

N° 91

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 1999.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2000, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XX

MER

Par Mme Anne HEINIS,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : **1805, 1861 à 1866** et T.A. **370**.

Sénat : **88** et **89** (annexes n° **26** et **27**) (1999-2000).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1^{ER} - PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS	6
I. LES DÉPENSES ORDINAIRES	6
A. LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III)	6
B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES (TITRE IV).....	7
II. LES DEPENSES EN CAPITAL	7
A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT (TITRE V)	8
B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT (TITRE VI).....	8
III. LES PRIORITÉS BUDGETAIRES ANNONCÉES PAR LE GOUVERNEMENT	9
CHAPITRE II - LA MARINE MARCHANDE	12
I. LA SITUATION DU PAVILLON FRANÇAIS	12
A. L'ÉTAT DE LA FLOTTE DE COMMERCE	12
B. LE COÛT DU PAVILLON FRANÇAIS PAR RAPPORT À CELUI DE SES PRINCIPAUX CONCURRENTS	16
C. LE PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAIS (TAAF)	17
D. LE PROJET DE PAVILLON ET DE REGISTRE EUROPÉEN.....	20
II. L'ARMEMENT FRANÇAIS	20
A. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS.....	20
B. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES PRINCIPAUX ARMEMENTS	22
III. LA SÉCURITÉ EN MER	23
A. LES ACCIDENTS SURVENUS AU PREMIER SEMESTRE 1999	23
B. LE RENFORCEMENT DES MOYENS DE SÉCURITÉ ET DE CONTRÔLE.....	25
C. L'APPLICATION DU MÉMORANDUM DE PARIS.....	27
D. LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM).....	27
IV. L'ENSEIGNEMENT MARITIME	29
a) Le réseau des établissements de formation (décret du 27 mars 1985).....	29

b) Le recrutement des élèves.....	30
c) La rénovation des cursus.....	34
d) Le changement de statut du personnel de l'association de gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA).....	36
CHAPITRE III - LES PORTS MARITIMES.....	38
A. LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES.....	38
B. L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE DES PORTS MARITIMES.....	39
C. LA SITUATION FINANCIÈRE DES PORTS.....	41
a) Ports autonomes.....	41
b) Les ports d'intérêt national.....	42
D. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS.....	42
1. <i>Les ports autonomes</i>	42
E. LES PORTS NON AUTONOMES D'INTÉRÊT NATIONAL.....	46
F. UN PROJET À SUIVRE : « FASTSHIP ».....	51

Mesdames, Messieurs,

Est-il besoin de rappeler qu'avec un montant de 1,832 milliards de francs hors ENIM¹, (soit 1,14 % du budget du ministère de l'Équipement et 0,1 % du budget de l'État), le budget de la Mer sera une nouvelle fois le « parent pauvre » du projet de loi de finances pour 2000 ?

L'infime progression (+ 0,62 %) de la dotation qui nous est proposée est loin de traduire -et c'est un euphémisme- l'effort de rattrapage si souvent annoncé et qui aurait dû concrétiser cette « ambition maritime » évoquée par le Président de la République lors de la campagne présidentielle.

La modeste enveloppe consacrée à notre politique maritime devra suffire, une fois de plus, à financer à la fois l'équipement portuaire, le système d'enseignement et de formation maritimes ainsi que les nécessaires mesures de sécurité et de contrôle, souvent issues de conventions internationales dont nous avons paradoxalement pris l'initiative.

Deuxième pays continental de l'Europe de l'Ouest pour la longueur de ses côtes (3.120 kilomètres), la France dispose pourtant, dans le domaine maritime, d'atouts majeurs. Les Pays-Bas et la Belgique ont su exploiter cette ressource avec le succès que l'on sait, en rationalisant la gestion de leurs ports et en organisant les dessertes routières, ferroviaires et fluviales nécessaires.

Puisse le programme « Port 2000 », au Havre, voire, pourquoi pas, la mise en place du projet « FastShip » dans le Cotentin, susciter les énergies et les dynamiques qui nous ont manqué depuis plusieurs décennies ! Cette relative indifférence par rapport au domaine maritime ne date, en effet, pas d'hier et la responsabilité politique de la précarité actuelle est collective.

¹ L'« établissement national des invalides de la mer » qui finance la sécurité sociale des marins.

La politique de la mer requiert une vision prospective à long terme qui ne peut être que nationale et devrait mobiliser l'ensemble du Gouvernement. A cet égard, votre rapporteur appellera de ses vœux le renforcement du **Comité interministériel de la Mer**, dont la place et le rôle devraient être au moins équivalents à ceux des comités interministériels chargés de l'aménagement du territoire ou de la montagne.

CHAPITRE 1^{ER}

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS

Les crédits demandés pour la Mer en 2000 atteignent, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, 6,321 milliards de francs, soit une infime progression en francs courants de 0,62 % par rapport au budget voté de 1999 qui s'élevait à 6,282 milliards de francs.

Sur ce total, le crédits d'intervention (Titre IV) dédiés à l'Etablissement national des invalides de la marine représentent 4,489 milliards, soit 71 % de l'ensemble.

I. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les dépenses ordinaires représentent plus de 90 % de ces crédits. Elles atteignent 5,953 milliards de francs pour 2000, soit une réduction de 0,9 % en francs courants par rapport au budget voté de 1998.

A. *LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III)*

Les moyens des services représentent 601,752 millions de francs, soit une augmentation de 2 % par rapport à 1999 (589,648 millions de francs).

On relèvera, à cet égard, les dépenses suivantes :

– les rémunérations des personnels des services communs des affaires maritimes, soit 306 millions de francs sur le chapitre 31-90 ;

– les moyens de fonctionnement des services déconcentrés et d'intérêt commun, avec 125,4 millions de francs sur le chapitre 34-98, article 30 ;

– la signalisation maritime, avec 23,4 millions de francs sur le chapitre 34-98, article 60 ;

– l’entretien et l’exploitation des ports maritimes non autonomes en métropole et dans les DOM, avec 43 millions de francs sur le chapitre 35-34, articles 10 et 40.

B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES (TITRE IV)

Les interventions publiques bénéficient de 5,95 milliards de crédits, en réduction de 0,07 % par rapport à 1999 (6 milliards de francs).

La plus grande partie des crédits est consacrée à la subvention à **l’Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)** qui recevra, en 2000, une dotation inférieure de 4,3 % à celle de l’année dernière.

Hors ENIM, le budget de la Mer représente ainsi un milliard huit cent trente deux millions de francs pour 2000.

On relèvera, à cet égard, les dépenses suivantes :

– l’enseignement maritime secondaire, soit 73,6 millions de francs sur le chapitre 43-37, article 10 ;

– la participation aux dépenses des ports maritimes autonomes en métropole et dans les DOM, soit 394 millions de francs sur le chapitre 44-34, articles 10 et 50 ;

– les allocations compensatrices attribuées en application de la convention entre l’Etat et l’Unedic relative aux personnels navigants de la marine marchande, soit 29 millions de francs sur l’article 46-37, article 10.

II. LES DEPENSES EN CAPITAL

Les dépenses en capital prévues au fascicule de la Mer s’élèvent à 368,08 millions de francs pour 2000.

Les autorisations de programme demandées s’élèvent, quant à elles, à 520,4 millions de francs.

Il convient de souligner que les dépenses en capital ne représentent globalement qu’un montant modeste, soit 7 % des crédits de la mer.

A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT (TITRE V)

Les investissements exécutés par l'Etat représentent 342,3 millions de francs, soit une hausse de 35,3 % par rapport au budget voté de 1999 (253,02 millions de francs).

Les autorisations de programme, à ce titre, atteignent 487,2 millions de francs, en hausse de 67,3 % par rapport à 1999.

Ces hausses sont dues, pour l'essentiel, aux dotations prévues pour le port autonome du Havre dans le cadre de « Port 2000 ».

B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT (TITRE VI)

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat atteignent 257 millions de francs pour 2000, en hausse de 30,4 % par rapport au budget voté de 1999.

Quant aux autorisations de programme à ce titre, elles reçoivent 33,2 millions de francs, en progression de 49,5 % par rapport à 1999.

L'effort d'équipement consenti en faveur des établissements d'enseignement maritime secondaire et des écoles nationales de la marine marchande explique ces hausses.

Le tableau ci-après fait apparaître l'évolution des crédits et leur répartition entre grands agrégats :

(en millions de francs)

AGRÉGAT	LFI 1999		PLF 2000		% d'évolution CP
	DO/DC-CP	DC-AP	DO/DC-CP	DC-AP	
Administration générale	502,30	5,50	512,46	5,50	+ 2 02 %
Gens de mer	142,31	8,00	142,07	9,00	- 0,17 %
Etablissement national des invalides de la marine	4 694,60	-	4 489,00	-	- 4,38 %
Signalisation et surveillances maritimes	120,72	97,20	137,34	104,2	+ 13,76 %
Ports maritimes et littoral	622,08	202,75	702,58	401,75	+ 12,94 %
Flotte de commerce	200,00	0,00	338,00	0,00	+ 69 %
Total moyens de paiement	6 282,02	-	6 321,45	-	+ 0,63 %
Total AP	-	313,45	-	520,45	+ 66,03 %

III. LES PRIORITÉS BUDGETAIRES ANNONCÉES PAR LE GOUVERNEMENT

Le Gouvernement déclare articuler sa politique de la Mer autour des priorités suivantes :

- la sécurité maritime ;

A cet égard, les crédits relatifs à la signalisation maritime (fonctionnement + 7 % ; investissement + 15 % en autorisations de programme) devraient permettre de poursuivre le plan de modernisation des phares et balises engagé en 1998 et prévu sur huit ans.

- la mise en place d'un « service public de l'enseignement maritime » ;

315 postes budgétaires sont prévus pour titulariser le personnel de l'association de gérance des écoles maritimes et aquacoles (AGEMA), qui passera sous statut public en 2000.

– le transport maritime, les ports et la protection du littoral ;

Les moyens d'engagement prévus pour 2000 devraient se décomposer globalement de la manière suivante :

– 804 millions de francs pour les ports maritimes ;

– 338 millions de francs pour la flotte de commerce ;

– 43 millions de francs pour des opérations de protection et de mise en valeur du littoral, comme le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel.

– la sécurité des infrastructures portuaires et des accès nautiques des ports ;

Sur ce point, on relèvera que les crédits consacrés par l'Etat à l'entretien de ces actions de sécurité **seront simplement reconduits** par rapport à 1999.

– le projet « Port 2000 » au Havre et les autres extensions portuaires ;

Pour « Port 2000 », le projet de budget 2000 prévoit une première tranche de travaux d'infrastructures avec une participation de l'Etat de 220 millions de francs en autorisations de programme.

D'autres investissements devraient être également engagés en 2000, dans le cadre des futurs contrats de plan : la modernisation du terminal agro-alimentaire à Nantes-Saint-Nazaire ainsi que des requalifications et aménagements de quai à Marseille-Fos et à Dunkerque.

– l'amélioration de la desserte terrestre des ports ;

Cet objectif fondamental fait l'objet d'un large consensus politique.

Hélas, en réduisant sensiblement les crédits des routes, le Gouvernement, dans son ensemble, ne paraît pas décidé à engager, sur cette question, les moyens adéquats, quelles que soient ses déclarations de principe et ses intentions affichées.

– le soutien à la flotte de commerce et à l’emploi maritime

On relèvera, ici, que le Gouvernement se borne à reconduire le dispositif fiscal et social d’aide à la flotte de commerce que le Gouvernement avait mis en place en 1998, à titre de « compensation » après la suppression des « **quirats** ».

Ces dispositions reposent sur le remboursement par l’Etat des contributions sociales patronales afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail versées par les entreprises qui emploient des personnels navigants sur les navires de commerce battant pavillon français, aux organismes chargés du recouvrement de ces contributions.

La dépense en 2000 est estimée à 133 millions de francs au titre des cotisations versées en 1999.

CHAPITRE II

LA MARINE MARCHANDE

I. LA SITUATION DU PAVILLON FRANÇAIS

A. L'ÉTAT DE LA FLOTTE DE COMMERCE

Au 1er janvier 1999, la flotte de commerce française était composée de 210 navires pour la troisième année consécutive, pour 4,155 millions unités de jauge brute et 6,473 millions de tonnes de port en lourd (Mtpl), soit un léger recul de 1,4 % par rapport à l'année précédente.

Le recul global de capacité de 90.000 Tpl constitue le solde des 127.000 tonnes de perte de la flotte pétrolière et de l'accroissement de 37.000 tonnes dont a bénéficié la flotte sèche.

L'année 1998 a enregistré trente-deux transactions -seize entrées et seize sorties de navires- comportant notamment onze acquisitions de navires neufs. Les entrées de navires neufs, sept en flotte sèche et deux en flotte pétrolière, ont été celles d'un navire de croisière, de trois cargos de ligne polyvalents, d'un porte-conteneurs, d'une citerne alimentaire, d'un navire à passagers stationnaire et de deux caboteurs pétroliers.

L'âge moyen global de la flotte s'établit à quinze ans et trois mois. Il est le résultat combiné des vieillissements de près d'un an de la flotte des navires à passagers à onze ans d'âge moyen, et de six mois de la flotte pétrolière (18,1 ans).

Le **premier semestre 1999** a été caractérisé par une accélération de la modernisation de la flotte : vingt-sept mouvements d'entrée et de sortie ont été enregistrés sur la période, en conséquence notamment des nouvelles dispositions fiscales sur l'investissement maritime. Au titre des dix-sept entrées, cinq ont, ainsi, concerné des livraisons de navires neufs pour 315.000 unités de jauge et une capacité d'emport de 520.000 tonnes, qui ont entraîné la sortie de quatre navires anciens ; douze ont concerné des acquisitions de navires d'occasion.

En conséquence, la flotte de commerce s'est établie, au 1^{er} juillet, à **217 navires** pour 4,69 millions de jauge et une capacité d'emport de 6,98 millions de tonnes.

Les tableaux ci-après indiquent l'état de la flotte de commerce sous pavillon français au 1^{er} janvier 1999.

ÉTAT DE LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS AU 1^{ER} JANVIER 1999
I - FLOTTE SÈCHE

CATÉGORIES	NOMBRE	JAUGE BRUTE (unités)	ÂGE MOYEN
Paquebots	5	47 404	4,1
Transbordeurs	28	358 898	11,85
Vedettes à passagers	4	1 333	14,8
TOTAL NAVIRES À PASSAGERS	37	407 635	10,97
Cargos de ligne	24	113 414	8,8
Porte-conteneurs	20	579 898	11,95
POLYTHERMES	2	6 589	12 ?15
Transporteurs de vrac sec	9	446 337	8,6
Citernes à vin et à huile	4	16 155	7,7
Transporteurs soufre liquide et produits chimiques	5	18 239	15,5
Caboteurs < 500 J.B.	6	1 715	30,5
Navires secs stationnaires	45	28 426	19,45
TOTAL CARGOS	115	1 210 773	10,6
TOTAL FLOTTE SÈCHE	152	1 618 408	10,7

II - FLOTTE PÉTROLIÈRE

CATÉGORIES	NOMBRE	JAUGE BRUTE (unités)	AGE MOYEN
PÉTROLIERS AU LONG COURS	14	1 845 342	20,55
CABOTEURS PÉTROLIERS	29	344 510	8,45
GPL-GNL	8	236 456	18,6
PÉTROLIERS STATIONNAIRES	7	110 421	7,2
TOTAL PÉTROLIERS	58	2 536 729	18,15

III - RÉCAPITULATION

CATÉGORIES	NOMBRE	JAUGE BRUTE (unités)	AGE MOYEN
TOTAL FLOTTE SÈCHE	152	1 618 408	10,7
TOTAL PÉTROLIERS	58	2 536 729	18,15
TOTAL GÉNÉRAL	210	4 155 137	15,25

B. LE COÛT DU PAVILLON FRANÇAIS PAR RAPPORT À CELUI DE SES PRINCIPAUX CONCURRENTS

Il ressort des études conduites, en 1997, que les coûts salariaux des marins français sont très légèrement supérieurs à la moyenne des autres pays européens, mais que les conditions d'emploi (durée annuelle de travail, congés) des marins français sont plus favorables. De même, les charges sociales sont plus lourdes que celles de nos concurrents.

Il apparaît au total que le coût du registre métropolitain est plus élevé que celui des registres en vigueur dans les Etats membres de l'espace économique européen, le registre des Terres australes et antarctiques « françaises » étant lui aussi plus coûteux que les seconds registres européens et également que la plupart des principaux registres des autres Etats membres.

Le Gouvernement estime que les mesures fiscales et sociales de soutien à notre flotte de commerce devraient être de nature à améliorer la compétitivité des armements français, même si ceux-ci demeurent redevables de certaines autres charges patronales (assurances sociales et allocations familiales notamment), qui s'élèvent à environ 15 % du salaire réel du marin.

Le Gouvernement annonce qu'il conduit une réflexion sur le sujet avec la perspective d'arrêter des mesures permettant à notre pays de disposer de règles d'immatriculation adaptées.

Le tableau ci-dessous indique le coût des différents pavillons européens par rapport à la moyenne de l'Union européenne.

COMPARAISON DES COÛTS SALARIAUX EN EUROPE

	OFFICIERS	PERSONNEL D'EXECUTION
Moyenne Union européenne	100	100
Luxembourg	70	69
Pays-Bas	73	83
Espagne	73	69
Royaume-Uni	82	81
Irlande	88	<i>nc</i>
Allemagne	90	<i>nc</i>
Italie	96	<i>nc</i>
France	102	104
Danemark	117	107
Norvège	125	138
Suède	127	123
Belgique	128	106
Finlande	130	121

C. LE PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAIS (TAAF)

Au 1^{er} juillet 1999, 108 navires de commerce effectuant des relations internationales et totalisant 3,7 millions d'unités de jauge brute et 6,4 millions de tonnes de port en lourd, étaient enregistrés aux TAAF.

A cette même date, la situation de la flotte de commerce sous pavillon français était de 217 unités, totalisant 4,46 millions unités de jauge brute et 6,98 millions de tonnes de port en lourd.

Ainsi, dans notre flotte nationale, plus de 49 % en nombre et plus de 92 % en capacité de transport, soit les plus importantes unités affectées au trafic international, sont sous immatriculation TAAF.

Au plan social, les effets de l'extension progressive du régime d'immatriculation TAAF à de nouvelles catégories de navires, d'une part, et l'augmentation de 35 % à 70 % de la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre de l'allégement des charges sociales patronales de l'ENIM d'autre part, ont eu des conséquences positives sur l'emploi :

- maintien à bord, à l'initiative des armateurs, d'une proportion de navigants français supérieure au minimum obligatoire ;

- effet positif à l'embauche de navigants, par la prise en compte de 70 % de l'équipage, sur l'ensemble des navires déjà immatriculés TAAF antérieurement à 1993.

Rappelons que l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996, relative aux transports, a donné un fondement législatif au registre d'immatriculation des navires aux TAAF, ouvert à l'ensemble des navires de commerce à l'exception des navires transporteurs de passagers.

En application du premier alinéa de ce texte, le décret du 14 mars 1997 a fixé la liste des catégories de navires éligibles à cette immatriculation en fonction de leurs caractéristiques et de leur mode d'exploitation.

S'agissant des conditions d'armement des navires immatriculés aux TAAF, la loi a prévu que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français et une proportion minimale de navigants français entrant dans la composition des équipages embarqués à bord de ces navires.

Le tableau ci-après fait apparaître l'évolution, de 1988 à 1999, de notre flotte de commerce ainsi que du nombre de postes de navigants sur les navires immatriculés TAAF :

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

Flotte de commerce sous pavillon national	01/01/88	01/01/89	01/01/90	01/01/91	01/01/92	01/01/93	01/01/94	01/01/95	01/01/96	01/01/97	01/01/98	01/01/99	01/07/99
Nombre	261	241	223	220	216	221	215	207	209	210	206	210	217
JB (unités de jauge brute)	4 388 571	4 128 288	3 870 251	3 718 433	3 724 958	3 833 007	3 938 945	3 983 920	3 947 881	4 085 748	4 211 070	4 155 137	4 468 575
TPL (tonnes de port en lourd)	7 139 350	6 665 144	6 146 049	5 865 043	5 855 989	5 946 599	6 158 552	6 347 123	6 264 183	6 339 262	6 562 763	6 472 507	6 980 554
<i>Dont immatriculation TAAF</i>													
Nombre	25	31	30	47	49	52	87	83	86	89	91	102	108
JB (unités de jauge brute)	488 672	603 612	510 418	694 069	627 358	1 040 266	2 850 899	2 981 497	3 002 232	3 123 761	3 288 617	3 490 692	3 704 831
TPL (tonnes de port en lourd)	702 177	824 886	749 274	1 122 875	1 046 902	1 904 391	5 002 286	5 423 247	5 462 709	5 562 788	5 796 086	6 021 258	6 471 407
<i>Pourcentage de la flotte sous immatriculation TAAF</i>													
En unités	9,58 %	12,86 %	13,45 %	21,36 %	22,69 %	23,53 %	40,47 %	40,10 %	41,15 %	42,38 %	43,33 %	48,57 %	49,77 %
En capacité de transport (TPL)	9,84 %	12,38 %	12,19 %	19,15 %	17,88 %	32,02 %	81,23 %	85,44 %	87,21 %	87,75 %	88,32 %	93,03 %	92,71 %
Postes de navigants sur les navires immatriculés TAAF													
Français	85	111	142	257	289	318	815	777	807	807	N.C.	N.C.	907
Etrangers	134	220	275	492	492	549	828	711	736	749	N.C.	N.C.	908
Total	219	331	417	749	749	867	1 643	1 488	1 543	1 556	N.C.	N.C.	1 815

D. LE PROJET DE PAVILLON ET DE REGISTRE EUROPÉEN

On se rappelle qu'en application de quatre règlements européens de 1986 sur la libéralisation du secteur des services de transport maritime, la Commission européenne avait présenté des propositions visant à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté. L'une de ces propositions consistait en l'établissement d'un registre communautaire, dit Euros. Ce registre, fondé sur des critères harmonisés, notamment en matière de composition européenne des équipages, aurait dû permettre la création d'un pavillon européen.

L'absence de consensus a incité la Commission à proposer que les conditions d'armement, essentiellement la composition des équipages, soient adaptées aux différents marchés.

Aucun accord n'ayant pu se dégager, la Commission a retiré, en 1996, la proposition de règlement communautaire des débats du Conseil.

Même si des directives européennes sont adoptées en matière de sécurité des navires et de formation des marins, l'harmonisation dans le domaine des transports maritimes reste, donc, un objectif à atteindre.

II. L'ARMEMENT FRANÇAIS

A. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

En 1997, dernière année pour laquelle les statistiques sont connues, le trafic global de la flotte française s'est élevé à 101,8 millions de tonnes, dont 61,8 millions de tonnes sous pavillon français et 40 millions de tonnes sur des navires affrétés ou contrôlés, à comparer à un trafic global de 93 millions de tonnes en 1996.

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

Le **transport de passagers** concerne les lignes de courte distance et les croisières.

Hormis les trafics côtiers, qui représentent à eux seuls environ un millier d'emplois saisonniers, le transport de passagers constitue un ensemble très concentré autour de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), la société Bretagne-Angleterre-Irlande (BAI-Brittany Ferries) et la filiale de la SNCF sur le détroit du Pas-de-Calais, « SeaFrance ». Ces trois entreprises représentent près de 3.000 emplois.

En 1998, la dizaine de compagnies présentes dans ce secteur a réalisé un chiffre d'affaires de l'ordre de 5 milliards de francs contre 4,5 en 1996. Le trafic de passagers dans la Manche, dans l'Atlantique et, en Méditerranée, est estimé à 28,3 millions en 1997 tandis que le trafic des véhicules est passé de 6,5 millions en 1996 à 7,2 millions d'unités en 1997.

Sur **le marché du vrac sec**, l'activité de l'armement français s'est élevée à 28 millions de tonnes en tenant compte du grand vrac, c'est-à-dire du transport de cargaisons de produits bruts et de matières premières, ainsi que des transports spécialisés (produits chimiques, colis lourds, liquides...). Le grand vrac est opéré par une quarantaine de navires armés ou affrétés par six groupes ou compagnies françaises, dont au premier rang l'armement Louis-Dreyfus, réalisant un chiffre d'affaires de 2,3 milliards de francs.

Le secteur du **transport de pétrole** est concentré autour de deux activités :

– le transport du pétrole brut, impliquant en France trois compagnies, qui a dégagé, en 1997, un chiffre d'affaires de 1,5 milliards de francs ;

– le transport maritime de produits pétroliers, assuré par une flotte d'environ 45 navires mis en ligne par une dizaine d'armements français, qui a enregistré, en 1997, un chiffre d'affaires de 1 milliard de francs.

Si le pavillon français n'occupait que le 28^{ème} rang mondial pour les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute au 1^{er} janvier 1999, notre pays dispose d'un certain nombre d'entreprises performantes. Le groupe CMA-CGM figure, ainsi, dans les vingt premiers armements mondiaux de la ligne régulière et Delmas, filiale du groupe Bolloré, compte parmi les armements les plus performants dans les trafics nord-sud. Pour le vrac sec, le groupe Louis-Dreyfus se situe dans les dix premiers mondiaux.

Le chiffre d'affaires global de l'armement français s'est élevé à 25,6 milliards de francs en 1997 contre 24 milliards de francs en 1996.

Au 31 décembre 1997, le **nombre d'emplois** de navigants de commerce s'est établi à 8.669 marins dont 2.645 officiers et 6.024 personnels d'exécution.

Le transport de passagers représentait 39 % des emplois et les activités portuaires 26,5 %. Les autres secteurs d'activité représentaient respectivement 11 %, 7,3%, 7,1 % et 5,3 % pour le transport sur lignes régulières, le pétrole, les services publics et le cabotage.

B. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES PRINCIPAUX ARMEMENTS

Armement Delmas

L'armement Delmas, qui appartient au groupe Bolloré est spécialisé dans le transport maritime sur des lignes régulières, arme huit navires sous pavillon français et possède des participations dans une cinquantaine de navires porte-conteneurs, grumiers et navires polyvalents sous pavillon étranger. Il se concentre sur l'Afrique.

Delmas constitue le maillon maritime d'une entreprise de transport qui assure la prise en charge des marchandises de bout en bout. Son chiffre d'affaires est estimé à environ 3 milliards de francs en 1998.

BAI-Brittany Ferries

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

Desservant l'Angleterre et l'Irlande à partir de la France, ainsi que l'Espagne à partir de l'Angleterre, les navires du groupe ont transporté 2.657.000 passagers en 1997-1998, soit une augmentation de 0,4 %. Le nombre de véhicules transportés est passé, quant à lui, de 872.000 en 1996-1997 à 917.000 en 1997-1998 (+ 5 %).

L'armement exploite aujourd'hui sept navires transbordeurs de grande capacité. Il emploie en moyenne 2.000 salariés dont 1.300 navigants et 700 sédentaires. Comme les autres armements français opérant sur la Manche, BAI a des équipages de marins entièrement de nationalité française.

L'examen des comptes financiers de la société BAI fait apparaître un chiffre d'affaires net de 1,87 milliards de francs en 1998 contre 1,25 milliards de francs en 1997.

Groupe CMA-CGM

Exclusivement consacré au transport maritime de ligne régulière de conteneurs, le groupe CMA-CGM paraît avoir amélioré sa situation financière. Avec un chiffre d'affaires de 8,3 milliards de francs en 1998, en progression de 4 %, et un bénéfice de 199 millions de francs, il se classe au 12^{ème} rang mondial, au 4^{ème} rang européen et au 1^{er} rang français pour le transport de ligne régulière de conteneurs.

Les principales lignes commerciales du groupe sont les lignes Europe-Extrême-Orient (33 % du volume transporté), Méditerranée - Extrême-Orient (13 %), Métropole-Antilles (12 %) Intra-Asie (12 %) et Tour du Monde (7 %).

La flotte se compose de quatre-vingt navires exploités dont dix-neuf en pleine propriété et 16 sous pavillon français. Le groupe a acquis un navire en pleine propriété en 1998 et en a commandé deux pour 1999.

En 1998, l'effectif du groupe s'élevait à 2.131 salariés, dont 477 navigants.

III. LA SÉCURITÉ EN MER

A. LES ACCIDENTS SURVENUS AU PREMIER SEMESTRE 1999

Les statistiques disponibles couvrent l'ensemble des accidents survenus à tous les navires, français et étrangers confondus, dans la zone métropolitaine de responsabilité française.

Le tableau 1 fournit, pour le premier semestre 1999, le nombre d'accidents, en particulier ceux concernant la navigation et les avaries pour les navires de commerce, la pêche et la plaisance. Au total, 286 navires ont connu un accident de navigation tandis que 739 navires ont subi des avaries. En outre, 261 engins de plage ont été impliqués dans un événement.

Le tableau 2 présente le nombre de personnes impliquées dans ces accidents. Au total, on déplore 40 personnes décédées et 35 personnes portées disparues au premier semestre 1999.

TABEAU I
EVENEMENTS DE MER CONCERNANT LES NAVIRES PROFESSIONNELS ET NAVIRES DE PLAISANCE ET ENGIN DE PLAGE

NAVIRES IMPLIQUES	1er semestre 1998	1er semestre 1999
navires de commerce :		
Accidents de navigation	16	4
Avaries	165	139
Autres types d'accidents	252	77
TOTAL :	433	220
navires de pêche :		
Accidents de navigation	23	50
Avaries	171	127
Autres types d'accidents	295	113
TOTAL :	489	290
navires de plaisance :		
Accidents de navigation	236	232
Avaries	520	473
Autres types d'accidents	376	121
TOTAL	1132	826
engins de plage :		
Planches à voile	183	144
Scooters de mer	25	26
Engins de plage	83	91
TOTAL	291	261
TOTAL GENERAL	2 345	1 597

TABLEAU II
PERSONNES IMPLIQUEES DANS LES EVENEMENTS DE MER
CONCERNANT LES NAVIRES PROFESSIONNELS ET LA PLAISANCE

NAVIRES IMPLIQUES	1er semestre 1998	1er semestre 1999
navires de commerce :		
Personnes tirées d'affaire seules	1 374	3 800
Personnes assistées/sauvées	555	107
Personnes blessées	41	26
Personnes disparues	3	2
Personnes décédées	4	0
TOTAL :	1 977	3 935
navires de pêche :		
Personnes tirées d'affaire seules	268	152
Personnes assistées/sauvées	740	418
Personnes blessées	71	54
Personnes disparues	12	6
Personnes décédées	12	6
TOTAL :	1 103	636
navires de plaisance :		
Personnes tirées d'affaire seules	465	481
Personnes assistées/sauvées	2 263	2 209
Personnes blessées	74	89
Personnes disparues	45	27
Personnes décédées	19	34
TOTAL	2 866	2 840
TOTAL GENERAL	5 946	7 411

B. LE RENFORCEMENT DES MOYENS DE SÉCURITÉ ET DE CONTRÔLE

On sait qu'à la suite de l'accident de « l'Estonia », survenu en 1994, de nouvelles mesures sur la protection contre l'incendie, le sauvetage et les radiocommunications ont été rendues applicables aux navires à passagers construits à partir du 1^{er} juillet 1997.

Le 1^{er} avril 1998, le comité interministériel de la mer a décidé le renforcement des effectifs des centres de sécurité. Un plan pluriannuel, établi pour la période 1998-2001, prévoit une augmentation des effectifs des centres à hauteur de 25 emplois.

Une flottille de sept vedettes régionales d'une trentaine de mètres et un patrouilleur de haute mer de 46 mètres sont chargés des missions d'assistance et de surveillance dans les zones du large ; en 1998, cette flottille a été renforcée avec la mise en service d'un patrouilleur de construction récente de 46 mètres, l'IRIS, affecté à Lorient ; dans le même temps, il a été procédé au redéploiement d'une unité moderne et performante à Cherbourg en remplacement d'une vedette obsolète.

Les **unités littorales des affaires maritimes (ULAM)** rassemblent, quant à elles, dans une structure départementale unifiée, des moyens et personnels spécialisés répartis auparavant entre les vedettes côtières, les quartiers et les stations des affaires maritimes.

Le Comité interministériel de la mer précité du 1^{er} avril 1998 a décidé la généralisation des ULAM à l'ensemble du littoral métropolitain et d'outre-mer.

Pour la période 2000-2002, les opérations suivantes seraient également prévues :

- la réalisation de la troisième tranche du programme côtier, soit six vedettes de 15 mètres ;
- le remplacement de plusieurs vedettes côtières anciennes ;
- l'acquisition de six embarcations.

Les moyens, surtout humains, mis en œuvre ou programmés apparaissent comme très insuffisants. C'est une centaine de nouveaux emplois budgétaires (dont 20 à 30 emplois d'officiers de ports) qui, selon les informations recueillies par votre rapporteur, seraient nécessaires pour que les missions de sécurité soient effectuées de façon pleinement satisfaisantes.

C. L'APPLICATION DU MÉMORANDUM DE PARIS

Le Mémorandum de Paris¹ permet, depuis juillet 1992, d'effectuer des contrôles opérationnels en s'appuyant sur les dispositions prévues par l'organisation maritime internationale (OMI). Ces contrôles doivent permettre de vérifier la capacité réelle des équipages à conduire le navire, et à réaliser les opérations commerciales en toute sécurité. Il convient de souligner que plus de la moitié des événements de mer sont d'origine humaine. (831 déficiences ont été relevées en 1998 concernant les contrôles opérationnels).

Pour sa part, la France a effectué, en 1998, 1.193 inspections à bord de 1.110 navires, ce qui représente 20,40 % des navires étrangers ayant fait escale dans un port de la France métropolitaine, soit un recul sensible par rapport aux années antérieures (23,41 %).

Avec 120 navires étrangers retenus dans ses ports, la France a réalisé un taux de détention de 11,24 %, performance très inférieure aux années antérieures (14,92 % en 1997) ainsi qu'à la moyenne des pays membres du Mémorandum qui est de 14,31 %.

Votre rapporteur constate que c'est largement à l'initiative de la France que les dispositions de l'OMI relatives aux contrôles ont été adoptées et que, là encore, les moyens humains disponibles sont -paradoxalement- tout à fait insuffisants.

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

En dépit des moyens modestes qui lui sont alloués chaque année la SNSM s'efforce de renouveler sa flotte.

En 1999, elle prévoit ainsi, au titre d'un plan de modernisation, la mise en service d'un canot tout temps, ainsi que de neuf vedettes plus légères, en remplacement d'unités de même type devenues obsolètes.

Si le sauvetage des vies humaines en mer est gratuit, la SNSM peut toutefois être défrayée de ses interventions d'assistance aux biens par l'application de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer, qui prévoit une rémunération équitable pour les faits d'assistance à des navires.

¹ Convention internationale signée en juillet 1992 et liant, actuellement, dix-huit pays : les treize de l'Union européenne qui ont un littoral, la Norvège, la Pologne, le Canada, la Russie et la Croatie.

La société nationale a, d'ailleurs, mis en place des procédures et un suivi de recouvrement des créances en matière d'assistance ou remorquage.

Les tableaux qui suivent indiquent l'évolution, sur la période 1995-2000 :

- des crédits affectés à la SNSM ;
- des moyens de la société.

Le bilan d'activité de la société de 1995 à 1998 est retracé dans un troisième tableau.

**EVOLUTION DES CREDITS PREVUS DANS LES PROJETS DE LOI DE FINANCES
1995-2000**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TITRE IV						
Chap; 46-32 - Art. 20 Subvention d'entretien	3 110 000	3 110 000	4 000 000	4 050 000	4 050 000	4 050 000
TITRE VI						
Chapitre 66-32 - Art. 20 Subv. d'équipement						
A.P.	7 310 000	6 700 000	9 600 000	9 700 000	9 700 000	8 700 000
C.P.	7 310 000	6 700 000	9 600 000	9 700 000	9 700 000	8 700 000

MOYENS DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER 1995-2000

	1995 au 1er janvier	1996 au 1er janvier	1997 au 1 ^{er} janvier	1998 au 1er janvier	1999 au 1er janvier
Canot tous temps	38	39	38	42	42
Vedettes 1ère classe	30	30	29	29	26
Vedettes 2ème classe	47	49	47	50	54
Vedettes 3ème classe	23	23	23	22	20

**BILAN D'ACTIVITE DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER
1995-1998**

	1995	1996	1997	1998
Navires assistés	2 851	2 543	2 316	2 649
Personnes assistées	9 616	9 897	7 498	9 091
véliplanchistes	1 603	1 166	892	921
Personnes sauvées d'un danger certain	901	666	511	374

Il convient de relever que si la subvention de fonctionnement allouée par le ministère en charge de la mer est stable en 2000 par rapport à 1999 (4,05 millions de francs), la subvention d'équipement devrait, au contraire, enregistrer une baisse de 10 % (8,7 contre 9,7 millions de francs l'année dernière).

Il ne faudrait pas que cette réduction puisse remettre en cause le maintien des capacités opérationnelles de la SNSM.

IV. L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Sur la période récente, les actions entreprises en matière d'enseignement et de formation professionnelle maritime ont concerné notamment :

- a) le réseau des établissements de formation ;
- b) le recrutement des élèves ;
- c) la rénovation des cursus.

a) Le réseau des établissements de formation (décret du 27 mars 1985)

Ce réseau comprend :

- quatre écoles nationales de la marine marchande (ENMM),
- un collège d'enseignement technique maritime (CETM),

– douze écoles de formation maritime et aquacole (EMA),

– un certain nombre d'établissements agréés par le ministère chargé de la mer et relevant d'organismes tels que le ministère de l'éducation nationale, celui de l'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie, ou d'associations privées.

Les 4 ENMM sont situées à Marseille, Nantes, Saint-Malo et au Havre.

Le CETM est implanté dans l'ENMM de Marseille.

Les 12 EMA sont situés à Boulogne, Fécamp, Cherbourg, Saint-Malo, Paimpol, Le Guilvinec, Etel, Nantes, La Rochelle, Ciboure, Sète et Bastia.

Les centres agréés sont situés aussi bien en métropole que dans les départements d'outre-mer.

Les ENMM sont chargées des formations initiale et continue des officiers ; le CETM et les EMA des formations du personnel d'exécution.

Dans les EMA, les actions entreprises, en 1998, ont eu pour objet de remplir les classes ouvertes, afin de répondre aux besoins de la profession et aux volontés régionales de formation des jeunes. Ainsi, la moyenne d'élèves par classe est passée de 16 avant 1996 pour s'établir autour de 19 à la rentrée scolaire 1998/1999. En 2000, l'effort engagé se poursuivra pour répondre aux demandes des régions.

Dans les ENMM, le nombre d'élèves par classe varie désormais de 25 à 32 élèves.

b) Le recrutement des élèves

● Jusqu'à la rentrée de septembre 1997, quatre concours donnaient accès aux formations au commerce : deux en capitaine de 1^{ère} classe, deux en capitaine de 2^{ème} classe de la navigation maritime.

Les deux tableaux ci-après retracent l'évolution de la situation :

Capitaine de 1 ^{ère} classe	1993	1994	1995	1996	1997
Accès en 1^{ère} année					
Places offertes	100	90	90	125	130
Nombres de candidats	610	485	361	375	411
Nombre de reçus	100	90	90	125	130
Accès en 2^{ème} année					
Places offertes	30	30	25	15	15
Nombre de candidats	99	115	108	101	100
Nombre de reçus	30	30	25	15	15

Capitaine de 2 ^{ème} classe	1993	1994	1995	1996	1997
Accès en 1^{ère} année					
Places offertes	40	60	55	55	55
Nombres de candidats	366	154	154	179	165
Nombre de reçus	366	154	154	179	165
Accès en 2^{ème} année					
Places offertes	-	-	10	10	10
Nombre de candidats	-	-	2	4	4
Nombre de reçus	-	-	2	3	3

Depuis 1998, ces concours, ainsi que l'indique le tableau ci-après, ont été remplacés par trois concours donnant accès aux nouvelles formations au commerce : deux concours pour officier de 1^{ère} classe, un concours pour officier de 2^{ème} classe.

Officier de 1^{ère} classe de la marine marchande	1998	1999
Concours (Accès en 1^{ère} année)		
Places offertes	165	180
Nombres de candidats	427	487
Nombre de reçus	165	180 + 4 étrangers
Sélection (Accès en 1^{ère} année)		
Places offertes	15	20
Nombre de candidats	60	65
Nombre de reçus	15	20

Officier de 2^{ème} classe de la marine marchande	1998	1999
Places offertes	75	75
Nombre de candidats	172	215
Nombre de reçus	75	75

Le nombre de candidats au concours d'entrée dans les filières de capitaine de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe de la navigation maritime a augmenté de 1990 à 1993 puis a connu un fléchissement en 1994 et en 1995, ces concours étant désormais organisés simultanément. De 1996 à 1998, le nombre de places offertes a été augmenté en prévision du besoin d'officiers à l'horizon de l'an 2000.

Le contingent d'entrée en 1^{ère} année dans la nouvelle filière d'officier de 1^{ère} classe de la marine marchande a été de 200 places. Le contingent d'entrée dans la nouvelle filière d'officier de 2^{ème} classe de la marine marchande a été de 75 places.

S'agissant de la pêche, un concours donne, aussi, accès à la formation d'officier mécanicien. Le tableau ci-après indique l'évolution de ces concours de 1995 à 1999.

Officier mécanicien à la pêche	1995	1996	1997	1998	1999
Accès en 1 ^{ère} année					
Places offertes	25	25	25	20	30
Nombres de candidats	34	31	28	26	Inconnu à ce jour
Nombre de reçus	20	16	16	17	Inconnu à ce jour

● L'évolution des effectifs dans les écoles nationales de la marine marchande s'établissent comme l'indique le tableau ci-dessous :

	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/2000 Prévisions
Formation officier	815	736	763	796	871	1 102
CAP marin du commerce	79	27	abandonné	-	-	-
BEP marin du commerce	-	-	17	34	40	23
TOTAL	894	763	780	830	911	1 135

Les **écoles de formation maritime et aquacole (EMA)** accueillent les élèves qui se préparent au CAP, BEP ou BAC professionnel dans trois domaines d'activité : pêche, commerce et cultures marines. L'effectif dans ces établissements est d'environ 1.785 élèves à la rentrée scolaire 1999-2000, le fléchissement entre 1998 et 1999 étant dû à la réduction de la durée des études de CAP.

Dans la mesure où la faiblesse des effectifs par section pesait sur le coût de formation, un meilleur remplissage des classes a été recherché. L'effectif moyen, de 11 élèves par classe en 1994, est aujourd'hui de 19 élèves par classe.

Les effectifs d'élèves dans les EMA en formation initiale s'établissent comme l'indique le tableau ci-après :

FORMATIONS	ANNÉES SCOLAIRES					
	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/2000 Prévisions
Commerce	47	72	82	105	125	125
CAP	47	72	82	46	22	66
BEP	-	-	-	59	103	59
Pêches maritimes	613	765	741	855	929	809
CAP	452	517	524	575	614	480
BEP	161	248	217	280	315	329
Commerce/pêche maritime	222	284	343	396	388	401
BEP Machines	222	284	343	396	388	401
Cultures marines	254	292	331	334	392	402
CAP	67	80	88	65	69	70
BEP	118	137	150	172	210	222
BAC PRO	69	75	93	97	113	110
Poissonnier	10	10	11	21	10	48
CAP	10	10	-	-	-	-
BEP	-	-	11	21	10	48
TOTAL	1 146	1 423	1 508	1 711	1 844	1 785

c) La rénovation des cursus.

● S'agissant de **l'enseignement supérieur**, la réforme mise en œuvre par la direction des Affaires maritimes comporte deux volets :

– la réforme « STCW »

La convention internationale dite STCW-1978, amendée en 1995, sur les « normes de formation des gens de mer de la flotte de commerce », de même que la convention STCQ-F sur les normes de formations de gens de mer de la flotte de pêche, on rendu nécessaire une réforme de l'enseignement maritime supérieur.

Les anciens cursus se sont, ainsi, vus substituer des cursus plus conformes aux normes internationales. Ces nouvelles formations sont entrées en vigueur à la rentrée 1998-1999.

– un plan de « spécialisation » pour les ENMM

Conformément aux souhaits de la Direction des Affaires maritimes et des gens de mer, chaque école a reçu une mission particulière :

. L'école du Havre serait chargée de former des officiers supérieurs (niveau D1) et de mettre en place des formations axées sur le portuaire dans le cadre de « Port 2000 ».

. L'école de Saint-Malo serait chargée de la formation des officiers de deuxième classe et des officiers supérieurs pour la pêche, ainsi que du développement des nouvelles formations à la plaisance professionnelle ;

. L'école de Nantes aurait en charge la formation des officiers de deuxième classe, mais aussi **le contrôle de la qualité de la formation**. Pour assurer cette nouvelle mission, un centre national de formation des formateurs de l'enseignement maritime a été mis en place depuis le mois de janvier 1999.

. Enfin, l'école de Marseille serait chargée des officiers de niveau supérieur, mais aussi des formations internationales, en ouvrant ses formations aux élèves étrangers.

Un plan pluriannuel devrait permettre de rénover les quatre établissements. Les dépenses envisagées pour cet important programme de restructuration, sont de l'ordre de 70 millions de francs ; elles s'inscriront dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

● Pour **l'enseignement maritime secondaire**, la réforme des CAP et BEP a fait l'objet d'une concertation au sein de trois groupes de travail pour le commerce, la pêche et les cultures marines. Elle résulte des besoins de la profession et des modifications de cursus définis par l'éducation nationale. Ainsi, les CAP sont-ils passés en 1997 de 3 à 2 ans ; cela semble répondre aux souhaits de la profession.

La réforme des quatre BEP est achevée puisque le BEP « cultures marines » et le BEP « marin du commerce » sont entrés en vigueur à la rentrée 97. Les deux BEP de la pêche seront inscrits au plan de formation de l'année prochaine.

La définition d'un baccalauréat professionnel pour le commerce et la pêche devrait, par ailleurs, permettre de créer le maillon manquant entre le niveau secondaire et le niveau supérieur.

d) Le changement de statut du personnel de l'association de gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA)

Votre rapporteur pour avis évoquera, enfin, le changement de statut des personnels de l'AGEMA.

Dès 1997, fut envisagé la création d'un corps des professeurs des affaires maritimes (PAM) fusionnant les enseignants de l'AGEMA et les professeurs techniques de l'enseignement maritime (PTEM) qui assurent les travaux pratiques dans les ENMM.

Au terme d'un arbitrage interministériel rendu le 21 mai dernier, le passage sous statut public du personnel de l'AGEMA a été décidé. Il devrait s'effectuer à partir de l'année prochaine. Les 287 agents de l'AGEMA, sous contrat à durée indéterminée, se verront proposer un statut d'agent de droit public, soit titulaires, soit de contractuels.

315 postes budgétaires sont créés dans le projet de loi de finances pour 2000. Ils permettront, pour les personnels de l'AGEMA qui le souhaitent, soit l'intégration dans le corps des « professeurs des lycées professionnels agricoles », soit le bénéfice d'un contrat de droit public.

CHAPITRE III

LES PORTS MARITIMES

A. *LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES*

Les moyens qu'il est proposé d'allouer aux ports maritimes dans le projet de loi de finances pour 2000, s'élèvent à 803,4 millions de francs (DO+AP).

Les priorités annoncées par le Gouvernement sont les suivantes :

– le renforcement de la sécurité des infrastructures portuaires de base et, notamment, des accès nautiques des ports. Il convient, malheureusement, de relever que les crédits destinés à l'entretien de ces ouvrages d'infrastructures seront simplement reconduits par rapport à 1999 ;

– la poursuite d'un programme de restauration des infrastructures portuaires. Le projet de budget « 2000 » prévoit ainsi la poursuite de grosses réparations sur les infrastructures de base (quais, digues et jetées) ;

– la réalisation d'un certain nombre d'extensions portuaires. **La plus importante concerne le projet d'extension des ouvrages portuaires au HAVRE pour faire face à la croissance soutenue du trafic de marchandises diverses conteneurisées, autour du projet « Port 2000 ».**

Le projet de budget pour 2000 prévoit l'engagement d'une première tranche de travaux d'infrastructures avec une participation de l'Etat de 220 millions de francs en autorisations de programme.

– l'amélioration de la desserte terrestre des ports maritimes.

Dans le domaine routier, les priorités sont connues. Il s'agit notamment :

– de la réalisation d'un certain nombre de dessertes transversales « Ouest-Est » permettant de relier des ports situés sur la façade atlantique à leur arrière pays et d'élargir ainsi leur hinterland ;

– de l'amélioration de la desserte routière et autoroutière du port du Havre, dans le cadre du projet « Port 2000 » ;

– de la création d'un grand axe assurant une continuité autoroutière de Dunkerque à Bayonne, à proximité du littoral ;

– de la mise en place de contournements autoroutiers de Paris, au Nord (A 29) et au Sud (A 28) au bénéfice, en particulier, du port du Havre.

On sait que les crédits budgétaires des routes sont en baisse. A l'issue du dernier comité interministériel sur les contrats de plan, le 22 novembre dernier, le Premier ministre s'est plu à annoncer que la « part routière » dans l'enveloppe globale de l'Etat dans les contrats de plan Etat-régions passerait de plus du tiers à moins du quart de l'ensemble. Comment, dès lors, ne pas se montrer pessimiste à propos de la réalisation de ces indispensables dessertes!

B. L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE DES PORTS MARITIMES

Près de la moitié du commerce extérieur de la France exprimé en tonnage (46,9 %) et environ un cinquième de commerce extérieur de la France exprimé en valeur (19,2 %), ont été acheminés en utilisant les services d'un port maritime français.

Les ports et le transport maritimes jouent ainsi un rôle stratégique dans les échanges internationaux, non seulement pour les importations de produits de base (pétrole, minerais, charbon, engrais, produits agro-alimentaires), mais aussi pour les échanges de produits manufacturés à forte valeur ajoutée.

Les performances de nos ports ne peuvent s'apprécier qu'en tenant compte de la structure du commerce extérieur français. Les importations se font pour 3/5 des tonnages avec l'Europe (2/5 avec l'Union européenne, 1/5 avec les autres pays européens), et sont composées à près de 50 % par des produits pétroliers.

Aux exportations, c'est 4/5 des tonnages qui sont destinés aux pays européens ; 36 % des exportations en tonnage concernent, cependant, les produits agricoles et les denrées alimentaires.

En tonnage, la part de l'acheminement maritime par les ports français a été, en 1998, de 54,9 % à l'importation et de 33,2 % à l'exportation.

Par rapport à l'année précédente, ces pourcentages sont en baisse à l'importation (56,3 % en 1997), et en hausse à l'exportation (32,9 % en 1997).

En valeur, la part de l'acheminement maritime par les ports français a baissé plus fortement à l'importation qu'à l'exportation compte tenu de la baisse des produits pétroliers en 1998.

En 1998, l'activité des ports maritimes de commerce métropolitains est restée à un niveau élevé : **336,5 millions de tonnes**, soit une progression de + **3,9 %** par rapport à l'année 1997.

Le trafic des ports autonomes (260,6 millions de tonnes) a augmenté de 6,4 % tandis que celui des ports d'intérêt national (71,5 millions de tonnes) a baissé de -3,9 %.

En ce qui concerne **les hydrocarbures**, la reprise des trafics de produits pétroliers, amorcée en 1996, s'est poursuivie en 1998. Le contexte de croissance économique a favorisé la consommation intérieure de produits pétroliers qui a enregistré une croissance sensible (+ 2,9 %).

La situation des produits pétroliers a été favorable à la plupart des ports autonomes : sur ces trafics, le Havre (42,7 millions de tonnes) a progressé de 9,8 %, Nantes-Saint-Nazaire (20,1 millions de tonnes) de 20,6 %, Dunkerque (11,8 millions de tonnes) de 7,2 %, Rouen (6,4 millions de tonnes) de 2,0 % et, enfin, Bordeaux (4,3 millions de tonnes) de 4,0 %.

Le trafic trans-Manche s'est, quant à lui, recentré depuis quelques années sur l'axe Calais-Douvres, qui accueille plus des 2/3 du trafic.

Celui-ci, qui avait bénéficié, au début de 1997, d'un « report de trafic » exceptionnel en provenance du tunnel endommagé par un incendie, a baissé en 1998 (- 6,5 %). Le volume total est demeuré cependant à un niveau élevé (42,3 millions de tonnes), en hausse de + 15,5 % par rapport à 1996.

Toutes marchandises confondues, la croissance des tonnages cumulés des **grands ports européens** (ports français inclus) a été de 3,4 % en 1998.

Parmi les plus importants de ces ports, on constate qu'en dehors **d'Anvers**, qui a poursuivi sa progression (119,8 millions de tonnes, + 7,1 %), la progression des trafics a été faible : le trafic de **Rotterdam** n'a augmenté que de + 1,3 % **avec cependant un niveau de 314,8 millions de tonnes, équivalent presque au trafic de l'ensemble des ports français**, celui **d'Hambourg** (75,8 millions de tonnes) a baissé de - 1,2 % et celui **d'Amsterdam** (55,8 millions de tonnes) de - 1,3 %, les trafics de **Londres** (56,4 millions de tonnes) ou **Trieste** (47,2 millions de tonnes) progressant respectivement de + 1,1 % et + 1,7 %.

C. LA SITUATION FINANCIÈRE DES PORTS

a) Ports autonomes

Le chiffre d'affaires des ports autonomes métropolitains, qui regroupe les prestations de services des ports, s'est établi à 3,24 milliards de francs en 1998.

Il est composé pour 52,9 % par les droits de port, pour 29,07 % par les taxes d'outillage et pour 13,47 % par les redevances du domaine et des concessions.

En 1998, le résultat net global des ports autonomes a diminué de 55,5 millions de francs par rapport à 1997, et s'est établi à 102 millions de francs.

● **DUNKERQUE**

En 1998, le chiffre d'affaires du port de Dunkerque a atteint 429,5 millions de francs, enregistrant un fléchissement de 2,6 % par rapport à l'année précédente, malgré la progression du trafic et notamment de celui des marchandises conteneurisées ; sa situation géographique qui l'expose à une vive concurrence le contraint à une politique de réduction tarifaire pour rester compétitif. Toutefois, le redressement de sa situation financière se confirme : le port poursuit son désendettement et la marge brute d'autofinancement continue à augmenter.

● **LE HAVRE**

En 1998, le chiffre d'affaires du port du Havre a atteint 934 millions de francs, en progression de 11 % par rapport à l'année précédente, grâce à l'augmentation du trafic en particulier de conteneurs dont la hausse a été de 47 % depuis 1992. L'amélioration significative de sa situation financière et la politique de désendettement qu'il mène depuis plusieurs années lui permettent d'assumer de nouveaux investissements **avec l'engagement en 2000 de l'importante opération « Port 2000 »**.

● **ROUEN**

En 1998, le chiffre d'affaires du port de Rouen, qui a subi, depuis plusieurs années, la chute des exportations de céréales, s'est redressé pour atteindre 341 millions de francs, progressant ainsi de 4,2 % par rapport à l'année précédente.

La progression du chiffre d'affaires, les mesures de maîtrise des charges mises en œuvre par l'établissement et la poursuite du désendettement permettent de confirmer une amélioration sensible de l'ensemble des indicateurs financiers.

● **NANTES SAINT-NAZAIRE**

En 1998, le chiffre d'affaires du port de Nantes Saint-Nazaire s'est accru de 9,4 % et a atteint 408 millions de francs, après avoir diminué de près de 2 % en 1997. Cette progression s'explique par une très forte augmentation du trafic global du port en 1998, soit + 21,2 %.

La situation financière du port reste saine et le désendettement se poursuit.

● BORDEAUX

En 1998, le chiffre d'affaires du port de Bordeaux a atteint 185 millions de francs, enregistrant une hausse modeste de 1,5 %.

Bien que la marge brute d'autofinancement progresse de 25 %.

Elle ne peut toutefois pas dissimuler les difficultés financières du port liées au poids des charges d'exploitation par rapport au trafic et à l'activité » du port qui souffre de la faiblesse de son « hinterland » industriel.

● MARSEILLE

En 1998, le chiffre d'affaires du port de Marseille a atteint 945 millions de francs, restant stable par rapport à l'année précédente. Toutefois, la capacité d'autofinancement brute s'est sensiblement redressée, passant de 157 millions de francs à 195 millions de francs, grâce aux efforts et de réduction des charges d'exploitation développées par le port. En outre, l'endettement a diminué de 26 millions de francs.

b) Les ports d'intérêt national

En 1998, pour l'ensemble des concessions portuaires métropolitaines, on a constaté globalement une augmentation de 2,7 % du chiffre d'affaires (1,48 milliards de francs) et de 9,85 % de la marge brute d'autofinancement (467 millions de francs) ; le niveau de la dette a continué, quant à lui, à décroître (1,013 milliards de francs, contre 1,13 milliards de francs en 1997).

Il convient de souligner la part prédominante du port de Calais dans l'ensemble de ces résultats : malgré la concurrence du tunnel sous la Manche, il a conservé sa position de premier port français trans-Manche et son chiffre d'affaires représente 37 % du chiffre d'affaires global des ports d'intérêt national.

D. LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LES PORTS

1. Les ports autonomes

Les principaux investissements réalisés ont pour objectif :

- d'adapter et de moderniser l'infrastructure de base (chenaux et quais) ;
- de financer certaines opérations d'extension de capacité ;
- de faire face aux nombreuses opérations de grosses réparations et de restauration.

En 1999, les $\frac{3}{4}$ des crédits d'investissements alloués aux ports autonomes auront été consacrés aux opérations inscrites aux contrats de plan, permettant d'attirer dans nos enceintes portuaires de nouveaux trafics.

Le $\frac{1}{4}$ restant sera affecté à des opérations spécifiques de rétablissement des profondeurs, ainsi qu'aux réparations de digues, quais et jetées.

Les autorisations de programme mises en place en 1998 ou programmées pour 1999 se répartissent comme l'indique le tableau ci-dessous :

(en millions de francs)

	Etat A.P. affectées	Participation des ports autonomes Engagements	TOTAL
1998	84,235	75,965	160,2
1999 (prévision)	87,771	100,126	187,896

Les principales opérations sont les suivantes :

● **Dunkerque :**

- dragage du quai de Flandres pour l'exploitation des terminaux conteneurs au port Ouest ;
- réhabilitation des bâtiments des treuils de l'écluse Charles de Gaulle ;
- réparation de la porte P3 de l'écluse Charles de Gaulle ;
- renforcement du Quai à Pondéreux Ouest.

● **Le Havre :**

- réparation de la digue Ouest ;
- remplacement du pont V.

● **Rouen :**

- programme d’approfondissement du chenal maritime ;

● **Nantes Saint-Nazaire :**

- extension de 250 m du terminal à marchandises diverses et à conteneurs ;
- déplacement du poste roulier n° 1.

● **Bordeaux :**

- approfondissement du chenal de navigation au droit de Bassens ;
- rénovation des écluses des bassins à flot de Bacalan.

● **Marseille**

- réparation des postes 7 et 8 ;
- remodelage des bassins de la Joliette dans le cadre du projet Euroméditerranée ;
- réparation des quais de bassins de Radoub.

Les règles de **participation de l’Etat** au financement des ports autonomes sont fixées par la loi du 29 juin 1965, qui prévoit les modalités suivantes :

A hauteur de 80 %, l’Etat participe aux dépenses suivantes :

- creusement et création des bassins,
- création et extension des chenaux d’accès maritime et des plans d’eau des avant-ports,
- construction et extension d’ouvrages de protection contre la mer et d’écluse d’accès.

A hauteurs de 60 %, il participe aux travaux de création, d'extension ou de renouvellement des autres ouvrages d'infrastructures et engins de radoub.

Relevons que les investissements de « superstructures » sont entièrement à la charge des ports autonomes.

Pour la couverture des dépenses d'infrastructures et de superstructures, une **enveloppe annuelle d'emprunts** contractés sur le marché financier, est fixée par le comité des investissements à caractère économique et social (CIES).

L'évolution de ces autorisations est indiquée dans le tableau ci-après :

AUTORISATIONS D'EMPRUNTS ACCORDÉES PAR LE CIES

(en millions de francs)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Ports autonomes	275	290	230	255	208	140	60	35	15

Les opérations, qui revêtent un intérêt direct pour le développement économique régional, font l'objet de **participations des collectivités locales** concernées, dans le cadre des contrats de plan Etat-Région ou de conventions particulières.

Le tableau ci-dessous indique l'évolution des dépenses d'investissement, de 1990 à 1999, ainsi que leur mode de financement :

Années (francs courants)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Montant des paiements (MF)	958,2	1 069,7	857,2	869,0	885,2	585,8	707,7	572,4	629,3	1 141
Etat	162,1	154,2	138,6	138,6	105,9	138,2	102,6	67,8	76	99
Collectivités	126,5	243,7	171,3	254,9	214,3	233,8	216,2	152,7	162,5	436
Emprunt	109,8	153,8	170,0	140,0	191,2	223,3	136,5	30,1	0	15
Fonds propres P.A.	559,9	518,1	385,5	348,7	387,5	277,0	252,4	321,8	390,8	591

En 1998, les ports autonomes ont donc pu, globalement, financer leurs investissements, à hauteur de 62 % par autofinancement.

L'Etat a, par ailleurs, financé 12 % de l'investissements, les collectivités locales et les tiers 26 %, sans recours à l'emprunt.

Le comité des investissements à caractère économique et social a prévu, pour 1999, un montant d'investissements de 1,14 milliards de francs.

E. LES PORTS NON AUTONOMES D'INTÉRÊT NATIONAL

Le tableau ci-dessous retrace le montant des investissements réalisés dans les ports non autonomes d'intérêt national, ainsi que leurs modalités de financement sur la période 1994-1998.

(en milliers de francs)

	Etat Autorisations de programme	Fonds de concours	Ensemble
1994	67 180	135 185	202 365
1995	43 226	38 240	81 646
1996	74 394	295 191	369 585
1997	83 088	272 969	356 057
1998	86 555	173 070	259 625

Les opérations qui ont été ainsi financées, sont, en grande partie, constituées soit d'investissements inscrits aux contrats de plan Etat-région soit d'interventions de réhabilitation, de grosses réparations ou de gros entretien des infrastructures de base.

Les crédits ont, notamment, permis de financer, en 1998, les suivantes :

Boulogne-sur-Mer :

Poursuite des opérations inscrites aux contrats de plan (Etat-Région). En 1998, à Boulogne-sur-Mer, une deuxième tranche de travaux de restauration de la digue Carnot a été engagée avec une participation du budget des ports maritimes de 14,2 millions de francs.

La participation du ministère au contrat de plan du port de Boulogne s'élève, au total, à 40,3 millions de francs. A la fin de la gestion de 1998, 31,5 millions de francs d'autorisations de programme ont été mises en place depuis 1994.

Par ailleurs, l'Etat a pris à nouveau à sa charge les dépenses d'entretien des profondeurs du port de Boulogne, soit plus de 7 millions de francs.

Calais :

Réhabilitation d'un site pollué (0,15 millions de francs). Ces études ont permis un diagnostic et une mise sous surveillance de ce site, recensé comme potentiellement pollué.

Caen :

Restauration d'un musoir de l'écluse de Ouistreham (2,175 millions de francs). Cette opération, engagée à la suite de la constatation d'une perte d'épaisseur des palplanches, a permis d'assurer la stabilité de l'ouvrage dont les fonctions de soutènement, de protection des fondations de l'écluse Est et de point d'amarrage sont essentielles à l'activité du port. Cette opération s'est accompagnée du lancement des études en vue de la réparation du pont de Colombelles.

Saint-Malo :

Réparations (3,775 millions de francs). L'opération de réparation urgente du pont des Corsaires a été engagée à la suite de graves dégâts occasionnés par un dysfonctionnement des moteurs. La réparation du quai de Rocabey ainsi que les études en vue de la réparation des portes aval de l'écluse de Naye ont également été engagées en 1998.

Brest :

Réparations de quai (0,6 millions de francs). Un programme global de réparation des ouvrages du port a ainsi débuté par le comblement des affouillements du quai Est du 5^{ème} bassin.

Lorient :

Grosses réparations des quais de Kergroise (5,2 millions de francs). Des tassements de terrains et des cavités ayant été constatés à l'arrière de ces quais, un programme de restauration a été pris en considération en 1991. La troisième et dernière tranche des travaux a été engagée, cette année, afin d'assurer la stabilité de ces ouvrages dédiés au trafic agro-alimentaire.

La Rochelle :

Poursuite de l'extension du terminal forestier. Dans le cadre du programme d'infrastructures et de superstructures visant à accueillir les produits de la filière bois, papiers et pâtes à papiers, la deuxième tranche de travaux d'un montant de 50 millions de francs, concernant les travaux de réalisation d'un front d'accostage et de terre-pleins de stockage, a été engagée avec une participation de 7 millions de francs de l'Etat.

La seconde et la troisième tranche de l'aménagement d'un port de service dans l'avant-port ont également été engagées en 1998 pour un montant de 4 millions de francs sur les fonds du Trésor. D'autres opérations, telles que les études en vue de la modernisation de l'écluse du bassin à flot et la démolition de cuves de déchets, ont été autorisées en 1998.

Nice :

Approfondissement des quais et bassins du Commerce et des Amiraux (11,8 millions de francs). Ces travaux, pris en considération en 1997 et s'inscrivant dans un programme global d'aménagement du port, ont été engagés en 1998. Le coût total de cette opération, qui devrait permettre au port de répondre favorablement aux potentialités de développement existant dans les domaines de la croisière et des liaisons de continuité territoriale avec la Corse, est de 23,6 millions de francs, dont 11,8 millions de francs financés sur fonds du Trésor.

Pour 1999, les prévisions d'investissements, en baisse par rapport à 1998 et 1997, se sont établies, en autorisations de programme, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous :

(en milliers de francs)

	Etat autorisations de programme	Fonds de concours	Ensemble
1999	81 194	163 562	244 756

Boulogne-sur-Mer :

Poursuite des opérations inscrites aux contrats de plan Etat-région. En 1999, la troisième tranche de la restauration de la digue Carnot (7,1 millions de francs), la mise aux normes du quai Jean Voisin (0,14 millions de francs), ainsi que la remise en état du tunnel de l'Ave Maria (0,3 millions de francs) et la restructuration des voies ferrées du faisceau Loubet (0,5 millions de francs) seront engagées avec une participation totale du budget des ports maritimes de 8,04 millions de francs.

A la fin de la gestion de 1999, 39,54 millions de francs d'autorisations de programme auront été mises en place depuis 1994.

Par ailleurs, l'Etat prendra à nouveau à sa charge les dépenses d'entretien des profondeurs du port de Boulogne, soit plus de 6 millions de francs.

Dieppe :

Réparations. L'Etat prend à sa charge le solde de l'opération de reconstruction du tronçon sud du quai du Maroc (1 million de francs), ainsi que les études pour la réfection du pont Colbert (0,1 million de francs).

Cherbourg :

Etudes en vue du dragage du bassin à flot. Cette phase d'étude, pour un montant de 0,99 millions de francs du Trésor, doit permettre de diagnostiquer les travaux nécessaires pour garantir des conditions normales d'accès au bassin à flot.

Saint-Malo :

Réparations. L'Etat participera à 50 % du montant des travaux de réparation du môle des Noires estimés à 1,5 millions de francs.

Brest :

Poursuite du programme de réhabilitation des ouvrages. Les travaux de confortement du quai est du 5^{ème} bassin, pour un montant de 0,6 millions de francs en fonds du Trésor seront autorisés.

Lorient et Concarneau :

Mise en œuvre du programme arrêté par le CIADT, le 15 décembre 1997, pour un montant de 3 millions de francs en fonds du Trésor, qui comprend la valorisation des infrastructures de réparation navale du port de pêche (slipway, quai du Pourquoi-Pas affecté à l'armement des navires et élévateur à bateaux), à laquelle se rajoute 1 million de francs en fonds du Trésor, pour la cale sèche de Concarneau (décision du CIADT du 15 décembre 1998).

La Rochelle :

Poursuite des opérations de modernisation engagées. La troisième et dernière tranche de l'opération d'extension du terminal forestier de Chef de Baie (3,125 millions de francs) sera engagée, marquant l'achèvement de l'opération engagée, en 1996, par la poursuite des travaux de génie civil et la mise en place des pontons flottants.

Bayonne :

Engagement d'une opération inscrite au contrat de plan Etat-Région. Les procédures administratives de consultation ayant été menés à leur terme, la première tranche de l'opération d'amélioration de l'accès dans le chenal de l'Adour, pour un montant de 4,8 millions de francs en fonds du Trésor, pourra être autorisée.

Port La Nouvelle :

Travaux de confortement et d'aménagement du quai Est II. Cette opération, d'un montant de 3,9 millions de francs en fonds du Trésor, avait été reportée depuis quatre ans et est devenue indispensable, compte tenu de la mise en œuvre d'une grue nouvelle sur ce quai.

Sète :

Engagement de la construction du quai multivrac. Cette opération, pour laquelle l'Etat participe à hauteur de 9,8 millions de francs, sera engagée en 1999 dès que les procédures administratives, demandées lors de la prise en considération du projet, auront été menées à leur terme.

Nice :

Etudes. Les études préliminaires de l'extension du port en vue d'un meilleur accueil de la croisière, pour un montant total de 0,9 millions de francs, seront prises en charge à 50 % par l'Etat.

Ajaccio :

Réparations. Les travaux de protection contre la corrosion du môle des trois Maries (0,9 million de francs), résultant des études menées en 1998, pourront être engagés.

S'agissant du **financement des investissements**, les ports d'intérêt national, où la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure appartient à l'Etat, ont tous fait l'objet d'une concession d'outillage public, généralement à une chambre de commerce et d'industrie.

En règle générale, la **participation financière de l'Etat** aux travaux d'infrastructures est de l'ordre d'1/3 du montant de la dépense.

Le complément est constitué par des fonds de concours du concessionnaire de l'outillage public, éventuellement relayés par les collectivités locales intéressées. Pour les travaux de grosses réparations des infrastructures, l'Etat participe généralement à hauteur de 50 %.

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

Pour la couverture des dépenses d'infrastructures et de superstructures, une **enveloppe annuelle d'emprunts** est fixée par le Comité spécialisé « Transports » du Comité des investissements à caractère économique et social (CIES).

L'évolution de ces autorisations, de 1991 à 1999, est indiquée dans le tableau ci-dessous :

AUTORISATIONS D'EMPRUNTS ACCORDÉES PAR LE CIES

(en millions de francs)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Ports d'intérêt national	105	151	103	83	100	79	39	44,55	10,5

Les opérations qui revêtent un intérêt direct pour le développement économique régional font souvent l'objet de **participations des collectivités locales** concernées, dans le cadre des contrats de plan Etat-région ou de conventions particulières.

Signalons enfin que l'Etat a la charge de l'entretien des installations d'infrastructures existantes. Une participation financière de concessionnaire de l'outillage public, qui perçoit par ailleurs les droits de port sur le navire et la marchandise, est généralement demandée pour couvrir, en complément de la part de l'Etat, les dépenses d'entretien. Le cas échéant, s'y ajoutent les participations des collectivités locales concernées.

F. UN PROJET À SUIVRE : « FASTSHIP »

Le projet de liaison maritime rapide « FastShip » entre la France et les Etats-Unis repose sur la mise en place d'un nouveau mode de transports intermodal fondé sur un service transatlantique maritime assuré par des navires porte-conteneurs rapides entre un port américain unique, Philadelphie, et un port unique du continent européen, Cherbourg.

Il vise à établir une chaîne de transport d'un coût et d'un délai intermédiaire entre le fret aérien et le trafic conteneurisé traditionnel, (traversée de l'Atlantique en trois à quatre jours au lieu de six à sept jours actuellement et accélération des cadences de chargement et de déchargement des porte-conteneurs grâce à un nouveau système de manutention permettant de réduire très significativement la durée de l'escale des navires).

Le choix du port de Cherbourg pour la partie européenne repose sur diverses considérations :

– considérations **d'ordre nautique**. Cherbourg, port naturel en eau profonde, ne nécessite pas de dragage, se situe à l'entrée du rail du détroit du Pas-de-Calais et n'est pas soumis aux contraintes de réduction de vitesse sur une grande partie de son trajet européen ;

– considérations **logistiques** : Cherbourg est relié de façon très satisfaisante au réseau routier européen sur des voies non saturées dans le sens Ouest-Est. Le fait que Cherbourg bénéficie d'ores et déjà de liaisons trans-Manche répond à l'un des objectifs du marché de FastShip, orienté à 25 % vers le Royaume-Uni ;

– considérations relatives à l'**exploitation portuaire** : Cherbourg dispose de surfaces qui peuvent être agrandies et le concessionnaire a développé une démarche qualité ayant abouti à une qualification ISO 9002.

Le projet repose, on l'a dit, d'abord sur la vitesse du navire (« FastShip ») qui pourrait atteindre 42 noeuds.

Long de 265 mètres et haut de 30 mètres, ce navire serait doté de turbines à gaz couplées à des propulseurs à eau qui remplacent les hélices traditionnelles.

Le projet FastShip est aussi un projet logistique s'appuyant, du côté américain, sur une « distribution » routière à 85 %, (60 % du PNB américain se situe à moins de 12 heures par route de Philadelphie).

Une première analyse, menées par les bureaux d'étude, a permis de déterminer la « faisabilité » de la distribution en moins de 36 heures à partir de l'heure de départ ou d'arrivée du navire FastShip à Cherbourg vers les destinations potentielles majeures en Europe. Pour la desserte ferroviaire, les « hubs » de Muizen, Francfort, Milan, Lyon et Madrid sont envisagées.

Le projet FastShip s'inscrirait dans un créneau de marchandises à haute valeur ajoutée, sensibles aux délais de livraisons.

Le trafic porterait sur 25 % environ de ce type de marchandises entre l'Europe et les États-Unis. Il viserait, d'une part, à prendre une part de marché de 5 % environ sur le fret aérien, ainsi qu'une part de 18 et 24 % des marchandises à haute valeur ajoutée du marché maritime, soit 3 à 4 % du trafic maritime.

Le trafic de « FastShip » pourrait, ainsi, provenir à 45 % de l'« aérien » et à 55 % du « maritime ».

Le coût global du projet pourrait s'élever à plus d'1 milliard de dollars.

L'aménagement portuaire nécessaire comprendrait :

– des infrastructures publiques qui se répartiraient en deux tranches, l'une de 180 millions de francs portant sur le quai des Flamands et le remblaiement de terre-pleins, l'autre de 75 millions de francs portant sur le quai des Mielles ;

– des superstructures qui relèveraient de deux maîtrises d'ouvrage :

a) une zone de transbordement avec passerelle de déchargement et de chargement **sous maîtrise d'ouvrage privée** pour un montant d'environ 750 millions de francs ;

. une zone de soutage sous maîtrise d'ouvrage privée, pour un montant compris entre 40 et 100 millions de francs ;

b) l'aménagement de la partie publique, **sous la maîtrise d'ouvrage de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg-Cotentin**, à hauteur de 75 millions de francs.

Au-delà des investissements prévus au prochain contrat de plan Etat-région, plusieurs adaptations seront à envisager au niveau de la desserte routière et notamment :

– la construction d'une quatrième voie, entre les routes départementales 116 et 901 ;

– la création d'une « liaison assurant la continuité du réseau autoroutier » (LACRA) entre Caen et Cherbourg ;

– la construction d'un franchissement dénivelé du giratoire ouest du barreau des Flamands, à l'entrée du port.

Il conviendra aussi d'améliorer la desserte ferroviaire du port de Cherbourg avec notamment l'électrification de la ligne Mézidon-Tours et surtout le raccordement aux grands réseaux de TGV.

Il y a aujourd'hui quelques raisons d'être optimistes. Les pouvoirs publics annoncent leur volonté d'aboutir à la réalisation du projet aux côtés de la chambre de commerce et d'industrie de Cherbourg-Cotentin. Chacun est conscient que ce projet est susceptible d'apporter de grandes perspectives de développement et d'emploi pour Cherbourg et sa région.

*

* *

<p>Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits de la mer inscrits au projet de loi de finances pour 2000.</p>
--