

N° 94

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

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

AVIS PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2001, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XX

MER

Par Mme Anne HEINIS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Paul Emorine, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Léon Fatous, Louis Moinard, Jean-Pierre Raffarin, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Christian Demuyneck, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Paul Dubrule, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Philippe Labeyrie, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislav Poniatsowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

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

Sénat : 91 et 92 (annexes n° 25 et 26) (2000-2001).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I^{ER} - LE PROJET DE BUDGET DE LA MER POUR 2001	6
A. LES DOTATIONS BUDGÉTAIRES GLOBALES.....	6
B. LES ORIENTATIONS.....	7
CHAPITRE II - LA MARINE MARCHANDE	11
A. LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS.....	11
B. L'ARMEMENT FRANÇAIS	18
II. LA SÉCURITÉ EN MER	22
A. LES ACCIDENTS SURVENUS AU PREMIER SEMESTRE 2000.....	22
B. LES CONSÉQUENCES DE LA CATASTROPHE DE L'« ERIKA »	24
C. L'APPLICATION DU MÉMORANDUM DE PARIS.....	26
D. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM).....	27
III. L'ENSEIGNEMENT MARITIME	29
A. LE RÉSEAU DES ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION.....	29
B. LE FINANCEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR	32
C. LA RÉFORME DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR.....	33
CHAPITRE III - LES PORTS MARITIMES	35
A. LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES	35
B. L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE DES PORTS MARITIMES	37
C. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DES PORTS	38
a) Ports autonomes.....	38
b) Ports d'intérêt national.....	40
D. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS	40
a) Les ports autonomes.....	40
b) Les ports d'intérêt national.....	43

Mesdames, Messieurs,

Notre pays a été particulièrement éprouvé par le naufrage du pétrolier « Erika » le 12 décembre 1999, par les tempêtes des 25 et 26 décembre, puis, il y a quelques semaines, par le naufrage de « l'Ievoli Sun ». Ces moments dramatiques auraient pu être l'occasion d'un ressaisissement face à cette espèce d'aveuglement dont nous faisons preuve à l'égard de la politique maritime.

Par aveuglement, il convient d'évoquer cette absence de vision et cette incapacité à comprendre que, dans le domaine de la mer, notre pays dispose d'atouts majeurs et qu'une mobilisation significative de moyens pourrait rendre à la France son statut de grande puissance maritime dans le contexte actuel de mondialisation et de développement continu des échanges.

Le budget de la mer pour 2001 ne traduit guère ce qui aurait pu être un redressement salutaire !

Même si l'effort consenti en faveur de la sécurité maritime progresse -c'est bien le moins que l'on pouvait attendre-, les enveloppes financières concernées partent d'un niveau si modeste que les taux d'augmentation les plus spectaculaires ne déboucheront souvent que sur l'habituelle « répartition de la pénurie ».

Le total des moyens de paiement du budget de la mer atteindra en 2001, 6,583 milliards de francs.

Hors ENIM, l'établissement national des invalides de la mer, c'est-à-dire la sécurité sociale des marins, le budget « actif » affecté aux services maritimes de sécurité et de formation, aux ports, à notre flotte de commerce et au littoral, se réduira à environ 1 milliard 250 millions de francs !

En consacrant globalement une soixantaine de milliards de francs par an au secteur ferroviaire, l'Etat affiche -c'est son droit- la priorité absolue qu'il entend accorder au chemin de fer.

Avec une dotation d'un peu plus d'un milliard de francs seulement, le secteur maritime fait figure « d'oublié ».

Les échanges maritimes mondiaux connaissent, cependant, une croissance deux fois plus rapide que celle des productions. Le trafic maritime des « conteneurs » devrait enregistrer une progression d'environ 7 % par an dans les prochaines années.

Par ailleurs, près de 50 % du commerce extérieur français en volume transite actuellement par un port maritime national.

La contradiction entre la place du secteur maritime dans notre économie et le niveau de l'effort public consenti n'est-elle pas flagrante ?

Votre rapporteur pour avis souhaiterait, cependant, rendre hommage au combat quotidien mené par un certain nombre de hauts fonctionnaires qui, en dépit de l'extrême modestie des moyens mis à leur disposition, s'efforcent de prendre les mesures les plus urgentes et de mettre en place les réformes nécessaires.

Il faut savoir, d'autre part, qu'il existe, dans le secteur maritime, un véritable problème de « **vivier** ».

Un seul exemple : deux mois avant la catastrophe de l'ERIKA, huit postes d'inspecteurs des affaires maritimes étaient mis en concours. Pour ces **huit postes, trois candidats se sont présentés** et un **seul a été finalement admis !**

De nombreuses « acrobaties » seront nécessaires pour pourvoir les postes qu'il importe de créer en faisant notamment appel à des « anciens » de la marine marchande.

S'agissant de notre enseignement maritime, le problème du « vivier » existe aussi.

Depuis quelques années, une réforme de la formation maritime est mise en place sur la base de la **spécialisation des filières**. Or, cette réforme se heurte à des difficultés de mise en œuvre en raison du **manque de professeurs** de l'enseignement maritime.

Là encore, l'indifférence des pouvoirs publics successifs a découragé les vocations.

CHAPITRE I^{ER}

LE PROJET DE BUDGET DE LA MER POUR 2001

A. LES DOTATIONS BUDGÉTAIRES GLOBALES

L'ensemble des crédits qu'il est proposé de consacrer à la mer en 2001 s'élèvent à 6.583 millions de francs soit un montant comparable à celui de 2000 (6.553 millions de francs).

Le tableau ci-dessous indique l'évolution des crédits de la mer par titre.

EVOLUTION DES CRÉDITS DE LA MER PAR TITRE

(en millions de francs)

	2000	2001	Variation en %
Titre III - Dépenses de personnel	421,332	452,222	+7,33 %
Titre III - Hors dépenses de personnel	180,420	206,30	+14,34 %
Titre IV - Hors ENIM	862,619	916,23	+6,21 %
Subvention ENIM	4 719,00	4 810,0	+1,93 %
Titre V - AP	487,250	553,500	+13,59 %
Titre V - CP	342,38	302,33	-11,78 %
Titre VI - AP	35,5	42,3	-19,15 %
Titre VI - CP	28,00	21,80	-22,14 %
TOTAL DO + AP	6 706,122	6 855,382	+2,22 %
TOTAL DO + CP	6 553,752	6 583,415	+0,45 %

Au-delà de la stabilité générale de ce projet de budget, qui montre que la catastrophe de l'Erika **n'a eu aucune incidence budgétaire globale sur les finances publiques dévolues au secteur de la mer**, on relèvera la hausse des autorisations de programme (+14 % pour le titre V ; +19 % pour le titre VI), mais corrélativement une baisse surprenante des crédits de paiement (-12 % pour le titre V, -22 % pour le titre VI) dont on peut se demander si elle ne fait que traduire -comme le prétend souvent le Gouvernement- le « phasage » des différentes opérations d'investissement.

B. LES ORIENTATIONS

Le Gouvernement propose de distinguer le volet « affaires maritimes et gens de mer », d'une part, le volet « transports maritimes, ports et littoral », d'autre part.

● Sur le premier volet, les priorités portent sur la **sécurité** et la **formation maritime**.

La création de 66 postes budgétaires et l'augmentation des moyens d'engagement au titre de la **sécurité maritime** sont les principales caractéristiques de ce volet.

Les dotations en moyens de fonctionnement passent de 40 à 42,2 millions de francs, soit une hausse de 5,48 %. Quant aux crédits d'équipement, les autorisations de programme s'élèvent à 148 millions de francs contre 92,25 millions de francs en 2000, soit une progression de 60,42 %. L'augmentation de la dotation permettra notamment l'acquisition d'un second patrouilleur de haute mer, de disposer de baliseurs neufs (le Havre, Dunkerque et Brest) en 2001 et d'acquérir des matériels de nouvelle génération (bouées, balises radars) pour la signalisation maritime.

Les missions de sécurité maritime sont assurées par les centres de sécurité des navires, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes et les services des phares et balises.

Les centres de sécurité des navires (CSN) sont chargés, on le sait, de contrôler les navires français de commerce, de pêche et de plaisance ainsi que les navires étrangers en escale dans les ports français.

L'objectif, que le Gouvernement s'est fixé, vise au doublement des effectifs d'inspecteurs affectés à ces missions d'ici à 2003. A cet effet, 16 emplois d'inspecteurs de la sécurité des navires sont créés dans le projet de budget.

Afin d'achever le plan de professionnalisation des CROSS, à la suite de la suppression du service militaire obligatoire, on relève pour 2001 la suppression de 21 emplois d'appelés et la création de 16 emplois d'engagés et militaires de carrière, auxquels s'ajoutent la création de 9 emplois de contrôleurs des travaux publics de l'Etat sur la section services communs.

Comme suite aux décisions du comité interministériel de la mer (CIMER) du 27 juin 2000, les dotations d'investissements progressent de 75 % en autorisations de programme et 59 % en crédits de paiement afin de moderniser les équipements des CROSS et renouveler l'ensemble des radars de la Manche.

Malgré cela, le niveau global de ces crédits (35 millions de francs en autorisations de programmes et 17,4 millions de francs en crédits de paiement) reste bien en deçà des besoins.

En ce qui concerne le dispositif de **contrôle et de surveillance des affaires maritimes**, on sait que les unités littorales des affaires maritimes (ULAM), chargées de la surveillance de la zone côtière sont actuellement au nombre de 15.

Le projet de budget prévoit, à cet égard, la création de 4 emplois.

Les moyens hauturiers comprennent, pour leur part, sept vedettes de trente mètres et un patrouilleur de 46 mètres.

Pour 2001, il sera passé commande d'un deuxième patrouilleur de haute mer.

Sur ce point, votre rapporteur pour avis soulignera les difficultés de recruter des personnels qualifiés pour l'utilisation des nouveaux moyens nautiques. A quoi bon commander des navires, si l'on ne trouve pas les hommes nécessaires à leur armement ?

Au titre de la signalisation maritime des côtes françaises, on relève l'accélération du programme de remise en état des phares et balises et de modernisation de la flotte de balisage : la réalisation est prévue sur trois ans au lieu des cinq. 300 millions de francs lui seront consacrés.

Les moyens d'engagement prévus à ce titre progressent de près de 40 % par rapport à 2000.

Parmi les priorités affichées, on relève, aussi, la **réforme du système d'enseignement maritime** avec, notamment, la rénovation des cursus et le développement du centre national de formation des formateurs maritimes de Nantes.

L'accroissement des dotations concernées porte notamment sur les crédits destinés aux bourses allouées aux élèves de l'enseignement maritime secondaire et de l'enseignement supérieur maritime, qui s'élèvent à 6,4 millions de francs dans le projet de loi de finances pour 2001 contre 5,3 millions de francs en 2000, soit 20,75 % d'augmentation.

Au total, les moyens de paiement affectés à la formation maritime passent de 95,86 à 100,19 millions de francs en 2001, soit une progression de 4,48 %. Les autorisations de programme atteignent, quant à elles, 9,5 millions de francs, soit une augmentation de 0,5 millions de francs par rapport à 2000.

Il convient d'évoquer, par ailleurs, la **réforme des services des affaires maritimes**.

La réforme engagée en matière de statuts de personnel sera poursuivie avec la mise en place de nouveaux corps de « contrôleurs des affaires maritimes » et l'amélioration des niveaux indemnitaires.

● Sur le second volet, les moyens d'engagements (dotations ordinaires et autorisations de programme) consacrés à l'ensemble des trois grands secteurs que sont le **développement portuaire**, le **soutien à la flotte de commerce**, ainsi que la **protection** et la **mise en valeur du littoral**, sont en progression de +10,3 % par rapport aux crédits 2000.

Signalons que :

- 847 millions de francs sont affectés aux ports maritimes ;
- 410 millions de francs sont dévolus à la flotte de commerce (contre 338 millions de francs en 2000 et 200 millions de francs en 1999) ;
- 50 millions de francs financeront des opérations de protection et de mise en valeur du littoral.

Le Gouvernement affiche, plus particulièrement, cinq objectifs :

- le renforcement de la **sécurité** de nos **ports maritimes** ;
- la **modernisation** et le **développement** des ports, afin d'accompagner la croissance des trafics et des échanges maritimes mondiaux ;
- l'accroissement du **soutien à notre flotte de commerce** au bénéfice de l'emploi maritime ;
- la mise en place de moyens appropriés à la prévention contre les **pollutions** accidentelles dans les **ports** et sur notre **littoral** ;
- le renforcement de la **protection de nos côtes** contre l'érosion marine et le développement harmonieux et équilibré de notre **littoral**.

CHAPITRE II

LA MARINE MARCHANDE

A. LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS

● Au 1er juillet 2000, la flotte de commerce française était composée de 210 navires d'une capacité de 6,47 millions de tonnes de port en lourd (Mtpl), soit une remarquable stabilité par rapport à l'année précédente.

L'âge moyen global de la flotte s'établit à treize ans et deux mois. Celui des navires à passagers est de dix ans, celui de la flotte pétrolière de 16 ans, celui des cargos de 8 ans.

Relevons qu'au sein de la flotte pétrolière (de 55 à 60 navires depuis 5 ans), deux catégories particulières ne se sont guère renouvelées au cours de la dernière décennie : les transporteurs de pétrole brut et les navires gaziers.

L'effectif des transporteurs de pétrole brut s'est maintenu à 15 unités sur les dix dernières années.

Rappelons que l'on entend par « flotte française », la flotte des navires de commerce de plus de 100 unités de jauge brute (Jb) battant pavillon national.

Il convient de rappeler l'existence d'une flotte dite « contrôlée » dont un armateur français détient des parts majoritaires mais qui ne navigue pas sous pavillon français. Cette flotte représente près de la moitié des capacités mises en œuvre par les armements français.

D'une manière générale, la décennie 1980-1990 a enregistré une réduction sensible de la flotte française puisque la **flotte pétrolière**, notamment, été **amputée de la moitié de son effectif** et des **trois quarts de sa capacité**.

Notons que des mesures sont actuellement examinées, au sein de l'Union Européenne et dans le cadre de l'Organisation Maritime

Internationale, pour raccourcir le calendrier d'élimination des **pétroliers à simple coque** et des navires les plus anciens.

Par ailleurs, le comité interministériel de la Mer du 28 février 2000 a souligné que les navires transportant des matières polluantes et dangereuses feront l'objet d'une attention particulière pour l'accès aux financements introduits par le dispositif de GIE fiscal.

Les navires gaziers, stables en effectifs, en capacité, ont un âge moyen de 19,5 ans.

C'est le secteur des caboteurs pétroliers qui a le plus bénéficié d'investissements nouveaux. Passé d'un effectif de 26 à 31 unités pour une capacité augmentée de moitié, son âge moyen est passé de 14 à 9 ans d'âge.

Au cours de la dernière décennie, le secteur des navires à passagers a conservé son âge moyen de 10 ans mais avec un doublement de la capacité. Il offre aujourd'hui 45.000 places de passagers.

Notons que le secteur des paquebots de croisière ou mixtes compte maintenant six unités toutes entrées en flotte au cours de la dernière décennie.

D'une manière générale, on constate que l'entrée en flotte de 57 navires neufs au cours des cinq dernières années a constitué un mouvement de renouvellement de la moitié de l'effectif et d'un peu plus du quart de la jauge ou de la capacité d'emport de la flotte française (27,5 %).

Les tableaux ci-après montrent l'état de la flotte française (flotte « sèche » et flotte pétrolière) avec notamment l'indication de l'âge moyen des navires.

A-FLOTTE SECHE
(Passagers et marchandises sèches)

CATFGORIES	JUSQU'A 5 ANS		DE 6 A 10 ANS::		DE 11 A 15 ANS		DE 16 A 20 ANS		DE 21 A 25 A	
	NOMBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	J B	NBRE	
PAQUEBOTS	4	79004	2	16300						
TRANSBORDEURS	5	58449	6	99763	7	92892	6	65.398	4	47.
VEDETTES A PASSAGERS			1	585			1	248	1	
TOTAL NAVIRES A PASSAGERS	9	137453	9	116648	7	92.8927	7	65.6465	5	47.
CARGOS DE LIGNE	5	68.636			3	19.386	6	18.483	9	20.
PORTE-CONTENEURS	6	188.997	3	126.109			3	96.509	2	34.
TRANSPORTEURS VRAC SEC	5	442.642	1	91.036	4	93 100				
CITERNES A VIN ET A HUILE	1	7.274	1	5.683						
TRANSPORTEURS DE SOUFRE ET DE PRODUITS. CHIMIQUES			2	6.106	1	3.446			1	7.
CABOTEURS < 500 JB									2	
NAVIRES SECS STATIONNAIRES	3	7733	3	2127	2	632	5	4590	11	4
TOTAL CARGOS	20	715282	10	231.061	10	116.564	14	119.582	26	68.
TOTAL FLOTTE SECHE	29	852.735	19	347.709	17	209.456	21	185.228	31	116.
<i>POURCENTAGE EN NOMBRE</i>	<i>19,59</i>		<i>12,84</i>		<i>11,49</i>		<i>14,19</i>		<i>20,95</i>	
<i>POURCENTAGE EN NOMBRE</i>		<i>49,02</i>		<i>19,99</i>		<i>12,04</i>		<i>10,65</i>		

B - FLOTTE PETROLIERE

CATEGORIES	JUSQU'A 5 ANS		DE 6 A 10 ANS		DE 11 A 15 ANS		DE 16 A 20 ANS		DE 21 A 25 ANS	
	NOMBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB
PETROLIFRS LONG COURS	3	395.299	2	207.607			1	188.728	7	993 915
CABOTEURS PETROLIERS	9	206.527	4	17.467	4	25.391	5	58 306	2	5 978
G.P.L - G.N.L	2	48.856					2	44.201	1	79 272
PETROLIERS STATIONNAIRES	2	32.283	4	55.175	1	25.060	1	2 103		
TOTAL PETROLIERS	16	682.965	10	280.249	5	50.451	9	293.338	10	1 079 16
<i>POURCENTAGE EN NOMBRE</i>	<i>26,23</i>		<i>16,39</i>		<i>8,20</i>		<i>14,75</i>		<i>16,39</i>	

<i>POURCENTAGE EN JAUGE</i>	24,88	10,21	1,84	10,69	39,
---------------------------------	-------	-------	------	-------	-----

C - RÉCAPITULATION

CATEGORIES	JUSQU'A 5 ANS		DE 6 A 10 ANS		DE 11 A 15 ANS		DE 16 A 20 ANS		DE 21 A 25 ANS	
	NOMBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB	NBRE	JB
TOTAL FLOTTE SECHE	29	852.735	19	347.709	17	209.456	21	185.228	31	116.377
TOTAL PETROLIERS	16	682.965	10	280.249	4	25.391	5	50.451	10	1.079.1
FLOTTE TOTALE	45	1.535.700	29	627.958	22	259.907	30	478.566	41	1.195.5
<i>POURCENTAGE EN NOMBRE</i>	21,53		13,88		10,53		14,35		19,62	
<i>POURCENTAGE EN JAUGE</i>	34,25		14,00		5,80		10,67		26	

- Le pavillon « Terres australes et Antarctiques françaises »

Au 1^{er} janvier 2000, 100 navires de commerce effectuant des relations internationales et totalisant 3.594.638 unités de jauge brute et 6.292.810 tonnes de port en lourd, étaient enregistrés au pavillon des « terres australes et antarctiques françaises » (TAAF).

Les effets de l'extension progressive du régime d'immatriculation TAAF à de nouvelles catégories de navires d'une part, ainsi que l'augmentation de 35 % à 70 % de la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre de l'allégement des charges sociales patronales de l'ENIM se sont traduits, notons-le, par le maintien à bord d'une proportion de navigants français supérieure au minimum obligatoire (70 %).

L'immatriculation des navires au territoire des TAAF permet de réduire les coûts d'exploitation en offrant aux armements qui optent pour ce registre la possibilité d'être plus compétitifs sur le marché du transport maritime international. Plusieurs armements nationaux ont donc pu maintenir leur présence sur des secteurs particulièrement exposés à la concurrence internationale, tels que les transports de vrac et les hydrocarbures, tout en fournissant une offre de transport de qualité, dans le respect d'un niveau élevé de normes sociales et de sécurité.

La proportion de navires de notre flotte nationale immatriculés dans le territoire des TAAF n'a cessé de progresser depuis la création de ce registre. Elle s'élève aujourd'hui à près de 48 % pour ce qui est du nombre d'unités, et à près de 90 % pour ce qui est de la capacité de transport.

Le tableau ci-après montre la part du pavillon TAAF dans notre flotte nationale :

**EVOLUTION DE L'ETAT DE LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS
PAVILLON FRANÇAIS**

otte de commerce sous pavillon national	01/01/88	01/01/89	01/01/90	01/01/91	01/01/92	01/01/93	01/01/94	01/01/95	01/01/96	01/01/97	01/01/98	01/01/99	01/01/00
Nombre	261	241	223	220	216	221	215	207	209	210	206	210	209
(unités de jauge brute)	4 388	4 128	3 870	3 718	3 724	3 833	3 938	3 983	3 947	4 085	4 211	4 155	4 488
PL (tonnes de port en lourd)	7 139	6 665	6 146	5 865	5 855	5 946	6 158	6 347	6 264	6 339	6 562	6 472	412
Nombre d'immatriculation TAAF													
Nombre	25	31	30	47	49	52	87	83	86	89	91	102	7.02
(unités de jauge brute)	488	603	510	694	627	1 040	2 850	2 981	3 002	3 123	3 288	3 490	3 550
PL (tonnes de port en lourd)	702	824	749	1 122	1 046	1 904	5 002	5 423	5 462	5 562	5 796	6 021	6 250
Pourcentage de la flotte sous matriculation TAAF													
unités	9,58 %	12,86 %	13,45 %	21,36 %	22,69 %	23,53 %	40,47 %	40,10 %	41,15 %	42,38 %	43,33 %	48,57 %	47,8
capacité de transport (TPL)	9,84 %	12,38 %	12,19 %	19,15 %	17,88 %	32,02 %	81,23 %	85,44 %	87,21 %	87,75 %	88,32 %	93,03 %	89,6
Statistiques de navigants sur les navires immatriculés TAAF													
français	85	111	142	257	289	318	815	777	807	807	N.C.	N.C.	759
étrangers	134	220	275	492	492	549	828	711	736	749	N.C.	N.C.	815
Total	219	331	417	749	749	867	1 643	1 488	1 543	1 556	N.C.	N.C.	1 574

- Le projet de pavillon « EUROS »

A la suite de l'adoption de quatre règlements de libéralisation du secteur des services de transports maritimes, en 1986, on rappellera que la Commission européenne avait présenté des propositions visant à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté. L'une de ces propositions consistait en l'établissement d'un registre communautaire, dit Euros qui devait permettre la création d'un pavillon européen.

Devant les difficultés pour parvenir à un accord au sein de la Communauté, puis de l'Union, la Commission européenne a apporté des aménagements à son projet en suggérant que les conditions d'armement soient adaptées aux différents marchés.

En dépit de ces efforts, aucun consensus n'a pu se dégager parmi les Etats membres.

En conséquence, la Commission, dans son document d'orientation stratégique intitulé « vers une nouvelle stratégie maritime », présenté au mois d'avril 1996, a proposé de retirer la proposition de règlement communautaire de 1989, modifiée en 1991, établissant un registre maritime communautaire (Euros). La France a, pour sa part, maintenu son souhait d'harmoniser les conditions d'exploitation des navires appartenant à des opérateurs européens.

Pour votre rapporteur pour avis, les problèmes rencontrés par le projet de pavillon « Euros » en disent long sur les difficultés de concilier les points de vue des Etats membres de l'Union sur le dossier maritime !

B. L'ARMEMENT FRANÇAIS

- La situation économique de l'armement français

En 1997, dernière année statistique connue, le trafic global de la flotte française, s'est élevé à 101.847.000 tonnes dont 61,8 millions de tonnes sous pavillon français et 40 millions de tonnes sur des navires affrétés ou contrôlés, à comparer à un trafic global de 93 millions de tonnes en 1996.

Les **lignes régulières** de long cours assurent l'essentiel du transport intercontinental des marchandises générales, les deux tiers de ces marchandises étant transportés en conteneurs. Les lignes régulières dégagent un chiffre d'affaires de l'ordre de **13 milliards de francs**.

Ce secteur comprend actuellement deux grands ensembles, le groupe CMA-CGM et le groupe Bolloré (armement Delmas), qui assurent plus de deux tiers du chiffre d'affaires du secteur.

Le **transport de passagers**, au niveau international, concerne les lignes de courte distance et les croisières.

Hormis les trafics côtiers, qui représentent, à eux seuls, environ un millier d'emplois saisonniers, le transport de passagers constitue un ensemble concentré autour de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), la société Bretagne-Angleterre-Irlande (BAI-Brittany Ferries) et SeaFrance, la filiale de la SNCF sur le détroit du Pas de Calais.

Ces trois entreprises représentent plus de 3.000 emplois embarqués.

En 1998, la dizaine de compagnies présentes au total dans ce secteur ont réalisé un chiffre d'affaires de l'ordre de 5 milliards de francs contre 4,5 en 1996.

Le trafic de passagers touchant la France en Manche, Atlantique et Méditerranée est estimé à 28,3 millions en 1997 et le trafic des véhicules est passé de 6,5 millions d'unités en 1996 à 7,2 millions en 1997.

Sur le **marché du vrac sec**, le résultat de l'activité de l'armement français s'est établi à 28 millions de tonnes en tenant compte du transport de cargaisons de **produits bruts** et de **matières premières**, ainsi que des transports spécialisés (produits chimiques, colis lourds, liquides...).

Ce trafic est opéré par une quarantaine de navires armés ou affrétés par six groupes ou compagnies françaises, dont, on citera, au premier rang l'armement Louis-Dreyfus, réalisant un chiffre d'affaires de 2,3 milliards de francs.

Le secteur du **transport de pétrole** est concentré autour de deux types d'activité :

– le transport du pétrole brut ; trois compagnies interviennent sur ce secteur (Euronav, Green Tankers et Mobil-Oil) et ont réalisé un chiffre d'affaires de 1,5 milliard de francs ;

– le transport maritime de produits pétroliers qui est assuré par une flotte d'environ 45 navires (40 en 2000) mis en ligne par une dizaine d'armements français présents sur le marché dont le chiffre d'affaires s'est établi, en 1997, à environ 1 milliard de francs.

Même si le pavillon français occupe dans le concert des nations maritimes le 28^{ème} rang mondial pour les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1999, les entreprises françaises se comportent honorablement dans plusieurs segments du marché.

Le groupe CMA-CGM figure dans les vingt premiers armements mondiaux de ligne régulière et Delmas, filiale du groupe Bolloré, est rangé parmi les armements les plus performants dans les trafics nord-sud.

- Activités et résultats des principaux armements

Armement Delmas

L'armement Delmas, qui appartient au groupe Bolloré, est spécialisé dans le transport maritime sur des lignes régulières. Il n'arme plus que quatre navires sous pavillon français mais il conserve des participations dans une cinquantaine de navires porte-conteneurs, grumiers et navires polyvalents sous pavillons étrangers ; concentré sur l'Afrique, Delmas constitue le maillon maritime d'une entreprise de transport qui assure la prise en charge des marchandises sur toute la chaîne.

Les activités maritimes du groupe ont représenté un chiffre d'affaires de l'ordre de 4 à 5 milliards de francs en 1999.

D'après les informations dont nous disposons, les renouvellements prévus dans la flotte de l'armement Delmas ne devraient pas se faire sous pavillon français.

Quatre grumiers demeurés immatriculés sous pavillon français, devraient conserver leurs équipages français (60 officiers et 120 personnels d'exécution) pour une durée de six ans.

Groupe CMA-CGM

Exclusivement consacré au transport maritime de ligne régulière de conteneurs, le groupe CMA-CGM a amorcé la consolidation d'une situation difficile. Avec un chiffre d'affaires consolidé de 9,5 milliards de francs en 1999, en progression de 18 %, et un bénéfice de 312 millions de francs, il se classe au 12^e rang mondial pour le transport de lignes régulières de conteneurs, au 4^e rang européen et au 1^{er} rang français.

Les principales lignes commerciales du groupe sont la ligne Europe-Extrême-Orient (23 % du volume transporté), Méditerranée-Extrême-Orient (15,1 %), Métropole-Antilles (8,9 %), Amérique Latine (7,9 %), Australie-Asie (7,2 %) et Europe-Golfe Persique (5,9 %).

La flotte se compose de 81 navires exploités dont 18 en pleine propriété et 12 sous pavillon français. Le groupe a pris livraison de deux nouveaux porte-conteneurs de 200 équivalent-vingt pieds (EVP) en 1999 et a commandé quatre porte-conteneurs de 6.500 EVP et 2 de 2.200 EVP.

En 1999, l'effectif du groupe s'élevait à 3.096 salariés, dont 453 navigants français.

Le groupe CMA-CGM a poursuivi le développement et la modernisation de sa flotte avec la mise en service de deux nouveaux porte-conteneurs et la commande de six autres navires représentant un investissement de 2 milliards de francs. En 1999, CMA-CGM a ainsi augmenté sa flotte de porte-conteneurs de 20 %.

BAI-Brittany Ferries

Le groupe BAI comprend les sociétés BAI (transport de passagers), Truckline, acquise en 1985 (transport de fret) et les sociétés d'économie mixte Sabemen, Senacal et Senamanche.

En 1999, sur un marché de la Manche en léger recul, Brittany-Ferries a maintenu ses positions. Son trafic passagers (2,7 millions) est resté stable (-0,1 %), celui des véhicules de tourisme (770.000 véhicules) a progressé de 4,3 %. Le trafic des véhicules de fret (175.000 camions) a toutefois baissé de 4,3 %.

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Brittany-Ferries pour l'exercice 1998/1999 a atteint 1.951 millions de francs, en progression de plus de 4 %, le chiffre d'affaires net progressant pour sa part de 6,9 %.

Le groupe emploie environ 2.160 personnes.

La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) est aujourd'hui le premier employeur maritime français avec un peu plus de 2.400 salariés dont 1.660 navigants et 760 emplois à terre, essentiellement à Marseille ; pour faire face à la forte augmentation des besoins en période estivale un quart des effectifs est saisonnier ; en 1999, les effectifs moyens sont en légère croissance, +2,9 % pour les navigants et +0,3 % pour les sédentaires.

Ces personnels, dont environ un tiers réside en Corse, assurent l'armement d'une flotte composée de six car-ferries, de deux navires à grande vitesse, deux fois plus rapides que les car-ferries classiques, et de quatre cargos rouliers mixtes spécialisés dans le transport de camions et capables d'accueillir aussi quelques centaines de passagers.

Avec pour activité principale la desserte de six ports insulaires depuis les trois ports continentaux de Marseille, pour la moitié du trafic (Nice pour plus du tiers et Toulon pour le reste), cette flotte a assuré, en 1999, le transport de 1.352.200 passagers (+9,6 %) et de 453.400 véhicules (+8,9 %).

En 1999, le chiffre d'affaires de la SNCM s'est élevé à 1,279 milliards de francs, en progression de 7,8 % par rapport à 1998. La SNCM a pu afficher une progression totale de son résultat courant de 107 millions de francs.

Le Gouvernement estime aujourd'hui que la diversification des marchés de la SNCM pourrait améliorer la compétitivité de l'entreprise qui pourrait conquérir de nouvelles parts de marché et profiter des opportunités offertes par la libéralisation du cabotage européen, depuis le 1^{er} janvier 1999, en application du règlement du Conseil n° 3577-92.

II. LA SÉCURITÉ EN MER

A. LES ACCIDENTS SURVENUS AU PREMIER SEMESTRE 2000

Le tableau 1 ci-après fournit, pour le premier semestre 2000 le nombre d'accidents, en particulier ceux concernant la navigation et les avaries pour les navires de commerce, pêche et plaisance. Au total 253 navires ont eu

un accident de navigation, 930 navires ont subi des avaries. En outre, 263 engins de plage ont été impliqués dans un événement.

Le tableau 2 présente le nombre de personnes impliquées dans ces accidents. Au total on déplore 27 personnes décédées et 33 personnes portées disparues au premier semestre 2000.

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

NAVIRES IMPLIQUÉS	1er semestre 1999	1er semestre 2000
Navires de Commerce :		
Accidents de navigation	4	18
Avaries	139	145
Autres types d'accidents	77	804
TOTAL :	220	967
Navires de Pêche :		
Accident de navigation	50	32
Avaries	127	202
Autres types d'accidents	113	403
TOTAL :	290	637
Navires de Plaisance :		
Accident de navigation	232	203
Avaries	473	583
Autres types d'accidents	121	488
TOTAL :	826	1 274
Engins de Plage :		
Planche à voile	144	137
scooters de mer	26	23
engins de plage	91	103
TOTAL :	261	263
TOTAL GENERAL	1 597	3 141

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

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

B. LES CONSÉQUENCES DE LA CATASTROPHE DE L'« ERIKA »

Le 10 février 2000, les principaux acteurs du transport maritime pétrolier en France ont signé une charte, aux termes de laquelle :

– les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de **navires à simple coque** à partir de **2008** et à éviter, sauf contrôle très strict, les navires de plus de 15 ans, ainsi que ceux qui ont souvent changé d'armateurs et de sociétés de classification.

– les armateurs s'engagent à effectuer, sur leurs navires, des contrôles techniques de structure en cale sèche tous les 2,5 ans et à respecter l'intégralité des conventions de l'OMI (sécurité, prévention de la pollution) et de l'OIT (aspect social).

- enfin, l'ensemble des parties s'engage à renseigner et à utiliser la base informatique de données EQUASIS relative aux renseignements sur l'état de navires.

Les **deux comités interministériels de la mer** (CIMER) du 28 Février et du 27 Juin 2000, ont pris également plusieurs décisions :

- 200 postes supplémentaires seront créés en trois ans, pour renforcer les centres de sécurité des navires, les CROSS, les unités littorales des affaires maritimes, et les effectifs des officiers de ports.

- la remise en état de la signalisation maritime sera accélérée (phares, balises et navires baliseurs), l'ensemble des radars des CROSS de la Manche sera renouvelé, tandis que seront mis en place des équipements pour l'identification automatique des navires.

- un second patrouilleur de haute mer sera commandé et des moyens d'interventions supplémentaires seront mis en place pour la Marine Nationale, les Douanes, la Gendarmerie Maritime.

- les rôles des ministres chargés de la mer, de la sécurité civile et de l'environnement seront redéfinis pour ce qui concerne la prévention, la veille technologique, l'expertise, la préparation de l'intervention et la gestion de crise.

- le ministre chargé de la mer et le ministre de l'intérieur veilleront à organiser un **exercice Polmar-terre** dans **chaque département** au moins **tous les trois ans** et un exercice par façade maritime associant un ou plusieurs départements chaque année ;

- tous les plans d'intervention du ressort des préfets de départements et des préfets maritimes seront actualisés d'ici la fin 2001.

- dans le domaine de la communication, un rôle important sera désormais confié au préfet de zone de défense et, au niveau national, au ministre qui assure la coordination des moyens (ministre chargé de la mer en cas d'application des seuls plans de secours en mer, ministre chargé de la sécurité civile dans les autres cas).

Dans le domaine portuaire, plusieurs décisions ont été prises :

– le renforcement des moyens d'intervention du préfet maritime ; en cas de risque avéré pour la vie humaine ou l'environnement et dans les situations d'urgence, **celui-ci pourra imposer à un port d'accueillir un navire en difficulté ;**

– l'obligation pour les navires de s'acquitter de l'obligation de déposer ces déchets dans des installations adéquates, au lieu de les rejeter en mer, avant de quitter le port sous peine de se voir immobilisés et de faire l'objet de sanctions pénales.

Par ailleurs, le Gouvernement a adressé, le 15 février 2000, aux organisations internationales compétentes (Organisation maritime internationale (OMI), fonds international d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par hydrocarbures et Union européenne), trois mémorandums sur la sécurité maritime.

C. L'APPLICATION DU MÉMORANDUM DE PARIS

Le mémorandum de Paris est une convention internationale signée en juillet 1992 et liant, actuellement, dix-huit pays : les treize de l'Union européenne qui ont un littoral, la Norvège, la Pologne, le Canada, la Russie et la Croatie. Il permet d'effectuer des contrôles opérationnels en s'appuyant sur les dispositions prévues par l'organisation maritime internationale. Ces contrôles doivent permettre de vérifier la capacité réelle des équipages à conduire le navire, et à réaliser les opérations commerciales en toute sécurité.

En 1999, la France a effectué 819 inspections, ce qui représente 14,06 % des navires étrangers ayant fait escale dans un port de la France métropolitaine, soit un recul sensible par rapport aux années antérieures. (23.41 % en 1997 et 20.49 % en 1999)

Avec 91 navires étrangers retenus dans ses ports, la France a réalisé un taux de détention de 11,11 %, performance meilleure que celle de l'année 1998 (10,06 %), mais largement inférieure aux années antérieures, (13,06 % en 1997) tout en demeurant toutefois supérieure à la moyenne des pays membres signataires du Mémorandum.

La faiblesse des résultats observés reflète les difficultés rencontrées **au niveau des effectifs** des centres de sécurité des navires.

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

Cette évolution fâcheuse devrait s'infléchir dans les années à venir au fur et à mesure de l'accroissement des compétences de la nouvelle génération.

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

Le premier tableau ci-dessous indique les crédits inscrits au profit de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) sur chacun des chapitres budgétaires concernés.

Le second tableau ci-après présente la situation des moyens d'intervention de la S.N.S.M. entre 1996 et 2000.

Le bilan d'activité de la société pour les années 1996 à 1999 est retracé dans le troisième tableau ci-après.

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

La SNSM a mis en place des procédures et un suivi du recouvrement des créances en matière d'assistance ou remorquage.

**EVOLUTION DES CREDITS DE LA SNSM
de 1996 à 2001 (en francs)**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
TITRE IV Chap.46-32 - Art. 20 Subvention d'entretien	4 016 700	4 050 000	4 050 000	4 050 000	4 050 000	4 050 000
TITRE VI Chap. 66-32 - Art. 20 Subv. d'équipement A.P.	9 616 000	9 700 000	9 700 000	9 700 000	10 200 000	10 200 000
C.P.	9 616 000	9 700 000	9 700 000	9 700 000	10 200 000	10 200 000

**MOYENS DE LA SOCIETE NATIONALE
DE SAUVETAGE EN MER**

	1996 au 1 ^{er} janvier	1997 au 1 ^{er} janvier	1998 au 1 ^{er} janvier	1999 au 1 ^{er} janvier	2000 au 1 ^{er} janvier
Canots tous temps	39	38	42	42	40
Vedettes 1ère Classe	30	29	29	26	26
Vedettes 2ème Classe	49	47	50	54	59
Vedettes 3ème Classe	23	23	22	20	16

**BILAN D'ACTIVITE
DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER
ANNEES 1996 A 1999**

	1996	1997	1998	1999
Navires assistés	2543	2316	2649	2709
Personnes assistées	9897	7498	9091	8971
Véliplanchistes	1 166	892	921	684
Personnes sauvées d'un danger certain	666	511	374	595

III. L'ENSEIGNEMENT MARITIME

A. LE RÉSEAU DES ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION

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

Ces écoles assurent les formations des officiers chefs de quart, des capitaines et chefs mécaniciens des navires de commerce : le Havre et Marseille se chargent de la filière « officier de première classe de la marine marchande », Saint-Malo et Nantes de la filière « officier de deuxième classe de la marine marchande ».

Le nombre d'élèves par classe varie de 25 à 32 élèves.

Le premier volet du **plan pluriannuel de spécialisation** s'est poursuivi en 2000. Il a pour objectif, on le sait, de rationaliser le fonctionnement des écoles, tout en adaptant l'enseignement maritime aux nouvelles normes de formation des gens de mer imposées par la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets.

Les deux tableaux suivants indiquent l'évolution des concours de recrutement des capitaines de 1^{ère} et de 2^{ème} classe de la navigation maritime avant la réforme de 1998.

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

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

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

<u>Officier de 1^{ère} classe</u>			
<u>de la marine marchande</u>	1998	1999	2000
Concours (accès première année)			
Places offertes	165	180	160
Nombre de candidats	427	487	476
Nombre de reçus	165	180+4 étrangers	160+3 étrangers
Sélection (accès première année)			
Places offertes	15	20	20
Nombre de candidats	60	65	65
Nombre de reçus	15	20	20

<u>Officier de 2^{ème} classe</u>			
<u>de la marine marchande</u>	1998	1999	2000
Places offertes	75	75	70
Nombre de candidats	172	215	232
Nombre de reçus	75	75	70

Le nombre de candidats au concours d'entrée dans les filières de capitaine de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe de la navigation maritime augmenté de 1990 à 1993. De 1996 à 1998, le nombre de places offertes a été majoré en prévision du besoin d'officiers à l'horizon de l'an 2000.

Le contingent d'entrée en 1^{ère} année des nouvelles filières d'officier de la marine marchande s'élève aujourd'hui à 250 places.

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

	95/96	96/97	97/98	98/99	99/2000	00/2001 prévision
Formation officier	736	763	796	871	1007	1100
CAP marin du commerce	27	abandon	-	-		
BEP marin du commerce		17	34	40	13	14
TOTAL	763	780	830	911	1.020	1.114

B. LE FINANCEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

La participation de l'Etat aux **dépenses de fonctionnement** des écoles nationales de la marine marchande a été de 7 millions de francs en 1998, 8,7 millions de francs en 1999 et 9 millions de francs en 2000 ; elle sera de 10 millions de francs au titre du projet de loi de finances pour 2001.

L'évolution des dotations en **crédits d'investissement** affectés aux ENMM est retracée dans le tableau ci-dessous de 1998 à 2001.

	1998	1999	2000	2001
A.P.	2,750 millions de francs	4,500 millions de francs	6 millions de francs	6,4 millions de francs
C.P.	2,800 millions de francs	4 millions de francs	34 millions de francs	5,860 millions de francs

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

C. LA RÉFORME DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

On sait que l'entrée en vigueur de la réforme de la convention internationale « STCW-1978 » sur les normes de formation des gens de mer de la flotte de commerce, ainsi que de la convention « STCW-F » sur les normes de formations de gens de mer de la flotte de pêche, ont rendu indispensable une réforme de l'enseignement maritime supérieur.

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

La réforme des écoles comprend trois volets :

- un plan de spécialisation ;
- une rénovation des établissements ;
- la réforme du fonctionnement des écoles.

Sur le premier volet, relevons que les écoles du Havre et de Marseille sont actuellement chargées de la filière « officier de première classe de la marine marchande », tandis que la filière « officier de deuxième classe relève des écoles de Saint-Malo et de Nantes.

En application de la réforme, l'école du Havre mettra en place des formations axées sur le domaine portuaire dans le cadre de « Port 2000 » ; l'école de Saint-Malo suivra le développement des nouvelles formations à la plaisance professionnelle et en particulier la nouvelle formation de « capitaine de yacht » ; enfin, l'école de Nantes aura en charge le contrôle de la qualité de la formation tandis que l'école de Marseille développera des formations internationales.

Sur le deuxième volet, un plan pluriannuel, mis en place au début de l'année 2000, devrait permettre de rénover les quatre établissements.

Les dépenses envisagées pour ce programme sont de l'ordre de 70 millions de francs ; elles s'inscriront, principalement, dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

Il convient, enfin, de signaler la question du passage sous statut public des personnels de l'association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles (AGEMA) dont le principe a été arrêté en 1997.

Rappelons, à ce propos, qu'un arbitrage ministériel rendu le 21 mai 1999 a pris les décisions suivantes :

- le passage sous statut public du personnel de l'AGEMA s'effectuerait à partir du 1^{er} janvier 2000, les agents de l'AGEMA sous contrat à durée indéterminée se voyant proposer un statut d'agent de droit public, soit de titulaires, soit de contractuels à durée indéterminée.

- le ministère chargé des transports serait chargé de l'élaboration de ce statut en liaison avec le ministère de la fonction public, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

- enfin, la dissolution de l'AGEMA interviendrait avant le 30 juin 2001.

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

Un décret fixant les conditions d'intégration des personnels de l'AGEMA a été présenté au comité technique paritaire de l'agriculture le 23 mai 2000, à celui de l'équipement le 28 juillet et à la commission des statuts du conseil supérieur de la fonction publique le 12 juillet.

Le Gouvernement fait savoir que la date prévue initialement pour le passage des agents de l'AGEMA sous statut public au 1^{er} décembre 2000, ne pourra être vraisemblablement respectée pour l'ensemble du personnel du fait du **délai de réflexion individuelle** qui a été fixé à six mois à compter de la parution du décret fixant les conditions d'intégration.

Votre rapporteur pour avis sera attentif à ce que la titularisation des personnels volontaires s'effectue dans les meilleures conditions.

CHAPITRE III

LES PORTS MARITIMES

A. LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES

S'agissant des ports maritimes, le Gouvernement affiche deux priorités :

- le **renforcement de la sécurité** ;
- **l'accélération de la modernisation.**

Sur le premier volet relatif à la **sécurité maritime**, le projet de budget pour 2001 propose une dotation 463,5 millions de francs, soit une progression de 6 %.

Le collectif budgétaire de la fin de l'année 2000 devrait abonder ce montant de 10 millions de francs.

Devrait être ainsi engagée la rénovation du « service public du dragage » afin d'en améliorer la productivité et de préserver l'emploi des marins. Notons, aussi, la commande de deux dragues nouvelles plus performantes et de capacités plus puissantes.

Relevons, en second lieu, qu'un programme de réhabilitation des infrastructures portuaires de base devrait être mis en place, dès 2001, dans le cadre des nouveaux contrats portuaires entre l'Etat et les régions.

Les effectifs des officiers de port et officiers de port adjoints, chargés de la police et de la sécurité dans les ports, seront renforcés, l'année prochaine, avec la création de 16 postes supplémentaires, 14 autres postes devant être normalement créés en 2002.

Le Gouvernement fait observer que la création de 30 postes supplémentaires d'officiers de port et officiers de port adjoints représentera une augmentation des effectifs de 10 % pour l'ensemble des ports (ports autonomes et ports d'intérêt national) et de 25 % pour les seuls ports d'intérêt national.

S'agissant du volet « **modernisation** », le Gouvernement souligne que les principaux facteurs d'attraction du trafic sont la **qualité des infrastructures**, la **compétitivité** et la **fiabilité des services offerts**, et, enfin, la qualité des **dessertes terrestres**.

La plus importante des extensions portuaires programmées est, on le sait, celle du Havre avec le projet « port 2000 » qui devrait faire face à la croissance du trafic de marchandises conteneurisées. Le projet de budget pour 2001 prévoit à ce titre 200 millions de francs en autorisations de programme et 80 millions de francs en crédits de paiement.

Globalement, les **crédits d'investissement** destinés aux ports maritimes progresseront, en 2001, de 4 % en autorisations de programme.

Relevons que l'Etat s'est engagé sur les sept années des nouveaux contrats de plan à quadrupler son financement au titre des investissements d'infrastructures dans les ports relevant de la compétence de l'Etat.

S'agissant de la **compétitivité des ports maritimes**, on signalera la suppression de la taxe perçue sur les passagers et l'exonération de taxe professionnelle des équipements et outillages spécifiques des entreprises de manutention portuaire.

En ce qui concerne la **qualité des dessertes terrestres** des ports maritimes, le comité interministériel de la mer du 27 juin dernier a réaffirmé son intention de promouvoir la part ferroviaire dans l'acheminement terrestre des marchandises à destination ou en provenance de nos ports et à consacrer, chaque année, une partie des crédits destinés à l'aide aux transports combinés, à des actions concourant à l'amélioration de la desserte ferroviaire des ports.

Le Gouvernement fait, par ailleurs, observer que les nouveaux contrats de plan « Etat-région » intègrent plusieurs opérations destinées à améliorer la desserte de nos ports.

B. L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE DES PORTS MARITIMES

En 1999, l'activité des ports maritimes français est restée à un niveau élevé, malgré la décroissance des trafics pétroliers depuis la fin de l'année 1998. Totalisant 332,8 millions de tonnes, le trafic global n'a enregistré qu'une légère baisse de -1,1 % par rapport à l'année 1998. Le trafic actuel se situe, en tout état de cause, 10 % au-dessus du niveau des années 1992 à 1994.

Hors produits pétroliers, le trafic 1999 a progressé de +2,3 % par rapport à l'année précédente.

Les trafics embarqués, dont le volume atteint 99,9 millions de tonnes, augmentent de +4,1 % alors que les marchandises débarquées, avec 232,9 millions de tonnes, diminuent de -3,2 %.

La répartition du trafic total des entrées et sorties, et leur évolution par catégorie de port, sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Unité : Millions de tonnes	Entrées	% 99/98	Sorties	% 99/98	Total	% 99/98
Ensemble des ports métropolitains	232,9	-3,2 %	99,9	4,1 %	332,8	-1,1 %
dont ports autonomes	189,5	-4,3 %	64,8	3,6 %	254,3	-2,4%
dont ports d'intérêt national	40,3	2,6 %	33,7	4,6 %	74,0	3,5 %
dont ports décentralisés	3,1	-3,6 %	1,4	16,5%	4,5	1,9 %
ports d'Outre-mer	8,1	6,9 %	1,8	2,0 %	9,9	6,0 %

En 1999, le trafic **des ports autonomes** (254,3 millions de tonnes) a baissé de -2,4% tandis que celui des **ports d'intérêt national** (74 millions de tonnes) progressait de +3,5%.

Les vracs liquides, qui représentent près de la moitié du tonnage de marchandises traité par les ports métropolitains (160,0 millions de tonnes) enregistrent une baisse de -4,4 %, sous l'effet de la baisse des trafics des produits pétroliers depuis la fin de l'année 1998.

On relève, en revanche, une progression de 71,3 % des vracs solides (84,1 millions de tonnes).

Représentant désormais plus du quart du tonnage des marchandises transportées hors vracs, les **trafics conteneurisés** ont atteint, en 1999, 23,6 millions de tonnes, soit une progression de +6,2 % qui confirme les taux de croissance des années précédentes (+7,2 % en 1998, +6,4 % en 1996, +12,9 % en 1997). A titre de comparaison, les trafics 1999 de conteneurs à Singapour et Rotterdam ont progressé, en 1999, respectivement de +9,5 % et +7,7 %.

Les marchandises diverses non conteneurisées augmentent de +1,8 % par rapport à 1998, grâce notamment au bon retour du trafic trans-manche à Calais (34,2 millions de tonnes, +6,8 %), qui a retrouvé quasiment le niveau record de 1997 (qui fut de 34,5 millions de tonnes).

Sur les six premiers mois de l'année 2000, on a relevé une progression globale du trafic total (170,2 millions de tonnes) de +4,3 % (**+6,3 % dans les ports autonomes et -3,1 % dans les ports d'intérêt national**) par rapport à la même période de 1999.

Ces résultats sont liés notamment à un redressement des vracs liquides (+6,8 %), le trafic des produits pétroliers ayant connu une activité soutenue au cours du premier semestre, à une évolution favorable des vracs solides (43,1 millions de tonnes, +4,1 %) ainsi qu'à la poursuite de la progression des trafics conteneurisés (12,7 millions de tonnes, +9,9 %).

C. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DES PORTS

a) Ports autonomes

Le chiffre d'affaires des ports autonomes métropolitains, qui regroupe les prestations de services des ports, s'est établi à 3.235 millions de francs en 1999.

Il est composé pour 52,25 % par les droits de port, pour 27,93 % par les taxes d'outillage, pour 14,26 % par les redevances du domaine et des concessions et pour 5,55 % par d'autres recettes.

En 1999, le résultat net global des ports autonomes a atteint à 113,14 millions de francs, contre 102,03 millions de francs en 1998.

● Dunkerque

En 1999, le chiffre d'affaires du port de Dunkerque a atteint 409,5 millions de francs, enregistrant un fléchissement de 4,7 % par rapport à l'année précédente malgré une forte progression dans le domaine des trafics conteneurisés.

● Le Havre

En 1999, le chiffre d'affaires du port du Havre a atteint 926,48 millions de francs, en léger repli de 0,8 % par rapport à l'année précédente. L'amélioration de sa situation financière et la politique de désendettement qu'il mène depuis plusieurs années lui permettent d'assumer de nouveaux investissements avec l'engagement en 2000 de l'importante opération « Port 2000 ».

● Rouen

En 1999, le chiffre d'affaires du port de Rouen, qui a subi depuis plusieurs années la chute des exportations de céréales, s'est redressé pour atteindre 375,63 millions de francs, progressant ainsi de 10,25 % par rapport à l'année précédente.

● Nantes Saint-Nazaire

En 1999, le chiffre d'affaires du port de Nantes Saint-Nazaire a atteint 390 millions de francs, contre 407,4 millions de francs en 1998 et 372,83 millions de francs en 1997. En 1998, le port avait réalisé un record historique en termes de trafic en franchissant la barre des 30 millions de tonnes (31,7 millions de tonnes). En 1999, le trafic s'est élevé à 28,8 millions de tonnes.

● Bordeaux

En 1999, le chiffre d'affaires du port de Bordeaux a atteint 188,48 millions de francs, en progression de 2,1 %.

Même si le résultat net comptable augmente légèrement, il convient de relever les difficultés financières de ce port, liées au poids des charges d'exploitation par rapport au trafic et à la faiblesse de l'« hinterland » industriel.

● Marseille

En 1999, le chiffre d'affaires du port de Marseille a atteint 944,61 millions de francs, montant stable par rapport à l'année précédente. Toutefois, la situation financière du port s'est améliorée grâce aux efforts de gestion et de réduction des charges d'exploitation.

b) Ports d'intérêt national

En 1999, pour l'ensemble des concessions portuaires métropolitaines, on a constaté globalement une diminution de 2,5 % du chiffre d'affaires (1.445 millions de francs), et de 6,2 % de la marge d'autofinancement (502 millions de francs contre 472 millions de francs en 1998). Le niveau de la dette a continué, quant à lui, à décroître (897 millions de francs contre 1.016 millions de francs en 1998).

D. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS

a) Les ports autonomes

En 1999, trois quarts des crédits d'investissements alloués aux ports autonomes ont été consacrés aux opérations inscrites aux contrats de plan Etat-régions.

Le quart restant a été affecté à des opérations spécifiques de rétablissement des profondeurs, ainsi qu'à des grosses réparations répondant à un impératif de sécurité des infrastructures de base (digues, quais, jetées, ouvrages mobiles).

Les principales opérations financées en 1999 et prévues en 2000 sont les suivantes :

● Dunkerque :

- réparation de la jetée des Huttes ;
- renforcement du Quai à Pondéreux Ouest ;
- adaptation du site destiné à l'accueil du nouveau dock flottant ;
- réparation de l'Ecluse Watier ;
- réhabilitation de l'Ecluse Trystam ;
- réhabilitation de l'Ecluse Charles de Gaulle ;

- Le Havre :

- remplacement du pont V ;
- réparation de la Porte P4 de l'Ecluse François 1^{er} ;

- Rouen :

- programme d'approfondissement du chenal maritime ;
- réhabilitation des digues de calibrage du chenal maritime (première tranche) ;

- Nantes Saint-Nazaire :

- extension de 250 m du terminal à marchandises diverses et à conteneurs ;
- construction du poste roulier n° 2 Bis ;
- réhabilitation de l'Ecluse Est de Saint-Nazaire ;
- extension du terminal agroalimentaire de 110 mètres ;

- Bordeaux :

- approfondissement du chenal de navigation au droit de Bassens ;
- réparation des dégâts dus aux tempêtes ;

– remplacement des vedettes de sondage ;

● Marseille :

– réparation des postes 7 et 8 ;

– remodelage des bassins de la Joliette dans le cadre du projet Euroméditerranée ;

– réparation des quais de bassins de Radoub ;

– rétablissement des profondeurs des bassins de Marseille ;

On sait que l'Etat participe à hauteur de 80 % aux dépenses suivantes :

– creusement et création des bassins,

– création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports,

– construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès.

Il finance, par ailleurs, 60 % des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des autres ouvrages d'infrastructures et engins de radoub.

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

Une enveloppe annuelle d'emprunts, pour la couverture des dépenses d'infrastructure et de superstructure, est fixée par le comité des investissements à caractère économique et social.

AUTORISATIONS D'EMPRUNT ACCORDEES PAR LE CIES

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ports autonomes	290	230	255	208	140	60	35	15	25

(en millions de francs courants)

Le tableau suivant indique, pour les ports autonomes, les dépenses d'investissement, ainsi que leur mode de financement.

(en millions de francs courants)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Investissements	940,4	894,4	728,3	577,8	651,4	793,8	1433,0
Subventions:							
<i>Etat</i>	112,6	144,4	103,2	104,6	89,7	85,6	134,5
<i>Collectivités locales</i>	228,1	244,3	221,6	166,4	156,3	224,8	474,0
Emprunts	203,9	234,8	139,8	52,7	1,4	6,4	25,0
fonds propres	395,8	270,8	263,7	254,1	404,0	476,9	799,5

En 1999, les ports autonomes ont financé leurs investissements (total de 793 millions de francs) à hauteur de 61 % par autofinancement. L'Etat a contribué globalement au financement de 11 % de l'ensemble des investissements.

Les prévisions retenues, pour 2000, par le comité des investissements à caractère économique et social, au printemps dernier, indiquent un montant d'investissements de 1.433 millions de francs, autofinancé à hauteur de 56 %, avec 9 % de participation de l'Etat, 33 % des collectivités locales et un recours à l'emprunt limité à 1,7 %.

b) Les ports d'intérêt national

Le tableau ci-dessous retrace le montant des investissements réalisés dans les ports non autonomes d'intérêt national ainsi que leurs modalités de financement sur la période 1994-1999.

(milliers de francs)

	Etat	Fonds de concours	Ensemble
1994	67 180	135 185	202 365
1995	43 226	38 420	81 646
1996	74 394	295 191	369 585
1997	83 088	272 969	356 057
1998	86 555	173 070	259 625
1999	81 174	160 132	241 306

Les opérations qui ont été financées sont constituées soit d'investissements inscrits aux contrats de plans Etat-régions soit d'interventions de réhabilitation, de grosses réparations ou de gros entretien des infrastructures de base.

Pour 2000, les prévisions d'investissements ont été établies ainsi qu'il suit (en autorisations de programme), en milliers de francs :

(milliers de francs)

	Etat A.P.	Fonds de concours	Ensemble
2000	84 576	84 189	168 765

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

En règle générale, la participation financière de l'Etat aux travaux d'infrastructures est de l'ordre d'un tiers du montant de la dépense.

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.

Le tableau ci-dessous montre que les ports non autonomes d'intérêt national se sont globalement engagés dans une politique de désendettement afin d'améliorer leur compétitivité. Les emprunts sont contractés sur le marché financier.

AUTORISATIONS D'EMPRUNT ACCORDEES PAR LE CIES

(Millions de francs)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ports d'intérêt national	151	103	83	100	79	39	44,55	0	0

*

*

*

La Commission des Affaires économiques a considéré que le projet de budget de la mer pour 2001 ne répondait pas aux besoins.

Pourtant, l'impact des récentes catastrophes maritimes dans l'opinion publique crée, aujourd'hui, les conditions d'une nouvelle « donne » dans le domaine de la mer et du littoral.

A ce contexte psychologique favorable, s'ajoute, par ailleurs, une croissance économique générale qui permettrait de financer un grand effort volontariste en direction de la mer.

Ne pas saisir cette occasion et poursuivre une gestion « timorée » de notre secteur maritime -comme depuis de trop nombreuses années- serait, ainsi, lourd de conséquences en nous privant notamment de retrouver, avant longtemps, un rang honorable dans la compétition internationale.

Suivant la proposition de son rapporteur, la Commission des Affaires économiques a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits de la mer dans le projet de loi de finances pour 2001.