997. **Désormais, notre pays figure en dernière position parmi les Etats signataires.**

ÉVOLUTION DES PERFORMANCES COMPARÉES DE LA FRANCE

En pourcentages		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Taux d’inspection	France	29,0	23,5	23,4	20,5	14,1	12,2	9,6
	Moyenne	25,9	24,5	25,2	26,5	27,6	28,6	28,8
Déficiences constatées	France	54,4	49,4	49,5	47,1	52,0	62,8	64,3
	Moyenne	52,3	53,9	52,7	54,8	55,7	57,9	57,6
Navires retenus	France	11,0	12,9	13,1	10,1	11,1	16,7	12,4
	Moyenne	17,4	16,8	15,1	14,3	9,1	9,5	9,1

Certes, il convient de reconnaître que la France n’a apparemment pas cédé à la facilité en ce qui concerne la **qualité des contrôles**, qu’elle n’a pas

délaissée pour parvenir à en augmenter la quantité. Ainsi, s'agissant des **résultats de ces contrôles**, votre rapporteur observe que :

- le **taux de déficiences constatées** s'est constamment amélioré et dépasse depuis 2000 la moyenne des Etats partie au Memorandum de Paris ;
- le **taux de détention** est également supérieur à la moyenne, depuis 1999, et de manière parfois assez nette dans la mesure où le ratio moyen s'est quant à lui dégradé de manière continue depuis 1995.

Cette **qualité maintenue des résultats français** est satisfaisante, et s'inscrit naturellement dans l'esprit du Memorandum de Paris et de la directive européenne de 1995. Elle résulte sans doute en partie des exigences de la législation pénale française puisque, à la différence de certains pays, une responsabilité pénale personnelle forte et effective pèse sur les inspecteurs français en cas de défaillance. Mais, s'agissant de taux, leur évolution positive est aussi tout simplement l'effet de la réduction trop importante du nombre de navires contrôlés. A l'inverse, votre rapporteur pour avis se doit de souligner que **la dégradation du taux moyen européen de retenues des navires conduit à s'interroger sur la manière dont certains Etats membres parviennent à respecter leur engagement de procéder à 25 % au moins de contrôles.**

● Reste que les **insuffisantes performances quantitatives** de la France ont conduit la Commission européenne à engager une **procédure de sanction** à son encontre.

LA FRANCE EST SOUMISE À UN RISQUE IMPORTANT DE SANCTION

Dès le 20 décembre 2000, la Commission européenne a ainsi signifié à la France une **mise en demeure** pour manquement à l'article 5§1 de la directive 95/21 sur le contrôle par l'Etat du port, qui prévoit que le nombre total annuel d'inspections doit être au moins de 25 % du nombre des navires distincts entrés dans les ports de chaque Etat membre.

La France a répondu le 23 mars 2001 pour expliquer les **difficultés de recrutement des nouveaux inspecteurs** et s'engager à en **accélérer le processus**. La Commission a procédé à une mise en demeure complémentaire le 7 mai 2001, puis à un avis motivé le 19 septembre suivant ; la France, après avoir sollicité un délai supplémentaire, a répondu le 21 décembre 2001. Le 26 juin 2002, cependant, la Commission européenne a engagé une **procédure pénale** à l'encontre de la France pour non respect des obligations du taux de contrôles des navires étrangers faisant escale dans les ports français tel que prescrit par la directive communautaire.

Au terme de cette procédure pénale, la France risque d'être condamnée à une **astreinte financière journalière lourde de 10.000 euros par jour**, jusqu'à ce qu'elle démontre que l'obligation de 25 % de contrôles est à nouveau réalisée. L'Irlande est également visée par une procédure pénale similaire.

Dès 1998, plusieurs mesures ont été prises pour remédier à cette situation problématique : le redéploiement de postes budgétaires vers des postes d'inspecteurs de sécurité maritime, une réforme de la filière technique avec l'ouverture d'une unité de formation à la sécurité maritime à Nantes en 2001, la relance de recrutements pour remplacer les agents partant à la retraite et la **création de 54 emplois supplémentaires d'inspecteurs** étalée sur quatre années afin de parvenir à l'objectif de **doubler les effectifs pour 2006**, c'est-à-dire au nombre de **130 inspecteurs habilités**.

Ainsi, après la création de **16 emplois nouveaux en 2001** et de **34 emplois en 2002**, le présent projet de loi de finances pour 2003 achève le plan de recrutement par la création de **4 emplois** d'inspecteurs supplémentaires.

Cependant, en raison du temps légal et incompressible de **formation** et d'**acquisition des compétences**, soit environ **quatre années** à partir de la date du recrutement, l'effort de contrôle sur les navires étrangers ne devrait pas être significativement renforcé avant la fin de l'année 2003, et le seuil de 25 % de navires contrôlés ne saurait être atteint avant 2004. Néanmoins, sous l'effet des premiers recrutements, la situation des taux de contrôles commence à se redresser, puisqu'ils ont augmenté de près du **tiers** entre juin 2001 (249 contrôles sur le semestre) et juin 2002 (329 contrôles et 39 navires retenus).

• Compte tenu du retard pris, cette **progression est toutefois insuffisante** pour espérer que la France puisse **satisfaire aux obligations qui lui incombent** dans les délais requis par la Commission européenne, d'autant que les emplois budgétaires nouveaux ouverts ces deux dernières années n'ont pas tous été effectivement pourvus. Aussi **votre rapporteur pour avis recommande-t-il très vivement de recourir aux services de jeunes retraités qualifiés de la marine** (capitaines et ingénieurs en chef des machines) **pour aider, dans l'immédiat, à passer ce cap difficile.**

Au **plan budgétaire**, on relèvera qu'il est **préférable de dégager des moyens supplémentaires** pour financer des contrats permettant de **multiplier rapidement le nombre des contrôles**, plutôt que d'attendre que la France soit **condamnée à des amendes**. Outre que celles-ci sont totalement **improductives quant à l'amélioration de la sécurité, leur niveau risque de surcroît de dépasser très largement ce que coûterait la mise en œuvre de la proposition de votre rapporteur pour avis.**

De plus, au-delà de l'**effet quantitatif positif** d'un tel recrutement temporaire, son **apport qualitatif** ne devrait pas non plus être mésestimé : si les compétences théoriques des jeunes inspecteurs nouvellement formés ne sauraient être mises en cause, **le savoir-faire pratique des anciens navigants, tiré de leur expérience professionnelle, est irremplaçable**. A cet égard, on pourrait même s'interroger sur la possibilité de **pérenniser un tel système** afin de **contribuer à la qualité de notre dispositif de contrôle des navires de manière permanente.**

2. L'adaptation des infrastructures portuaires

L'accessibilité des ports, le bon état des infrastructures et la sécurité des installations sont des conditions préalables au développement des activités portuaires. Afin de poursuivre la modernisation des équipements portuaires pour accompagner l'évolution des trafics, les crédits destinés à l'entretien et à l'exploitation des ports maritimes ainsi qu'aux dépenses générées par l'activité des PAM, sont consolidés par le projet de budget pour 2003 : en progression de 2,6 %, il atteignent près de 72 M€.

La politique d'investissement des ports maritimes, quant à elle, s'appuie sur une répartition équilibrée entre les **travaux nécessaires à la conservation des infrastructures de base** et les **travaux neufs de modernisation et d'extension de capacité**. Les digues de protection des plans d'eau, écluses, ponts mobiles, ouvrages d'accostage, bien qu'essentiels au fonctionnement portuaire, ont longtemps souffert d'un défaut prolongé d'entretien, alors même qu'il s'agissait d'ouvrages très anciens, datant souvent du XIX^{ème} siècle, voire du siècle précédent. C'est pourquoi la nouvelle génération des contrats de plan Etat-Régions 2000-2006 (CPER) a prévu de consacrer un peu **plus de 40 % du montant total des travaux portuaires** à des opérations de remise en état et de réhabilitation des infrastructures de base.

● **Les crédits d'investissement prévus pour 2003 ne comportent plus d'autorisations de programme (AP)** pour le financement de l'opération « **Port 2000** », conformément au plan de financement et à son échéancier de réalisation, qui a mobilisé sur les exercices 2000, 2001 et 2002, la totalité des concours budgétaires de l'Etat en AP, soit 91,47 M€ Mais si l'article 40 du chapitre 53-30 n'est plus doté en AP, **15 M€ de crédits de paiement** (- 7,7%) ont en revanche été inscrits pour assurer le paiement des travaux du Havre, dont le chantier est entré en phase active depuis le début de l'année. En outre, il convient de rappeler que les **crédits du budget général de l'Etat** seront complétés d'une **dotation en capital de 68,6 M€** allouée au port autonome du Havre en deux versements (38,2 M€ versés en 2002 et 30,4 à verser en 2003), conformément au contrat complémentaire signé le 29 octobre 2001.

Nonobstant, l'**augmentation** (hors « Port 2000 ») **de 26,1 % des AP**, avec une **dotation de 36,5 M€** permettra de consacrer un effort tout particulier à des opérations de **remise à niveau des infrastructures de base** telles que la deuxième tranche de la restauration des digues de calibrage du chenal d'accès au port de **Rouen** et la modernisation de son système de trafic maritime, la remise en état des écluses « Charles de Gaulle » du port de **Dunkerque**, la restauration de la digue du large à **Cherbourg**, le rempiètement du quai multivrac « Bassens amont » à **Bordeaux** et l'optimisation du système portuaire de trafic maritime, la construction du poste « Cheviré IV » à **Nantes-Saint-Nazaire**, l'élargissement de la forme de radoub n° 1 du port de **Brest**, ainsi que la réfection d'autres infrastructures de base à **Saint-Malo, La Rochelle**, etc. A cet égard, ces travaux bénéficieront de la modernisation du parc des engins de dragage, lequel vient d'être doté de deux nouvelles dragues modernes et puissantes de 4.500 m³ et de 7.500 m³. Leur mise en service avant la fin de l'année 2002 contribuera à **sécuriser l'entretien des accès des ports** situés sur les façades « Atlantique » et « Manche-Mer du Nord ».

Parallèlement seront également engagés en 2003 des **investissements de modernisation ou d'extension de capacité**, justifiés par l'évolution des trafics ou les caractéristiques des navires fréquentant nos ports, comme la deuxième tranche du prolongement du quai de Flandre à **Dunkerque** pour

l'accueil des marchandises diverses, les dragages d'approfondissement du terminal à conteneurs de la Grande Joliette à **Marseille-Fos**¹, les travaux préparatoires à une extension des infrastructures du port de **Nantes-Saint-Nazaire** (programme d'étude *Géode*), l'allongement du quai de Brégaillon à **Toulon**, le début de la réalisation d'un môle croisière dans le port d'**Ajaccio**, ou encore les opérations de dragage pour augmenter les tirants d'eau et la modernisation de la zone de cabotage régional de Jarry à **la Guadeloupe**.

● S'agissant des **crédits de paiement** ouverts pour les investissements, ils sont eux aussi en augmentation significative par rapport à 2002 (+ **13,3 %**). Cette somme de **37,3 M€** couvrira non seulement le chantier « Port 2000 », mais également les premiers engagements de crédits pour nombre des réalisations d'entretien, d'exploitation et d'investissements prévues notamment à **Rouen, Cherbourg, Dunkerque, Dieppe, Caen ou Saint Malo**.

A la fin de l'année 2002, le taux de réalisation des CPER en matière portuaire sera de **31 %** (63,15 M€). Il convient de rappeler que l'ensemble des **volets portuaires de ces contrats de plan**, ouverts désormais aux ports d'intérêt national, représentera au total un **engagement de l'Etat de 204 M€**, qui permettra de financer, grâce à la contractualisation régionale et aux co-financements des autres collectivités locales, des fonds structurels européens, et des établissements portuaires eux-mêmes, plus de **760 M€ de travaux**.

● Enfin, le projet de budget pour 2003 comporte en outre la **création de sept postes supplémentaires d'officiers de port et d'officiers de port adjoints dans les ports d'intérêt national**. Cette mesure permettra d'atteindre l'objectif de **trente postes nouveaux** fixé par le Comité interministériel de la Mer de février 2000 à la suite du naufrage de l'*Erika* pour **garantir la sécurité portuaire**, et de porter les effectifs totaux à **165 agents**.

● Reste que la **sécurité portuaire demeure soumise à une grave incertitude** que votre rapporteur pour avis se doit de souligner. En effet, **la responsabilité de l'organisation des secours et de la lutte contre les sinistres dans les ports de commerce placés sous la responsabilité de l'Etat n'est pas clairement déterminée dans le cadre juridique actuel**.

La **compétence générale des maires** se heurte, d'une part, à des **considérations pratiques d'organisation** tenant aux spécificités portuaires, d'autre part à la **nécessité de mettre en place un dispositif d'intervention rapide et efficace**, et enfin aux **responsabilités propres** tant de l'**autorité portuaire** en terme de conservation du domaine public que du **préfet** en matière de sécurité générale. La **multiplicité des intervenants potentiels** dans

¹ Les opérations prévues à Marseille étant au demeurant particulièrement nombreuses en 2002 : rénovation des quais des bassins ouest et est, aménagement des postes rouliers du terminal sud 2, modernisation du pont de Jonquière et rénovation des infrastructures à Lavera.

les PAM et dans les PIN rend dès lors indispensable de définir leurs **responsabilités respectives**, l'étendue de leurs **pouvoirs propres en cas de sinistre** et les voies et moyens de leur **coopération**.

Une réflexion sur ce problème fondamental avait été ouverte à la fin de l'année 1998, à la demande de la direction de la défense et de la sécurité civiles du ministère de l'intérieur. Un groupe de travail constitué par des représentants des administrations centrales des ministères de l'intérieur, de l'équipement et de l'environnement, ainsi que des officiers de port, s'est réuni sous l'égide du Secrétariat général de la mer entre janvier 1999 et mai 2000 afin d'identifier les besoins et de rédiger un **projet d'instruction générale**.

Ce projet, élaboré en liaison avec les dispositifs de planification existant sur un plan général en matière de sécurité (et notamment des plans particuliers d'intervention – PPI), avait ainsi préconisé la création, dans chaque port, d'un **dossier général de sécurité portuaire** (DGSP) chargé de définir la politique portuaire de sécurité, dressé la liste des différents types de sinistres à envisager dans ce DGSP, et envisagé l'adéquation des moyens de lutte aux besoins évalués. Ces travaux ont cependant été interrompus avant leur finalisation définitive en raison de difficultés juridiques tenant à l'interprétation et à la combinaison des différents textes applicables relatifs aux responsabilités respectives du maire et du préfet en matière de sécurité portuaire.

C'est pourquoi, le 15 novembre 2000, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a demandé au Conseil d'Etat un **avis relatif à la détermination de l'autorité de police compétente pour la lutte contre les sinistres survenant dans les ports de l'Etat**. Les trois questions soumises à la Haute Assemblée portaient respectivement sur l'étendue des pouvoirs de police du maire en cas de sinistre survenant dans la circonscription d'un port, sur la combinaison des responsabilités de l'autorité municipale, du préfet et du préfet maritime en cas de mise en œuvre d'un PPI, et enfin sur la cohérence de ces responsabilités avec celles confiées aux autorités portuaires par le règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche.

Alors même que la réponse à ces questions conditionne la poursuite de la réflexion entamée il y a maintenant **quatre ans**, et que la sécurité portuaire est étroitement tributaire de la définition précise des responsabilités des différents intervenants en la matière, l'avis du Conseil d'Etat n'a toujours pas été fourni.

Votre rapporteur pour avis s'inquiète de la situation actuelle et juge indispensable de mettre rapidement fin aux incertitudes : il serait grave, en effet, qu'un sinistre survenant dans l'enceinte d'un PAM ou d'un PIN **ne dégénère en catastrophe faute pour l'Etat d'avoir clarifié correctement et à temps les conditions dans lesquelles doivent s'exercer les secours et la lutte contre les sinistres dans les ports de commerce**.

3. Les dispositifs de sécurité maritime

Globalement, les **moyens d'investissements exécutés par l'Etat** en faveur de la **police** et de la **sécurité maritimes** progresseront en 2003 de **8 % en autorisations de programme** pour atteindre **20,5 M€** et de **14 % en crédits de paiement** pour s'élever à **16,5 M€**

La surveillance de la mer territoriale et de la zone économique exclusive comporte des actions visant à assurer la **sauvegarde des personnes**, des actions de défense civile propres à garantir la **souveraineté nationale**, l'**ordre public**, la **liberté de la navigation** et la **protection du patrimoine national**, ainsi que des actions de protection et de police économique ayant pour objectifs la **préservation du milieu et de l'environnement marin**, la **police des pêches** et la **police économique, douanière et fiscale**.

Les missions de surveillance et d'intervention en mer relèvent pour l'essentiel du **ministère de la défense** (marine nationale et gendarmerie), du **ministère délégué au budget** (douane) et du **secrétariat d'Etat aux transports et à la mer** (affaires maritimes), sachant qu'en zone côtière, la **Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)** et la **Sécurité civile** peuvent apporter une contribution active en matière de sécurité des personnes.

A l'échelon central, et sans qu'il puisse y avoir interférence avec les responsabilités propres à chaque administration, ces missions sont coordonnées par le **Secrétaire général à la mer** (M. Jean-René Garnier, préfet), placé sous l'autorité du Premier ministre. A l'échelon régional, la coordination des moyens navals et aériens est assurée, en métropole, par les préfets maritimes, et, outre-mer, par les délégués du gouvernement, par l'intermédiaire des **Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)**.

A cet égard, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a fait état, lors de son audition par le groupe d'étude de la mer du Sénat le 1^{er} octobre dernier, de son souhait de **coordonner plus efficacement les nombreux moyens matériels et humains** dont disposent ces différentes administrations en matière de sécurité. **Votre rapporteur pour avis ne peut qu'apporter son soutien à un tel objectif, en recommandant de renforcer le rôle du Secrétariat général à la Mer en la matière.**

S'agissant des moyens relevant de la direction des affaires maritimes, le projet de budget pour 2003 poursuit plusieurs types d'améliorations.

- Le dispositif de **contrôle et de surveillance des affaires maritimes** comprend, pour couvrir la **zone du large**, une flottille de cinq vedettes **régionales** d'une trentaine de mètres et un patrouilleur de haute mer de 46 mètres, et, s'agissant de la **zone côtière**, un réseau d'**unités littorales des affaires maritimes (ULAM)** qui, à l'échelon départemental, exercent des missions de surveillance et de police, de contrôle technique de certaines catégories de navires, et de proximité administrative.

Ces unités sont armées par **649 agents** de catégories B et C, contrôleurs des affaires maritimes et syndics des gens de mer de la spécialité « navigation et sécurité », qui ont pour fonction d'assurer l'application de la réglementation technique et d'exercer des pouvoirs de contrôle et de police dans le domaine de la sécurité des navires, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'habitabilité à bord des navires et de la prévention de la pollution.

Les **ULAM** sont des services placés sous l'autorité du directeur départemental des affaires maritimes qui couvrent la plupart des départements littoraux, à l'exception de la Gironde, de la Manche, de la Seine-Maritime et du Pas-de-Calais. S'agissant de l'Outre-mer, la Martinique et la Guadeloupe disposent d'une ULAM, à l'inverse de la Guyane et de la Réunion, dont les caractéristiques propres justifient une structure de surveillance adaptée.

La politique de **modernisation de ce dispositif**, engagée en 1995 par l'administration des affaires maritimes, sera poursuivie en 2002 et 2003 par la réalisation des opérations suivantes :

– passation, au 4^{ème} trimestre de l'année 2002, d'un marché pour la construction d'un **second patrouilleur de haute mer** suite à l'appel d'offres international lancé en 2001 (la mise en service de ce navire de 50 mètres devrait intervenir au début de l'année 2004) ;

– lancement, au début de l'année 2003, des 2^{ème} et 3^{ème} tranches du **programme de construction** de quinze **vedettes côtières** de 15 mètres destinées aux ULAM (la 1^{ère} tranche ayant permis de mettre en service quatre unités à Sète, Martigues, Nice et Ajaccio) ;

– **création de deux ULAM supplémentaires** et ouverture de **15 emplois budgétaires nouveaux** (11 contrôleurs des affaires maritimes et 4 syndics des gens de mer), cette augmentation des effectifs étant très supérieure à celle des années précédentes (4 emplois de contrôleurs créés en 2001 et 1 emploi en 2002).

Pour financer ces projets, les **crédits destinés à la flotte de surveillance** dans le projet de loi de finances pour 2003 sont **substantiellement renforcés**, qu'il s'agisse des **moyens de fonctionnement** (1,03 M€, + 5,3 %) ou, en **investissements**, des CP (3,24 M€, + 431 %) et des AP (2,63 M€, + 38 %).

• Les **CROSS**, qui emploient **274 agents**, verront leurs **moyens de fonctionnement reconduits** en 2003 (+ 0,6 %), à hauteur de **2,8 M€**, et leurs **CP en investissement diminuer de 34,5 %** (2,4 M€). En revanche, afin de renouveler et de renforcer la **chaîne radar dans la Manche**, d'introduire progressivement le système d'**identification automatique des navires (AIS)** dans les infrastructures et les procédures de surveillance, et de moderniser les **systèmes de télécommunications** de sécurité maritime, les **AP** augmenteront très fortement pour s'établir à **6,3 M€** (+ 18,1 %).

Pour votre rapporteur pour avis, il est essentiel que le **plan de modernisation des CROSS** prévu sur la période 2001-2006, qui devrait mobiliser environ **36,4 M€** d'investissements sur la période, soit **mené à son terme**, afin de respecter les engagements pris par la France auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce plan s'avère également

indispensable pour satisfaire, à compter de sa totale application fin 2007, les prescriptions de la **directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information**, et adapter notre dispositif au nouvel environnement résultant de la création, par le Conseil des ministres de l'Union européenne, le 25 juin dernier, d'une **Agence européenne pour la sécurité maritime**, qui devrait devenir opérationnelle en août 2003, une fois que sa localisation aura été décidée.

Enfin, on notera pour 2003 qu'une **démarche qualité est en cours, de manière à conduire à la certification des CROSS**, et que, outre-mer, après la création du CROSS Antilles-Guyane en mai 2001, la **mise en place d'un CROSS de plein exercice à la Réunion**, par transformation de l'actuel centre départemental de sauvetage et de recherche (COSRU), est à l'étude.

● En ce qui concerne les **phares et balises**, qui constituent un élément fondamental de la sécurité de la navigation, le plan de modernisation de la signalisation maritime 1998-2006, d'un **montant prévisionnel de 80,3 M€** devrait permettre, dans l'objectif d'améliorer le service rendu à l'utilisateur, une accélération de la remise en état des moyens techniques : **renouvellement de la flotte de balisage** (5 baliseurs et 14 bateaux de travaux, pour **35,8 M€**), remplacement des aides flottantes par des **bouées modulaires** plus visibles (400 unités pour **10 M€**), **remise en état des établissements de signalisation maritime** (balises et phares, pour **32,6 M€**), mise en place de la **couverture DGPS** (sécurisation, centre de contrôle) et modernisation des **balises répondeuses radar** (**1,9 M€** pour l'ensemble de ces moyens radioélectriques).

Sans compter les crédits informatiques, les **moyens de fonctionnement** pour 2003 augmenteront de **1,5 %** pour s'établir à hauteur de **3,66 M€** les **CP** en **investissements** progresseront plus substantiellement (+ **6,4 %**) pour s'élever à **10,86 M€** tandis que les **AP**, qui atteindront **11,57 M€** reculeront légèrement de **2,1 %**.

Votre rapporteur pour avis relève que certaines opérations ont dû être bloquées cette année en raison de l'insuffisance des crédits de paiement liée au pic de réalisation du plan de modernisation, et craint que, malgré les moyens dégagés par ce projet de budget, cette situation ne se reproduise en 2003. Il regrette en particulier que les dotations nécessaires à la remise en état du phare de Cordouan et d'autres établissements de signalisation maritime, ainsi qu'à la construction des baliseurs du Verdon et de Saint-Nazaire, n'aient pas été inscrites au projet de loi de finances. **Il craint ainsi que les prévisions figurant au plan de modernisation, qui découlaient d'une stricte analyse de la situation et des besoins, ne soient pas toutes réalisées si des retards trop importants s'accumulent.**

● En sus des dispositifs étatiques garantissant la **sécurité maritime**, intervient dans ce domaine la **Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)**, dont le **budget est assuré pour 45 % par des subventions publiques** de l'Etat et des collectivités territoriales, et pour **55 % par des ressources privées** (produits des adhésions, dons de particuliers et d'entreprises, legs, rémunération de certaines interventions d'assistance aux biens, etc.).

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)

Alors que le **budget prévisionnel** de la SNSM s'élève en 2002 à environ **12 M€**, deux types de **subventions sont attribués par l'Etat** : une **subvention d'entretien** et une **subvention d'investissement**. Le principe de ces subventions est fixé par une convention pluriannuelle, dont le montant est déterminé chaque année. **En 2003**, comme depuis cinq ans, leurs montants respectifs sont fixés par le projet de loi de finances à, respectivement, **618.000 euros** et **1.555.000 euros**.

Le **budget de fonctionnement** de la SNSM recouvre l'**activité flotte**, c'est-à-dire les dépenses de mise en œuvre et d'entretien des 164 canots et vedettes de sauvetage et des embarcations légères de la SNSM ainsi que l'assurance des équipages, les dépenses de gestion, d'administration et de coordination des 230 stations de sauvetage (permanentes et saisonnières) et des délégations départementales, et les dépenses de communication. La stagnation de la participation de l'Etat s'accompagne d'une **croissance quasi-continue des subventions des collectivités territoriales** (**976.000 euros** en 2002, soit **+ 28 % en cinq ans**) et d'une véritable explosion des dons, qui ont été **multipliés par 5,3 depuis 1998** pour atteindre près de **2,6 M€ cette année**.

Ce constat n'est en revanche pas applicable en ce qui concerne le **soutien à l'investissement**. Certes, les **prévisions de participation des collectivités locales et de dons** sont également **supérieures en 2002** aux résultats constatés en 1998 (respectivement de **+ 13,22 %** à hauteur de **1,62 M€** et de **+ 33,9 %** pour un produit de **1,44 M€**), mais elles sont toutefois très **inférieures aux résultats de 2001** (**2,34** et **1,95 M€**), soit **- 31 %** et **- 26,3 %**.

Or, la **poursuite de la mission de la SNSM** dans des conditions d'efficacité maximale pour les naufragés et de sécurité optimale pour les sauveteurs bénévoles **dépend très étroitement de sa politique d'investissements**. A cet égard, la SNSM a mis en œuvre un **programme d'entretien et de modernisation de sa flotte** menacée par le vieillissement. Ce plan de rajeunissement des moyens nautiques, approuvé début 1999 par le ministre chargé de la Mer, est en cours d'exécution. En outre, s'appuyant sur une réactualisation annuelle pour tenir compte des besoins nouveaux, il a fait l'objet d'une actualisation récente, à l'horizon 2007, qui devrait être prochainement approuvée par le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

● Enfin, on observera que les **subventions** accordées par l'Etat à d'autres organismes oeuvrant en matière d'affaires maritimes et de signalisation nautique seront reconduites en 2003 à hauteur de **114.000 euros**.

B. PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE LITTORAL

Les moyens consacrés à la protection et à la mise en valeur du littoral dans le projet de loi de finances pour 2003 sont en **très forte progression**, traduisant ainsi la **deuxième priorité** du secrétariat d'Etat aux transports et à la mer en **matière maritime** : **14,24 M€ en moyens d'engagement** (+ 32,6 %) et **6,43 M€ en moyens de paiement** (+ 20 %).

1. Les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles

Le naufrage de l'*Erika* a conduit à modifier les dispositifs d'intervention des pouvoirs publics en cas de sinistre en mer, conformément aux orientations prises à ce sujet lors du Comité interministériel de la mer du 27 juin 2000. Il a ainsi été décidé de refondre le texte de référence que constituait la circulaire du Premier ministre du 17 décembre 1997 relative à la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin et aux plans de secours spécialisés Polmar.

● Une première instruction cadre du Premier ministre (*Instruction relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs*), signée le 2 avril 2001, a pris en compte les principales observations formulées à la suite de la catastrophe de l'*Erika*, notamment par les élus.

PRINCIPES DE L'INSTRUCTION DU PREMIER MINISTRE DU 2 AVRIL 2001

La **nécessité de coordination**, tant interministérielle qu'interdépartementale, est plus amplement reconnue : dans le domaine de la **prévention**, le rôle du **Secrétaire général à la mer** est renforcé, notamment sur le dispositif de veille technologique et d'expertises ; en matière de **gestion de crise**, le rôle du **préfet de zone de défense** est considérablement développé. En outre, dès lors qu'un événement de mer nécessite la gestion simultanée des moyens en mer et à terre, des **états-majors mixtes** sont mis en place auprès tant du préfet maritime que du préfet de zone de défense afin d'assurer la liaison permanente entre ces deux autorités.

L'intérêt d'**exercices de simulation plus fréquents et mieux répartis dans les départements** est souligné, et le soin d'y veiller étendu au niveau central. Ces exercices doivent faire l'objet d'un **bilan**, diffusé au niveau national par le Secrétariat général à la mer, qui conduit si nécessaire à une **actualisation du plan** concerné.

Les préfets de département sont chargés de mener une **concertation avec les collectivités territoriales**, tant pour l'**élaboration des plans** que pour leur **mise en œuvre**.

Enfin sont imposés l'identification et le recensement de **sites de stockage temporaire pour les hydrocarbures récupérés** le long de la côte, ainsi que l'**organisation du concours des bénévoles**.

Cette instruction cadre a été suivie d'une circulaire du Premier ministre d'un niveau plus **opérationnel**, signée le **4 mars 2002**, qui comprend notamment deux instructions : l'**instruction Polmar générale**, qui se substitue au texte du 17 décembre 1997, et l'**instruction financière** relative au *Fonds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles*.

L'instruction Polmar générale détaille les conditions de mise en œuvre de l'instruction du 2 avril 2001 et complète la liste des composantes obligatoires d'un plan Polmar énoncées dans celle-ci. Elle introduit, entre autres améliorations, un développement sur la **gestion des produits polluants récupérés** qui n'existait pas dans l'instruction de 1997 et, dans son annexe, elle récapitule rigoureusement le rôle de chacun des acteurs, ce qui permet de **mieux préciser les responsabilités réciproques des différents services déconcentrés de l'Etat**.

L'instruction financière assouplit le recours au Fonds d'intervention Polmar, recours qui sera désormais envisageable lors des pollutions de moyenne ampleur n'ayant pas justifié le déclenchement du plan Polmar par le préfet concerné. Le texte établit ainsi plus largement et de façon plus détaillée qu'auparavant la **liste des dépenses éligibles au fonds Polmar**, parmi lesquelles les **frais engagés par les collectivités locales et par les associations**. De plus, il institue un **abondement annuel systématique de ce fonds** afin de le maintenir constamment à hauteur de **1,5 M€** pour faire face aux pollutions éventuelles, plutôt que de le faire figurer au budget « pour mémoire » et de ne le doter qu'en cas de besoin par décret de dépenses accidentelles, comme auparavant. La ligne budgétaire ainsi concernée par ce nouveau mécanisme est l'article 10 du chapitre 57-10 du ministère de l'écologie et du développement durable. Elle est gérée par la direction de l'eau.

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION NON ACCIDENTELLE

Il convient d'ajouter que la **lutte contre la pollution maritime, qui n'est pas qu'accidentelle**, passe également par le **nécessaire renforcement de la répression**. En effet, en dépit des obligations créées par les conventions internationales et les lois et réglementations nationales, **les côtes françaises sont fréquemment souillées par des pollutions dues aux rejets illicites** effectués en mer par certains navires, engins ou plates-formes. Cette forme de pollution introduit dans le milieu marin des **quantités de substances nocives supérieures à celles répandues accidentellement lors des événements de mer graves**. Elle alimente l'exaspération des populations côtières et de l'opinion publique face à des comportements irresponsables.

A cet égard, le **dispositif juridique français a été profondément remanié en un peu plus d'un an** et il est désormais **totallement opérationnel, ce dont se félicite votre commission des affaires économiques et du plan**. En effet, la **loi n° 2001-380 du 3 mai 2001** relative à la répression des rejets polluants des navires a **renforcé les sanctions applicables aux contrevenants** et aménagé, dans un souci de spécialisation, les règles de compétence des tribunaux chargés d'instruire les procès-verbaux établis à leur encontre. Le **décret n° 2002-196 du 11 février 2002** relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des mers par rejets des navires, quant à lui, a complété le dispositif législatif en **définissant le siège et le ressort des tribunaux de grande instance** compétents pour connaître de la **poursuite, de l'instruction et du jugement des infractions**.

Enfin, l'**instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002** relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes, parue au *Journal officiel* du 3 octobre 2002 et qui annule et remplace l'instruction du 6 septembre 1990 relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires, donne les **directives nécessaires** pour que les pouvoirs publics mènent une **action énergique à l'encontre des auteurs de comportements irresponsables**, et renforcent ainsi le **dispositif préventif** actuel.

Source : Circulaire du Premier ministre - JO du 3 octobre 2002

● Le projet de budget pour 2003 conforte les importants moyens dégagés depuis 2000 en faveur des plans Polmar. Si, **en fonctionnement**, les **crédits se stabilisent** à hauteur de **686.000 euros (+ 0,9 %)**, en revanche les **investissements augmentent fortement** de **6,56 %** en AP (**1,3 M€**) et surtout de **42,23 %** en CP (**1,3 M€** également). Ces dotations permettront notamment d'intensifier les exercices d'entraînement.

Alors que le *Prestige* vient de couler par 3.500 mètres de fond avec sa cargaison de 70.000 tonnes de fuel, menaçant directement les côtes de Galice d'une **catastrophe naturelle sans précédent**, **votre rapporteur pour avis ne peut manquer de souligner à nouveau combien les crédits accordés au**

dispositif Polmar sont essentiels pour la sauvegarde des milieux maritimes et littoraux ainsi que pour la préservation de l'économie de la pêche. Le financement des équipements de lutte contre les pollutions accidentelles ne doit ainsi souffrir d'aucune sorte de restrictions.

2. L'aménagement et la valorisation du littoral

Deux types particuliers d'opérations seront financés sur les crédits ouverts pour 2003 au titre de cette rubrique : l'un, qui est exceptionnel, consiste à **rétablir le caractère maritime de la baie du Mont Saint-Michel**, tandis que l'autre, de nature plus pérenne, poursuit la définition des **schémas de mise en valeur de la mer**.

- Le désensablement de la **baie du Mont Saint-Michel**, fleuron du paysage littoral français classé au patrimoine mondial de l'Humanité par l'Unesco, est une opération d'envergure décidée en 1995 et confirmée en 1999, dont les difficultés de réalisation technique ont nécessité des **compléments d'études** et, ce faisant, un **report du début des travaux**, ainsi qu'une **réévaluation des coûts initialement envisagés** en raison du renchérissement de certains postes de dépenses. Arrêté aujourd'hui à **134 M€**, le budget global sera pris en charge par l'**Etat** à hauteur de **60,96 M€** le solde étant assuré par les collectivités territoriales (40,64 M€), le FEDER (17,15 M€), l'agence de l'eau Seine-Normandie (3,05 M€) et le syndicat mixte (12,2 M€). Les travaux devraient débiter l'an prochain.

Le rétablissement du caractère maritime de la baie du Mont Saint-Michel justifie l'inscription, dans le fascicule budgétaire des crédits de la mer, de 30.000 euros en CP du titre V (- 34,8 %) ainsi que de **1 M€ en CP** et de **5 M€ en AP (+ 228 %)** du titre VI, afin notamment d'engager dès 2003 les travaux afférents à la réalisation d'un nouveau barrage sur le Couesnon pour lutter contre l'ensablement de la baie.

- Les **schémas de mise en valeur de la mer**, institués en 1983, ont pour objet de définir les grandes orientations de protection des zones littorales présentant une unité géographique et maritime au sein desquelles il convient d'organiser dans l'espace une pluralité d'activités concurrentes ou complémentaires. Des douze schémas élaborés depuis l'origine, seul celui du Bassin de Thau a été approuvé, en 1995. L'an prochain devraient être soumis à approbation le schéma de Charente-Maritime et celui du Bassin d'Arcachon, tandis que sera poursuivie la définition des schémas de Trégor-Goélo (Côtes d'Armor) et du Golfe du Morbihan. Les dotations prévues au budget pour 2003 pour financer la poursuite de ces programmes s'élèvent à **940.000 euros** en CP (+ **23,36 %**) et à **1,22 M€ en AP** (stabilité).

- Enfin, les traditionnelles **subventions d'investissements** accordées par l'Etat pour la protection et l'aménagement du littoral s'élèveront, en 2003, à **6 M€ en AP (- 0,7 %)** et à **2,5 M€ en CP (- 16,5 %)**.

C. PRÉSERVER LA SITUATION ET L'AVENIR DES GENS DE MER

Les crédits de la mer ouverts au titre de la **cohésion sociale** sont, de très loin, **les plus importants**, en raison de la **part prépondérante** que prend dans ce budget la **subvention d'équilibre** attribuée à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM). Egale à **722,41 M€** elle représente en effet à elle seule près de **70 % des crédits de paiement** demandés pour 2003. Cependant, au-delà de ce chiffre et de cette proportion, le souci manifesté par le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer de **préserver la situation et l'avenir des gens de mer** s'exprime surtout par la **reconduction** des dotations destinées à l'**action sociale en faveur des marins** et par l'**augmentation** de celles ouvertes pour l'**enseignement maritime**.

1. L'action sociale en faveur des marins

Deux types de mesures sont **reconduits** en 2003.

- Le **dispositif de cessation anticipée d'activité des marins**, dont bénéficient les marins du commerce licenciés pour raison économique âgés de plus de 50 ans et justifiant de 30 annuités de service, assure à ceux-ci un revenu de remplacement jusqu'à leur admission à la retraite, à 55 ans, ou dès qu'ils réunissent 37,5 annuités de service. La dotation de l'Etat inscrite pour financer ce mécanisme de solidarité avec des travailleurs âgés, dans un secteur où la pénibilité du travail n'est pas contestée, s'élèvera, comme en 2002, à **2,74 M€**

- Le **dispositif d'aide sociale d'urgence au bénéfice des marins abandonnés dans les ports français**, créé l'an passé, a pour double objet, au plan collectif, d'aider les associations qui oeuvrent en faveur de la protection des marins contre l'exploitation « sous normes » et, au plan individuel, d'accorder des avances sur salaires à ces marins abandonnés. Il s'agit là d'un mécanisme d'urgence qui ne devrait avoir qu'un caractère transitoire, seule une solution pérenne, fondée sur un mécanisme d'assurance obligatoire, pouvant apporter une réponse satisfaisante à ce problème. A l'initiative de la France, un tel projet de système d'assurance internationale est examiné par l'Organisation maritime internationale. Dans l'attente de l'institution d'un tel dispositif, les crédits ouverts en 2002 pour répondre pratiquement aux situations de détresse humaine sont reconduits à hauteur de **305.000 euros**.

2. La protection sociale des marins

La **protection sociale des gens de mer** est assurée par l'*Etablissement national des invalides de la marine* (ENIM), en matière tant d'assurances maladie, maternité, invalidité, maladies professionnelles et décès (caisse générale de prévoyance) que d'assurance vieillesse (caisse de retraite).

● L'an dernier, deux dispositions nouvelles, dont ont bénéficié les marins, ont été instituées par le législateur, l'une dans le cadre de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2002, l'autre dans celui de la loi de finances pour 2002. La première, à caractère général, crée un **congé de paternité** dont peuvent bénéficier les marins actifs ainsi que les conjoints collaborateurs de femmes marins chefs d'entreprise de pêche ou de cultures marines. La seconde, plus limitée mais extrêmement importante et totalement justifiée, étend aux marins âgés d'au moins 50 ans le **dispositif de cessation anticipée d'activité institué au bénéfice des travailleurs de l'amiante** par la loi de financement de la sécurité sociale pour 1999 (versement par l'ENIM d'une allocation égale à 65 % de leur salaire forfaitaire jusqu'à l'âge du départ à la retraite). Les marins atteints par une affection liée à l'amiante ou ayant navigué sur des navires transportant de l'amiante ou encore ayant navigué à la machine (*i.e.* les mécaniciens) sont éligibles à ce dispositif, dont le coût en année pleine est estimé à **8,2 M€**. Les décrets d'application de ce dispositif sont parus au *Journal officiel* du 20 octobre 2002.

● Globalement, la **subvention d'équilibre** versée à l'ENIM s'élèvera, on l'a vu, à **722,41 M€** en **progression de 2,1 %** par rapport à l'an dernier. Cet accroissement de **14,9 M€** compensera totalement la diminution mécanique du transfert de compensation inter-régimes versé par la caisse nationale d'assurance-maladie (- **9,39 M€**) et permettra de financer, pour le solde (**5,5 M€**), les **deux-tiers des dépenses supplémentaires** de la Caisse générale de prévoyance au titre de l'**extension en année pleine du dispositif « amiante »**.

3. L'enseignement maritime

Le dispositif actuel s'articule autour d'un **pôle d'enseignement public secondaire** de douze écoles de formation maritime et aquacoles et d'un collège d'enseignement technique maritime, auquel peuvent s'ajouter des établissements privés agréés (gérés par des associations ou des chambres de commerce et d'industrie), et d'un **pôle d'enseignement supérieur** comprenant quatre écoles nationales de la marine marchande (ENMM) établies au Havre, à Saint-Malo, à Nantes et à Marseille, et formant les officiers. Cette organisation résulte d'un processus, **qui devrait s'achever à la fin 2003**, d'intégration au service public des personnels enseignants des lycées maritimes et aquacoles qui, jusqu'en 2001, relevaient entièrement de l'Association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles (AGEMA). **Les dotations budgétaires pour 2003 traduisent l'achèvement de cette réforme.**

● Dans l'**enseignement secondaire**, dix emplois d'enseignants supplémentaires sont créés par transformation d'emplois, les moyens des services correspondant aux rémunérations et charges sociales totales de l'enseignement maritime secondaire progressant de **11,84 à 13,44 M€**

(+ 13,5 %). Corrélativement, la **dotation de fonctionnement attribuée à l'AGEMA** diminue de 62 % pour passer de 2,18 à **0,83 M€** la dissolution de l'AGEMA à l'issue du processus d'intégration devant conduire à la suppression de cet article budgétaire dans le projet de loi de finances pour 2004. En revanche, une nouvelle ligne budgétaire spécifique est ouverte pour contribuer au **fonctionnement pédagogique des douze lycées**, dotée de **398.000 euros**.

S'agissant des dépenses en capital, elles diminuent tant en crédits de paiement (- 20,6 % à 246.000 euros) qu'en autorisations de programme (- 36,9% à 250.000 euros). Par ailleurs, les **subventions à l'enseignement privé agréé** progressent de **13 %** pour s'élever à **775.000 euros**, alors que les **crédits ouverts pour les boursiers** sont **reconduits** à hauteur de **762.000 euros**.

● Dans l'**enseignement supérieur**, les moyens de fonctionnement progressent de **1,8 % (9,25 M€)** s'agissant des rémunérations des personnels et des charges sociales, mais de **17,6 %** en ce qui concerne les subventions de fonctionnement (**1,78 M€**), afin de couvrir davantage que le tiers du budget de fonctionnement des quatre ENMM. Toutefois, l'effort de maîtrise des dépenses de ces écoles engagé ces dernières années ne sera pas négligé pour autant, tandis que la recherche de ressources propres supplémentaires, par la rétribution d'actions de formation organisées au profit des secteurs maritimes, paramaritimes et industriels, sera renforcée.

Si les autorisations de programme diminuent de 16,9 % (684.000 euros), les **crédits de paiement pour investissements s'accroissent** en revanche de **12,1 %** (684.000 euros également), conformément au **programme pluriannuel de rénovation et de restructuration** engagé en 2000, pour lequel plus de **10,6 M€ d'investissements** sont prévus au total. Dans le cadre des contrats de plan Etat-régions 2000-2006, ces CP permettront de poursuivre la restructuration des bâtiments des écoles du Havre, de Nantes et de Marseille, et de créer un centre de formation aux techniques de sauvetage et de survie à l'ENMM de Saint-Malo.

Enfin, pour favoriser le recrutement de jeunes dans les emplois d'officier de la marine marchande, qui n'est pas assuré par les résultats des concours 2002, lesquels ont laissé **15 places vacantes** (soit près de 10 % des places ouvertes), le secrétariat d'Etat a engagé un **plan de revalorisation des bourses** conduisant à abonder dès 2003 les crédits ouverts à ce titre à hauteur de **383.000 euros**. Cette **progression extrêmement significative** de **79 %** devrait ainsi permettre aux boursiers de l'enseignement maritime supérieur de bénéficier de taux se rapprochant de ceux des bourses délivrées par l'Education nationale (30 %).

● En matière de **formation professionnelle continue**, enfin, les dotations ouvertes en partie pour contribuer à la **rémunération des stagiaires** seront également augmentées l'an prochain (+ **8,8 %**), le total de l'article budgétaire concerné approchant les **2,17 M€**

D. AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DE LA FLOTTE DE COMMERCE

Plusieurs mesures destinées à alléger les charges pesant sur l'armement français ont été prises ces dernières années pour favoriser sa compétitivité dans un contexte de concurrence mondiale qui s'accroît. **Si elles n'ont pas permis à notre flotte commerciale de retrouver une importance et une puissance comparables à celles des décennies passées, du moins ont-elles interrompu la réduction continue des bâtiments et autorisé un renouvellement qualitatif appréciable.** Aussi le présent projet de loi de finances prévoit-il à la fois le **maintien de ces mécanismes** et **l'institution de dispositions nouvelles** destinées à améliorer davantage encore la situation des armateurs. En outre, dans le cadre du collectif budgétaire pour 2002, devrait être substitué à l'impôt sur les sociétés un dispositif de **taxe au tonnage** permettant enfin à l'armement national de lutter à armes égales avec ses concurrents européens.

1. Les contributions de l'Etat à l'abaissement des charges

● L'Etat rembourse depuis 1999 les **contributions sociales patronales** afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail, **versées à l'ENIM** par les entreprises employant des personnels naviguant sur des navires de commerce battant pavillon français et soumises à la concurrence internationale. **Ce remboursement des charges dites « ENIM », qui est intégral depuis l'an dernier, bénéficie à une quarantaine d'armements.**

En outre, toujours pour favoriser l'exploitation de navires sous pavillon français, ce **dispositif a été étendu en 2001 aux cotisations d'allocations familiales et d'assurance-chômage** (charges dites « non ENIM » dues aux URSSAF et ASSEDIC). Il convient toutefois de relever que cette décision d'extension, prise dans le cadre du Comité interministériel de la mer du 27 juin 2000, n'avait été que très partiellement abondée dans le budget de l'an dernier, et que cette année encore, **les crédits ouverts par le projet de loi de finances pour 2003 ne permettent pas d'envisager le remboursement intégral des charges « non ENIM » acquittées en 2002 par les armateurs concernés.** Pour votre rapporteur pour avis, ce non-respect de la parole de l'Etat est très préoccupant puisqu'il place les entreprises intéressées, qui avaient légitimement anticipé ce remboursement intégral dans leurs comptes prévisionnels, **dans une situation financière et de trésorerie délicate.**

Reste que le montant des crédits ouverts en 2003 pour procéder à **l'ensemble de ces remboursements de charges sociales** est en **hausse significative (+ 7,3 %)**, approchant les **46 M€**. Si l'on ajoute à ces contributions, ouvertes au bénéfice des entreprises d'armement, celles prévues pour compenser les charges de retraites supportées par la Compagnie générale maritime et financière (CGMF), ce sont ainsi **62,12 M€** qui seront réservés l'an prochain au remboursement des contributions sociales patronales (soit **près de 20 % des crédits de paiements hors ENIM**).

● Par ailleurs, l'Etat rembourse depuis 1988 la **part maritime de la taxe professionnelle** à plus de cent entreprises d'armement au commerce, ce qui a représenté l'an dernier une **contribution de 15,46 M€**. Ainsi que cela a été relevé au début du présent chapitre, le gouvernement a décidé, **pour simplifier et alléger la charge administrative des armateurs** et, en outre, **pour améliorer leur trésorerie, de substituer à ce dispositif de remboursement un mécanisme de dégrèvement**. Dès lors, l'**article budgétaire correspondant n'est plus doté en 2003**, tandis que le budget des charges communes est abondé à due concurrence afin que l'Etat verse ce montant de 15,46 M€ aux collectivités locales et à leurs groupements au titre de leurs ressources fiscales en taxe professionnelle.

2. La réforme de la fiscalité

● La loi du 29 décembre 1998 a substitué au système des quirats, institué par une loi du 5 juillet 1996, le **dispositif du « GIE fiscal »**, applicable aux investisseurs regroupés dans un groupement d'intérêt économique (GIE). En application de ce mécanisme, l'acquisition d'un navire de charge ou de passagers donné en location pendant la durée normale d'amortissement ouvre aux membres du GIE le droit à un **amortissement exceptionnel** (égal à 43,75 % de la valeur du bien au titre de la première année) et les **exonère d'imposition sur les plus-values** si le navire est vendu à l'utilisateur après que se soient écoulés deux-tiers de la durée normale de son utilisation (laquelle est égale à huit ans), sous réserve toutefois que soit respectée pendant cette durée de huit ans la condition de pavillon français. Ce dispositif incitatif de dégrèvement fiscal, qui permet un **gain de 20 à 25 % sur le coût d'achat** d'un navire, a jusqu'à présent été agréé pour **55 navires de commerce**, soit le quart de la flotte nationale, pour une **valeur d'investissements supérieure à 2,3 milliards d'euros**. Une soixantaine de dossiers sont en outre en cours de procédure d'agrément par le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

Cet avantage fiscal a indiscutablement permis de **renouveler notre flotte de commerce, d'accroître dès lors la sécurité maritime** - puisque de vieux navires ont été remplacés sans doute plus rapidement qu'initialement envisagé (l'âge moyen de la flotte est passée de 15,2 à 8,4 ans en trois ans) et que, dans le même temps, les conditions techniques de construction ont été renforcées (double coque, par exemple) - et de **diversifier la gamme des navires disponibles**. Toutefois, **au contraire de ce que cherchait à promouvoir le système quirataire, malheureusement abandonné avant d'avoir pu démontrer sa pertinence et son efficacité, il n'a pas favorisé un accroissement du nombre des navires de commerce français**, qui stagne toujours à 214 unités (tous types de bâtiments compris) quand les flottes de certains de nos concurrents européens ne cessent de se renforcer.

● Aussi votre rapporteur pour avis ne peut-il que saluer avec intérêt l'introduction dans notre droit fiscal, dans le cadre du projet de loi de finances rectificatives pour 2002, d'un système optionnel de taxe au tonnage, déjà largement en vigueur dans de nombreux Etats membres de l'Union européenne, auquel les entreprises d'armement pourraient recourir pour le substituer au régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés (IS).

Demande ancienne de la profession pour équilibrer les conditions de sa concurrence avec les armateurs européens, ce **dispositif structurant** présente de nombreux avantages : l'**harmonisation fiscale** avec la plupart des Etats membres de l'Union européenne, la **sécurisation de l'environnement économique et social des entreprises d'armement**, qui pourront déterminer leurs contributions fiscales *ex ante*, et, pour l'Etat, une **meilleure anticipation** de l'impôt à recouvrer. C'est d'ailleurs pour ces excellentes raisons que le Sénat avait adopté ce mécanisme fiscal l'an dernier, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2002, à l'initiative notamment de notre collègue Jacques Oudin. Malheureusement, le gouvernement précédent, qui s'y était opposé, avait ensuite obtenu en nouvelle lecture à l'Assemblée nationale la suppression de cette innovation. C'est dire ainsi l'intérêt que le Sénat devrait trouver dans l'initiative du secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA TAXE AU TONNAGE

S'agissant du **champ d'application**, les entreprises éligibles seront celles activités dont plus de 75 % du chiffre d'affaires sont assurés par l'exploitation de navires de commerce, les navires éligibles étant les navires armés au commerce d'une capacité supérieure à 100 unités du système de jaugeage universel (UMS), quel que soit leur mode de gestion (pleine propriété, copropriété ou affrètement) sous réserve que cette gestion soit assurée à partir de la France au plan stratégique et commercial, et à l'exclusion des navires donnés en affrètement « coque nue » : seront donc concernés les navires affectés au transport de personnes ou de biens, au remorquage en haute mer, au sauvetage ou à d'autres activités d'assistance maritime, et à des opérations de transport en relation avec l'exercice de toutes autres activités nécessairement fournies en mer.

Les navires affrétés à temps qui ne battent pas pavillon d'un des Etats membres de l'Union européenne ne pourront bénéficier de ce régime fiscal s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise..

En ce qui concerne le **mode de taxation**, le résultat imposable provenant des opérations directement liées par l'exploitation des navires éligibles sera déterminé par application à chacun de ces navires, par jour et par tranche de jauge nette de 100 UMS, du barème suivant :

Tonnage (en UMS)	T < 1.000	1 000 < T < 10.000	10 000 < T < 25.000	T > 25.000
Montant (en euro)	0,93	0,71	0,47	0,24

Pour la **détermination de l'assiette imposable**, des majorations seraient prises en compte à raison des subventions entre sociétés d'un même groupe, des résultats des sociétés au regard de l'application du GIE fiscal, et des plus ou moins values de cessions d'actifs (des différences devant être instituées sur ce dernier point entre les navires acquis et cédés sous le régime de la taxe au tonnage et ceux acquis antérieurement à son institution), afin d'éviter toute manipulation et de préserver l'efficacité des dispositifs fiscaux existants. De plus, les sociétés membres d'un groupe fiscal devraient toutes faire le même choix, soit d'être taxées au tonnage, soit de demeurer imposées à l'impôt sur les sociétés.

S'agissant de la **durée du dispositif**, le choix d'une **option irrévocable pour dix ans** et renouvelable sera ouvert, pour les entreprises actuelles, jusqu'au 1^{er} janvier 2005, et pour les entreprises nouvelles, jusqu'à la date de clôture des comptes de l'exercice suivant celui de leur création.

En l'état actuel des estimations, le coût de cette mesure pour les finances publiques s'établirait à 11 M€ en année pleine, selon les hypothèses¹. Cependant, votre rapporteur pour avis souligne que ces estimations ne tiennent pas compte du développement quantitatif de la flotte de commerce nationale que la taxe au tonnage devrait rendre possible, avec les conséquences fiscales positives qui en découleront : **une analyse dynamique devrait ainsi conduire à réduire très sensiblement le poids supposé de la mesure en moindres recettes fiscales** (même si l'avantage financier qu'elle constitue pour les armateurs demeure incontestable).

Au total, cette harmonisation de la fiscalité d'exploitation de l'armement français avec celle existant dans les autres Etats membres de l'Union européenne devrait avoir pour effets, d'une part, de fixer l'investissement national en France et d'éviter sa délocalisation, et, d'autre part, d'attirer les capitaux étrangers dans notre pays pour développer des filiales de groupes internationaux. **Institué dans la plus grande concertation avec la profession, ayant le mérite d'être clair, ce mécanisme favorisera l'armement national sans peser trop lourdement sur les finances publiques** : les entreprises pourront ainsi désormais disposer d'un environnement fiscal favorable à leur développement, avec le GIE fiscal pour le financement et la taxe au tonnage pour l'exploitation.

3. Le cabotage maritime

La **promotion du cabotage maritime**, qui avait fait l'objet l'an passé d'une dotation spécifique, fait partie des **priorités** du secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Votre rapporteur pour avis, lui-même convaincu de l'intérêt d'**aider au démarrage de lignes de cabotage**, dont la rentabilité économique n'est jamais immédiate, afin de les multiplier pour favoriser le désengorgement de certains axes terrestres, se félicite donc de l'**augmentation de 9,3 % des crédits** qui lui sont alloués. Il doit toutefois convenir qu'avec **1 M€**, ces moyens demeurent modestes et à l'évidence très insuffisants par rapport aux **enjeux en termes tant de développement économique que de sécurité routière** que présente le développement du cabotage maritime.

Aussi salue-t-il avec intérêt la **mission** tout récemment confiée à M. Henri de Richemont par M. Dominique Bussereau, qui porte notamment sur les **perspectives de développement du cabotage maritime, en espérant que notre excellent collègue fera des propositions énergiques, qu'il sera entendu, et que les moyens budgétaires adaptés suivront dans les prochaines lois de finances.**

¹ Ces hypothèses sont difficiles à définir précisément puisque la taxe au tonnage ne constitue qu'une option, que les armateurs sont en droit de ne pas choisir s'ils trouvent plus avantageux de continuer à être imposés à l'impôt sur les sociétés.

CHAPITRE III

LES PERSPECTIVES À MOYEN TERME

Même s'il n'est pas contestable que des **mesures ont été prises ces dernières années pour aider notre économie commerciale maritime à sortir du marasme** dans lequel elle avait sombré dans le courant des années soixante-dix, même si l'on doit se féliciter des **dispositions budgétaires, sociales et fiscales, présentes et à venir**, confortées ou instituées par le nouveau gouvernement, pour **renforcer notre flotte et soutenir nos investissements portuaires**, force est de constater que **ni les unes, ni les autres, ne paraissent être à la mesure des défis du siècle qui s'ouvre**. Dans un contexte international où le développement du trafic maritime est continu, même s'il ne peut totalement échapper aux retournements cycliques de la conjoncture économique, notre positionnement en termes de stratégie concurrentielle demeure trop faible.

La France ne dispose en effet ni d'une flotte adaptée, en capacités, à ce que devraient être ses ambitions de grande puissance, **ni d'un environnement portuaire** capable de concurrencer efficacement les grandes zones d'échanges maritimes du continent européen. Bien entendu, de nombreuses raisons expliquent cette double situation insatisfaisante, ce qui rend au demeurant improbable leur soudaine amélioration.

Cependant, **deux problèmes bien identifiés** méritent d'être examinés avec une attention toute particulière, car ils **conditionnent à l'évidence l'avenir de notre économie maritime**. Le premier est celui du **pavillon national**, dont le coût explique certainement les difficultés que peuvent rencontrer les entreprises d'armement françaises dans leurs activités : **s'interroger sur la création d'un pavillon bis**, à l'instar de ce qu'ont fait nos principaux partenaires européens ces dernières années, devient ainsi une **nécessité pressante**. C'est pourquoi la **récente nomination de notre excellent collègue Henri de Richemont comme parlementaire en mission**, pour étudier précisément cette problématique et faire au gouvernement, d'ici mars prochain, des propositions, ouvre des **perspectives salvatrices** dont votre rapporteur pour avis ne peut que se féliciter.

Dans le **domaine portuaire**, par ailleurs, les investissements de modernisation et de capacité consentis depuis plusieurs années par l'Etat, les collectivités locales et les gestionnaires, s'ils sont indispensables, ne voient pas moins leur utilité limitée si, dans le même temps, une **vigoureuse politique de développement de l'accessibilité aux zones portuaires** n'est pas entreprise. Or, là encore, la situation n'est pas satisfaisante. En tant que président du Conseil général de la Seine-Maritime, votre rapporteur pour avis est bien placé pour pouvoir affirmer que la très importante opération «Port 2000», qui mobilise des capitaux colossaux, est en train de prendre un **retard extrêmement préjudiciable**, et se trouve même sous la **menace de s'avérer inopérante**, tant sont insuffisants les moyens mis en œuvre pour assurer la desserte de l'« hinterland » du port du Havre.

Une réflexion doit ainsi sans tarder permettre de **renforcer la desserte portuaire française dans une optique d'intermodalité**, la prise de conscience et la volonté politique d'inverser rapidement la tendance devant à cet égard être à la hauteur des enjeux, puisque **la santé économique de nos ports conditionne en réalité l'ensemble de l'activité maritime nationale**, et même, plus largement, **de nombreux secteurs de l'économie française**.

Dans cette perspective, il est **heureux que le secrétaire d'Etat chargé de la mer, et donc des ports, soit également responsable du secteur des transports** : cela constitue un atout fondamental dont il faut se saisir. En outre, votre rapporteur pour avis se réjouit qu'une mission ait été confiée l'été dernier à nos collègues Hubert Haenel et François Gerbaud sur l'**avenir du fret ferroviaire français**, car cela participe de cette prise de conscience de la gravité des difficultés qu'il appelle de ses vœux.

A. LA PROBLÉMATIQUE DU PAVILLON BIS

Le **coût excessif du pavillon métropolitain** est reconnu depuis de longues années : **il est d'ailleurs le plus élevé des registres de l'Union européenne**. C'est à l'évidence l'une des causes de l'affaiblissement progressif de la flotte de commerce française ces trente dernières années.

En effet, si les **coûts salariaux** des marins français sont à peine supérieurs à la moyenne des autres pays européens, leurs **conditions d'emploi** (durée annuelle de travail, congés) sont en revanche plus favorables. Surtout, les **charges sociales** pesant sur les armateurs sont supérieures à celles rencontrées dans les registres concurrents.

C'est pour y remédier qu'a été créé en 1996 le **registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)**, régime dérogatoire qui assouplit notamment les règles de recrutement des navigants. Si ce dispositif a permis d'**interrompre la diminution continue de notre flotte** en modifiant sa

répartition à raison des pavillons, il n'a en revanche favorisé, malgré les récentes améliorations de la réglementation qui lui est spécifique, **ni le retour sous le pavillon français des navires qui l'avaient délaissé, ni la reprise d'un armement nouveau**. Aussi doit-on aujourd'hui envisager la **création d'un véritable pavillon bis**, fonctionnant dans des conditions similaires à celles instituées dans des Etats voisins, dont le succès économique démontre la pertinence.

1. Le pavillon TAAF

En France, **les navires inscrits au registre métropolitain doivent être intégralement armés par des marins communautaires**. C'est pour réduire les coûts d'exploitation résultant de cette situation qu'a été créé, par l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, le **registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)**, dit aussi « pavillon Kerguelen ». Le décret du 14 mars 1997 a ouvert l'immatriculation sous ce registre à **l'ensemble des navires de commerce à l'exception des navires transporteurs de passagers**. Une telle immatriculation permet aux navires de charge de trafic international répondant à un certain nombre d'obligations d'employer jusqu'à **65 % de marins non-communautaires**, aux conditions des pays d'origine. Toutefois, **le capitaine et l'officier chargé de le suppléer doivent être français**. Les armements qui optent pour ce registre disposent cependant de la possibilité d'être ainsi plus compétitifs sur le marché du transport maritime international, puisque leurs charges salariales et leurs obligations sociales sont plus allégées que s'ils étaient demeurés sous le pavillon métropolitain.

De ce fait, si **la proportion de navires français immatriculés sous le pavillon TAAF a légèrement progressé depuis la création du registre**, comme en témoigne le tableau figurant page suivante, il faut conserver à l'esprit que **la quasi-totalité des navires de charge en relèvent désormais**.

2. Des difficultés qui demeurent

Cependant, le registre des Terres australes et antarctiques françaises **demeure plus coûteux à la fois que les autres seconds registres européens, mais également que la plupart des registres principaux des Etats membres**.

Certes, le rapport sur la mise en œuvre du règlement 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) portant sur les années 1997-1998, publié par la Commission européenne le 24 février 2000, a démontré que **le coût des équipages des navires immatriculés aux TAAF a diminué**. Par rapport à une moyenne européenne

de 100, il est ainsi passé en deux ans de l'indice 133 à l'indice 113 pour les navires à marchandises diverses de 1.500 tonneaux de jauge brute (TJB), de 129 à 109 pour les navires à cargaisons sèches de 3.300 TJB, et de 104 à 89 pour les navires citernes de 9.000 TJB.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE DE 1996 À 2002

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Flotte de commerce sous pavillon national							
Unités	209	210	210	210	209	210	214
Tonnage	3 947 881	4 085 748	4 211 070	4 155 137	4 348 763	4 431 348	NC
Capacité de transport	6 264 183	6 339 262	6 562 763	6 472 507	6 728 138	6 752 602	6 284 784
Dont immatriculation TAAF							
Unités	86	89	91	102	100	98	99
Tonnage	3 002 232	3 123 761	3 288 617	3 490 692	3 594 638	3 647 975	NC
Capacité de transport	5 462 709	5 562 788	5 796 086	6 021 258	6 292 810	6 314 418	5 826 715
Pourcentage de la flotte sous immatriculation TAAF							
Unités	41,15 %	42,38 %	43,33 %	48,57 %	47,85 %	47,09 %	46,26 %
Tonnage	76,05 %	76,46 %	78,09 %	84,01 %	82,66 %	82,32 %	NC
Capacité de transport	87,21 %	87,75 %	88,32 %	93,03 %	93,53 %	93,62 %	92,71 %
Postes de navigants sur les navires immatriculés aux TAAF							
Français	807	807	NC	NC	759	742	NC
Etrangers	736	749	NC	NC	815	849	NC
Total	1 543	1 556	NC	NC	1 574	1 591	NC

*Les tonnages sont exprimés en tonneaux de jauge brute (TJB)
Les capacités de transport sont exprimées en tonnes de port en lourd (TPL)*

En outre, le pavillon TAAF rencontre parfois des **difficultés juridiques** auprès des administrations maritimes de certains Etats membres de l'Union européenne, qui **contestent le caractère pleinement communautaire** du registre compte tenu de sa localisation dans un territoire non-communautaire. Ces Etats refusent par conséquent le bénéfice des dispositions communautaires relatives à la liberté de cabotage maritime aux navires qui y sont immatriculés.

En tout état de cause, la plupart des Etats membres de l'Union européenne posent des **conditions plus souples que les nôtres aux bâtiments navigant sous leur pavillon bis**. Comme il l'avait indiqué en conclusion de son avis budgétaire de l'an dernier, votre rapporteur pour avis se doit ainsi de rappeler, par exemple, que les autorités italiennes ont mis au point, il y a moins de cinq ans, un dispositif fiscal et social audacieux de soutien à leur flotte sous registre international, articulé autour de quatre mesures essentielles :

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

– une libre négociation entre armateurs et organisations syndicales sur la composition des équipages.

Certes, l'effort consenti par l'Etat italien est significatif, mais en quelques années, **200 bateaux qui naviguaient sous pavillon "de complaisance" sont revenus sous le pavillon italien bis**. Les comparaisons avec la flotte française sont éloquentes : **le pavillon national italien est aujourd'hui le troisième d'Europe**, tant en **nombre de bâtiments (719** en 2001, **13,8 %** de la flotte communautaire) qu'en **capacités de transport (9,3 %** du total), alors que le pavillon français n'occupe que la 8^{ème} place s'agissant du nombre des navires (4,2 % du total communautaire) et la 6^{ème} en capacités (5,9 %). Par ailleurs, la proportion du tonnage sous pavillon national par rapport au tonnage total de la flotte contrôlée par les armateurs nationaux est désormais **plus importante pour l'Italie (66 %)** que pour la France (**58 %**). Enfin, nos voisins transalpins comptent quelque **25.000 marins**, tandis que les marins français ne sont plus qu'environ **6.000** : ainsi, ce dispositif plus souple apparaît même à l'usage **favorable à l'emploi**, puisqu'il permet en définitive **d'augmenter le nombre des unités battant pavillon national**.

3. Des solutions qui paraissent insuffisantes

Conscients des difficultés posées par l'absence d'un véritable pavillon *bis* français, les pouvoirs publics ont initié ou accompagné ces deux dernières années quelques modifications du régime des TAAF, qui semblent toutefois trop timides pour être pleinement efficaces.

D'une part, le registre a été ouvert à l'immatriculation des **navires de croisière** afin de profiter des retombées, en termes d'emploi de marins français, de la forte croissance de la navigation de croisière. D'autre part, une réflexion sur l'évolution de l'immatriculation des navires a été engagée en 2000, à la demande du ministre de l'équipement, des transports et du logement, par deux inspecteurs généraux, MM. Hamon et Dubois. Leur rapport a notamment conclu à la **nécessité d'une réforme de l'immatriculation au registre TAAF**.

Enfin, à la suite de discussions menées l'an dernier entre les représentants des professionnels (*Armateurs de France*) et les organisations syndicales de marins, un relevé de conclusions sur la réforme de ce registre a été établi, au terme duquel le **calcul de l'effectif minimal de marins français s'effectuera au niveau de l'entreprise, pour l'ensemble des navires de l'armement qui sont immatriculés dans le territoire**. La proportion de marins français sera fixée à 35 % des effectifs inscrits sur les fiches d'effectifs pour les navires en flotte à la date de parution des textes d'application de la réforme. Pour les navires qui entreront en flotte postérieurement à la mise en vigueur et qui augmenteront le nombre de navires et l'emploi dans

l'entreprise, **la proportion minimale de marins français sera négociée, pour chaque navire**, au niveau de l'entreprise, entre l'armateur et les organisations syndicales ou les représentants du personnel.

Afin de mettre en œuvre ce relevé de conclusions, il a été nécessaire de procéder à une modification de l'article 26 de la loi du 26 février 1996 pour permettre que la **proportion minimale de marins français puisse être fixée soit par la voie réglementaire, soit par la négociation au sein des entreprises.**

Ainsi, en application de la loi n° 2001-503 du 12 juin 2001 habilitant le gouvernement à réformer par ordonnance les conditions d'armement des navires dans les terres australes et antarctiques, l'**ordonnance n° 2002-357 du 14 mars 2002** a institué de nouvelles dispositions prévoyant que l'équipage des navires immatriculés au registre des TAAF doit être **composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française**. Cette proportion est **fixée par décret en Conseil d'Etat**, en fonction notamment des **caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation**. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française. Toutefois, un **accord** entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, **peut fixer une proportion différente**, dans des conditions et des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Si le projet de loi de ratification de l'ordonnance a été déposé sur le bureau du Sénat le 20 juin 2002, **le décret en Conseil d'Etat nécessaire à la mise en œuvre de ces dispositions nouvelles n'a pas encore été pris.**

Certes, votre rapporteur pour avis se félicite que la **négociation collective ait permis d'avancer sur ce délicat problème du pavillon**. Cela démontre qu'une évolution des esprits s'est opérée, sans doute accélérée par la situation morose de notre armement national et par la prise en compte des effets positifs des exemples étrangers sur l'emploi des gens de mer. La santé économique d'une entreprise comme *Corsica Ferries*, dont tous les bâtiments relèvent désormais du pavillon italien, ne doit pas non plus y être étrangère.

Cependant, au regard des avantages qu'apportent les pavillons *bis* de nos concurrents européens, votre rapporteur doute que le dispositif d'assouplissement ainsi institué puisse être réellement efficace. **En outre, il ne répond aucunement aux difficultés rencontrées par les entreprises de navires à passagers, qui demeurent toujours exclues du pavillon TAAF.**

Aussi votre rapporteur pour avis place-t-il ses plus grands espoirs dans la mission confiée à notre excellent collègue Henri de Richemont, **convaincu que les propositions qu'il remettra d'ici mars 2003 contribueront réellement à rendre plus compétitif notre pavillon national.**

B. LA DESSERTE PORTUAIRE

Les ports constituent le maillon essentiel d'une chaîne de transport multimodale vers lequel doivent converger les divers modes de transport terrestre. Parmi les facteurs de la compétitivité des ports, la qualité de la desserte terrestre est déterminante. C'est en effet sur le transport terrestre que peuvent être réalisés aujourd'hui d'importants gains de productivité, en termes de temps (et de respect des délais), et surtout de coût de transport. Dans le cas, par exemple, de l'acheminement de conteneurs, le coût de l'acheminement terrestre d'un conteneur peut, sur des distances de 500 kilomètres, représenter cinq à six fois celui de son passage portuaire.

Dès lors, il paraît nécessaire de prendre en compte très en amont les besoins d'amélioration de la desserte terrestre des ports maritimes, par une approche multimodale qui suppose notamment la mise au point d'un dispositif d'observation des chaînes de transport multimodales. En outre, il convient **d'améliorer la connexion des ports maritimes aux réseaux de transport à longue distance** (connexion au réseau autoroutier, réagencement des interfaces avec le mode ferroviaire ou fluvial). Enfin, il faut veiller **à accroître le niveau de service des dessertes ferroviaires et fluviales à moyenne et longue distance**, du point de vue tant de la capacité (tel l'aménagement du canal Dunkerque/Escaut) que de la qualité de service, en particulier pour le fret ferroviaire, qui devrait doubler d'ici à 2010. Le trafic ferroviaire directement engendré par l'activité maritime des ports s'établissait en 2001 à 17 millions de tonnes, soit 14 % de l'activité fret de la SNCF. En intégrant également le trafic des zones industrialo-portuaires, l'activité ferroviaire des ports maritimes sur cette période culminait à 29 millions de tonnes, soit 23 % de l'activité fret de la SNCF.

Dans cet esprit, le rapport du groupe de travail sur l'**amélioration de la desserte des terminaux multimodaux**, constitué à l'initiative du Conseil national des transports (CNT) et présidé par M. Chabrierie, président fédéral de Transport Logistique de France (TLF), a rendu compte, pour chacun des modes, routier, ferroviaire, fluvial et maritime, des travaux menés, et récapitulé, sous forme de quatre listes d'actions concrètes, les besoins prioritaires qui ont été identifiés.

Ces actions privilégient volontairement les aspects liés à la **qualité de service et à l'exploitation** par rapport à ceux liés aux investissements d'infrastructures. Elles ont pour objectif de **développer le trafic** et d'**attirer** ou de **fixer les activités logistiques et industrielles** liées aux ports français.

Votre rapporteur pour avis a souhaité faire figurer ci-après les **principaux aspects de la réflexion en cours au secrétariat d'Etat aux transports et à la mer**, qui démontrent l'importance des problèmes rencontrés et la nécessité d'y répondre très rapidement.

LES ENJEUX DE LA DESSERTE PORTUAIRE

Pour certains types de trafic, en particulier pour les trafics intercontinentaux de conteneurs, **les grandes lignes maritimes sont désormais amenées à escalier dans un nombre limité de ports**. La réduction du nombre d'escales et leur massification impliquent **une extension des régions européennes desservies à partir du port**, extension favorisée par l'intégration progressive de l'économie européenne. Elles impliquent également **le recours accentué aux modes de transport privilégiés pour les grandes quantités et les grandes distances que sont notamment le cabotage maritime, le transport fluvial et le transport ferroviaire**.

Or, **l'essentiel des pré et post-acheminements des ports français se fait par la route** (actuellement environ 85 %). En effet, **l'hinterland ferroviaire des ports français reste insuffisamment développé** par rapport aux pays où il existe une réelle synergie entre modes. Or, dans la concurrence exacerbée qu'ils se livrent entre eux, **tous les ports européens consacrent un effort considérable à l'extension de leur hinterland ferroviaire**. Leur stratégie repose sur trois axes : **l'amélioration de l'interface portuaire**, afin de transformer les terminaux portuaires en véritables terminaux multimodaux dotés de connexions ferroviaires performantes, **le développement des infrastructures ferroviaires** et la qualité du service offert au passage du fret sur le réseau ferroviaire, ainsi que **la multiplication de services directs et réguliers reliant les ports aux principales destinations européennes**.

La question de la stratégie et des actions concrètes de la SNCF et de RFF à court et moyen terme est ainsi vitale pour l'avenir des ports français. C'est pourquoi il importe que la SNCF et RFF soient des acteurs à part entière du développement du transit des marchandises dans les ports français.

De même, les efforts pour promouvoir les plates-formes portuaires en tant que **plates-formes de transport combiné** par excellence doivent être **intensifiés**. Il convient qu'elles puissent bénéficier des **mêmes conditions favorables que le transport combiné rail-route**. Ainsi, **le nouveau Gouvernement envisage d'étendre au cabotage maritime alternatif à la route, et notamment au « merroulage » (transbordements mer-route), les aides d'exploitation attribuées au transport combiné « terrestre » (rail-route et fluvial-route)**. Le nouveau dispositif des aides de l'Etat à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode tout-routier, en cours de notification à la Commission européenne, devrait inclure cette extension.

L'amélioration des conditions d'acheminement des marchandises vers les ports maritimes français n'est pas seulement vitale pour la compétitivité de ces derniers. C'est plus généralement le dynamisme et l'économie de nos transports ferroviaire et fluvial, et de l'activité routière française liée à l'international, qui sont en jeu.

La loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport a créé deux établissements publics administratifs nationaux, dont l'un a pour mission de concourir à la mise en oeuvre de la politique intermodale des transports sur le territoire national par le financement des investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire, fluvial ou maritime.

Les dessertes routières

Le développement du réseau autoroutier français depuis les années soixante et jusqu'à une période relativement récente a eu pour but de faciliter les grands courants d'échanges européens, essentiellement orientés Nord-Sud (axe Paris-Lyon-Marseille), ou les échanges radiaux autour de Paris. Cet enjeu, le plus important au plan de la politique nationale des transports, n'a pas toujours coïncidé avec les besoins spécifiques des ports français : ainsi, ceux de la façade atlantique ont tardé à bénéficier d'une desserte terrestre de qualité, par insuffisance de flux générés par l'hinterland de ces ports.

Le Schéma directeur routier national du 1er avril 1992, qui constituait jusqu'à présent le cadre de développement à long terme du réseau autoroutier français, a été sensiblement infléchi pour prendre en compte la desserte terrestre des ports français. On peut citer à cet égard la réalisation :

- d'un certain nombre de dessertes transversales Ouest-Est, permettant de relier des ports situés sur la façade atlantique à leur arrière-pays et d'élargir ainsi leur hinterland ;
- d'un grand axe assurant une continuité autoroutière de Dunkerque à Bayonne à proximité du littoral ;
- des contournements autoroutiers de Paris, au Nord (A29) et au Sud (A28), au bénéfice notamment des ports du Havre et de Rouen, pour éviter l'obstacle de la région parisienne.

Harmonisation des réglementations européenne en matière de transport routier

Les plates-formes multimodales que constituent les ports maritimes ont un rôle déterminant à jouer dans le développement des transports combinés qui font appel au mode ferroviaire, fluvial ou au cabotage maritime. Cette politique plus favorable à l'environnement que le recours exclusif aux poids lourds implique de proposer une offre de service de qualité pour la desserte routière terminale d'un transport de bout en bout dont l'un des maillons est maritime.

Dans ce contexte, la Commission européenne poursuit ses travaux en vue de modifier la directive 92/106/CEE relative au transport combiné et de donner une définition plus claire et moins restrictive au transport combiné, de façon à favoriser le développement de chaînes intermodales utilisant, sur l'essentiel de leur trajet, un mode alternatif à la route.

Les dispositions envisagées au plan communautaire devraient intéresser les trafics portuaires dont la chaîne d'acheminement (incluant ou non des pré et post acheminements portuaires) réduit l'utilisation des réseaux terrestres, surtout les plus congestionnés, ou permet un transfert de la route sur un autre mode.

Harmonisation fiscale européenne

Dans le coût total du transport routier de marchandises, la fiscalité des carburants, celle des véhicules ainsi que les dépenses liées à la tarification des infrastructures (péages, eurovignette) représentent 17 % en moyenne du prix total d'exploitation d'un semi-remorque de 40 tonnes.

La taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP) constitue à elle seule 12 % du coût total du transport. En juillet 2002, la France occupe le quatrième rang du classement des Etats membres de l'Union européenne par ordre d'importance décroissante des taux d'accise sur le gazole. Les transporteurs français enregistrent ainsi une concurrence fiscale liée aux faibles taux d'accises applicables dans certains Etats. Un tel constat souligne que la relance de la politique européenne d'harmonisation des taux d'accises sur le carburant est nécessaire au bon fonctionnement du marché.

La taxe spéciale sur certains véhicules, dite « taxe à l'essieu », est destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie induites par la circulation des poids lourds de 12 tonnes et plus. La taxation française de ces véhicules demeure l'une des plus modérées de l'Union européenne. Elle représente un coût fixe relativement mineur, sauf dans le cas d'une exploitation peu intense du véhicule. Ainsi, pour un semi-remorque de 40 tonnes qui parcourt annuellement 122.000 kilomètres, la taxe à l'essieu représente en moyenne 0,5 % du coût total du transport. En outre, les véhicules utilisant les systèmes mixtes rail-route ouvrent droit à une réduction forfaitaire de 75 % sur les tarifs de cette taxe.

Les dessertes ferroviaires

Une politique volontariste de RFF et de la SNCF est attendue en faveur du développement du fret ferroviaire et, en particulier, de la desserte des ports français.

Le fret ferroviaire est le vecteur « transport » essentiel pour permettre aux ports français d'étendre leur zone de chalandise de la « banane bleue » vers les marchés situés à l'Est de la France. Sur ces marchés, où se concentrent l'essentiel de la population européenne et les zones de production économique à valeur ajoutée, ils entrent directement en concurrence avec les ports européens du « range nord ». Un autre vecteur de massification pourrait être la création des plates-formes logistiques concentrant le fret à destination ou en provenance d'un certain nombre de ports voisins et proches.

D'après les estimations de croissance des trafics portuaires, en s'en tenant au seul transit maritime direct, l'activité de fret SNCF s'élevait en 2001 à 5,9 milliards de tonnes × km (GTK). Dans l'hypothèse d'un doublement de trafic marchandise sur 10 ans et du maintien de la répartition modale actuelle, le fret ferroviaire d'origine portuaire enregistrerait alors une croissance de l'ordre de 6GTK en 2011. Tous ces chiffres sont doublés si l'on considère le trafic ferroviaire au sens large (transit direct et trafic des zones industrialo-portuaires).

Les actions communes entre acteurs ferroviaires et portuaires doivent passer par un nécessaire partage des risques et des responsabilités entre tous les intervenants, ferroviaires, portuaires et logistiques, publics et privés, transporteurs et clients.

Les corridors de fret et la mise en place du RTEFF

Les réflexions de l'Union européenne sur l'amélioration du transport ferroviaire de fret ont conduit à faire émerger le concept de *Trans-European freight freeways* (TERFF), traduit en français par « corridors de fret ». Dans ces corridors, certains sillons sont tracés *a priori* pour les trains de fret, permettant une amélioration sensible des performances d'ensemble d'une liaison donnée.

Avec l'adoption par le Conseil des ministres et le Parlement européen des directives issues du « paquet ferroviaire », le concept de corridor de fret a été étendu à la majorité des lignes importantes du réseau

ferroviaire européen, qui constituent désormais le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). Ce concept a acquis un statut réglementaire et s'impose à tous les Etats membres. Sur le RTEFF, toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence ferroviaire disposera à partir du 15 mars 2003 de droits d'accès et de transit pour effectuer les transports internationaux de fret, sous réserve naturellement qu'elle ait obtenu les certificats de sécurité correspondants. Cette ouverture sera étendue à l'ensemble du réseau ferré européen le 15 mars 2008.

Les corridors de fret ferroviaire et la mise en place du RTEFF constituent un enjeu vital pour les grands ports français. L'ensemble des opérateurs de transport, et en particulier les armements maritimes, sont engagés dans une massification des flux de marchandises, leur objectif étant de réduire le coût du transport par conteneur transporté grâce aux économies d'échelle. Or, la part du transport terrestre dans l'acheminement d'un conteneur est très importante en coût. Les ports qui n'arriveront pas à se doter de services liés à la création d'un réseau européen performant sont condamnés à devenir des ports secondaires dans l'acheminement des conteneurs.

Le premier corridor concerne l'axe Nord-Sud et la desserte des ports du Benelux : *Belifret*, reliant Anvers à Gioia Tauro (Italie), a été ouvert en janvier 1998 et s'est élargi notamment à Marseille en février 1998. Par ailleurs, un corridor ferroviaire international passant par le tunnel sous la Manche a été ouvert en mars 1999. Il devrait contribuer à améliorer la desserte du Havre et de Dunkerque. Il est en outre essentiel, pour accompagner le projet « Port 2000 », de développer un corridor Ouest-Est reliant Le Havre à l'Allemagne et aux pays de l'Est.

La mise en place de services ferroviaires performants

Un système de points nœuds (plates-formes de correspondance), qui relie entre eux une trentaine de terminaux français dans un délai de douze à dix-huit heures, permet au trafic maritime des ports du Havre et de Marseille-Fos d'être diffusé quotidiennement sur l'ensemble du territoire dans des délais performants, pour des lots d'importance variable.

A ces liaisons s'ajoute le réseau européen d'*Intercontainer Quality-Net*, dont le point nodal, situé à Metz, assure la relation du port du Havre avec les pays européens voisins : Allemagne, Autriche, Italie et pays d'Europe Centrale. Un service régulier de navettes ferroviaires du port du Havre vers la région Rhône-Alpes fonctionne depuis 1996, le port du Havre mettant en place un programme de développement de navettes ferroviaires pour le trafic conteneurisé. Un service Le Havre-Strasbourg fonctionne depuis fin janvier 1998 et des négociations sont en cours avec les opérateurs de transport combiné sur d'autres destinations françaises et européennes. Une structure, *Le Havre Shuttle Services*, a été créée pour développer ces services, consolider la demande et mettre au point avec les opérateurs ferroviaires les conditions techniques et économiques d'exploitation de ces navettes.

De même, la navette existant entre le port Edouard Herriot à Lyon et Marseille-Fos (*Lyon Med Express*) enregistre de bons résultats. En outre, un service dénommé *Europa Med Express* est mis en place depuis décembre 2000 de/vers Marseille-Fos via le point nodal de Metz Sablon (Quality Net). Le service de navette de/vers Bordeaux et Toulouse fonctionne depuis octobre 1999 sous la dénomination *Aquitaine Med Express*.

Des initiatives intéressantes de mise en place de services ferroviaires performants peuvent également être citées dans des ports d'intérêt national. Il s'agit par exemple de la mise en place d'un sillon ferroviaire hebdomadaire entre La Rochelle et Lyon, pour l'acheminement de pâte à papier.

Face à la concrétisation de l'extension de l'hinterland ferroviaire des ports européens concurrents, il est cependant urgent d'étendre l'hinterland ferroviaire des ports français à l'aide d'une politique tarifaire adaptée, d'une plus grande priorité accordée au fret sur certains axes, et de la définition d'objectifs d'amélioration de la qualité.

Or, la gestion actuelle du système ferroviaire donne la priorité aux services de voyageurs pour l'affectation du personnel et des matériels de traction, les règles de priorité, l'organisation des travaux d'entretien et le tracé des sillons. Par ailleurs, les demandes de capacité des services voyageurs augmentent, notamment dans des régions où le trafic est déjà saturé ou dans lesquelles les perspectives de croissance, notamment en matière de trafics d'acheminements portuaires, sont importantes. Les trafics des ports français sont ainsi en compétition, en termes d'attribution de sillons, avec les trafics de transit des autres pays européens et avec les TER, très consommateurs de sillons. De façon générale, il convient que la politique en matière d'attribution des sillons soit orientée de façon à augmenter la qualité et le nombre de sillons fret, voire à identifier des axes dédiés aux trafics fret.

Il est important que soient pris en considération, dans l'exécution des contrats de plan, les aménagements identifiés comme prioritaires pour la desserte ferroviaire des ports maritimes :

- aménagements nécessaires des chantiers de transport combiné mer/fer. Ainsi, le projet « Port 2000 » au Havre prend en compte la nécessité d'optimiser la desserte ferroviaire des futurs terminaux. Mais, plus généralement, des aménagements des voies ferrées des ports seront toujours indispensables pour faire évoluer l'organisation des voies de quais au fur et à mesure des mutations des ports ;

- aménagements essentiels au maintien et au développement de capacité fret nécessaires aux trafics portuaires sur certains axes : artère Nord-Est, passage par la Grande Ceinture, Nîmes-Montpellier. Ces aménagements sont inscrits aux contrats de plan Etat-Région 2000-2006, notamment aux points suivants : desserte et intéressant la desserte des ports (Ile-de-France), désaturation des nœuds lyonnais et dijonnais, etc.

Les dessertes fluviales

Comparé aux pays voisins, le transport fluvial n'occupe pas en France une place aussi importante dans les transports d'acheminement portuaire.

Néanmoins, des évolutions encourageantes sont à noter et les efforts de développement du trafic de conteneurs entrepris dans le cadre de la politique intermodale ont donné des résultats notables. C'est le cas des liaisons Le Havre-Paris en partenariat avec la plate-forme de Paris-Gennevilliers, Lille-Dunkerque, et Marseille-Lyon en partenariat avec le port fluvial Edouard Herriot. Il y a là un potentiel à développer par la recherche d'une meilleure synergie entre le transport fluvial et le transport maritime.

La voie d'eau a conforté ces deux dernières années son rôle dans le rééquilibrage des flux de marchandises sur le territoire. La réalisation d'une plate-forme d'interface fluvio-maritime au port de Fos a permis, par exemple, de faire basculer vers Marseille une partie de la logistique de céréales de Bourgogne qui allait jusqu'alors vers des ports Nord-européens.

Les bons résultats du mode fluvial prouvent sa capacité à répondre aux besoins des professionnels du transport. Sur la période 2000-2006, l'effort de l'Etat sera poursuivi dans le cadre d'un programme de restauration et d'aménagement du réseau de plus de 760 millions d'euros, contractualisé avec l'ensemble des régions concernées. Cette politique ambitieuse en matière d'infrastructures devrait permettre de moderniser, dans un délai d'une dizaine d'années, le réseau assurant l'essentiel du trafic de marchandises. Elle engagera également la première étape d'un aménagement global de la liaison Seine-Nord, consistant à moderniser l'infrastructure au sud, sur la Seine et l'Oise, et au nord, sur le canal Dunkerque-Escaut, afin de développer le transport fluvial dans les bassins concernés et d'améliorer la desserte fluviale des ports de Dunkerque, Rouen et Le Havre.

Par ailleurs, le dispositif dit d'aides aux embranchements fluviaux de Voies navigables de France (VNF) permet de financer certains équipements fluviaux de transbordement et d'encourager ainsi les industriels à utiliser la voie d'eau dans leurs démarches logistiques. La priorité a été donnée, notamment, aux projets économiques susceptibles de conforter la voie d'eau dans son rôle de vecteur de développement des ports français.

Les lignes régulières de transport fluvial de conteneurs ont poursuivi leur progression de trafic. On mentionnera particulièrement les très bons résultats enregistrés par le service de transport combiné fluvial LOGISEINE, GIE constitué par une compagnie de transport fluvial (Compagnie Fluviale de Transport), un manutentionnaire portuaire (Terminaux de Normandie), et un gestionnaire de plate-forme multimodale intérieure (Paris Terminal).

Aujourd'hui, ce groupement opère un service régulier d'une fréquence de trois départs hebdomadaires dans chaque sens entre Le Havre-Rouen et la région parisienne. L'opération « Port 2000 » doit permettre également de tirer parti de ce service en encourageant le recours au mode fluvial dans les pré et post-acheminements terrestres du port du Havre.

Débouché naturel du bassin Rhône-Saône, le port de Marseille-Fos s'est résolument lancé dans une politique de « ports avancés ». Cette orientation a fait l'objet d'une convention avec la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) en vue de transformer le terminal à conteneurs multimodal de Lyon en plate-forme multimodale. Ainsi, l'année 2002 a vu la mise en service d'une nouvelle ligne régulière entre Marseille et son hinterland (Lyon, Mâcon, voire Chalon-sur-Saône). Initié par un important armement maritime, ce service a proposé dès son démarrage une rotation dotée d'une importante capacité de transport (deux barges de 124 EVP chacune). L'objectif affiché est d'atteindre un trafic de 20.000 EVP par an d'ici 2005.

Il convient de souligner que ce projet se développe dans une parfaite logique intermodale puisque la chaîne logistique qui sera mise en place comprend un transport routier dans les pré et post-acheminements de conteneurs maritimes, ce qui permettra de réduire les retours à vide.

Par ailleurs, le port de Dunkerque et le port de Lille coopèrent dans un service combiné de transport s'exerçant dans le cadre d'un GIE, *Nord Container Service* (NCS), auquel les deux ports participent financièrement à parts égales. Il s'agit de la combinaison d'un service maritime desservant - via Dunkerque - Le Havre, Felixstowe et Rotterdam, avec un service terrestre entre Dunkerque et Lille permettant l'utilisation soit de barges fluviales, soit de trains blocs frétés par la Compagnie Nouvelle des Conteneurs. Avec une prévision de 12.000 EVP à l'horizon 2004, le service NCS a connu une montée en charge progressive, et a été prolongé sur Valenciennes puis Béthune.

Enfin, le port de Lille poursuit l'exploitation d'une ligne vers Anvers et Rotterdam, lancée en 1995. Le trafic se stabilise autour de 15.000 EVP, son expansion étant limitée par des contraintes d'infrastructures qui devraient être levées à l'issue du contrat de plan Etat-Région. *Source : Secrétariat d'Etat aux transports et à la mer*

Votre rapporteur pour avis ne peut qu'insister à nouveau sur **l'importance vitale que constitue pour l'avenir des ports français un développement adapté des modalités de leur desserte**. Le programme « Port 2000 » est à cet égard significatif : si les travaux d'infrastructures, dont sont responsables les gestionnaires du port du Havre, se poursuivent conformément aux prévisions, des retards grandissants s'accumulent en ce qui concerne les engagements relatifs aux dessertes, ferroviaires notamment.

Dès lors, on peut tout à fait craindre que l'augmentation des capacités de chargement et de déchargement qui doit résulter de l'achèvement de l'opération ait été financée en pure perte, si les marchandises ne peuvent arriver ou quitter l'enceinte portuaire faute d'infrastructures adéquates. Une telle situation serait à l'évidence intolérable tant pour les entrepreneurs et les gestionnaires portuaires, qui ont considérablement participé au financement de ce programme, que pour les pouvoirs publics, comptables des deniers publics qui y ont été investis.

*

*

*

La Commission des Affaires économiques a examiné ce rapport le mardi 5 novembre 2002 et, après avoir entendu M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, a donné un avis favorable, sur proposition de son rapporteur pour avis, à l'adoption des crédits consacrés à la mer inscrits dans le projet de loi de finances pour 2003 lors de sa réunion du 27 novembre 2002.