

N° 79

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1995.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi de finances pour 1996, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE,

TOME XX

MER

Par M. Jacques ROCCA SERRA,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, vice-présidents ; Gérard César, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Minetti, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Georges Berchet, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2222, 2270 à 2275 et T.A. 413

Sénat : 76 et 77 (annexes n°9 et n°10) (1995-1996)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT PROPOS	5
CHAPITRE PREMIER - LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1996	11
I. LES DÉPENSES ORDINAIRES	11
A. LES MOYENS DES SERVICES	11
B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES	13
1. <i>Les actions de promotion dans le domaine maritime</i>	13
2. <i>L'action éducative et culturelle</i>	15
3. <i>L'action économique</i>	15
4. <i>L'action sociale : le poids éminent de l'ENIM</i>	15
II. LES DÉPENSES EN CAPITAL	16
A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT	16
B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT	17
III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	18
CHAPITRE II - LA MARINE MARCHANDE	21
I. LE PLAN PLURIANNUEL DE SOUTIEN DE LA FLOTTE	22
II. LA POURSUITE DE L'EFFORT EN FAVEUR DES SALARIÉS MARITIMES ET L'AMÉLIORATION DU RÉGIME SOCIAL DES MARINS	24
A. L'EMPLOI MARITIME ET LES RESTRUCTURATIONS	24
B. LE RÉGIME SOCIAL DES GENS DE MER	24
III. LA PRÉSERVATION DU SERVICE PUBLIC DE L'ÉDUCATION MARITIME	25
A. LES ÉCOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE (ENMM)	26
B. L'ASSOCIATION POUR LA GÉRANCE DES ÉCOLES DE FORMATION MARITIME (AGEMA)	26
C. LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ AGRÉÉS	26
D. LES BOURSES, LA PROMOTION SOCIALE DES GENS DE MER ET LA FORMATION CONTINUE	27
IV. L'ACTION SOUHAITABLE SUR LES ENTREPRISES MARITIMES	27
A. LA POURSUITE DE L'ALLÈGEMENT DES CHARGES	27

B. LES NÉCESSAIRES REMÈDES À L'ABSENCE DE FONDS PROPRES DES ENTREPRISES	28
V. LA SÉCURITÉ EN MER	30
A. L'ACTION BUDGÉTAIRE	31
B. L'APPLICATION DU MÉMORANDUM DE PARIS (1994) ET LA POLITIQUE COMMUNE	32
C. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)	33
CHAPITRE III - LES PORTS	35
I. LA MISE EN OEUVRE DE LA RÉFORME DE LA MANUTENTION	35
II. LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS	40
A. LES PORTS AUTONOMES	40
B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL	41
C. LA NÉCESSAIRE RECONQUÊTE DES TRAFICS	42
III. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS ET LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	44
IV. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS	46
A. LES PORTS AUTONOMES	46
B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL	49
C. L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE INTER-MODALE DES PORTS AUTONOMES : UNE PRIORITÉ	50
CONCLUSION	53
EXAMEN EN COMMISSION	55

AVANT PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Quatrième exportateur mondial, la France peut-elle consentir à rester au 28 ème rang des États maritimes ?

L'année 1995 qui s'achève à été ponctuée, lors de la campagne présidentielle puis à l'occasion du discours prononcé par M. le Président de la République au Havre, par des affirmations renouvelées sur la nécessité de rétablir la position de notre Pays en ce domaine.

La formation du nouveau Gouvernement n'a pas, pour autant, conduit à la constitution d'un ministère en charge de la Mer. Ainsi, le ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme a-t-il reçu compétence s'agissant des ports et de la marine marchande, pendant que le ministre de l'agriculture et de l'alimentation recevait compétence en matière de pêche maritime et que le ministre de l'Industrie traitait de la construction navale.

● M. le Premier ministre avait, par lettre en date du 7 juin, chargé M. Bernard Dujardin, contrôleur d'État, de lui soumettre des propositions sur « *Une structure de Gouvernement pour la mer* ». Les conclusions de cette mission ont été rendues publiques en juillet 1995.

Celles-ci sont marquées par un relatif scepticisme : « *la coordination de l'action gouvernementale qui fait l'objet de la présente réflexion n'est pas à même d'assurer, à elle seule, la cohérence d'une politique de la mer...* » ; bien plus, « *la spécificité maritime n'est pas un mythe mais une réalité sentimentale (...) ses seuls véritables déterminants résident dans le poids du passé* ». Ces affirmations émises, M. Bernard Dujardin, après avoir envisagé l'existence d'un « *département ministériel spécifique* » examine l'hypothèse d'une « *politique de la mer conduite par le Premier ministre* ».

**LES PROPOSITION DU RAPPORT « DUJARDIN »
UNE STRUCTURE DE GOUVERNEMENT POUR LA MER (7/1995)**

L'objectif étant que la politique de la Mer soit conduite par le Premier ministre, le choix s'établit entre un département ministériel spécifique et une structure de coordination gouvernementale.

● **Un département industriel spécifique** : Le ministère de la Mer, « unificateur ». Inconvénient : l'économie, l'aménagement et la recherche lui échappent.

● **L'éclatement des compétences** : C'est le cas en France depuis 1993 mission interministérielle.

● **La coordination. M. Dujardin suggère de mettre en oeuvre trois structures :**

- comité interministériel de la mer ;
- secrétariat général de la Mer qui assumerait l'héritage de la mission interministérielle ;
- conférences maritimes nationale et interrégionales.

Observations :

Le rapport « Dujardin », consacre de substantiels développements à l'existant.

Si les observations du rapport sur le caractère fatalement interministériel de l'action et sur la nécessité d'une coordination sont pertinentes, les propositions sont, à dire vrai, déjà connues

Le remplacement de la mission interministérielle par un secrétariat général ne créera pas de bouleversement administratif. Quant aux conférences régionales, elles risquent d'être, pour leurs membres, dévoreuses de temps et de faire doublon avec les conférences régionales d'aménagement du territoire que la loi l'orientation du 4 février 1995 vient d'instituer.

● Dans le même temps, notre collègue député M. Yvon Bonnot, auquel le précédent Premier ministre avait confié cette mission, rendait son rapport intitulé « *Pour une politique globale et cohérente du littoral en France* ».

**LES PROPOSITIONS DU RAPPORT « BONNOT »
POUR UNE POLITIQUE GLOBALE ET COHÉRENTE DU LITTORAL EN FRANCE**

L'objet du rapport « Bonnot » est plus ambitieux que celui du rapport « Dujardin ». Le rapport « Bonnot » couvre, en effet, l'ensemble des activités liées au littoral. Bien entendu, un important développement est consacré à la valorisation des activités de la mer : pêche et cultures marines, système portuaire et marine marchande. Mais le rapport traite également du développement urbain, de l'enseignement, de la construction navale, du patrimoine et du tourisme. Enfin, le rapport traite de l'environnement et de l'agriculture, mais également des spécificités de l'Outre-mer.

Si la création d'un comité interministériel du littoral et la création d'un conseil national du littoral sont justiciables des mêmes remarques que les propositions de M. Dujardin, le rapport « Bonnot » n'en est pas moins, lui aussi, intéressant.

Certaines suggestions rejoignent la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire du 4 février 1995, comme la prise de directives territoriales et la mise en réseau des villes.

D'autres paraissent parfois un peu illusoire, compte tenu des réalités budgétaires publiques dans notre pays :

- développement des capacités industrielles et commerciales des constructions navales militaires ;

- création d'une agence de valorisation du patrimoine maritime ;

- suppression des charges sociales pesant sur les navires battant pavillon français.

D'autres, enfin sont constructives :

- développement de l'IFREMER ;

- modernisation et amélioration de la gestion de la domanialité publique portuaire ;

- organisation des marchés de la pêche ;

- développement de la fonction intermodale des ports.

Mais, en définitive, l'affirmation conclusive du rapport selon lequel « **A l'évidence, une politique globale et cohérente du littoral s'impose et relève de l'Etat** » ne tient-elle pas du passé ? Les réalités ne doivent-elles pas, plutôt, conduire à valoriser les synergies entre initiatives privées, organismes consulaires et collectivités locales ?

● Enfin, M. Jacques Dupuydauby a rendu public un rapport sur la filière portuaire, dont on trouvera ci-dessous les propositions résumées.

LES PROPOSITIONS DU RAPPORT « DUPUYDAUBY »

- un plan « Ports » formalisé dans une loi d'orientation ;
- une aide aux rapprochements volontaires entre ports autonomes ou non, c'est-à-dire à l'interportuarité ;
- un assouplissement du statut administratif des ports autonomes en les transformant en établissements publics industriels et commerciaux, voire en sociétés d'économie mixte ou en société nationale ;
- le regroupement dans une « holding » des fonctions de base des très grands ports ;
- l'ouverture, dans la loi, de la possibilité pour les ports de **prendre des participations** se rattachant à leur objet ;
- l'octroi aux ports non autonomes de la possibilité de se transformer en sociétés d'économie mixte ;
- l'adaptation de la loi de 1992 sur la manutention portuaire en y supprimant toute référence à la législation de 1947 ;
- l'examen de mesures fiscales d'adaptation en faveur des entreprises de manutention ;
- l'assouplissement de la législation sur la domanialité portuaire pour permettre l'implantation d'acteurs privés.

● Dans sa communication soumise aux Conseils des ministres des transports de janvier et mars 1995, sur la **politique maritime européenne**, notre pays a proposé de relancer la construction communautaire. Tirant un bilan inquiétant des quinze dernières années, la France a suggéré une attitude plus offensive de l'Union dans les enceintes internationales, proposé des positions strictes à l'égard des navires sous normes et des registres « fantômes », et demandé l'instauration d'un code de bonne conduite entre les armateurs européens pour le transport de passagers.

Les débats qui se sont instaurés à partir de ces idées ont permis aux Etats-membres, à l'exception de trois d'entre eux (Grèce, Grande Bretagne, Danemark), d'accorder globalement leurs vues à celle de la France, et de constater qu'une majorité existait en faveur d'une relance de la politique maritime communautaire.

Le risque subsiste aujourd'hui que la politique maritime de l'Union se limite à un renforcement de la sécurité maritime, qui ne peut suffire pour remédier à l'affaiblissement des flottes européennes, et à la mise en oeuvre des principes de la concurrence dans ce secteur.

C'est ainsi que la Commission européenne a récemment fait savoir qu'elle envisageait de renforcer les règlements de rétorsion à la disposition des opérateurs de la communauté (règlements n° 4057/86) et des Gouvernements (règlements n° 4058/86). On ne peut que soutenir une telle initiative, qui est à relier à la nécessité de disposer de règles internationales définissant la notion de « prix déloyal » dans le domaine des transports maritimes.

Conscient de la nécessité de renouveler les propositions de la commission, le Commissaire Kinnock vient d'engager, avec l'aide du groupe d'experts indépendants, la préparation d'un document de réflexion stratégique sur la politique de l'Union en matière de transport maritime, qui devrait être disponible d'ici le début de 1996.

• **Un groupe de négociation sur les services de transport maritime (GNSTM) est établi dans le cadre du GATT.** Peuvent participer aux négociations tous les gouvernements et la communauté européenne signataires de l'acte final de l'Uruguay Round qui annoncent leur intention d'y participer. A ce jour, une soixantaine d'Etats participent aux négociations. Pour l'union européenne, c'est la commission (DGI) qui négocie au nom des Etats membres. Le GNSTM devrait achever ces négociations et présenter un rapport final au plus tard en juin 1996. Le rapport final du GNSTM comprendra une date pour la mise en oeuvre des résultats de ces négociations. Si les négociations, qui ont débuté au printemps 1994, n'aboutissent pas, le Conseil du commerce des services décidera, s'il y a lieu, de poursuivre les négociations conformément au mandat.

Dès à présent et jusqu'à la date de mise en oeuvre des résultats de ces négociations, il est entendu que les participants n'appliqueront aucune mesure affectant le commerce des services de transport maritime sauf en réponse aux mesures appliquées par d'autres pays en vue de maintenir ou d'améliorer la liberté de fourniture des services de transport maritime, ou renforçant leur position et leur pouvoir de négociation.

Deux questions mériteraient d'être approfondies :

- la première concerne l'application du code de conduite des conférences maritimes : il conviendrait de lever toute ambiguïté pour faire en sorte qu'un éventuel accord préserve entièrement l'application du code sur l'ensemble des trafics dits codistes ;

- la seconde a trait à la définition des opérateurs « bénéficiaires » des engagements qui seraient souscrits par les parties à l'accord.

● L'année 1995 a, pour finir, fourni l'occasion au Sénat de voter en première lecture **le projet de loi relatif aux transports** dont deux séries de dispositions sont importantes :

- la validation législative de l'immatriculation au registre des Terres australes et antarctiques françaises ;

- la prise en compte, dans l'ensemble des lois relatives à l'environnement et à la sécurité maritime, de la création du corps des inspecteurs des affaires maritimes.

CHAPITRE PREMIER

LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1996

Réunis dans un fascicule « IV -Mer » du budget de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, les crédits des ports maritimes et de la marine marchande font, de la part de notre Commission des Affaires économiques, l'objet d'un **avis unique** dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 1996.

Les crédits consacrés à la « Mer » pour 1996 atteignent initialement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) 6,299 milliards de francs, soit un recul de 1,3 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1995.

I. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les dépenses ordinaires consacrées à la mer atteignent 5,8 milliards de francs pour 1996, soit une baisse de 1,02 % par rapport au budget voté de 1995.

A. LES MOYENS DES SERVICES

Les moyens des services (Titre III) atteignent 587,4 millions de francs pour 1996, soit une progression de 1,2 % d'une année sur l'autre.

Les effectifs rémunérés sur la section IV atteignent 2.954 postes, dont 2.204 titulaires, 113 contractuels et 544 militaires sous contrat de carrière auxquels il convient d'y ajouter 91 appelés de service national.

Par rapport à 1995, les effectifs perdront 22 postes dont 18 postes de titulaires : sept postes à l'administration centrale, sept dans les services communs des affaires maritimes et huit postes pour les gens de mer, ces suppressions étant compensées par quatre créations de postes au titre de la police et de la signalisation maritime.

41,16 millions de francs sont consacrés aux polices maritimes et à l'entretien et à l'exploitation de la signalisation maritime, soit une progrès de 6,4 % par rapport à 1995 (chapitre 35.52).

En revanche, les crédits d'entretien et d'exploitation des ports maritimes reculent de 3 %, à 38,8 millions de francs pour 1996 (chapitre 35.34).

Les écoles nationales de la marine marchande reçoivent 6 millions de francs. (chapitre 36.37).

Quant au service technique de la navigation maritime et des transmissions de l'équipement, il reçoit 7,5 millions de francs pour 1996, soit une quasi-stagnation d'une année sur l'autre.

DÉPENSES DE L'ÉTAT BÉNÉFICIAINT À LA MER

(en millions de francs)

	1995	1996
I.- Dépenses ordinaires		
Budget de la Mer	5.860,28	5.800,25
Budget de la Défense (mission de service public en mer)	75,64	75,64
Budget des Charges communes (bonifications d'intérêts à l'armement maritime et à la pêche artisanale)	230,00	170,00
Budget de l'Agriculture (Pêche)	106,50	147,00
Total pour les dépenses ordinaires	6.272,42	6.192,89
II.- Dépenses en capital		
Budget de la Mer	522,62	499,23
Budget de l'Industrie (aide à la construction navale)	750,00	750,00
Budget de la Défense (mission de service public en mer)	100,00	105,00
Budget de l'Agriculture (Pêche)	40,20	43,60
Total pour les dépenses en capital	1.412,82	1.397,83
III.- Pertes de recettes du budget général		
Contribution française au financement de la politique de la Communauté européenne en faveur de la pêche maritime	1.003,00	960,00
Total général	8.688,24	8.550,72

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE LA MER
PRÉSENTATION PAR AGRÉGAT**

(en millions de francs)

	Loi de finances initiale 1995	Loi de finances rectificative 1995	Projet de loi de finances 1996	Variation PLF 1996/LFI 1995 (en %)	Variation PLF 1996/LFR 1995(en %)
1.- Administration générale et recherche	501,02	501,69	503,66	+ 0,5	+ 0,4
2.- Gens de mer, action sociale et formation maritime	184,78	260,49	180,00	- 2,6	- 30,9
3.- ENTM	4.575,90	4.623,90	4.527,87	- 1,0	- 2,1
4.- Signalisation et surveillance maritimes	122,97	119,69	124,34	+ 1,1	+ 3,9
5.- Ports maritimes et littoral	655,23	591,06	622,61	- 5,0	+ 5,3
6.- Flotte de commerce	343,00	320,50	341,00	- 0,6	+ 6,4
Total	6.382,90	6.417,33	6.299,48	- 1,3	- 1,8

B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les interventions publiques (Titre IV) atteignent 5,21 milliards de francs pour 1996, soit un recul de 1,26 % par rapport aux crédits votés pour 1995. On notera que les crédits du Titre IV absorbent 84 % des crédits totaux de la Section « Mer ».

1. Les actions de promotion dans le domaine maritime

- Les subventions de fonctionnement consacrées aux actions de promotion dans le domaine maritime connaissent un recul sensible.

Alors que le **chapitre 41.10** était abondé à hauteur de 2,62 millions de francs en 1995, il ne reçoit que 800.000 francs pour 1996, soit une baisse de 69,4 % en francs courants. Encore cette baisse ne concerne-t-elle pas les crédits consacrés aux gens de mer, qui restent inchangés à 160.140 francs sur l'article 70.

En revanche, l'article 10 passe de 2,45 millions de francs en 1995 à 639.800 francs pour 1996.

● **Le patrimoine maritime connaît une regrettable abandon.**

A l'imitation de plusieurs pays de tradition maritime, comme la Norvège, la Suède, la Grande Bretagne, les Pays-Bas ou même l'Espagne, la France a pris le goût, depuis une décennie, pour les vieux gréements et le patrimoine maritime.

Il suffit, pour s'en convaincre de se remémorer l'extraordinaire succès populaire qu'a connu la rencontre des bateaux du monde entier entre Rouen et le Havre, l'an passé.

Or, les collectivités publiques de notre pays montrent une surprenante réserve à s'engager dans une politique nationale, concertée et systématique, de protection et de mise en valeur du patrimoine maritime.

Autant châteaux et cathédrales, ponts, ruines et même parfois usines sont protégés, autant l'État semble se désintéresser du patrimoine que constituent les navires anciens. C'est à l'initiative privée qu'est revenu le soin de s'en préoccuper. Ainsi, au niveau régional, diverses structures ont été mises en place, avec un bonheur inégal et parfois au prix de déconvenues financières (comme, par exemple, à Douarnenez).

Une Association de préfiguration d'une Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial a été créée en août 1992. Mais cette association se heurte à de redoutables difficultés budgétaires qui méritent d'être résumées car elles sont éclairantes.

Le Sénat avait obtenu, lors de la discussion de la loi de finances rectificative pour 1992, un engagement sur un concours de l'Etat à hauteur de 5 millions de francs. En fait, l'association ne toucha, en tout et pour tout, en janvier 1993, que 600.000 francs de subvention sur le chapitre 41.10.

En 1994, lors de la discussion budgétaire, le Sénat obtint un engagement à hauteur de deux millions de francs, vite ramené à un seul. En 1995, deux millions de francs étaient, à nouveau obtenus par le Sénat et une convention était conclue entre l'association et le ministère des Transports.

En fait, l'association ne devait recevoir, au mois d'octobre 1994, qu'une subvention de 920.000 francs.

A cette difficulté strictement budgétaire s'ajoutent deux faits :

- d'une part, à compter du 1er janvier 1996, l'association devra payer le loyer du local où elle est actuellement hébergée ;
- d'autre part, à compter du mois de février 1995, certains des collaborateurs mis par l'Etat à disposition de l'association risquent de lui être retirés.

2. L'action éducative et culturelle

Recevant 94 millions de francs pour 1996, la formation professionnelle maritime des gens de mer (chapitre 43.47) connaît un recul de 3 % par rapport aux crédits votés de 1995.

C'est l'apprentissage maritime dont les crédits baissent de 3 millions de francs (article 10) qui supportera le plus ce recul.

3. L'action économique

- Les participations aux dépenses des ports autonomes maritimes (chapitre 44.34) atteignent pour 1996, 394 millions de francs, soit un recul de 2,4 % d'une année sur l'autre. Sur ce crédit, 1,5 million de francs va aux ports des départements d'outre mer.

- Les subventions à la flotte de commerce (chapitre 45.35) reçoivent 121 millions de francs pour 1996 (-1,6 %) consacrés aux charges sociales du groupe maritime d'économie mixte.

4. L'action sociale : le poids éminent de l'ENIM

Les allocations compensatrices aux gens de mer (chapitre 46.37) restent inchangées à 72 millions de francs, pour l'application entre l'Etat et l'UNEDIC relative aux personnels navigants de la marine marchande.

Quant aux subventions au titre des polices maritimes (chapitre 46.32), elles atteignent 3,11 millions de francs (-32,5 %) au profit de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Mais la plus grande masse de ces dépenses d'intervention concerne **la subvention à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) qui atteint 4,5 milliards de francs**, soit 71,8 % du total des crédits de la section IV « Mer ».

Ces crédits reculent, il est vrai, de 1 % en francs courants par rapport à 1995.

II. LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les dépenses en capital reçoivent 499,2 millions de crédits de paiement, soit un recul de 4,4 % d'une année sur l'autre.

Les autorisations de programme n'atteignent que 493,7 millions de francs, soit une évolution parallèle de - 5,9 % de 1995 à 1996.

A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

Les investissements exécutés par l'Etat (Titre V) atteignent 265,9 millions de francs en crédits de paiement et 235,5 millions de francs en autorisations de programme : chiffres en recul respectif de 6,5 % et de 12,9 % par rapport au budget voté de 1995.

184,5 millions de francs de crédits de paiement sont consacrés aux ports maritimes et à la protection du littoral(chapitre 53.30). Sur ces crédits, 17,5 millions de francs vont aux ports des départements d'outre-mer.

65,8 millions de francs vont à la police et à la signalisation maritime (chapitre 53.32).

Les perspectives 1996 seront du même ordre de grandeur qu'en 1995, pour les postes de grosses réparations et d'entretien des phares et balises.

Toutefois sont à l'étude deux projets de modernisation concernant :

- le balisage flottant dans les départements des Antilles ;

- le balisage flottant et le télécontrôle des établissements de signalisation maritime du littoral Nord.

La réalisation de ces projets conduira à remplacer le parc des engins navals lourds par des vedettes d'interventions mieux adaptées.

6,9 millions de francs vont à l'équipement des établissements scolaires maritimes (chapitre 56.37).

B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI) atteignent, pour 1996, 233,2 millions de francs en crédits de paiement et 258 millions de francs en autorisations de programmes, révélant une évolution contradictoire de - 2,1 % des premiers et de + 1,37 % des seconds d'une année sur l'autre, en francs courants.

3,5 millions de francs de crédits de paiement vont aux ports concédés outre-mer et à la protection ou à l'aménagement du littoral (chapitre 63.30).

On notera que, pour la première fois depuis quatre ans, le projet de loi de finances pour 1996 prévoit de doter la ligne budgétaire permettant à l'Etat d'apporter une contribution au financement de **travaux de protection sur nos côtes contre l'érosion marine**, en particulier dans le cadre du **contrat de plan** Etat-région Picardie (chapitre 63.30 article 30).

En outre, 220 millions de francs sont consacrés sur le chapitre 63.35 à l'aide à l'investissement, à la consolidation et à la modernisation.

6,7 millions de francs de subvention d'investissement sont attribuées à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), sur le chapitre 66.32.

Enfin, le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation reçoit 3,08 millions de francs de crédits de paiement sur le chapitre 67.17.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

● Des minations de crédits ont été votées par l'Assemblée nationale sur proposition du Gouvernement.

Titre III : - 2,771 millions de francs	
Chapitre 34-95 « Dépenses d'informatique et de télématique »	- 0,270
Chapitre 34-97 « Centres de responsabilité - Matériel et fonctionnement »	- 0,136
Chapitre 34-98 « Moyens de fonctionnement des services »	- 0,578
Chapitre 35-32 « Polices maritimes et signalisation maritime - Entretien et exploitation »	- 0,823
Chapitre 35-33 « Protection et aménagement du littoral - Entretien et exploitation »	- 0,036
Chapitre 35-34 « Ports maritimes - Entretien et exploitation »	- 0,776
Chapitre 37-32 « Signalisation maritime - Service technique de la navigation maritime et des transmissions de l'équipement	- 0,150
Titre IV : - 0,117 million de francs	
Chapitre 41-10 « Actions de promotion dans le domaine maritime »	- 0,024
Chapitre 46-32 « Polices maritimes - Subventions »	- 0,093

(en millions de francs)

● En revanche, des majorations de crédits ont été votées par l'Assemblée nationale.

Titre IV : + 1 million de francs	
Chapitre 46-32, article 20 « Société nationale de sauvetage en mer »	1
Chapitre 47-37, article 10	7.000 francs
Titre V : + 0,25 million de francs	
Chapitre 53-30, article 70 « Ports maritimes outre-mer »	0,25 en AP et CP

(en millions de francs)

Au total, les crédits du budget de la Mer ont été minorés de - 2,888 millions de francs et majorés de + 1,250 millions de francs, soit un solde négatif de - 1,638 millions de francs qui porte les crédits de la Mer à 6,297 milliards de francs.

CHAPITRE II

LA MARINE MARCHANDE

L'année 1994 et le début de l'année 1995 ont été marqués par une **légère régression du nombre total de navires sous pavillon français**, la flotte comprenant 208 navires au 1er juillet 1995 contre 215 au 1er janvier 1994. En revanche, la capacité de transport exprimée en jauge brute (+ 1,3 % et 4 millions de tonnes) comme en port en lourd (+ 3,3 % et 6,5 millions de tonnes) a augmenté ; 65 mouvements ont été enregistrés au premier semestre de 1995, traduisant l'importance du renouvellement, avec 36 sorties de navires pour 29 entrées, dont celles de 10 navires neufs : notamment deux transbordeurs et deux paquebots construits en France, un grand vraquier et 4 pétroliers neufs qui ont entraîné une augmentation très nette de la capacité de transport, 12 % en port en lourd.

FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS

ANNEES	Passagers		Cargos		Pétroliers		Total	
	Nombre	1.000 TPL*	Nombre	1.000 TPL*	Nombre	1.000 TPL*	Nombre	1.000 TPL*
1983	29	44	270	5.091	89	10.839	388	15.974
1984	26	38	243	4.448	80	9.342	349	13.828
1985	27	41	221	3.974	63	5.630	311	9.645
1986	26	41	191	3.185	66	4.917	283	8.143
1987	27	47	172	2.506	62	4.586	261	7.139
1988	25	47	158	2.362	58	4.246	241	6.655
1989	30	66	138	2.148	55	3.932	223	6.146
1990	29	74	133	1.937	56	3.854	218	5.865
1991	30	76	130	1.933	56	3.847	216	5.856
1992	33	89	128	1.921	60	3.937	221	5.947
1993	31	94	124	1.948	60	4.117	215	6.159
1994	38	95	113	1.847	56	4.405	207	6.347

(*) TPL : tonne de port en lourd

Sous l'effet des entrées et sorties de bâtiments, l'âge moyen de la flotte a peu varié en 1994 et s'établissait à 14,3 ans au 1er janvier 1994. La catégorie de navires la plus jeune est celle des transbordeurs dont la flotte a neuf ans et demi d'âge moyen. Mais le caractère relativement satisfaisant de l'évolution de l'âge moyen général ne peut dissimuler la nouvelle détérioration de la situation de certaines catégories de navires : les cargos conventionnels, les petits caboteurs et les navires stationnaires de l'outremer, dont l'âge moyen est déjà le plus élevé des divers types de navires. De même, l'ensemble des transporteurs d'hydrocarbures a maintenant dépassé 17 ans d'âge moyen.

D'autre part, **la flotte française immatriculée sous pavillon des pays tiers**, stable en nombre depuis 1990 au niveau d'une centaine d'unités, a vu sa capacité reculer d'environ 8 % à **1,7 million de tonnes de jauge brute au 1er janvier 1995**.

I. LE PLAN PLURIANNUEL DE SOUTIEN DE LA FLOTTE

Sur la base des résultats favorables du plan pluriannuel 1990-1994 pour la flotte de commerce, le Gouvernement a décidé de reconduire ce plan pour la période 1995 à 1997. Le plan comprend les mesures suivantes :

Aide à l'investissement

Le plafond des aides susceptibles d'être versées lors de l'acquisition d'une première immatriculation sous pavillon français de navires neufs est porté de 40 à 50 millions de francs, améliorant sensiblement les possibilités d'aide publique pour les unités neuves les plus importantes.

En 1995, il est prévu d'ouvrir 70 millions de francs en autorisations de programme, compte tenu des dotations révisées en juillet 1995. La dotation de 1996 sera fixée au montant initial de 1995, soit 130 millions de francs.

Aide à la consolidation et à la modernisation :

Son attribution est élargie à toutes les entreprises de transport maritime exposées à la concurrence internationale. Ses critères de répartition sont diversifiés pour prendre en compte, à côté des investissements non

maritimes, le niveau des emplois maritimes et sédentaires, notamment celui des officiers affectés à un emploi de lieutenant. Cette adaptation permet de renforcer la contribution de l'ACOMO à la sauvegarde du savoir-faire maritime français, en permettant l'emploi des jeunes gens ayant cette formation comme navigants.

En 1996, comme en 1995, 110 millions de francs seront consacrés à cette action.

En outre, pour permettre une gestion plus souple de l'aide à l'investissement et de l'ACOMO, leurs crédits respectifs ont été réunis au sein d'un même article budgétaire.

Remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle :

Il est reconduit également jusqu'en 1997, où sera remboursée la taxe professionnelle de 1996. En 1995, il sera procédé au remboursement d'une première tranche de la taxe professionnelle de 1994, le solde étant versé en 1996.

Allègement des cotisations patronales de l'ENIM

Cette mesure a dorénavant un effet annuel intégral. Son coût budgétaire ne connaîtra pas, dans l'hypothèse du maintien de la réglementation en l'état, de modification significative. Il devrait atteindre en 1995 comme en 1996, 65 millions de francs pour les navires immatriculés aux TAAF et 90 millions de francs pour les navires immatriculés en métropole qui effectuent des liaisons internationales.

Fiscalité des quirats :

La loi de finances pour 1995 a reconduit jusqu'au 31 décembre 1999 le système en vigueur. Une amélioration -inspirée par le système en vigueur en Allemagne- est annoncée en 1996.

Les mesures sociales

Sur la base d'une moyenne annuelle de 200 nouveaux dossiers de cessation anticipée d'activité, les crédits de 1995, soit 72 millions de francs ont été renouvelés à même hauteur en 1996.

II. LA POURSUITE DE L'EFFORT EN FAVEUR DES SALARIÉS MARITIMES ET L'AMÉLIORATION DU RÉGIME SOCIAL DES MARINS

A. L'EMPLOI MARITIME ET LES RESTRUCTURATIONS

Les crédits en faveur de l'emploi maritime (chapitre 46-37) atteignent, pour 1996, 72 millions de francs, auxquels s'ajoutent les allocations en faveur des dockers.

Ces crédits permettent la poursuite des efforts de l'Etat en faveur des marins du commerce et de la pêche touchés par les restructurations et l'atténuation des conséquences de celles-ci. Les volets sociaux des plans « marine marchande » et « pêche » sont reconduits. Ainsi est assuré le financement d'un revenu de remplacement au profit des marins du commerce et de la pêche licenciés pour raisons économiques, s'ils sont âgés de plus de 50 ans et réunissent 30 annuités de services. Ce revenu leur est versé jusqu'à leur admission au bénéfice d'une pension de retraite à 55 ans. En outre, une allocation complémentaire de ressources est allouée aux patrons et marins pêcheurs, âgés de moins de 50 ans, dont le navire de pêche a fait l'objet d'une sortie de flotte dans le cadre du plan de réduction de la flottille de pêche.

Par ailleurs, le bénéfice de diverses mesures en faveur de l'emploi a été ouvert aux entreprises du secteur maritime, soit par mention directe de ce secteur dans la loi, soit par extension ou adaptation des mesures générales aux spécificités de ce secteur :

- la loi n° 94-638 du 25 juillet 1994 tendant à favoriser l'emploi, l'insertion et les activités économiques dans les DOM a mis en place les contrats d'accès à l'emploi, applicables à tout le secteur maritime, et instauré une exonération de cotisations patronales au bénéfice des entreprises de pêche maritime ;

- la loi n° 95-116 du 4 février 1995 portant diverses dispositions d'ordre social a étendu à la profession maritime les dispositions du code du travail relatives au temps partiel et modifié en conséquence, les dispositions du code des pensions de retraite des marins ;

- les lois n° 95-881 instituant le contrat initiative emploi et 95-882 relative à des mesures d'urgences pour l'emploi et la sécurité sociale, du 4 août 1995 ouvrent droit à des exonérations de cotisations patronales pour certaines catégories de salaires.

B. LE RÉGIME SOCIAL DES GENS DE MER

La stabilisation de la subvention de l'Etat à l'**Etablissement national des Invalides de la Marine (ENIM)** à hauteur de 4.5 milliards de francs

tient compte de l'évolution des principaux paramètres (évolution du nombre d'actifs, de pensionnés et d'ayants-droit, taux de revalorisation des pensions, montant des dépenses de prestations, en hospitalisation et hors hospitalisation) concernant le régime spécial des gens de mer.

L'arrêté du 29 janvier 1994 a relevé de 2 % les salaires forfaitaires servant de base de calcul aux prestations en espèces et aux pensions sur la caisse générale de prévoyance (CGP) et aux pensions sur la caisse de retraite des marins (CRM). Au titre de 1995, deux mesures sont intervenues par arrêtés du 29 décembre 1994 puis du 30 juin 1995 comportant respectivement une hausse de 1,2 % et de 0,5 % de ces salaires.

Ces revalorisations en niveau ont été identiques à celles pratiquées par le régime général, ce qui répond aux souhaits exprimés par les associations de marins pensionnés.

La situation des veuves de marins a connu, en 1995, une amélioration significative. Le code des pensions de retraite prévoit, en faveur de ces dernières un droit à pension de réversion dont le taux est fixé en pourcentage de la pension dont le marin décédé était titulaire. Alors que le montant moyen des pensions de réversion est très modique -près de 88 % de ces pensions sont inférieures à 4.000 francs-, ce taux n'avait pas suivi l'évolution de celui du régime général, porté successivement de 50 à 52 % puis à 54 % de la pension du titulaire du droit principal et était resté à 50 %. Deux mesures réglementaires ont réalisé la parité avec le régime général : le décret n° 95-721 du 9 mai 1995 a porté le taux des pensions de veuves de marins à 52 %, et le décret n° 95-929 du 22 août 1995 à 54 %. 40.000 pensions de réversion sont touchées par cette modification réglementaire.

Les dépenses de l'établissement public pour 1996 sont estimées à ce jour, selon le ministère, à 9,285 milliards de francs.

III. LA PRÉSERVATION DU SERVICE PUBLIC DE L'ÉDUCATION MARITIME

Le projet de budget pour 1996 est présenté, s'agissant de la formation professionnelle maritime, comme inspiré par le souci de préserver l'effort de formation du service public de l'éducation maritime qui délivre un enseignement de qualité.

Globalement, les crédits affectés à la formation professionnelle qui s'élèvent à 106,9 millions de francs (chapitres 36-37, 43-37, 56-37) sont stables par rapport au budget 1995.

Il conviendrait, néanmoins d'adapter la formation professionnelle maritime au contexte économique difficile tant dans le transport maritime que pour la pêche.

A. LES ÉCOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE (ENMM)

La subvention de fonctionnement attribuée aux ENMM en 1995 (6 millions de francs) a été reconduite au titre de l'année 1996.

La dotation en crédits d'investissement affectée aux ENMM en 1995 s'élève à 4,44 millions de francs en autorisations de programme et 4,10 millions de francs en crédits de paiement. En 1996, la dotation sera de 1,8 million de francs en autorisations de programme et 3,2 millions de francs en crédits de paiement.

Elle permettra, dans le cadre du programme pluriannuel élaboré en 1990, de poursuivre, d'une part, les travaux de rénovation et de mise aux normes de sécurité des bâtiments et, d'autre part, de compléter les équipements pédagogiques (simulateurs de navigation, de communication et de machines) mis en place au cours des années précédentes.

B. L'ASSOCIATION POUR LA GÉRANCE DES ÉCOLES DE FORMATION MARITIME (AGEMA)

Compte tenu du terme atteint par les premières mesures de restructuration de l'AGEMA la subvention de fonctionnement diminue légèrement passant de 71,2 millions de francs à 70 millions de francs. Ce chiffre est à rapprocher du chiffre de 1994 qui était de 69,2 millions de francs avant restructuration. La subvention va permettre, selon le ministère, de poursuivre l'effort de restructuration du réseau des écoles de formation maritime et aquacole et d'intensifier les liaisons avec les régions dans le cadre de la formation continue.

La dotation en crédits d'investissement affectée pour la réalisation des contrats de plan Etat/Régions pour la période 1994-1998 est portée à 4,2 millions de francs en autorisations de programme et 3,7 millions de francs en crédits de paiement contre 1,9 million de francs en autorisations de programme et 2,650 millions de francs en crédits de paiement en 1995.

C. LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ AGRÉÉS

Les subventions, affectées aux écoles privées en métropole mais pour l'essentiel aux écoles implantées dans les départements et territoires d'outre-

mer dispensant des formations maritimes, s'élèvent à 4,3 millions de francs en 1996 comme en 1995.

D. LES BOURSES, LA PROMOTION SOCIALE DES GENS DE MER ET LA FORMATION CONTINUE

Il est prévu pour 1996, une dotation de 15 millions de francs pour la rémunération des stagiaires, de 4 millions de francs pour les bourses et de 0,7 millions de francs pour des organismes chargés d'actions ponctuelles de formation ou d'actions à caractère social.

IV. L'ACTION SOUHAITABLE SUR LES ENTREPRISES MARITIMES

Pour votre commission, il importe d'examiner dans quelles conditions la compétitivité des entreprises maritimes françaises peut être améliorée. Deux voies peuvent être prises : l'allègement des charges, l'amélioration des fonds propres.

A. LA POURSUITE DE L'ALLÈGEMENT DES CHARGES

La flotte de commerce sous pavillon national est en situation de concurrence permanente sur les trafics internationaux avec des flottes d'autres pavillons qui opèrent dans des conditions de coût plus avantageuses. **L'amélioration de la compétitivité du pavillon français est une condition indispensable de sa survie**, le changement de pavillon par un armateur étant une opération jugée « simple » par les professionnels.

Aucune donnée exhaustive pertinente n'est disponible en matière de coût d'exploitation des navires. Globalement, les coûts des navigants français sont comparables pour les officiers et très inférieurs pour les marins, aux coûts des navigants allemands, supérieur de 35 % à ceux des navigants britanniques (55 % avec des cotisations ENIM à taux plein), supérieurs de 50 % pour les officiers et 156 % pour les marins, par rapport aux navigants danois (contre respectivement 70 % et 30 % avec des cotisations ENIM à taux plein).

Le surcoût du pavillon français est, pour une part, lié au **coût des équipages** français notamment en raison du poids des charges sociales. En dépit des mesures d'inscription au registre TAAF et de la réduction des cotisations patronales à l'ENIM, le coût d'embauche des officiers et personnels d'exécution français reste encore relativement un peu élevé.

Dans le cadre du « plan marine marchande 1995-1997 », le précédent Gouvernement avait inscrit au budget pour 1995 une aide intervenant sous forme de remboursement d'une partie des charges à l'armateur.

EFFECTIFS EMBARQUÉS À BORD DES NAVIRES IMMATRICULÉS AUX TAAF

Nombre de postes embarqués par nationalité	Français		Nationalité étrangère		Total	
	1.7.93	1.7.95	1.7.93	1.7.95	1.7.93	1.7.95
Officiers	357	514	108	106	465	620
Personnels d'exécution	122	341	545	594	667	935
Total	479	855	653	700	1.132	1.555

Votre commission s'interroge sur l'opportunité d'une conversion de la mesure de soutien budgétaire à l'emploi des jeunes officiers en **une réduction de cotisation des armateurs à l'ENIM, qui permettrait d'éviter la lourdeur des remboursements et garantirait la pérennité de la mesure sans coût supplémentaire pour l'Etat.**

B. LES NÉCESSAIRES REMÈDES À L'ABSENCE DE FONDS PROPRES DES ENTREPRISES

L'absence de fonds propres des entreprises maritimes, est d'autant plus grave que l'investissement en navires est lourd et que les taux d'intérêt sont à la hausse, ce qui augmente le coût de l'endettement. Alors que les résultats d'exploitation des entreprises s'étaient améliorés depuis 1991, le poste « charges financières » reste très élevé (2,5 milliards de francs en 1993) et obère gravement la capacité d'investissement des entreprises.

Il semble donc souhaitable de concevoir des mécanismes fiscaux permettant de conserver dans le secteur maritime les capitaux qui y sont déjà investis et d'attirer l'épargne disponible des personnes physiques et morales.

Diverses propositions ont été émises par les professionnels. Votre commission juge utile de les soumettre à la réflexion du Sénat sans méconnaître que seul le Gouvernement pourrait en avoir l'initiative.

● Déduction fiscale pour investissement

Suivant des dispositifs déjà utilisés par le passé pour relancer l'investissement des entreprises, les personnes physiques et morales bénéficieraient d'une réduction d'impôt égale à 15 % pour les personnes morales et 25 % pour des personnes physiques du montant de leur investissement en navire ou parts de navire (quirats). Cet avantage serait assorti d'une obligation de maintien du navire sous pavillon français pendant une durée de 5 ans, le non respect de cette clause entraînant la réintégration des sommes déduites au résultat fiscal de l'investisseur.

Cette mesure, qui concernerait tant les armateurs que les investisseurs extérieurs au secteur maritime, pourrait avoir un effet particulièrement attractif car immédiat. Elle pourrait être limitée dans le temps (3 à 5 ans) et faire l'objet d'une évaluation.

● Exonération des plus-values de cession

En France, les plus-values réalisées sur les ventes de navires sont imposées au régime de droit commun défini par les articles 39 duodécies et suivants du code général des impôts.

Les plus-values à long terme font l'objet d'une imposition à 19 % ; les plus-values à court terme (qui sont les plus nombreuses en transport maritime) sont réintégrées dans les comptes de l'exercice et imposées au même taux que les bénéfices d'exploitation sans possibilité d'étalement.

La quasi-totalité des pays européens a mis en place des mécanismes d'exonération des plus-values de cession assortis d'une clause de réinvestissement selon des dispositifs très semblables. La France fait donc exception.

Une exonération des plus-values de cession des navires est concevable, sous condition de réemploi dans un investissement dans un délai de trois ans. Le navire devrait être maintenu sous pavillon français pendant 5 ans; le montant de la plus-value est déduit de la valeur amortissable du nouveau navire (ou du nouvel investissement). La mesure d'exonération des plus-values, dont l'effet serait différé dans le temps, devrait être cumulée avec la déduction fiscale proposée plus haut.

- Admission de l'éligibilité des pétroliers bruts à la prime d'équipement

Les pétroliers bruts sont actuellement exclus du bénéfice de la prime d'équipement. Or, une loi de 1992 a confirmé l'obligation de pavillon français instituée par une loi de 1928 à ces navires dans le souci d'assurer la sécurité des approvisionnements pétroliers. Cette flotte, qui a un âge moyen de 20 ans doit être impérativement et rapidement renouvelée pour satisfaire cet objectif stratégique.

Dans ce contexte, l'accès à la prime d'équipement serait très utile et constituerait une juste compensation de cette obligation de pavillon.

- Amélioration du régime applicable aux navires d'occasion

Il paraît souhaitable d'assouplir la limite relative à l'âge des navires.

Les règles actuelles excluent du bénéfice de cette aide les navires de plus de 10 ans. Or cette limite d'âge ne prend pas compte les différences de qualité de construction et d'entretien. A titre d'exemple, la durée de vie des navires méthaniers peut être égale ou supérieure à 40 ans. A l'inverse, des vraquiers de 5 ans peuvent être en plus mauvais état que des navires de 12 ans.

Un assouplissement de cette limite d'âge pourrait être trouvé en prévoyant qu'au delà de 10 ans, une certification de qualité devrait être apportée par une société de classification habilitée, concernant la qualité de la construction, l'état technique du navire, sa durée de vie économique prévisible.

V. LA SÉCURITÉ EN MER

Au premier semestre de 1995, au total, 487 navires ont eu un accident de navigation, 650 navires ont subi des avaries. En outre, 304 engins de plage ont été impliqués dans un événement dans les zones sous juridiction française.

PERSONNES IMPLIQUÉES DANS LES EVENEMENTS DE MER CONCERNANT LES NAVIRES PROFESSIONNELS ET NAVIRES/ENGINS DE PLAGE

NAVIRES IMPLIQUÉS	1er semestre 1995
Navires de commerce :	
Personnes tirées d'affaires seules	1 742
Personnes assistées/sauvées	1 471
Personnes blessées	59
Disparues	37
Décédées	11
TOTAL	3 261
Navires de pêche	
Personnes tirées d'affaires seules	138
Personnes assistées/sauvées.651	651
Personnes blessées	81
Disparues	1
Décédées	1
TOTAL	802
Autres navires professionnels	
Personnes tirées d'affaire seules	2
Personnes assistées/sauvées	38
Personnes blessées	3
Disparues	1
Décédées	8
TOTAL	42
Navires/Engins de plage	
Personnes tirées	454
Personnes assistées/sauvées	2 475
Personnes blessées	76
Disparues	8
Décédées	19
TOTAL	2 502
TOTAL GÉNÉRAL	6 607

A. L'ACTION BUDGÉTAIRE

S'agissant du budget de l'Etat, quelques mesures sont prises, sur la base des orientations du comité interministériel de la Mer, pour donner à la France les moyens d'un meilleur contrôle maritime : création de 14 emplois dans les centres de sécurité des navires, octroi de crédits en matière de sécurité de la navigation et surveillance maritime.

Les crédits de fonctionnement et d'entretien destinés à la sécurité et à la signalisation maritimes progressent de 6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1995.

La dotation qu'il est prévu d'inscrire pour les dépenses d'investissement -49 millions de francs en autorisations de programme et 60,35 millions de francs en crédits de paiement- s'ajoute à l'abondement spécifique de 40 millions de francs de la loi de finances rectificative

pour 1994 ; celle-ci correspond, même avec une relative modestie, à la volonté de l'Etat de donner à la France les moyens d'un véritable contrôle maritime.

Ces crédits devraient permettre :

- de respecter l'échéancier de la modernisation des équipements des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) exigée par nos engagements internationaux au titre du nouveau système de radiocommunications maritimes et de transmission automatisée des alertes de détresse venant des navires (système mondial de détresse et de sécurité en mer) ;

- d'accompagner la montée en puissance des unités littorales des affaires maritimes (ULAM) mises en place dans dix départements côtiers.

Pour la construction des (quatre) vedettes des ULAM, les autorisations de programme augmentent de 12,44 % entre 1995 et 1996. Cette évolution résulte, d'une part, d'une subvention exceptionnelle de 2,8 millions de francs pour remplacer, en Corse, la vedette Romarin et d'un transfert de crédits de deux fois 1,25 millions de francs de la part des ministères de l'Outre-Mer et de la Défense pour l'achat d'une vedette en remplacement de celle transférée à Saint-Pierre-et-Miquelon.

B. L'APPLICATION DU MÉMORANDUM DE PARIS (1994) ET LA POLITIQUE COMMUNE

● Le Mémoire de Paris permet, depuis juillet 1992, d'effectuer des contrôles opérationnels. Ces contrôles, dus à une initiative française, sont effectués conformément aux prescriptions de l'Organisation maritime internationale. Ils doivent permettre de vérifier la capacité réelle des équipages à conduire le navire, et à réaliser des opérations commerciales, en toute sécurité pour la vie humaine et l'environnement. Ces contrôles sont importants alors que les statistiques prouvent que plus de la moitié des événements de mer sont d'origine humaine. 931 déficiences ont été relevées en 1994 concernant les contrôles opérationnels.

La France, a, pour sa part, contrôlé 1.342 navires en 1994, soit 27 % des navires étrangers ayant fait escale dans un port de la France métropolitaine.

Le pourcentage des navires détenus en France par rapport aux navires inspectés est de 11,77 %, chiffre substantiellement supérieur à la moyenne des pays ayant accepté le Mémoire qui est de 10,8 %.

Concernant les visites annuelles des navires français à l'étranger, 266 actes ont été recensés en 1994. On peut constater que le recours par les armateurs français à la délégation donnée aux sociétés de classification est resté exceptionnel (19 actes par le bureau Veritas).

● La politique commune de sécurité maritime mise en oeuvre depuis 1993 n'a donné, en 1995, lieu qu'à la publication de la directive 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port). Cette directive, qui entrera en vigueur le 30 juin 1996, a pour but de renforcer le contrôle des navires de commerce étrangers en transcrivant dans le droit des Etats membres les principes du Mémorandum de Paris.

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

La SNSM bénéficie, ainsi qu'il a été indiqué plus haut, de crédits d'Etats sur les chapitres 46-32 article 20 et 66-32 article 20 du budget de la mer.

Ces crédits s'établissent comme suit :

	1995 (LFI)	1996	Var 1996/1995
Entretien Ch. 46-32 art. 20	4 610 000	3 110 000	- 32,5 %
Investissement Ch.66-32 art.20 (CP)	8 310 000	6 700 000	- 19,37 %

Par rapport aux crédits votés dans la loi de finances initiale pour 1995, **l'évolution n'est donc pas favorable**. Il est donc d'autant plus souhaitable que la SNSM diversifie ses sources de financement.

En 1996, la SNSM prévoit, au titre de son plan de modernisation, la mise en service de quatre canots tout temps en remplacement d'unités de même type devenues obsolètes, ainsi que de trois vedettes plus légères.

CHAPITRE III

LES PORTS

ÉVOLUTION DES DOTATIONS AUX PORTS MARITIMES

(en millions de francs)

	Loi de finances initiale 1995	Projet de loi de finances 1996	Variation (en %)
CRÉDITS DE PAIEMENT			
Entretien et exploitation			
• Ports maritimes non autonomes en métropole	36,2	35,1	- 3,0
• Ports maritimes dans les DOM	3,8	3,7	- 2,7
Participation aux dépenses des ports autonomes			
• Ports autonomes en métropole	402,2	392,5	- 2,4
• Ports autonomes dans les DOM	2,5	1,5	- 40,0
Investissements exécutés par l'État			
• Études générales	1,6	1,1	- 31,25
• Ports maritimes en métropole	180,6	157,5	- 12,8
• Ports maritimes outre-mer	14,0	17,5	+ 12,1
Subventions d'investissement accordées par l'État			
• Ports concédés outre-mer	-	2,0	-
AUTORISATIONS DE PROGRAMME			
Investissements exécutés par l'État			
• Études générales	0,8	0,2	- 75,0
• Ports maritimes en métropole	169,7	144,5	- 24,9
• Ports maritimes outre-mer	15	12,7	- 15,4
Subventions d'investissement accordées par l'État			
• Ports concédés outre-mer	-	4,0	-

I. LA MISE EN OEUVRE DE LA RÉFORME DE LA MANUTENTION

La loi n° 92-496 du 9 juin 1992 a vu son application poursuivie en 1995. Au total, les plans sociaux ont permis le départ de plus de 4.000 ouvriers dockers ou assimilés.

Tous les ouvriers dockers partant en reconversion, avant l'âge de 50 ans, ont quitté la profession avant la fin de l'année 1993. En revanche, il y a lieu de rappeler qu'en ce qui concerne Marseille et le Le Havre, les ouvriers dockers qui auront 50 ans ou plus avant la fin de 1996 sont également pris en charge dans le plan social.

Le statut des dockers en activité a évolué. Avant la réforme, les dockers étaient des travailleurs intermittents, embauchés pour de très courtes durées, généralement à la vacation ou au shift. Désormais, l'immense majorité des dockers professionnels a été mensualisée et bénéficie d'un statut de droit commun, reposant sur des contrats à durée indéterminée. Au 1er janvier 1995, 3.463 dockers avaient été mensualisés et, dans 20 bureaux centraux de la main d'oeuvre BCMO) sur 31, il ne restait plus aucun docker professionnel intermittent susceptible de travailler.

Le taux d'inemploi des dockers professionnels est passé de 29,3 % en 1991, à 28,9 % en 1992 mais, ce ratio n'a plus guère de signification. Pour les seuls dockers professionnels intermittents, le taux d'inemploi n'atteint ou ne dépasse le maximum réglementaire que dans quelques ports seulement. Des plans sociaux complémentaires tenant à la résorption des dockers intermittents restants (Bordeaux, Caen, Calais), ou même à permettre le départ de dockers mensualisés eu égard à des situations particulières (Boulogne et La Rochelle) avaient été mis en oeuvre dès 1994.

● Une convention collective équilibrée

Conformément à la loi, une convention collective nationale de la manutention portuaire a été négociée avant la fin de l'année 1993. Cette convention a été signée par l'union nationale des industries de la manutention (UNIM) et l'ensemble des syndicats entre le 31 décembre 1993 et le 28 avril 1994, avec un avenant n° 1 prévoyant la conclusion d'un avenant concernant les entreprises de manutention des produits de la pêche.

La convention collective nationale a fait l'objet d'un arrêté d'extension le 29 septembre 1994, s'appliquant à l'ensemble des entreprises ayant pour activité prépondérante la manutention portuaire.

Globalement, la convention collective est un document qui apparaît équilibré et qui s'inscrit bien dans l'esprit de la réforme.

Elle concerne les personnels dockers titulaires d'une carte « G », mensualisés ou intermittents, conformément à la loi, ainsi que les salariés des entreprises de la branche, y compris les employés, les cadres et les ouvriers non dockers. Ses dispositions se fondent sur les principes du droit commun du travail et elle assure la liberté d'opinion et la liberté syndicale au sens le plus large.

Certains articles de la convention avaient été renvoyés à des négociations ultérieures qui se déroulent actuellement : il s'agit de traiter de la formation, pour laquelle un avenant a été publié, de la prévoyance et des retraites complémentaires.

Enfin, il faut rappeler que, dans plusieurs ports, des accords locaux ont été signés tendant, tant à la mensualisation des dockers intermittents restants, qu'à l'amélioration de l'organisation du travail et de la fiabilité, complétant ainsi localement l'application de la convention nationale de branche.

● Des plans sociaux coûteux

Le coût total des plans sociaux accompagnant la réforme est estimé à 4 milliards de francs. Ce coût se répartit en deux parts à peu près égales : 2 milliards à la charge de l'Etat, 2 milliards de francs à la charge des places portuaires.

Pour sa part, l'Etat n'a pas modifié les conditions offertes aux ouvriers dockers depuis le jour où le plan de modernisation de la filière portuaire a été rendu public, le 28 novembre 1991 : pour les ouvriers dockers âgés de moins de 50 ans, il était proposé une indemnité de départ de 200.000 francs et un congé de conversion de 18 mois avec 65 % du salaire de référence jusqu'à l'âge de 55 ans et 3 mois, puis, le régime d'indemnisation des allocations spéciales du fonds national de l'emploi.

Pour toutes les mesures allant jusqu'à l'âge de 55 ans et 3 mois, l'Etat s'était engagé à financer 50 % de la charge, mais **rien n'empêchait les places portuaires d'offrir aux ouvriers dockers des conditions plus favorables**, la participation de l'Etat ne pouvant toutefois en être affectée. Ainsi, dans les accords locaux, les places portuaires acceptèrent souvent d'augmenter l'indemnité de départ des ouvriers dockers de moins de 50 ans.

Dans certains cas, au Havre et à Marseille notamment, le congé de conversion de 18 mois a été remplacé par une indemnité forfaitaire, ce qui fausse les comparaisons en matière d'indemnités forfaitaires versées aux dockers. Dans beaucoup de petits ports l'indemnité de départ est restée au niveau de 200.000 francs. A Dunkerque elle a été portée à 250.000 francs, du moins dans un premier temps. A Nantes et Bordeaux, des indemnités forfaitaires ont atteint 450.000 francs, voire 500.000 francs. A Marseille et au Havre les indemnités ont été de l'ordre de 500.000 francs, voire 600.000 francs dans certains cas au Havre. A Bayonne, on trouve le cas d'une indemnité de licenciement atteignant 650.000 francs. En outre, un port comme le Havre a également accepté une indemnité forfaitaire ; pour quelques dockers cette indemnité supplémentaire a même dépassé le million de francs.

Au total, les subventions de la part de l'Etat et de la part locale pour le financement des plans sociaux dans les différents bureaux centraux de la main d'oeuvre (BCMO) sont les suivantes :

Ports	Coût total du plan (MF)	Part de l'Etat (MF)	Part local (MF)	Dockers partants	Coût par docker (MF)
Dunkerque	330,00	205,00	125,00	483	683
Calais	20,60	14,60	6,00	31	665
Boulogne-commerce	21,10	15,50	5,60	18	1 172
Boulogne-pêche	34,10	21,90	12,20	63	541
Le Tréport	2,29	1,74	0,55	2	1 145
Dieppe	67,80	46,80	21,00	91	745
Fécamp	3,71	2,86	0,85	6	618
Le Havre	1 375,00	563,00	812,00	1 055	1 303
Rouen	400,65	212,50	188,15	526	762
Honfleur	9,82	7,20	2,62	17	578
Caen	9,14	7,27	1,87	12	762
Cherbourg	15,00	8,30	6,70	32	469
Saint-Malo	23,70	14,80	8,90	43	551
Roscoff	3,40	3,10	0,30	4	850
Brest	20,15	13,40	6,75	23	876
Douarnenez	4,50	3,55	0,95	8	563
Concarneau	20,15	17,25	2,90	40	504
Lorient-commerce	18,80	12,76	6,04	30	627
Nantes	106,50	65,30	41,20	138	772
Saint-Nazaire	33,35	15,40	17,95	43	776
La Rochelle	59,00	33,00	26,00	74	797
Bordeaux	154,00	79,50	74,50	186	828
Bayonne	23,80	9,00	14,80	19	1 253
Port-Vendres	15,80	9,15	6,65	26	608
Port-la-Nouvelle	12,00	8,70	3,30	18	667
Sète	104,30	59,70	44,60	124	841
Toulon	5,21	3,71	1,50	8	651
Nice	36,50	14,00	22,50	58	629
Marseille	1 060,00	530,00	528,00	973	1 089
Bastia	8,77	7,30	1,47	9	974
Ajaccio					
Totaux	3 999,14	2 006,29	1 990,85	4 160	961

Ce tableau doit être complété par les plans complémentaires mis en oeuvre en 1994 dans plusieurs ports (Bordeaux, Calais, Boulogne, Caen et la Rochelle) dont le coût est le suivant :

Ports	Coût total du plan	Part Etat	Part locale	Dockers partants	Coût par docker
Bordeaux	21,9	5,1	16,8	24	0,9
Calais	0,49	0,18	0,31	1	0,49
Boulogne	17,85	5,6	12,2	24	0,74
La Rochelle	10,54	2,9	7,5	17	0,62
Caen	3	1,2	1,8	5	0,6

(en millions de francs)

Pour votre Commission des Affaires économiques, la suggestion faite par le rapport « Dupuydauby » de décharger les entreprises de manutention de leurs charges financières et fiscales mérite donc d'être rapprochée des concessions faites, dans certains cas, lors de la négociation des plans sociaux. Faut-il qu'une fois encore le contribuable français supporte les risques mal calculés des entreprises ? Il y a là, pour le moins, matière à réflexion.

• Une législation qui doit être complétée réglementairement

Ayant contribué à accélérer l'examen de ce qui est devenu la loi 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes¹, votre Commission n'a jamais estimé que la seule modification du cadre législatif pouvait suffire à résoudre les difficultés de la manutention.

La loi de 1992 a fourni un cadre à la négociation mais, dans certains cas, les négociations ont débordé du cadre.

Adapter les décrets d'application dont certains ont pu être jugés, « non conformes à l'esprit de la loi de 1992 » reste possible.

De même, les manutentionnaires qui dans, certains ports, n'ont pas su résister à la réintroduction de la pratique de la main d'oeuvre occasionnelle auraient la possibilité de ne plus se mettre dans une telle situation.

¹ Cf rapport n° 353 (Sénat 1991-1992) p. 36

II. LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS

Depuis les lois de décentralisation, les actions de l'Etat en matière d'infrastructures portuaires pour la pêche sont limitées aux **ports d'intérêt national**. Dans ce cadre, il n'y a pas de différence fondamentale entre les actions menées au titre du commerce et celles intéressant la pêche : l'Etat assume les responsabilités de maître d'ouvrage pour les investissements concernant les infrastructures et concède généralement à la chambre de commerce et d'industrie locale, la réalisation et l'exploitation de l'outillage public.

A. LES PORTS AUTONOMES

Le chiffre d'affaires (ou production vendue) des ports autonomes métropolitains, qui regroupe les prestations de services des ports (droits de port, taxes d'outillage, recettes de domaines et concessions, autres prestations de services) s'est établi à 3,015 milliards de francs en 1994, contre 3,052 milliards de francs en 1993.

La composition du chiffre d'affaires est stable depuis 1993 : les droits de port constituent 51 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des ports autonomes, les recettes d'outillage assurent 28,7 % du total des recettes et les produits des domaines en représentent 14,3 %.

Selon les dernières prévisions des ports autonomes, un chiffre d'affaires de 3,087 milliards de francs pourrait être atteint en 1995.

Après avoir connu une longue période de déficit, le résultat net global des ports est redevenu positif de 1988 à 1992. En raison des conflits sociaux persistants au Havre et à Marseille, de la conjoncture économique morose et de phénomènes externes tels que la baisse des importations de charbon par EDF, l'année 1993 avait connu un résultat net négatif de -42 millions de francs. En 1994, ce déficit s'était encore aggravé pour atteindre près de 50 millions de francs, du fait des résultats négatifs enregistrés au Havre (-17 millions de francs) où les accords sociaux n'avaient été signés que durant l'état 1994, et surtout à Rouen (-36 millions de francs) en raison de la baisse des trafics de vrac solides rémunérateurs.

En 1995, les ports se sont engagés dans une réduction significative de certains de leurs postes de dépenses, afin de réduire le

déficit d'exploitation qui ne s'élèverait plus, selon les prévisions des ports autonomes, qu'à 16 millions de francs.

Comparativement à l'année 1993, la production vendue a diminué de 1,2 en 1994, pour être portée à 3,014 milliards de francs.

L'excédent brut d'exploitation a diminué de 6,8 % pour se situer à 754 millions de francs malgré une croissance modérée des charges de personnel (+ 2,6 %) et un effort global de maîtrise des charges externes. La marge brute d'autofinancement s'est établie à 562 millions de francs, en baisse de 4,9 %, et la marge nette d'autofinancement a atteint 264 millions de francs (- 18 %).

B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL

En 1994, pour l'ensemble des concessions portuaires, on a constaté globalement une progression du chiffre d'affaires hors taxes (1,4 milliards de francs contre 1,374 milliards de francs en 1993) et de la capacité d'autofinancement (549,86 millions de francs contre 531,44 millions de francs).

Calais : Il faut saluer la situation financière du port de Calais découlant de sa position du premier port français transmanche (en 1994, 56,5 % du trafic fret et 66 % du trafic passagers des ports français transmanche sont passés par Calais) qui lui a permis, au cours des dernières années, de réaliser, sans recours à l'emprunt, d'importants investissements, dont le nouveau port à l'Est. Sa position géographique lui assurant de garder la meilleure part du trafic maritime subsistant sur le détroit du Pas-de-Calais (depuis deux ans, anticipant l'ouverture du tunnel, les compagnies maritimes ont regroupé leurs lignes sur Calais, notamment au détriment de Boulogne, il pourra sans difficulté majeure supporter la diminution du trafic et des recettes portuaires qu'entraînera inévitablement la concurrence du tunnel Transmanche.

La taille des autres ports d'intérêt national est beaucoup plus modeste et leur situation financière est très variable.

La situation financière de tous les ports de pêche est délicate, voire critique, compte-tenu de la crise qui affecte depuis quelques années le secteur.

Si la plupart des concessions de commerce ont une situation financière satisfaisante, certaines connaissent des difficultés durables, d'autres se trouvent confrontées à des évolutions qui remettent brusquement en cause leur équilibre et d'autres enfin, après une période difficile, paraissent bien engagées dans la voie de redressement.

Boulogne : Sous l'effet du plan de restructuration mis en oeuvre en 1993, après la disparition de l'essentiel du trafic trans-Manche, le compte d'exploitation de la concession portuaire a été redressé.

Néanmoins, la situation financière de la concession reste fragile en raison du niveau de son endettement et des incertitudes pesant sur l'évolution du trafic du port de Boulogne : arrêt pendant les trois premiers mois de l'année de la ligne Boulogne-Folkstone exploitée par Hoverspeed ; arrêt du trafic fret après la cessation d'activité de la Compagnie Meridian Shipping ; nouvelle diminution, en 1994, des apports de poisson débarqués au port de pêche, dûe aux difficultés de la pêche industrielle.

Afin de permettre au port de Boulogne de se moderniser, et d'assurer ainsi les conditions nécessaires au maintien des trafics existants, le contrat de plan Etat-Région, prévoit, sur la durée de ce plan, un engagement financier de l'Etat à hauteur de 40 millions de francs et de la région à hauteur de 80 millions de francs. Pour 1995, la réfection du quai du bassin « Loubet » était programmée avec une participation de l'Etat de 800.000 francs.

Dieppe : Après deux années difficiles qui ont fortement dégradé sa situation financière, le port de Dieppe connaît, depuis 1993, un essor de son activité grâce à la reprise réussie de la ligne Dieppe-Newhaven par Sealink Stena Line et au développement des trafics fruitiers. Ces trafics paraissent pouvoir se fixer à Dieppe de façon durable. La participation de Sealink au financement de la gare maritime a manifesté son intérêt pour la ligne Dieppe-Newhaven. La réalisation prochaine de l'élargissement de l'écluse du bassin du Commerce, au financement duquel l'Etat contribuera à hauteur de 10 millions de francs, répond à l'évolution du gabarit des nouveaux navires fruitiers.

Caen : Pour financer l'aménagement du second poste trans-Manche et la reconstruction du pont de Bénouville le concessionnaire a dû, en 1992-1993, recourir à l'emprunt et, par conséquent, les charges pèseront durablement sur les comptes de la concession. Le trafic portuaire a chuté de 30 % en 1994. Cette baisse est due à la perte du trafic sidérurgique après la fermeture définitive de la Société métallurgique de Normandie (SMN) et à la diminution des exportations de céréales, liée à la réforme de la politique agricole commune en 1994.

Sète : Depuis plusieurs années la situation financière de la concession a été durablement déséquilibrée par un endettement important et une diminution du trafic. Bien qu'il ait pratiqué une politique de limitation des investissements, le concessionnaire a dû renégocier sa dette à trois reprises (1986-88, 1990 et 1994). Le trafic portuaire a fortement augmenté en 1994. Mais cette progression est, pour partie, due aux difficultés qu'a connues, dans le même temps, le port de Marseille, et la situation financière de la concession demeure fragile.

C. LA NÉCESSAIRE RECONQUÊTE DES TRAFICS

Alors que la directive relative aux statistiques européennes a été adoptée au Conseil des Ministres européens du 18 juin 1995, il est permis d'espérer, à terme, une meilleure lisibilité des flux portuaires en France et à l'étranger. Pour la période récente, depuis 1992, le ministère n'est pas parvenu à fournir à votre commission -ce qu'elle regrette- des statistiques d'ensemble pertinentes.

Le **trafic de transit** de marchandises diverses, qui représente la plus forte valeur ajoutée par la communauté portuaire, a atteint en 1994 16,6 millions de tonnes. Il se décompose en 1,5 million de tonnes pour les conteneurs (essentiellement du transbordement maritime au Havre et à Marseille), 14,6 millions de tonnes pour le trafic trans-Manche et 0,5 millions de tonnes pour les autres diverses. La poursuite des conflits sociaux en 1994 et le changement de stratégie d'armateurs ont pesé négativement sur l'activité du trafic conteneurisé. Le trafic trans-Manche, en revanche, a poursuivi sa progression, tiré vers le haut par les bons résultats de Calais. Au total, le trafic de transit des ports français a représenté 38,3 millions de tonnes en 1994 dont 55 % correspondaient à des produits pétroliers et 38 % à du trafic trans-Manche.

Les ports et le transport maritime pourraient jouer un rôle stratégique essentiel dans les échanges internationaux, non seulement pour les importations de produits de base vitaux pour notre économie (pétrole, minerais, charbon, engrais, produits agro-alimentaires), mais aussi pour les échanges de produits manufacturés à forte valeur ajoutée. En 1994, près de la moitié du commerce extérieur de la France en tonnage (46,76 %) et un peu moins du cinquième en valeur (17,44 %) ont été acheminés **en utilisant les services d'un port maritime français**.

En tonnage, la part dans les importations de l'acheminement maritime par les ports français a légèrement diminué depuis cinq ans, passant de 59,19% en 1990 à 57,27 % en 1994 ; pour ce qui concerne les exportations, elle est, en 1994, de 28,48 % (33,74 % en 1990).

Parallèlement, la part en valeur dans les importations de l'acheminement maritime pour les ports français a légèrement diminué depuis cinq ans, passant de 23,47 % en 1990 à 20,30 % en 1994 ; pour ce qui concerne les exportations, elle était en 1994 de 14,74 % (23,03 % en 1990).

Comparativement à la situation à la fin de décembre 1994, les résultats en année mobile (trafic des 12 derniers mois) étaient, à la fin du premier semestre de 1995 de - 1,88 % (-2,48 % dans les ports autonomes et + 0,44 % dans les ports d'intérêt national) essentiellement en raison de la dégradation du trafic des liquides en vrac (produits pétroliers) qui perdent 4,28 % au total (-4,74 % dans les ports autonomes et + 2,82 % dans les ports d'intérêt national). Les solides en vrac ont, en revanche, progressé légèrement : + 1,67 % dans les ports d'intérêt national, + 0,23 % dans les ports autonomes et + 0,52 % au total). Les marchandises diverses ont progressé de 1 % au total (2,65 % dans les ports autonomes, mais - 0,60 % dans les ports d'intérêt nationale), sous l'effet de bons résultats pour le trafic conteneurisé (+ 3,47 %).

Pour votre commission, une préoccupation s'impose : aucun port français ne figure parmi les vingt premiers ports du monde.

III. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS ET LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Les opérations d'infrastructures portuaires, visées dans les contrats de plan Etat-Région, sont des opérations présentant un intérêt stratégique pour le développement de notre économie et de notre commerce extérieur. Elles concernent principalement les ports autonomes : extension de terminaux à conteneurs et marchandises diverses, programmes structurels d'amélioration des accès. Quelques opérations sont également programmées dans les ports d'intérêt national, dans la mesure où, favorisant la desserte de l'arrière pays de ces ports, elles concourent à la dynamique tant de l'économie locale que nationale et contribuent à l'aménagement du territoire.

L'enveloppe financière, au sein des contrats de plan Etat-Région 1994-1998, qu'il est prévu d'affecter au titre du budget de la mer aux grandes opérations d'équipements d'infrastructure des ports maritimes de métropole et d'outre-mer s'élève, pour les cinq années, à 755,9 millions de francs.

En outre, dans le cadre du contrat de développement entre l'Etat et le territoire de Polynésie Française, il est prévu une participation du budget de la mer à hauteur de 20 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures portuaires dans différents îles de Polynésie.

**CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGION
1994-1998
PORTS MARITIMES**

Région	Port	Crédits d'Etat Mer AP Prévisions 1994-1998	1995 (Programme)
	I-Ports métropolitains		
Nord-Pas-de-Calais	Boulogne -Reconstruction/ requalification des ouvrages à Boulogne	40,00	3,30
Haute-Normandie	Le Havre Port rapide aval (2ème et 3ème phases)	150,00	3,06
	Rouen - Approfondissement du chenal (descente à 10,50m) - Construction de terminaux spécialisés	88,00 12,00	9,00
	Dieppe - Elargissement des accès au bassin du commerce	10,00	12,06
Pays-de-la-Loire	Nantes-Saint-Nazaire - Réalisation des postes routiers 2 et 3	25,50	11,00
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Marseille -Rénovation du terminal à passager Conformément de la forme de radoub n° 2	85,00 10,20	34,40 4,50
	II - PORTS D'OUTRE-MER		
Martinique	Fort-de-France - Réaménagement du secteur centre (2ème tranche) - Nouveau terminal à conteneurs de la Pointe des Grives	4,9 38,93	1,90 0,64

IV. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS

A. LES PORTS AUTONOMES

En 1995, dans la continuité d'un phénomène en constante progression, moins de la moitié des crédits d'investissements sont consacrés aux investissements de capacité proprement dits, alors que plus de 45 % de ces crédits sont destinés à l'entretien et au maintien du patrimoine, le reste se répartissant en opérations immobilières et en frais d'études.

Les crédits mis en place en 1994 et pour 1995 se répartissent de la manière suivante :

	Etat crédits délégués	Participation des ports autonomes	Total
1994	139,4	45,1	184,5
1995 (prévisions)	107,26	91,2	198,8

(en millions de francs)

Les besoins d'investissements des ports autonomes pour l'année 1995 ont été évalués initialement à 265,8 millions de francs, dont 145,3 millions de francs auraient été financés par l'Etat. Le montant total accordé de 198,8 millions de francs pour 1995 correspond à une tranche ferme d'investissements, égale au montant de la ressource budgétaire disponible dans le cadre de la loi de finances initiale pour l'année 1995 et au report d'investissements prévus en 1994, mais non réalisés, dans le cadre de la loi de finances rectificative pour l'année 1994.

Les principales opérations financées en 1994 et prévues en 1995 sont les suivantes :

- Dunkerque :
 - Approfondissement du second poste du quai à pondéreux Ouest
 - Remise en état des digues et des jetées
 - Remise en état de la station de pompage de l'écluse de Gaulle
 - Réfection du musoir aval Nord de l'écluse de Gaulle
 - Equipement bathymétrique

- Le Havre :
 - Etudes du port rapide aval (contrat de plan)
 - Modernisation des ponts et écluses

- Rouen
 - Terminal sucrier du bassin aux Bois (contrat de plan)
 - Amélioration des accès

- Nantes Saint-Nazaire
 - Réparation de l'écluse Joubert
 - Terminal à conteneurs : rampe oblique
 - Extension du 2ème poste du terminal roulier (contrat de plan)
 - Restauration du quai Wilson
 - Rétablissement des profondeurs du chenal d'accès

- Bordeaux :
 - Amélioration des accès à Bassens et à Blaye (contrat de plan)
 - Opérations de dragages (fin du Xème plan)

- Marseille
 - Rénovation du terminal à passagers
 - Confortement de la forme de radoub n°2

Toutefois le programme 1995 devrait être revu, indique le ministère, compte tenu des annulations intervenues dans le cadre de la préparation de la loi de finances rectificative pour 1995.

LA MODERNISATION DU PORT DE MARSEILLE

La modernisation des équipements du port autonome de Marseille porte, en 1995, sur le secteur de réparation navale, d'une part, sur celui du trafic passagers, d'autre part.

● La réparation de la forme de radoub n°2

Depuis 1988, le port autonome de Marseille a entrepris un important programme de remise en état des installations de réparation navale.

La forme n° 2, construite en 1869, ayant subi des destructions par faits de guerre en 1945, était dans un état de dégradation avancé. Cette forme, principalement utilisée pour la réparation des navires de petite taille, cargos et engins de servitude devait, pour être maintenue en activité dans des conditions optimales, et, compte tenu des perspectives d'évolution, être remise en état.

L'activité de réparation navale étant nécessaire au bon fonctionnement du port de Marseille, la réfection de la forme 2 a été réalisée en deux tranches. La première avait été réalisée en 1994 correspondant au bajoyer le plus abîmé pour un montant de 8 millions de francs. La seconde tranche a été engagée en 1995. Elle était relative au confortement de l'autre bajoyer qui s'est élevée à 9 millions de francs. Le marché correspondant à ces travaux a été notifié en juin 1995 et les travaux devraient être achevés au terme de cette année.

● La rénovation du terminal passagers

Le trafic passagers du port de Marseille est pour moitié international (liaisons avec l'Afrique du Nord) et pour moitié national (liaisons avec la Corse).

Soucieuses d'améliorer la rentabilité de leur exploitation, les compagnies maritimes ont mis en service depuis 1992 de nouveaux grands rouliers de 165 mètres de longueur et de 30 mètres de largeur venant compléter les transbordeurs de grande capacité déjà en service. Or, l'exiguïté des passes rendait les manoeuvres d'évitage périlleuses voire dangereuses par vents forts, phénomène fréquent sur le site de Marseille. En outre, pour faire face à la concurrence des ports italiens sur la desserte de la Corse, le port de Marseille a souhaité améliorer la qualité du service offert aux navires. Le port de Marseille devait donc, dans une perspective de stabilité des trafics, répondre aux deux principaux problèmes qui se posaient à savoir la sécurité de l'accueil des navires de caractéristiques accrues et la qualité du service offert aux passagers dans des installations peu fonctionnelles.

Trois tranches de travaux d'élargissement et de rénovation des installations ont été engagées depuis 1992 afin d'offrir des nouvelles capacités d'accostage pour la présence simultanée de deux grands navires à quais, afin d'améliorer la fiabilité des accès nautiques ainsi que celle des manoeuvres des grands navires. La première tranche a porté sur l'aménagement des plans inclinés des postes rouliers 70-74 pour une dépense de 10,15 millions de francs dont 6 millions de francs financés par l'Etat. La deuxième tranche a concerné la modernisation du terminal passagers pour une dépense de 11,9 millions de francs dont 3,9 millions de francs à la charge de l'Etat.

Cependant, pour atteindre l'objectif de fiabilité nautique, il restait à élargir, en 1995, la passe d'Arcenc dont la largeur passera de 50 mètres à 104 mètres afin de permettre les manoeuvres des navires en toute sécurité et ce quelles que soient les conditions météorologiques. Le montant de ces travaux, estimé à 43 millions de francs, est financé à hauteur de 34,4 millions de francs par l'Etat. Les travaux devraient être achevés dans le courant de l'année 1996.

B. LES PORTS D'INTÉRÊT NATIONAL

● Pour 1995, les prévisions d'investissements, après annulations, s'établissent ainsi qu'il suit (autorisations de programme) :

	Etat	Fonds de concours	Ensemble
1995	60.635	206.550	267.185 *

* dont 148.250 KF destinés à la seule opération d'élargissement de l'écluse d'accès au bassin de commerce à Dieppe.

L'exercice 1995 se caractérise par une montée en régime dans l'exécution des nouveaux contrats de plan Etat-régions, dont les principales opérations sont les suivantes :

- Boulogne : réfection de quais. Les opérations inscrites au contrat de plan pour le port de Boulogne s'adressent prioritairement à l'activité de la pêche : réhabilitations d'infrastructures dégradées par de tempêtes et travaux de modernisation du port, en application des normes sanitaires européennes.

- Dieppe : élargissement de la passe d'accès au bassin du commerce. Les activités traditionnelles du port de commerce de Dieppe sont la liaison transmanche avec New-Haven et le trafic fruitier (230.000 tonnes d'agrumes du Maroc et bananes du Cameroun et Côte d'Ivoire) effectué dans le bassin de commerce, auquel le succès de réforme de la manutention a redonné un nouvel élan. Le développement de ce trafic (300.000 tonnes en l'an 2000) nécessite l'approfondissement de l'écluse et son élargissement de 22 à 28 mètres.

- Bayonne : création d'une zone d'évitage au droit du banc Saint-Bernard. Cette opération est inscrite dans un programme d'aménagement du port qui consiste en un remodelage et un réaménagement des ouvrages portuaires, lié, notamment, à une implantation industrielle sur le port qui devrait générer 250 emplois directs nouveaux ainsi qu'un trafic supplémentaire de 1,2 millions de tonnes.

- Martinique : travaux de réaménagement du Secteur Centre (2ème tranche). Il s'agit de la réparation du quai des Tourelles pour la réception des passagers de croisière et de l'allongement du quai des grands cargos dédié au trafic roulier.

● En 1996, les opérations de contrat de plan engagées seront poursuivies. En outre, quelques opérations de gros entretien seront financées dont l'opération de rétablissement annuel des profondeurs au port de Degrad-des-Cannes en Guyane.

C. L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE INTER-MODALE DES PORTS AUTONOMES : UNE PRIORITÉ

Les ports constituent un maillon essentiel d'une chaîne de transport multimodal vers lequel convergent les autres modes de transport intérieur. Les réalisations les plus récentes à cette fin méritent d'être rappelées.

● Les infrastructures routières

-Dunkerque :

La rocade Nord-ouest de Lille a été mise en service au début de 1995 et l'autoroute A 16 doit être mise en service entre Amiens et Boulogne vers la fin de 1997.

- Le Havre-Rouen :

Le Gouvernement a souhaité une accélération de l'A29 entre Amiens et Saint-Quentin. La mise en service est programmée à partir de 1999. Pour le tronçon Yvetot-Le Havre, la mise en service est prévue dès 1996.

Le lancement des travaux de la section Le Mans-Tours de l'A28 a eu lieu en 1995.

- Nantes-Saint-Nazaire :

La section de l'A83 qui sépare Oulmer de l'A10 a été soumise, en février-mars 1995, à enquête publique au nord de Niort.

La section Angers-Tours de l'A85 a été soumise à nouvelle enquête d'utilité publique, notamment près de Langeais, en mars 1995.

- Bordeaux :

L'ensemble de l'autoroute Bayonne-Toulouse sera achevé à la mi-1996. Les travaux du tunnel du Sarnport devraient permettre une mise en service pour la fin 1997.

- Marseille :

La mise en oeuvre de l'A54 Nîmes-Arles-A7 est prévue pour le début de 1996.

Une mission internationale d'expertise devait rendre, en septembre 1995, ses conclusions sur la faisabilité de la section Col du Fau-La Saulce de l'A51.

● Les infrastructures ferroviaires

- Le Havre

Sur Paris-Le Havre en 1995, il reste à réaliser la mise au gabarit B + de trois tunnels situés dans le département de l'Eure, inscrite au contrat de plan pour un montant total de 92 millions de francs, dont une moitié sera prise en charge par l'Etat et l'autre moitié par la région de Haute-Normandie avec le concours du département de la Seine-Maritime. La mise en service du dernier tunnel, qui achèvera le dégagement au gabarit B + de la ligne Paris-Rouen-Le Havre, est prévue pour décembre 1998.

- Marseille

Le dégagement au gabarit B + ne sera pas possible en 1996, sur l'ensemble de l'itinéraire Paris-Dijon-Marseille, qu'après la mise en service du TGV méditerranéen. Ce dégagement ne fait l'objet d'aucun contrat.

● **Les voies navigables**

A l'heure actuelle, les ports français n'ont pas une desserte fluviale équivalente à celle des grands ports concurrents de l'Europe du Nord. N'existent en effet que des sections à grand gabarit sans liaisons entre bassins.

Pour le port de Dunkerque, la liaison Dunkerque-Escaut est pénalisée par une hauteur libre insuffisante sous les ponts. Manquent aussi les liaisons « Seine-Nord » et « Seine-Est » vers la Moselle et le Rhin.

Pour les ports de Rouen et du Havre, dont l'arrière-pays s'achève presque à Paris, manquent également les travaux de liaisons « Seine-Nord », y compris l'aménagement de l'Oise et la liaison « Seine-Est ».

Quant au port de Marseille-Fos, le développement de la desserte fluviale ne concerne que les ports de la Saône et de Lyon : la réalisation d'une desserte complète reste subordonnée à celle de la liaison Rhin-Rhône.

Votre commission considère comme essentiel pour l'avenir de nos grands ports maritimes que la valorisation des voies fluviales permette la desserte de l'hinterland de ces ports. Dans cette perspective elle soutient :

- la décision d'achèvement de la liaison fluviale à grand gabarit « Rhin-Rhône » ;

- la montée en puissance du FITTVN.

CONCLUSION

Au-delà des constats pessimistes sur l'état de notre marine marchande et sur la compétitivité de nos ports, **le moment est venu de définir des choix stratégiques et d'affirmer une volonté politique.**

Dans ses discours de Rochefort et du Havre, M. le Président de la République a opéré des choix. Les crédits consacrés à la Mer, qui ne représentent que 0,4 % du budget général, restent modestes par rapport à l'ambition du dessein. La tâche est donc ample.

Il nous faut rajeunir notre flotte marchande. Il nous faut adapter le régime de la domanialité dans nos ports. Il nous faut valoriser et mailler l'arrière-pays (hinterland) de nos principaux ports. Il nous faut enfin faciliter l'implantation de plates-formes intermodales.

Les circonstances économiques d'ensemble exigent, pour 1996, un effort de concentration sur l'essentiel. Pour autant, l'effort ne doit pas fléchir et ne fléchira pas.

Votre commission donne donc un avis favorable à l'adoption des crédits demandés.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 15 novembre 1995, la commission a procédé, sur le **rapport de M. Jacques Rocca Serra, rapporteur pour avis, à l'examen des crédits de la mer pour 1996.**

A l'issue l'exposé du rapporteur, **M. Jean Pourchet**, évoquant le transport de produits comme le soja et le manioc, a observé que le coût de l'acheminement et du transit portuaire en France restait supérieur à celui de l'acheminement par les ports belges.

M. Jean Huchon a confirmé cette analyse.

M. Jean François-Poncet, président, a estimé qu'en matière maritime et portuaire la France avait « plus de chemin à accomplir que de chemin derrière elle ».

Evoquant la liaison fluviale inter-bassins à grand gabarit « Rhin-Rhône », il a fait valoir que les adversaires de la liaison n'avaient pas renoncé à émettre des objections, à commencer par le corps des Ponts et Chaussées. Il s'est déclaré convaincu, pour sa part, du caractère stratégique pour la France de cette liaison, tout en estimant que la « bataille n'était pas gagnée ».

M. Jacques Rocca Serra, rapporteur pour avis, a indiqué que, sur ce point, sa vigilance ne serait pas mise en défaut.

Répondant à une interrogation de **M. Alain Pluchet, M. Jean François-Poncet, président**, a précisé que certains membres du Conseil supérieur des Ponts et Chaussées estimaient que l'achèvement de la liaison fluviale « Rhin-Rhône » risquait de renforcer le port néerlandais de Rotterdam au détriment de Marseille et qu'un tel investissement était contesté par eux de ce fait.

Evoquant les travaux passés de canalisation de la Moselle, il a constaté que les objections aux réalisations fluviales étaient fréquentes.

M. Félix Leyzour s'est alors enquis de l'évolution du cabotage. Il a, en outre, jugé que les dockers ne devaient pas être considérés comme seuls responsables des difficultés de la filière portuaire.

M. Jean-François Le Grand a également souligné l'intérêt du développement du cabotage.

En réponse, **M. Jacques Rocca Serra, rapporteur pour avis**, a, à son tour, estimé que la réactivation du cabotage était souhaitable. Evoquant le premier rapport « Dupuydauby », il a annoncé « une relance », d'ici à deux ans, au niveau européen, sur ce thème.

Revenant sur la question de la manutention portuaire, le rapporteur pour avis a jugé que les divers intervenants de la filière portuaire étaient « tous coupables » : l'Etat, du fait des dysfonctionnements de la législation sur les ports autonomes, les dockers et les entreprises de manutention.

Regrettant, une nouvelle fois, l'absence de réflexion en termes de choix stratégiques, le rapporteur pour avis a énuméré les défauts de la filière portuaire française : aléas et blocages du fait des grèves, coût horaire des navires à quai, coût des ports et de leurs voies d'accès, insuffisances d'entretien. Il a cependant fait valoir que, depuis que les plans sociaux avaient été mis en oeuvre, les coûts avaient diminué dans les ports français, dont la progression reprend.

Répondant à **M. Jean Pourchet**, le rapporteur pour avis a regretté, une fois encore, l'importance des coûts d'acheminement et rappelé que les ports devraient être mieux desservis par les infrastructures terrestres, notamment multimodales.

M. Jean François-Poncet, président, a estimé, en conclusion, qu'en matière budgétaire et politique, notre pays traversait une période particulière du fait de l'obligation de résorber le déficit. Il a jugé que le Sénat devait évaluer la qualité des budgets non plus au regard de la seule croissance des crédits mais en fonction de la clarté des choix opérés et dans un esprit « de responsabilité ». Il a estimé qu'il convenait d'aider le Gouvernement à remettre le pays sur pieds financièrement.

A l'issue de cette discussion, la commission a décidé, dans sa majorité, de donner un **avis favorable à l'adoption des crédits figurant au budget de la mer pour 1996.**